

Peter Payer

## „Schweben durchs Warenhaus“ Zur Geschichte der Rolltreppe in Wien

Ein Blick in die Geschichte zeigt: Stadt und Mobilität sind untrennbar miteinander verbunden, zahlreiche Verkehrsinnovationen nahmen von hier ihren Ausgang, permanente Bewegung gilt bis heute als Kennzeichen für Urbanität. Doch viel zu oft denken wir dabei nur an die Horizontale. Dass die Eroberung der Vertikalen mindestens genauso wichtig war und ist, wird gerne vergessen. Aufzug und Rolltreppe sind hier als wesentliche Erfindungen zu nennen, wobei letzterer das Verdienst zukommt, die Menschenzirkulation nochmals deutlich gesteigert zu haben. Der Wegfall der Wartezeit erhöhte die Transportkapazitäten beträchtlich. Rolltreppenfahren – uns heute zutiefst vertraut – entwickelte sich vom anfangs städtischen Vergnügen zur städtischen Notwendigkeit – in Wien genauso wie in anderen Metropolen der Welt.

Als Vorläufer der Rolltreppe können zunächst jene in den USA entwickelten stufenlosen Rollbänder („Moving Sidewalks“) gelten, die auf den Weltausstellungen von Chicago (1893) und Paris (1900) für Aufsehen sorgten. Vor allem bei letzterer war das 3,8 Kilometer lange „Trottoir Roulant“ die Sensation schlechthin. Der „rollende Gehsteig“ wurde elektrisch betrieben und erreichte eine Geschwindigkeit bis zu acht Kilometer pro Stunde. Allerdings noch ohne nennenswerte Steigungen zu überwinden. Dies geschah erst mit dem vom amerikanischen Konstrukteur Jesse W. Reno entwickelten stufenlosen Steigband („Inclined Elevator“), das erstmals 1903 auf Coney Island eingesetzt wurde. Der New Yorker Vergnügungspark mit seinem boomenden Massentourismus hatte sich zum Experimentierfeld zahlreicher Verkehrserfindungen entwickelt. Die Bewältigung des Transports derart großer Menschenmengen erfolgte hier analog zum Fließband der industriellen Massenproduktion. Andere Techniker, George A. Wheeler und Charles D. Seeberger, experimentierten mit beweglichen Treppenstufen. Ihre Patente erwarb die Firma Otis, entwickelte sie weiter und ging damit in Produktion. Erneut war es die Pariser Weltausstellung des Jahres 1900, bei der die erste moderne Rolltreppe unter der Bezeichnung „Escalator“ der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. dazu J. Simmen/U. Drepper, Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung, München 1984, S. 209-222; V.M. Lampugnani u.a., Vertikal. Aufzug, Fahrtreppe, Paternoster. Eine Kul-

Europa blieb zunächst noch relativ skeptisch gegenüber der mobilen Treppe, sei es mit oder ohne Stufen. Es überwogen die Sicherheitsbedenken beim Betrieb der schrägen Dauerbewegung; Konkurrenz zum direkt und geradlinig funktionierenden Aufzug sah man grundsätzlich keine. Rolltreppen wären bestenfalls eine Ergänzung zum Aufzug, aber keinesfalls ein Ersatz. Auch die allzu große Nähe zum Förderband, Symbol eines ausschließlich ökonomisch fundierten Effizienzstrebens, war aus europäischer Sicht ein Makel der neuen Erfindung.<sup>2</sup>

Die Maximierung der Transportleistung bestimmte den Einsatzort der ersten Rolltreppen: in Fabriken, Bahnhöfen und Warenhäusern. Gerade das moderne Warenhaus mit seinen großflächigen, übereinander liegenden Verkaufsetagen war prädestiniert für die Anwendung der Rolltreppe, konnte man doch damit das gesamte Gebäude effizient mit Kunden durchflutten. Kaufhäuser in New York zeigten dies vor, in Europa standen die Pioniere in Paris (*Grand Magasin du Louvre* 1898, *Bon Marché* 1906), London (*Harrods* 1903), Leipzig (Confectionsgeschäft August Polich 1899) und Berlin (*Wertheim* 1901, 1906 erneuert).<sup>3</sup>

Von den beiden konkurrierenden Systemen, plan oder gestuft, überwog zunächst ersteres. Dies lag zum einen daran, dass die geneigte Fließbandebene viel eher der Vorstellung eines reibungslosen Verkehrsflusses entsprach als eine rollende Treppe mit Stufen. Zum anderen war das Stufensystem technisch noch nicht so ausgereift, dass kontinuierliche Bewegung und bequemes Stehen perfekt vereint werden konnten.

Wien reihte sich in den Reigen der frühen Anwender ein. Es war das im Oktober 1904 eröffnete „Modenhaus A. Gerngross“, in dem man erstmals einen „rollenden Teppich“ bestaunen konnte. Das nach Plänen des renommierten Architektenduos Fellner und Helmer in der Mariahilfer Straße errichtete mondänste und größte Kaufhaus der Monarchie setzte bei seiner Verkehrserschließung auf zwei pompöse Freitreppe, fünf luxuriöse Glasauflüge und eben jene Rolltreppe, mit der man vom Parterre ins Mezzanin gelangen konnte. Die ausführlichen Medienberichte über die Eröffnung des „Prachtbaus“ erwähnten sie denn auch stets als besondere Novität.<sup>4</sup>

Erbaut wurde der „rollende Teppich“ von der Leipziger Maschinenfabrik Unruh & Liebig, die bereits mehrere Geschäftshäuser, u.a. auch das erwähnte Leipziger

turgeschichte vom Vertikal-Transport, Berlin 1984, S. 121-127.

2 Vgl. W. Jantzen, Neue Fahrstiege, in: Centralblatt der Bauverwaltung, Nr. 31/1898, S. 366 f; A. Wiener, Das Warenhaus. Kauf-, Geschäfts-, Büro-Haus, Berlin 1912, S. 152.

3 A. Mihm, Die Rolltreppe. Kulturwissenschaftliche Studien zu einem mechanisch erschlossenen Zwischenraum, Diss. Univ. Marburg 2005, S. 114-126. Zur Verbreitung und Konstruktion der Rolltreppe im Warenhaus vgl. A. Wiener (s. A 2), S. 83 f, 148-152.

4 Z. B. in Neues Wiener Tagblatt, 11.10.1904, 7; Neue Freie Presse, 11.10.1904, 9; Die Zeit, 11.10.1904.



**Abb. 1:** Plakat, 1940; Quelle: Wienbibliothek im Rathaus, Plakatsammlung.

Kaufhaus Polich, ausgestattet hatte.<sup>5</sup> In einem zeitgenössischen Technik-Lexikon findet sich eine genaue Beschreibung einer derartigen Anlage dieser Firma: „Eine solche Rolltreppe besteht in einem 0,75 m breiten eigenartigen Transportband, welches in schräger Lage mit angemessener Steigung bewegt wird und auf seiner ganzen Länge durch Leitrollen so gestützt ist, daß eine größere Anzahl von Personen auf demselben stehen kann, ohne daß sich das Band durchdrückt. Dieses Band wird durch einen Elektromotor dauernd in aufwärtsgleitender Bewegung mit einer

<sup>5</sup> F. Fellner, Das Modewarenhaus A. Gerngross in Wien, in: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Nr. 1/1905, S. 2. Vgl. dazu auch: Der Bautechniker. Zentralorgan für das österreichische Bauwesen, Nr. 19/1905, S. 386. Die Personenaufzüge wurden von den Firmen Wertheim und Stiegler errichtet (ebda.).

Geschwindigkeit von 0,5 Meter pro Sekunde erhalten. An beiden Seiten des Bandes befinden sich feststehende Rahmen mit Glasfüllungen, auf denen sich je eine mit Plüscher überzogene Handleiste aus Metall mit gleicher Geschwindigkeit wie das Band bewegt. Die Fahrgäste haben nur nötig, diese Handleiste zu erhaschen und bleiben dann ruhig auf dem Bande stehen. – Die Rolltreppe, welche nur immer für ein Stockwerk eingerichtet ist, kann jeden Augenblick angehalten und im Notfall bei Stillstand auch zum Abstieg benutzt werden. Ihre Leistung wird von den Firmen mit etwa 3.000 Personen in der Stunde berechnet.“<sup>6</sup>

Und wie reagierte die Wiener Bevölkerung? Völlig unbekannt war ihr die neue Einrichtung ja nicht, denn in den Tageszeitungen konnte man bereits hin und wieder von einer „Fahrtreppe“ oder einer „wandelnden Treppe“ lesen.<sup>7</sup> Dennoch scheint es in der praktischen Benützung vor allem eines gewesen zu sein – ungewohnt. Noch Jahrzehnte später erinnerte man sich schmunzelnd an die zahlreichen „Hoppalas“, die der „Laufteppich“ provozierte: „Ganz Wien sprach von ihm, aber weniger des praktischen Wertes wegen, sondern wegen der ‚Hetz‘, die für alle besonders dann eintrat, wenn sich ihm ein unbeholfener Mensch tollkühn anvertraute, durch den Schwung aber einen ‚Stern riß‘ und schließlich auf dem ‚Rückenende‘ oben anlangte.“<sup>8</sup>

Die Firma Gerngross selbst war stolz auf ihre diesbezügliche Vorreiterrolle und promotete die technische Errungenschaft von Beginn an intensiv und auch weiterhin in ihren Werbeeinschaltungen.

Das große Interesse für diese Anlagen führte ein Jahr später, im Oktober 1905, auch zur Errichtung eines eben dahingleitenden „laufendes Trottoirs“ in Wien. Der Zirkus Schumann hatte vom Magistrat die Bewilligung zur Aufstellung eines solchen im 15. Bezirk nahe beim Schmelzer Friedhof erhalten und sich damit eine Attraktion gesichert.<sup>9</sup> Nicht zufällig erschien danach ein eigenes Theaterstück mit dem Titel „Trottoir Roulant“, eine tragische Posse des französischen Dramatikers Georges Courteline (1858-1929), die im November 1906 im Lustspieltheater ihre Wiener Uraufführung erlebte.<sup>10</sup>

Der wirkliche Siegeszug der Rolltreppe als modernes Massentransportmittel erfolgte schließlich ab den 1920er Jahren. Technisch in ihrer Stufenform ausgereift, drang sie in den Warenhäusern von den unteren Geschossen, wo sie anfangs vorherrschte, in die oberen vor, und trat damit endgültig an die Stelle der einst pro-

6 O. Lueger, Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, Bd. 9, Stuttgart / Leipzig 1914, S. 42 f.

7 Z. B. Arbeiter-Zeitung, 15.09.1898, S. 4; Illustrierte Kronen-Zeitung, 21.09.1906, S. 3.

8 Das Kleine Blatt, 22.11.1940, S. 5.

9 Neue Freie Presse, 12.10.1905, S. 8.

10 Sport & Salon, 10.11.1906, S. 9; Illustrierte Kronen-Zeitung, 1.11.1906, S. 8.

minent und repräsentativ inszenierten Freitreppe. Zukunftsfröhlich formulierte man 1931: „Die Rolltreppe ist der Bote aus einer kommenden, glücklicheren Welt der gleitenden Wege.“<sup>11</sup>

In Wien blieb Gerngross lange Zeit der einzige Anwendungsort – und der modernste. Denn im November 1940, mitten im Weihnachtsgeschäft und mitten im Krieg, wurde im „Kaufhaus der Wiener“ (das Unternehmen war arisiert, umgebaut und der Name Gerngross eliminiert worden) die erste wirkliche, d.h. gestufte Rolltreppe der Stadt eröffnet. Es war eine feierliche Zeremonie, bei der der Generaldirektor und alle Angestellten anwesend waren. Ein rotes Band wurde durchschnitten und der Elektromotor sodann in Gang gesetzt. Gleich vier Rolltreppen führten nunmehr mit einer Geschwindigkeit von 0,45 Meter pro Sekunde durch alle Geschoße. Bei Bedarf konnte auf Abwärtsfahrt umgestellt werden, wodurch sich auch die Räumung des Hauses nach Geschäftsschluss beschleunigen ließ. Die Beförderung mit der Anlage war, so bemühte man sich zu versichern, völlig unbedenklich und – großer Vorteil! – man musste künftig nicht mehr auf den oft vollbesetzten Lift warten. In den Zeitungen las man vom „gemütlichen Hochklettern über vier Stockwerke“ und vom „Schweben durchs Warenhaus“. Es war ein beeindruckend neues Fahrgefühl: „Die Stufen sind ein hölzerner Teppich. Man betritt ihn im Tiefparterre des Kaufhauses der Wiener und geht auf Reisen, obwohl man ganz ruhig steht. Unermüdlich rollt das hölzerne Lattenband von unten nach oben, verwandelt sich dort, wo man es betritt im Handumdrehen in richtige Stufen und trägt hunderte, ja tausende Menschen von der Spielwarenabteilung zur Herrenkonfektion und von den Parfümeriesalons zu den Musikalienischen. [...] Die Hände können sich dabei links und rechts an ein Geländer halten, das die Reise mitmacht, und am oberen Ende springt man nicht etwa auf festen Boden, sondern wird automatisch und gefahrlos abgesetzt.“<sup>12</sup>

Uniformierte Helferinnen informierten höflich über den richtigen Gebrauch des neuen Beförderungsmittels, das sogleich von tausenden Menschen ausprobiert wurde. Das Fahrerlebnis prägte sich tief ein ins kollektive Gedächtnis der Stadt. Auch erinnerte man sich noch Jahrzehnte später an die quietschenden Geräusche, die die bewegten Holzstufen mit der Zeit verursachten, und an den Lernprozess, der mit deren Benutzung verbunden war. Sich am mobilen Handlauf festzuhalten und auf die Stufen und nicht auf die Zwischenräume zu treten, fiel so manchen anfangs schwer.<sup>13</sup>

11 Arbeiter-Zeitung, 02.01.1931, S. 3.

12 Neues Wiener Tagblatt, 22.11.1940, S. 6; vgl. dazu auch Illustrierte Kronen-Zeitung, 22.11.1940, S. 5; Neuigkeits-Welt-Blatt, 23.11.1940, S. 7.

13 Vgl. H. Veigl, Die 50er und 60er Jahre. Geplantes Glück zwischen Motorroller und Minirock, Wien

Geschwindigkeit von 0,5 Meter pro Sekunde erhalten. An beiden Seiten des Bandes befinden sich feststehende Rahmen mit Glasfüllungen, auf denen sich je eine mit Plüscher überzogene Handleiste aus Metall mit gleicher Geschwindigkeit wie das Band bewegt. Die Fahrgäste haben nur nötig, diese Handleiste zu erhaschen und bleiben dann ruhig auf dem Bande stehen. – Die Rolltreppe, welche nur immer für ein Stockwerk eingerichtet ist, kann jeden Augenblick angehalten und im Notfall bei Stillstand auch zum Abstieg benutzt werden. Ihre Leistung wird von den Firmen mit etwa 3.000 Personen in der Stunde berechnet.“<sup>6</sup>

Und wie reagierte die Wiener Bevölkerung? Völlig unbekannt war ihr die neue Einrichtung ja nicht, denn in den Tageszeitungen konnte man bereits hin und wieder von einer „Fahrtreppe“ oder einer „wandelnden Treppe“ lesen.<sup>7</sup> Dennoch scheint es in der praktischen Benützung vor allem eines gewesen zu sein – ungewohnt. Noch Jahrzehnte später erinnerte man sich schmunzelnd an die zahlreichen „Hoppalas“, die der „Laufteppich“ provozierte: „Ganz Wien sprach von ihm, aber weniger des praktischen Wertes wegen, sondern wegen der ‚Hetz‘, die für alle besonders dann eintrat, wenn sich ihm ein unbeholfener Mensch tollkühn anvertraute, durch den Schwung aber einen ‚Stern riß‘ und schließlich auf dem ‚Rückenende‘ oben anlangte.“<sup>8</sup>

Die Firma Gerngross selbst war stolz auf ihre diesbezügliche Vorreiterrolle und promotete die technische Errungenschaft von Beginn an intensiv und auch weiterhin in ihren Werbeeinschaltungen.

Das große Interesse für diese Anlagen führte ein Jahr später, im Oktober 1905, auch zur Errichtung eines eben dahingleitenden „laufendes Trottoirs“ in Wien. Der Zirkus Schumann hatte vom Magistrat die Bewilligung zur Aufstellung eines solchen im 15. Bezirk nahe beim Schmelzer Friedhof erhalten und sich damit eine Attraktion gesichert.<sup>9</sup> Nicht zufällig erschien danach ein eigenes Theaterstück mit dem Titel „Trottoir Roulant“, eine tragische Posse des französischen Dramatikers Georges Courteline (1858-1929), die im November 1906 im Lustspieltheater ihre Wiener Uraufführung erlebte.<sup>10</sup>

Der wirkliche Siegeszug der Rolltreppe als modernes Massentransportmittel erfolgte schließlich ab den 1920er Jahren. Technisch in ihrer Stufenform ausgereift, drang sie in den Warenhäusern von den unteren Geschossen, wo sie anfangs vorherrschte, in die oberen vor, und trat damit endgültig an die Stelle der einst pro-

6 O. Lueger, Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, Bd. 9, Stuttgart / Leipzig 1914, S. 42 f.

7 Z. B. Arbeiter-Zeitung, 15.09.1898, S. 4; Illustrierte Kronen-Zeitung, 21.09.1906, S. 3.

8 Das Kleine Blatt, 22.11.1940, S. 5.

9 Neue Freie Presse, 12.10.1905, S. 8.

10 Sport & Salon, 10.11.1906, S. 9; Illustrierte Kronen-Zeitung, 1.11.1906, S. 8.

Kinder aller Altersklassen kamen auf ihre Rechnung: Man konnte, wenn man die Menschen beobachtete, feststellen, daß einzelne dutzendemal auf und ab fuhren, um das neueste Gratisvergnügen auszukosten. Die Opernpassage als billigstes Ringelspiel von Wien!“<sup>14</sup>

Mit Augenzwinkern kommentierten Karikaturisten den überschwänglichen Gebrauch des neuen Verkehrsmittels; Georg Kreisler verfasste ein ironisches Loblied auf den „dernier cri“ in einer ihm ansonst eher altväterisch anmutenden Stadt: „Der höchste Triumph / architektonischer Eleganz, / das sehenswürdigste Wunder / des Abendlands, / die Sensation des / Jahrhunderts, / der dernier cri, die Rage – / das ist die Rolltreppe in / der Opernpassage.“<sup>15</sup> Wie bereits fünfzig Jahre zuvor, wurde die Rolltreppe erneut zum Inbegriff von Fortschritt und Modernität. Mit ihrer permanenten Bewegung und ihrem gemäßigtem Tempo geriet sie zum Symbol für das sanfte Hinübergleiten in eine, hoffentlich bessere Zukunft.

Auch die anderen Ringstraßenunterführungen der Albertina-, Bellaria- und Schottentorpassage sowie die unterirdische Station Südtiroler Platz wurden in der Folge mit Rolltreppen ausgestattet und von der Bevölkerung ebenso begeistert aufgenommen. Man trug der „stürmischen Verkehrsentwicklung in Wien“ Rechnung und akzeptierte, dass „der Rhythmus der Großstadt anders ist als in einem Dorf“.<sup>16</sup>

Absoluter Star der Nachkriegszeit aber war die längste Rolltreppe Wiens im Ausstellungs- und Einkaufszentrum (AEZ) an der Landstraße. Das im November 1957 eröffnete Gebäude war eines der ersten modernen Einkaufszentren der Stadt, bestückt mit neuester Technik. Hier konnte man sich dem Rolltreppenfahren so richtig hingeben. Davon abgesehen enthielt es auch einen Autolift, der die Fahrzeuge der Kunden vollautomatisch nach oben zum Parkplatz auf dem Dach beförderte.<sup>17</sup>

Architekten und Stadtplanern war längst klar, dass die Rolltreppe ein ideales „Nahfördermittel zur Bewältigung dauernd flutender Menschenströme“ darstellt.<sup>18</sup> Bahnhöfe und Flughäfen wurden damit ausgestattet, die einstige Kaufhausattraktion verbreitete sich im ganzen Stadtgebiet. Hochfrequente Verkehrsknotenpunkte waren letztlich nur mehr mit Rolltreppen effizient lenk- und bewältigbar; sie stellten, wie man beim Ausbau der U-Bahn Anfang der 1980er Jahre erkannte, einen „bedeutenden Ordnungsfaktor der Verkehrsströme“ dar und boten zudem „jenen Komfort, den ein Massenverkehrsmittel benötigt, um genügend attraktiv zu sein.“<sup>19</sup>

14 Arbeiter-Zeitung, 08.11.1955, S. 4.

15 G. Kreisler, Die Rolltreppe in der Opernpassage, in: H. Kratzer (Hrsg.), Wien im Gedicht, Wien 2001.

16 Amtsblatt der Stadt Wien, Nr. 39/1959, S. 5-7.

17 Arbeiter-Zeitung, 26.11.1957, S. 6.

18 Der Aufbau. Monatsschrift für den Wiederaufbau, hrsg. vom Stadtbauamt der Stadt Wien, Nr.1/1953, S. 32 f.

19 Ebda., Nr. 5-8/1982, S. 240.



**Abb. 3:** Passage-Südtirolerplatz, Ansichtskarte um 1960; Sammlung Peter Payer.

Mit den Jahren verpuffte so ihr Neuigkeitswert, Rolltreppenfahren wurde zur Ge-wohnheit, zu einer im urbanen Alltag zutiefst vertauten Fortbewegungspraxis.

Wiederbelebt wurde damals auch die Idee des „rollenden Teppichs“. Schon 1969 errichtete man bei der USTRAB (Unterplasterstraßenbahn) in der Station Matzleinsdorfer Platz einen beweglichen Fahrsteig ohne Stufen. Dieser wies eine Steigung von fünf Prozent und – aus Sparsamkeitsgründen – nur eine Fahrbahn auf, die stadtauswärts lief. Die Anlage wurde 2004 stillgelegt und abgebaut.<sup>20</sup> Auch am Wiener Südbahnhof wurde 1986 eine stufenlose Fahrsteiganlage in die Haupthalle eingebaut. Sie bestand aus zwei getrennten Fahrsteigen unterschiedlicher Länge, die – jeweils aufwärts und abwärts – vom Erdgeschoß auf die 1. Ebene und von hier auf die 2. Ebene führten; bis 2009, dem Jahr, in dem der gesamte Bahnhof geschlossen und sodann abgebrochen wurde.<sup>21</sup>

Heute sind in Wien etwa tausend Fahrstufen in Betrieb.<sup>22</sup> Vor allem im verzweigten U-Bahn-Netz wäre der reibungslose Personentransfer ohne sie kaum möglich. Allein in der Station Karlsplatz befinden sich 26 (!) Rolltreppen. Die längste Rolltreppe läuft mit 53 Meter in der U3-Station Zippererstraße.<sup>23</sup>

20 A. M. Dusl, Matzleinsdorf am laufenden Band, in: Der Falter. Stadtzeitung Wien, 02.11.2011.

21 Vgl: [https:// wikipedia.org/wiki/Wien\\_Südbahnhof](https:// wikipedia.org/wiki/Wien_Südbahnhof) [16.10.2016].

22 Statistik der MA 37a/ Abteilungsleitung Dr. Reinhold Eder (Email vom 08.02.2016).

23 Vgl.: <http://homepage.univie.ac.at/horst.prillinger/urban/deutsch/zahlen.html> [16.10.2016].



**Abb. 4:** U2-Station Schottentor, 1981; Sammlung Peter Payer.

Eine stadspezifische Besonderheit sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Während die Rolltreppen in der Zuständigkeit der Österreichischen Bundesbahn mit den üblichen 1,8 km/h unterwegs sind, fahren die Wiener Verkehrsbetriebe mit ihren Anlagen deutlich schneller, nämlich mit 2,3 km/h. Was international gesehen noch immer relativ langsam ist, gibt es in anderen Städten wie Hongkong oder Prag doch Rolltreppen, die mit 2,7 bzw. sogar 3,2 km/h dahinsausen. Zumindest für Europa bemüht sich die EU daher um einheitliche Standards und Normgeschwindigkeiten.<sup>24</sup>

Wie sehr der Wiener Bevölkerung die Rolltreppe inzwischen ans Herz gewachsen ist, zeigte sich im November 2015, als man über Facebook zu einer besonderen „Rolltreppenparty“ einlud. Die – nach einjährigem Stillstand – Wiederinbetriebnahme einer Anlage am Schottentor wurde gefeiert und kurzerhand zum Unterhaltungsereignis stilisiert. Tausende Interessierte kamen und zelebrierten vergnügt die nun wieder mögliche Fahrt auf den mobilen Stufen. Und dabei war es fast so, wie in den 1940/1950er Jahren, als das Emporheben auf den Stufen einer feierlichen Elevation glich, nun jedoch gewürzt mit einer großen Portion Humor.<sup>25</sup>

24 L. Matzinger, Der Takt der Stadt, in: Falter. Stadtzeitung Wien, Nr. 6/2016, S. 36.

25 Rolltreppenparty mit tausenden Zusagen, vgl: <http://wien.orf.at/news/stories/2744269/> [07.10.2016].