



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die neue Stadt

Feder, Gottfried

Berlin, 1939

8. Bahnhof

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](#)

Materialtabelle.

Gebäude für öffentliche Veranstaltungen, Konzerte, Vorträge.

Stadt	Ein-wohner	Anzahl	Grund-stücksfäche m ²	Bebaute Fläche m ²	Fläche aller Geschosse einschl. Treppen, Fluren, Nebenräum. m ²	Sitz- plätze	Steh- plätze	Bemerkungen
Lippstadt	19471	2	a) 2250 b) 2800	1750 1200	3000 2000	800 1000	200 300	
Sorau	19285	—	—	7493	6434	4800	—	
Homburg	16840	13	45810	13300	28000	7250	—	
Schleswig	20694	3	7999	1622	2900	483	59	
Gummersbach	19339	2	a) 2500 b) 2500	1200 800	1400 1000	1200 700		
Wesel	24596	1	3000	988	988	825	400	
Senftenberg	17803	1	—	—	557	1114	—	
Arnstadt	22024	2	a) 2522 b) 2400	1060 1000	1600 1200	1500 1200	300 300	
Rendsburg	19521	1	2620	1370	2490	780	—	Stadttheater
Siegburg	20446	— ¹	1200	820	720	1200	—	¹ Gleichzeitig Turnhalle. Außerdem Säle in Gastwirtschaften.
Bg.-Gladbach	20446	—	—	—	800	1200	—	
Saalfeld	19148	3	—	a) 411 b) 800 c) 660	370 950 600	400 900 550	—	
Meiningen	18833	2	—	—	—	a) 1100 b) 840	100 50	
Idar-Oberstein	22540	6	10294	4921	3569	13000	—	
Osterode	17977	1	1404	864	864	500	—	
Kempten	23739	1	1000	1000	1500	800	300	

8. Bahnhof.

Von allen öffentlichen Einrichtungen einer Stadt beanspruchen die Anlagen des *Personen*-, ganz besonders aber des *Güterbahnhofs* die ausgedehntesten Geländeächen. Ihre Größe ist dabei oft nur zum geringsten Teile von der Einwohnerzahl der Stadt abhängig. Mit anderen Worten, eine Kleinstadt von etwa 5000 Einwohnern kann unter Umständen weit mehr Bahngelände benötigen, als eine Mittelstadt von 40000—50000. Eine größere Rolle spielt schon die Besiedlungsdichte der ganzen Umgebung.

Die ausschlaggebenden Faktoren aber sind unter anderem folgende:

1. Wirtschaftliche:

a) Ist starke Industrie vorhanden und welcher Art sind die erzeugten Güter? (Uhren- oder Zigarettenfabriken, selbst größten Ausmaßes, beanspruchen z. B. die Bahn weniger als eine mittlere Schwermaschinenfabrik oder eine kleine Kohlenzeche!)

b) Ist die Umgebung landwirtschaftliches Ausführungsgebiet? Besteht die Ausfuhr aus Bodenfrüchten oder Produkten der Viehzucht (z. B. Lebendvieh oder Milch- und Käseerzeugnisse)?

2. Verkehrstechnische:

a) Liegt die Stadt an einem Bahnknotenpunkt bzw. wird sich voraussichtlich ein solcher dort entwickeln (Dichte des Eisenbahnnetzes in der engeren und weiteren Umgebung)?

b) Führen bedeutende Autostraßen vorbei?

c) Sind natürliche oder künstliche Wasserstraßen vorhanden?

d) Ist starker Fremden- (Touristen-, Passanten-, Ausflügler-) Verkehr zu erwarten?

3. Topographische (in engen Flüßtälern z. B. sind ausgedehnte Bahnhofsanlagen unmöglich).

4. Strategische.

Dem Städteplaner einen ungefähren Richtwert für die Ausdehnung der Bahnhofsanlagen anzugeben, ist also nur denkbar, wenn es sich um eine „Normal“-Stadt ohne jeden besonders betonten Charakter handelt. Auch das wird noch erschwert durch die der Eisenbahn im Kraftwagen- und Flugverkehr immer stärker erwachsende Konkurrenz und durch die Unmöglichkeit, Tempo und Ausmaß dieser Entwicklung vorauszusehen.

Ist andererseits die Lage der Bahnhöfe richtig und einigermaßen geschickt gewählt, so werden Erweiterungen des Bahngeländes auch später noch vorzunehmen sein, ohne daß die Lebensbelange der Stadt irgendwie beeinträchtigt werden.

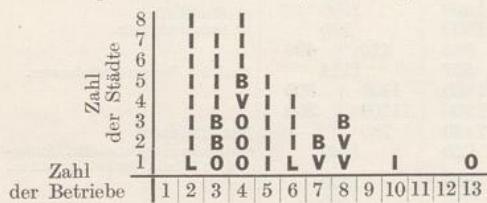
Zunächst soll einmal nach der Reichsstatistik von 39 Städten die Anzahl der Betriebe und der Beschäftigten dargestellt werden (s. Teil 2).

Gewerbeart: Deutsche Reichsbahn.

Nr. in der Statistik: XXVIII₅

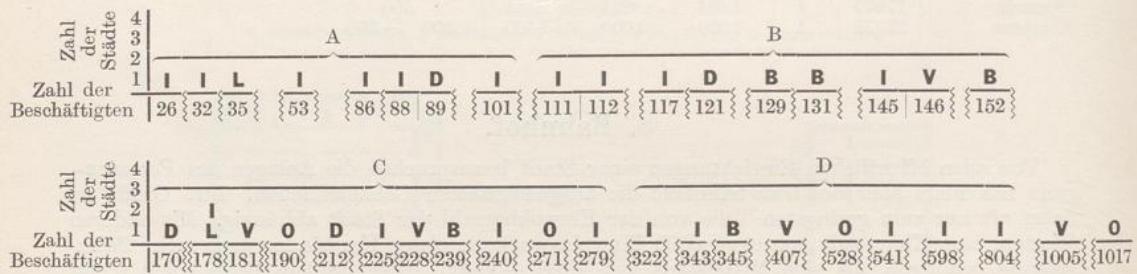
Anzahl der Betriebe nach der Statistik 1933*.

Das Gewerbe wird in 39 von 41 untersuchten Städten ausgeübt. (Die Tabelle zeigt, in wieviel Städten jeweils die gleiche Anzahl von Betrieben vorhanden ist.)



Anzahl der Beschäftigten nach der Statistik 1933*.

(Die Tabelle zeigt, in wieviel Städten jeweils die gleiche Anzahl von Beschäftigten vorhanden ist.)



* Die Buchstaben (V, I, D, O, L, B) bezeichnen die Stadtypen gemäß Teil 1, Abschnitt IV/1.

Das Verfahren ist ähnlich dem bei den Gewerben angewandten. Es ist augenfällig, wieviel Städte 2—4 Betriebe der Reichsbahn aufweisen. Bei der Zählung sind alle Betriebe der Reichsbahn einzeln aufgeführt worden, z. B. Betriebsamt, Güterabfertigung, Bahnhofs- und Betriebsdienst, Werkstätten. Man kann also damit rechnen, daß neben dem Bahnhofs- und Betriebsdienst immer noch Güterabfertigung und Kassendienst bestehen und zu diesen der Betriebsmaschinendienst, sowie die Bahnunterhaltungs- und Bewachungsangelegenheiten hinzutreten. Häufig findet sich in solchen Städten auch ein Betriebsamt oder eine Eisenbahnwerkstatt. Die Anzahl der Beschäftigten schwankt sehr. Man kann hierbei die Städte nach 4 Gruppen zusammenfassen, die in der Abbildung näher bezeichnet sind:

A. 8 Gemeinden mit 26—101 Beschäftigten. Verkehrsmäßig ungünstig gelegene Städte und Städte mit betonter Landwirtschaft.

B. 9 Gemeinden mit 111—152 Beschäftigten. Landstädte mit industriellem Einschlag.

C. 12 Gemeinden mit 170—279 Beschäftigten. Normale 20000er Städte ohne besondere Eigenarten, auch teilweise Kreisstädte. Verkehrs-, Handels- und Verwaltungsstädte.

D. 8 Gemeinden mit 322—804 Beschäftigten. Stark betonte Eisenbahnknotenpunkte, Industriestädte sowie Verkehrs- und Handelsstädte usw.

Sehr hohe Beschäftigtenzahlen weisen auf:

Küstrin (öffentliche Dienste und Verkehrsstadt), Meiningen (Verkehrsstadt).

Dieses liegt besonders an den großen Eisenbahnwerkstätten in Küstrin und Meiningen. In diesen Angaben sind Beamte, Angestellte und Arbeiter zusammengefaßt.

Aus der nachstehend abgedruckten Tabelle, die uns für 4 Bahnhöfe die Deutsche Reichsbahn zur Verfügung stellte, geht hervor, daß die Zahl der Beschäftigten bei diesen 4 Bahnhöfen in Städten von etwa 20000 Einwohnern zwischen 67 und 479 schwankt. Will man hier nach zu einem durchschnittlichen Wert kommen, so ergibt sich die Zahl von etwa 225 Beschäftigten, von denen etwa die eine Hälfte Arbeiter und die zweite Beamte sind. Dies würde also etwa in die Mitte der Gruppe C fallen.

Über die Verkehrsleistungen, die Zahl der Eisenbahnbediensteten und die Flächen in den vier Bahnhöfen von Annaberg (Industriestadt), Güstrow (Stadt mit vorwiegend Berufslosen Selbständigen) Osterode/Opr. (Stadt mit Öffentlichen Diensten) und Wolfenbüttel (Stadt mit vorwiegend Berufslosen Selbständigen) gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß.

	Annaberg	Güstrow	Osterode/Opr.	Wolfenbüttel	
I. Jährlicher Verkehr.					
<i>1. Frachtstückgut in t.</i>					
a) Versand	2500	10700	3300	4900	
b) Empfang	6200	11900	6000	4800	
c) Umladung	400	14300	3800	1200	
<i>2. Wagenladungsverkehr in t.</i>					
a) Versand	6200	34700	22900	44200	
b) Empfang	33000	118200	52000	100100	
c) Versand und Empfang	39200	152900	74900	144300	Prenzlau
d) Länge der Ladegleise in m	1306	5096	2463	4876	1900
<i>3. Reiseverkehr.</i>					
Abgefahrene Personen	119900	400300	218300	415300	
II. Zahl der im Stadtbereich beschäftigten bzw. stationierten und wohnenden Eisenbahnbediensteten.					
<i>1. Bahnhofs- und Betriebsdienst.</i>					
a) Beamte und Angestellte	14	91	51	38	
b) Arbeiter	14	62	25	4	
<i>2. Güterabfertigungs- und Kassendienst.</i>					
a) Beamte und Angestellte	13	28	22	6	
b) Arbeiter	14	38	21	5	
<i>3. Betriebsmaschinendienst.</i>					
a) Beamte und Angestellte	—	88	56	2	
b) Arbeiter	—	95	79	1	
<i>4. Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst.</i>					
a) Beamte und Angestellte	4	17	14	5	
b) Arbeiter	8	60	47	11	
<i>5. Ämterdienst (Betriebsamt).</i>					
a) Beamte und Angestellte	—	7	—	—	
b) Arbeiter	—	—	—	—	
<i>6. Werkstattendienst.</i>					
a) Beamte und Angestellte	—	—	42	—	
b) Arbeiter	—	—	470	—	
<i>7. Für 1.—4. insgesamt</i>					
a) Beamte und Angestellte	31	224	143	51	
b) Arbeiter	36	255	172	21	
III. Ungefährre Fläche des Bahngebiets innerhalb der Stadtgrenze in ha.					
1. Personen- und Abstellbahnhof	5,3	6,3	11,5	3,6	Quedlinburg 6,5
2. Güter- und Ortsgüterbahnhof (einschl. Rangiergleise)	2,4	9,0	20,5	3,2	3,97
3. Lokomotivbahnhof	—	8,0	3,0	—	
4. Freie Strecke	5,2	34,73	15,0	2,0	
5. Werkstattanlagen	—	—	5,0	—	
6. Gesamtfläche für 1.—2.	7,7	15,3	32,0	6,8	Prenzlau 14,0
IV. Bebaute Fläche in m².					
1. Empfangsgebäude	1454	2002	750	890	
2. Güterschuppen mit Abfertigung	1215	1800	840	725	

Aus den *Flächenangaben* unter III. kann man sich etwa von einem Normalbahnhof ein Bild machen, wenn man die besonderen Eigenarten der 4 Bahnhöfe berücksichtigt. Ein Bahnhof mit etwa 15 ha, wie ihn Güstrow besitzt, könnte hiernach etwa als normal betrachtet werden. Auch Prenzlau besitzt einen Bahnhof ungefähr dieser Größe. Von weiteren 9 Städten sind die ungefähren Bahnhofsflächen von uns überschlägig ermittelt worden, da anderweitige Auskünfte nicht zu beschaffen waren (s. nachfolgende Tabelle). Ein normaler Bahnhof hat hiernach tatsächlich ebenfalls **15—16 ha Gesamtfläche**. Zweibrücken, Neuwied, Ansbach und Wurzen haben Bahnhöfe von ungefähr dieser Größe.

1. Ravensburg	28800 m ²	4. Lörrach	88750 m ²	7. Ansbach	170000 m ²
2. Stendal	473000 m ²	5. Zweibrücken	140500 m ²	8. Bunzlau	45000 m ²
3. Siegburg	254000 m ²	6. Neuwied	127500 m ²	9. Wurzen	138000 m ²
		Mittel	150000—160000 m ²		
		Minimum	28800 m ²		
		Maximum	473000 m ²		

Als wesentliche bauliche Elemente des Bahnhofs müssen nun noch mindestens ermittelt werden:

- die ungefähre Größe des Empfangsgebäudes,
- die Größe der Güterschuppen mit Abfertigung,
- die ungefähre Länge des Ladegleises.

Zu a). Die **bebaute Fläche des Empfangsgebäudes** für einen normalen Bahnhof wird man mit **1300—1500 m²** annehmen können. Die Empfangsgebäude der Bahnhöfe sind im allgemeinen zweigeschossig.

Zu b) kann man sich die **Güterschuppenfläche** des Bahnhofs nach Angaben der Reichsbahn im Durchschnitt mit etwa 15 m² je t des täglichen Stückgutverkehrs berechnen. Die Angaben für die 4 Städte der großen Tabelle deuten darauf hin, daß man einen Güterschuppen einschließlich Abfertigung von **1100—1200 m²** bebauter Fläche vorsehen muß.

Zu c). Die **Länge des Ladegleises**, d. h., die benötigte Länge für die Umladung vom Waggon auf andere Transportmittel wird nach Angaben der Reichsbahn ungefähr berechnet werden können, wenn man 10 m Ladegleis je 10 t Tageswagenladungsverkehr (Empfang und Versand) rechnet, worin ein Zuschlag für besonders verkehrsreiche Tage und der Tagesverkehr mit $1/300$ des Jahresverkehrs angenommen ist. Die danach notwendigen Ladegleislängen sind von uns in der Tabelle: „Richtlinien für Öffentliche Einrichtungen“ unter I, 7 b berechnet worden. In Prenzlau haben wir eine ungefähre Ladegleislänge von 1900 m vorgefunden.

Wir schlagen vor, im Plan 2500 m vorzusehen und im Anfang nur etwa 2000 m, evtl. noch weniger, zunächst auszubauen. Die günstige Lage einiger kleiner Industrien zu einem gut ausgebauten Güterbahnhof erspart diesen Gewerben den eigenen Gleisanschluß.

Hat man in der **Lage des Bahnhofs** freie Wahl, so sollte er möglichst östlich der Stadt angelegt werden. Die an den Bahnhof anschließenden Industrien erzeugen größtenteils soviel Rauch und Geräusch, daß Wohngebiete noch weiter östlich davon möglichst vermieden werden sollten. Die Vereinigung des Personenbahnhofs mit dem Güterbahnhof ist aus betrieblichen Gründen erwünscht, jedoch gibt es Fälle, in denen eine Vereinigung nicht gut möglich ist. Die **Straße, die vom Personenbahnhof ausgeht**, wird in den meisten Fällen als eine Hauptstraße des ganzen Ortes entwickelt werden müssen. Häufig ist der verkehrsmäßige Anschluß des Güterbahnhofs ziemlich schwierig. Der Güterbahnhof entwickelt sich von der Stadt aus gesehen in natürlicher Weise jenseits der Gleisanlagen für den Personenbahnhof (also noch weiter östlich). Das führt zu einem Straßenübergang über die Gleise am Ende des Personenbahnhofs, links oder rechts von ihm. Dieser Straßenübergang sollte von vornherein als Unter- oder Überführung ausgebildet werden. Das ganze Industriegebiet ist durch diese Straße verkehrsmäßig an die Stadt angeschlossen. Noch besser sind selbstverständlich zwei solcher Anschlußmöglichkeiten aus dem Industriegebiet zur Stadt. In der Nähe der Ladegleisanlagen im Güterbahnhof kristallisieren sich die vielen Gewerbe an, die stark vom Eisenbahnverkehr abhängig sind, aber noch keinen eigenen Gleisanschluß benötigen. Hierzu tritt die große Gruppe von Gewerben und Industrien mit eigenen Gleisanschlüssen, die sich den Gleisanlagen des Güterbahnhofs angliedern. Der Verkehr von der Stadt zum Güterbahnhof und zum Industriegebiet sollte von dem Verkehr zwischen der Stadt und dem Personenbahnhof möglichst getrennt geführt werden. Dies tritt bei der obenbeschriebenen Anordnung ein.

Leider werden die Pläne für die Bahnhöfe geheimgehalten und es können darum keine Beispiele zugänglich gemacht werden.

9. Flugplatz.

Da die Entwicklung des Flugverkehrs immer weiter fortschreitet, werden in Zukunft auch bei einigen kleineren Städten Flugplätze angelegt werden. Wir können uns begnügen, einige überschlägliche Anhaltspunkte für einen Flugplatz zu geben. Ein *Militärflugplatz*, in dem sich ein Fliegerhorst befindet, benötigt eine Fläche von 120—150 ha. Die Anzahl der dauernd beschäftigten Arbeiter und Angestellten beträgt etwa 300—400. Hinzu kommen noch die auf Zeit zur Ausbildung eingezogenen Soldaten.

Die *Zivilflugplätze* mit mittlerem Verkehrsbetrieb haben flächenmäßig eine etwa ebenso große Ausdehnung.

Die Lage des Flugplatzes ist am günstigsten im Norden oder Süden der Stadt, da bei der Landung und beim Start (gegen oder mit Wind) in der Hauptsache östliche bzw. westliche Richtungen bevorzugt werden. Das Empfangsgebäude muß selbstverständlich an der Hauptverkehrsstraße, möglichst nach der Stadt zu, angeordnet werden. Genauere Angaben sind leider nicht möglich.

10. Postanstalt.

Aus 49 Städten der untersuchten Größenordnung sind von den Postanstalten Unterlagen eingegangen (s. Materialtabelle). Trotz starker Schwankungen ist bei der Postanstalt doch ein Richtwert mit ziemlicher Genauigkeit zu ermitteln. Zunächst haben 63,3 vH der untersuchten Städte außer der Hauptpost auch noch Zweigstellen und einige Postagenturen. Die Höchstzahl der Postagenturen beträgt 8 bei Werdau, das übrigens auch eine Zweigpost am Bahnhof besitzt. Die Anzahl der Betriebe ist durch die Ausdehnung des Ortes bedingt.

Lage. 51 vH der Postanstalten liegen in der Stadtmitte, 35,7 vH in Bahnhofsnahe und 16,3 vH in Stadtmitte und Bahnhofsnahe. Auf die Frage, welche Lage der Post nach Meinung des Herrn Postdirektors die günstigste ist, geben 48,8 vH der erfaßten Anstalten die Stadtmitte, 25 vH Bahnhofsnahe, 14 vH Stadtmitte und Bahnhofsnahe an. Eine Postdirektion schlägt die Stadtmitte mit Zweigstelle am Bahnhof vor. 11,6 vH der Postdirektoren erklären die Lage im Interesse des Dienstes in Bahnhofsnahe, im Interesse des Publikums in Stadtmitte für die günstigste.

Die ermittelten Richtwerte für die Postanstalt sind folgende¹:

	Höchstwert	Mindestwert	Richtwert
Grundstücksgröße	7280 m ² Wurzen I (bei Wurzen ist ein parkähnlicher Garten inbegriffen).	984 m ² Bergedorf V	2530 m²
Hauptgebäude (bebaute Fläche) .	1784 m ² Schw.-Gmünd D	347 m ² Nordenham L	867 m²
Nebengebäude (bebaute Fläche) .	1316 m ² Kolberg O	—	279 m²
Fläche aller Geschosse einschl. Flure und Treppen	7539 m ² Wernigerode B	885 Rastenburg B	2462 m²
Anzahl der Beschäftigten	203 Personen Kempten I	38 Personen Alsdorf I	124 Personen
Anzahl der beförderten Briefe im Jahr	14500000 St. Bunzlau B	2300000 Eschwege D	7 000 000 St.
Anzahl der beförderten Pakete im Jahre	566000 St. Annaberg I	42900 St. Alsdorf I	290 000 St.
Ein- und Auszahlungen	20,5 Mill. RM. Rendsburg V	4,6 Mill. RM. Alsdorf I	10,9 Mill. RM.

Rendsburg erklärt, daß in der Summe von 20,5 Mill. RM. Ein- und Auszahlungen Heeresrenten inbegriffen sind.

Das Postamt Alsdorf teilt uns zu obigen Zahlen mit: „Alsdorf ist zu 85 vH von Bergarbeitern bewohnt, die wirtschaftlich schwach sind und demnach im Vergleich zu Städten mit lebhaftem Geschäftsvorkehr nur geringen Schriftverkehr unterhalten.“

¹ Die Buchstaben (V, I, D, O, L, B) bezeichnen die Stadttypen gemäß Teil 1, Abschnitt IV/1.