



© Margherita Spiluttini

Mit den „technischen“ Bauten für die Infrastruktur der damals zwei Millionen Einwohner zählenden Reichshauptstadt begann die eigentliche Wende im Werk Otto Wagners zur Moderne. Der Auftrag für das neue Massenverkehrssystem der Wiener Stadtbahn führte ihn zur Auseinandersetzung mit den technischen, von Wagner stets auch als ästhetische Herausforderung begriffenen Problemen der „unbegrenzten Großstadt“.

Die Stationsgebäude der Stadtbahn, deren Trasse zum Teil oberirdisch, zum Teil unterirdisch durch das wellige Gelände der Wiener Vorstadt geführt wurden, ergaben sich dementsprechend als Hoch- oder Tiefbauten. Dazu kamen noch Brücken, unter denen die Wientalüberquerung die bedeutendste ist.

Die Hochbauten entlang des Gürtels (Beispiel Station Währingerstraße) definierte Wagner als „Tor“, das die Außen- mit den Innenbezirken durch großzügig angelegte Durchfahrten verband, während die Tiefbauten dieses System umkehrten, indem sie die Fahrgäste durch oberirdische Aufnahmegebäude über gedeckte Treppen auf das tieferliegende Niveau der Gleise führten.

Die Formensprache dieser Gebäude, die den Massenverkehr auch als ein ästhetisches Erlebnis der modernen Stadtlandschaft definierten, verbinden eine feine Klassizität mit technischen Details, die zu „sprechend“-dekorativen Bauplastiken umgedeutet wurden.

## Stadtbahnstationen

Wien, Österreich

ARCHITEKTUR  
**Otto Wagner**

BAUHERRSCHAFT  
**k.k. Österr. Staatsbahnen**

FERTIGSTELLUNG  
**1899**

SAMMLUNG  
**Architekturzentrum Wien**

PUBLIKATIONSdatum  
**14. September 2003**



## Stadtbahnstationen

### DATENBLATT

Architektur: Otto Wagner

Mitarbeit Architektur: Josef Maria Olbrich, Josef Hoffmann, Max Fabiani, Josef Plecnik  
u.a.

Bauherrschaft: k.k. Österr. Staatsbahnen

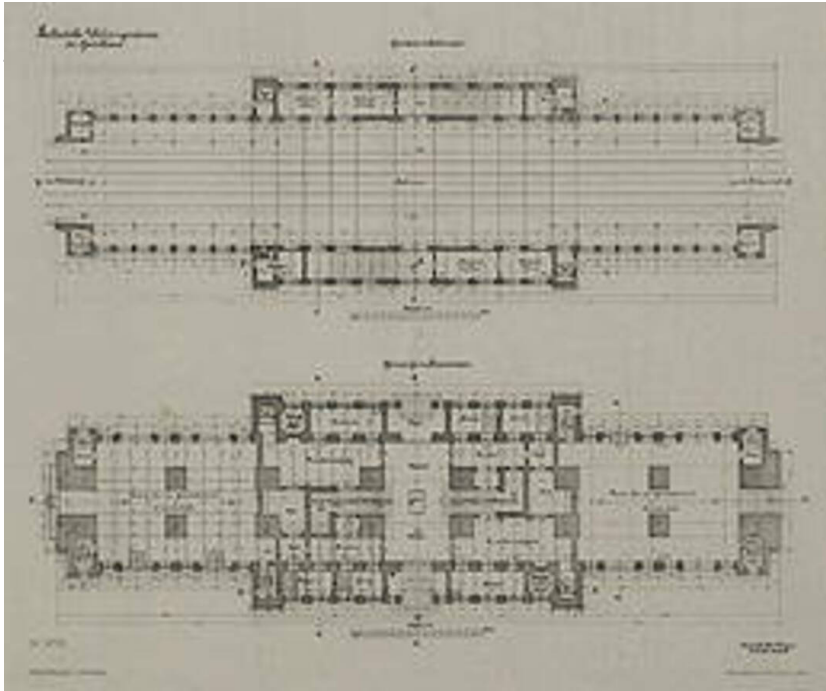
Fotografie: Margherita Spiluttini

Funktion: Verkehr

Planung: 1894

Ausführung: 1894 - 1899

Stadtbahnstationen



Grundriss EG



Ansicht