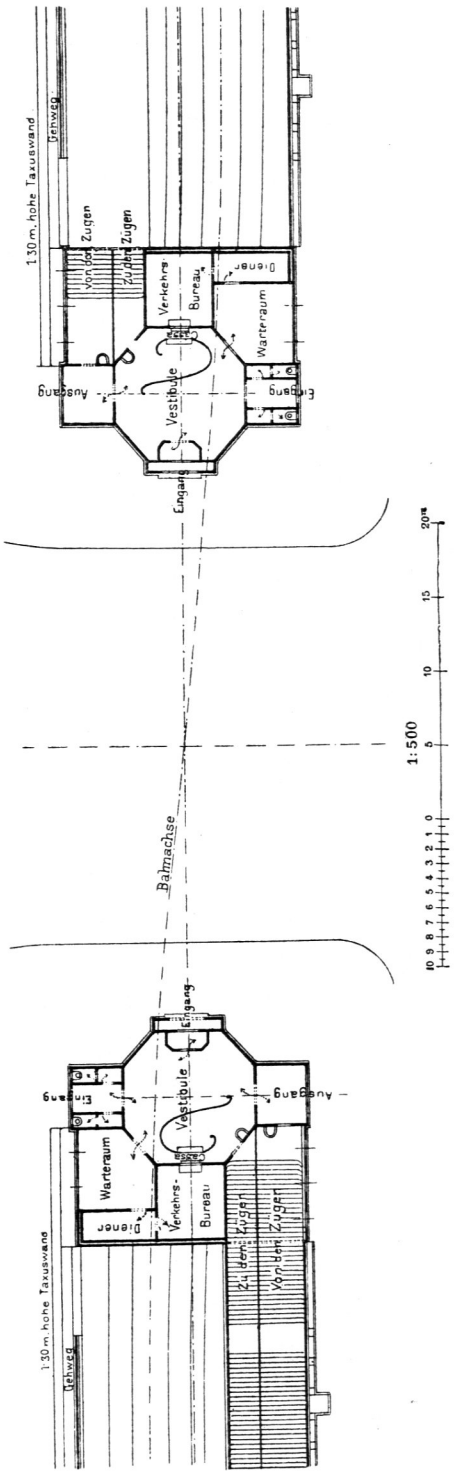
Fig. 273.



Haltestelle Akademiestraße[218]).

290. Halte-ſtellen.

Die Halteſtellen ſind durchweg mit Außenbahnſteigen verſehen, weshalb man von geſchloſſenen Hallen glaubte abſehen zu können und nur die Steige überdachte. Die Bahnſteige ſind 50 cm über Schienenoberkante und in gleicher Höhe mit der unterſten Wagenſtufe gelegen, was aus der Forderung hervorging, daß Fahrzeuge der Hauptbahnen auf die Stadtbahnlinien übergehen können.

Mit der Bearbeitung der Hochbauten für die Stadtbahn wurde *Otto Wagner* betraut; auch wurde ihm ein weitgehender und maßgebender Einfluß auf die ſchönheitliche Geſtaltung der Ingenieurwerke (Brücken mit Anſchlußbauten) eingeräumt. Den Stadtbahn-Hochbauten kann man ein eigenartiges Gepräge nicht abſprechen, wiewohl ſich nicht behaupten läßt, daß daran alles (wie beabſichtigt geweſen zu ſein ſcheint) „neu“ iſt.

Bei der Ausgeſtaltung der Halteſtellen war vor allem ausſchlaggebend, ob ſie einer Tiefbahn- oder einer Hochbahnſtrecke angehörten. Bei erſteren wurde der Raum über dem Bahneinſchnitt als Eingangs- oder Mittelhalle ausgebildet; an die eine ihrer Stirnſeiten wurde die Fahrkartenausgabe gelegt, während an den beiden Langſeiten die zwei nach unten führenden Treppen angeordnet ſind; an den Zugängen zu letzteren wird die Fahrkartenprüfung vorgenommen. Seltener, z. B. an der Halteſtelle Ferdinandsbrücke und an der Akademieſtraße, kommen zwei getrennte kleinere Pavillons mit je einer Treppe vor, die nach den einander nicht gegenüberliegenden Bahnſteigen leiten (Fig. 273[218]).

Gehört die Halteſtelle einer Hochbahnſtrecke an, ſo werden die erforderlichen Abfertigungsräume durch ſeitliche Anbauten an den Viadukt geſchaffen. Im Erdgeſchoß befindet

[218]) Fakſ.-Repr. nach: Zeitſchr. d. öſt. Ing.- u. Arch.-Ver. 1897, Taf. IV.