

»Die Wiener schweben auf und nieder«

Zum Phänomen Rolltreppe als Attraktion, Erlebnisraum und Sensation im öffentlichen Raum des Nachkriegs-Wiens

Atreju Allahverdy

Am Tag der Wiedereröffnung des kriegsbeschädigten Wiener Opernhauses, dem 5. November 1955, zeigte die Tagespresse das Foto eines auf einer Rolltreppe dem Publikum entgleitenden Wiener Vizebürgermeisters. Der Berichterstattung ob des gleich *Lohengrins Schwan* inszenierten Offiziellen zufolge drängte hinter ihm noch ein endlos scheinender Strom an wartenden Schau-lustigen ebenfalls zur Abwärtsfahrt auf ebendieser Fahranlage.¹ Doch obwohl der Zeitungsartikel das ganze Schauspiel mit einer Uraufführung verglich, galt diese Eröffnungsfeier nicht dem prominenten Ringstraßenbau der Staatsoper. Stattdessen wurde hier die Eröffnung der neuen Opernpassage gefeiert, des öffentlichen Großbaus im Untergrund vor Wiens architektonischer Inkunabel des Historismus. Mit einer Art Volksfest öffnete sich die urbane Novität voller technischer Finessen in der Tiefe und stand der Öffentlichkeit fortan, insbesondere wegen der öffentlichen Rolltreppen, als kostenloses Vergnügen zur Verfügung.

Diese Fallstudie beleuchtet die ab 1955 realisierten, unterirdischen Fußgängerpassagen Wiens sowie die mediale Rezeption, die deren Eröffnungen im öffentlichen Raum evozierten. Sie fragt, vom dargestellten Phänomen des Auf- und Abfahrens ausgehend, nach dem Stellenwert der Rolltreppen innerhalb der neuen Bauaufgabe ›unterirdische Passage‹. Im Zentrum stehen hierbei die Fragen nach der funktionalen Organisation sowie nach dem Verhältnis

¹ Vgl. (o. V.) Wien wird Weltstadt: Die Wiener schweben auf und nieder – Die Opernpassage, Wiens jüngste Sehenswürdigkeit eröffnet. In: Arbeiterzeitung, 5. November 1955, S. 1–3.

von der Gestaltung der Passagen und unterirdischen Stationsbauten zur Formensprache der Fahrstufen. Der Beitrag diskutiert die angenommene Rolle der Rolltreppen einerseits als technisch-funktionaler und andererseits als gestalterisch-ästhetischer Bezugspunkt der Bauten. Um diese These zu stützen, werden die jeweiligen Grundrisse betrachtet und ihre Optimierung zugunsten der Bewegungsströme und kalkulierten Frequentierung anhand der Fahrstufen nachvollzogen. Ebenso wird die baukünstlerische Gestaltung durch korrespondierende Formen, Materialien und dekorative Elemente in den Blick genommen.

I. »Modern, interessant, weltstädtisch«: Eröffnung, Etablierung und die mediale Vermittlung

Die Eröffnungen der Fußgängerpassagen unter der Wiener Ringstraße ab November des Jahres 1955 löste in der Medienlandschaft des Nachkriegs-Wiens ein breites Echo aus. Die öffentliche Rezeption der noch ungewohnten Bauwerke und die Aufmerksamkeit der Fachwelt, die bereits Planung und Errichtung dieser Architekturen auf einer neu zu erschließenden, unterirdischen Ebene begleitet hatten, sollten sich auch langfristig in einem anhaltenden Widerhall sowohl in den Printmedien als auch im Rundfunk fortsetzen.² Während die Tagespresse vordergründig über die neuartigen baulichen Errungenschaften für den öffentlichen Stadtraum berichtete und die sensationsträchtige Inanspruchnahme der Neubauten und ihrer Angebote durch die Wiener Bürger*innen thematisierte, fokussierte die Fachpresse vornehmlich auf Architektur und Ausstattung sowie auf die städtebauliche und stadträumliche Einbindung der Infrastrukturbauten.

Die Motivation zu deren Errichtung lag in erster Linie in der Entflechtung der besonders unfallträchtigen Kreuzungen entlang der repräsentativen Ringstraße: Zugunsten des zunehmenden Straßenverkehrs sollten die Ströme

2 Beispielhaft zu nennen sind vor allem die *Arbeiterzeitung* und die *Wiener Zeitung*, die Berichterstattung durch die Medienorgane des Magistrats, aber auch die zahlreichen Radioansprachen von Bürgermeister Franz Jonas sowie diverse Kurzfilmproduktionen der Media Wien. Vgl. zu den gesammelten Rundfunkbeiträgen des Bürgermeisters der Jahre 1954 und 1955: Franz Jonas: *Wiener Probleme. Eine Sammlung der Radioreden des Bürgermeisters der Stadt Wien*. Wien: Verlag für Jugend und Volk 1955.

kreuzender Fußgänger*innen möglichst in den Untergrund verlagert werden. Zusätzlich waren die Bauten auch zum kreuzungsfreien Erreichen der Haltestellen des öffentlichen Oberflächenverkehrs und als mögliche Zugangsbauten für ein künftiges U-Bahn-Netz vorgesehen.³ Doch es handelte sich um mehr als bloße unterirdische Verkehrskorridore: Ein wesentliches konzeptionelles Merkmal der Wiener Passagenbauten stellt die konsequente Expansion des auf ein Verweilen und die Inklusion unterschiedlicher Nutzungen ausgelegten, öffentlichen Straßenraums auf eine zweite, unterirdische Ebene dar, zu der auch Ladenzeilen, Vitrinen und weitere Schaufenster sowie sanitäre Anlagen zählten.

Von entscheidender Relevanz für die Akzeptanz der neuen Ebene unterhalb des bestehenden Stadtraums durch Fußgänger*innen erscheinen Strategien zur Steigerung ihrer Attraktivität sowie die didaktische Vermittlung der Vorteile für die anvisierten Nutzer*innen. Diese waren schließlich zur Inanspruchnahme der Neubauten zu motivieren und davon zu überzeugen, ihre gewohnten Wege im Stadtraum zugunsten eines Umwegs durch einen unbekannten und zunächst nicht einsehbaren Raum im Untergrund zu verändern.

Eine Strategie der medialen didaktischen Vermittlung des neuartigen Bauprogramms belegt besonders anschaulich ein Kurzfilm aus der Reihe *Und das alles für mein Geld* von 1961, produziert im Auftrag der Kulturbteilung der Stadt Wien.⁴ Die Passagen sind Teil einer humoristischen Handlung um einen Wiener Bürger, dargestellt von Schauspieler Hugo Gottschlich, der eingangs vergeblich versucht, das Schutzgitter am Rand des Gehsteigs zu passieren, um die Kreuzung vor der Staatsoper zu queren, eine ganz alltägliche Problemstellung. Eine Verkäuferin gibt ihm den Hinweis, er solle »anstatt Kopf und Kragen zu riskieren« doch lieber die neue »Fußgeherpassage« nutzen; schließlich seien diese Anlagen »nicht nur sicher,« sondern auch »modern«, »interessant« und »weltstädtisch«.⁵

Hervorzuheben ist die Vermittlung dieser Prädikate für die im Film vorgestellten Bauten. Die Fußgängerunterführungen werden als sicher, bequem zu nutzen und zweckmäßig präsentiert und stellen auch eine »entschiedene

3 Vgl. Wilhelm Kment, Friedrich Parrer: Wiener Fußgängerpassagen. In: Der Aufbau. Fachschrift für Planen, Bauen und Wohnen 21 (1966), H. I/II, S. 29–39, hier S. 29.

4 Fußgänger – Übergänge (Und das alles für mein Geld), 35 mm Farbfilm, 1:11 Min, Kulturbteilung der Stadt Wien, 1961. URL: <https://mediawien-film.at/film/42/> (16. November 2022).

5 Ebd.

Bereicherung für das Stadtbild« dar.⁶ Gezeigt werden die Bauten in diesem Zusammenhang vornehmlich durch Kameraeinstellungen, in denen die charakteristischen großzügig verglasten Zugangspavillons mit den hinabführenden, kombinierten Stufen- und Rolltreppenanlagen zu sehen sind. Die eigentliche Narration um den Protagonisten findet dabei vor der Folie einer regen Inanspruchnahme der Anlagen statt, wobei insbesondere auch Naheinstellungen von Füßen – teils auch in Form von Damenbeinen in Absatzschuhen – auf den Trittfächern der Fahrstufen gezeigt werden und veranschaulichen, dass diese gefahrlos nutzbar sind (Abb. 1). Ein wesentliches Anliegen des Kurzfilms scheint also die didaktische Vermittlung zweier zentraler Wesenszüge der vorgestellten Wiener Passagenbauten zu sein: einerseits die Modernität der das Stadtbild bereichernden Architekturen, andererseits das Innovationspotenzial der funktionalen, sicheren und der Maßstäblichkeit einer Weltstadt gerecht werdenden Infrastrukturen.

II. »Erlebnis drunter und drüber«: Der Attraktionscharakter

Der erste im genannten Film zu sehende Bau ist die Opernpassage, die strategisch wirkungsvoll am Vortag der feierlichen Wiedereröffnung der Wiener Staatsoper eingeweiht wurde.⁷ Sie war die erste von insgesamt fünf im Laufe der 1950er und 1960er Jahre realisierten Ringstraßenpassagen. Die Unterführung entstand in Form eines unterirdischen Rondells unter der Kreuzung des Opernrings mit der Kärntner Straße, das von Ladenlokalen mit Schaufenstern eingefasst und um Sanitär- und Technikräume ergänzt wurde. Als besondere Attraktion konnte die Opernpassage mit jeweils zwei Rolltreppen an allen sieben Abgängen vom Straßenraum aufwarten. Bei diesen

6 Ebd.

7 Das 1945 durch Bombentreffer beschädigte und ausgebrannte Opernhaus stellte nicht nur eines der zentralen Wiederaufbauprojekte in der Innenstadt dar, dem Bauwerk kam im Jahr der Unterzeichnung des Staatsvertrags mit den alliierten Siegermächten auch eine symbolische Schlüsselrolle für die Wiedererlangung der staatlichen Souveränität sowie der kulturellen Identität Österreichs in der Nachkriegszeit zu. Vgl. hierzu etwa: Oliver Rathkolb: Die paradoxe Republik. Österreich 1945 bis 2005. Wien: Paul Zsolnay 2005, S. 46f.; Michael Gehler/Erich Lessing: Von der Befreiung zur Freiheit. Österreich nach 1945. Innsbruck: Tyrolia 2015, S. 31f.



Abb. 1: Passagen an der Wiener Ringstraße, Wien, 1955. Standbilder aus: Fußgänger – Übergänge, 35 mm Farbfilm, 1:11 Min., 1961: Sperrgitter Opernkreuzung mit H. Gottschlich (00:07), Rolltreppenstufen mit Damenbeinen (00:31), Zugangspavillon zur Passage am Schottentor (00:45), H. Gottschlich auf der Rolltreppe Opernpassage (00:58).

Rolltreppen handelte es sich um die ersten vollständig öffentlichen und frei zugänglichen Anlagen dieser Art in Wien, und eine entsprechend hohe Aufmerksamkeit sollte ihnen zuteilwerden.⁸

Die *Arbeiterzeitung* titelte am Tag nach der Einweihung am 4. November: »Wien wird Weltstadt: Die Wiener schweben auf und nieder – Die Opernpassage, Wiens jüngste Sehenswürdigkeit eröffnet.«⁹ Den Konnex der Architekturen über und unter Tage beschrieb der Artikel folgendermaßen: »Die oberirdische Schönheit des 19. und die Schönheit des 20. Jahrhunderts [...] haben sich zu enger Nachbarschaft zusammengefunden: die oberirdische Schönheit der Wiener Staatsoper und die unterirdische Schönheit der neuen Opernpassage.«¹⁰ Im Foto abgebildet sind die Vizebürgermeister Karl Honay, auf erster Position, und Alois Weinberger auf der Rolltreppe zur

8 Für den produktiven Austausch zu den frühen Wiener Rolltreppen danke ich Jan Dumno aus Wiesbaden. Die ersten Rolltreppen in Wien kamen im Neubau des Kaufhauses »A. Gerngross« – noch in Form einer stufenlosen, flach geneigten Anlage (1904) sowie mit ersten gestuften Rolltreppen (1940) – zum Einsatz, nach 1945 folgten weitere Fahrstufen für die Wiener Messe (1951) und in der Börse (spätestens zur Eröffnung des »Wiener Ring Basar«, 1954). Vgl. hierzu: Peter Payer: Auf und ab. Eine Kulturgeschichte des Aufzugs in Wien. Wien: Brandstätter 2018, S. 113–116. Zum Neubau des Kaufhauses »Gerngross« von 1904 vgl. Andreas Lehne: Wiener Warenhäuser 1865–1914. Wien: Franz Deuticke 1990, S. 36–39, 176–183.

9 Wien wird Weltstadt 1955 (Anm. 1), S. 1.

10 Ebd.



Abb. 2: Der Wiener Vizebürgermeister Karl Honay (vorn) und Vizebürgermeister Alois Weinberger auf der Rolltreppe bei der Eröffnung der Opernpassage, Fotografie 1955.

Eröffnungsfahrt (Abb. 2), sowie ein Blick in das Innere des unterirdischen Passagenumgangs. Die Situation umreißt der Artikel folgendermaßen:

Zuschauer und er selbst [Honay] konnten ein Schmunzeln nicht unterdrücken: Es sah aus, als hätte er Lohengrins Schwan bestiegen, um den Blicken der Schaulustigen zu entgleiten. Die gab es gestern genug. Schon nach zehn Uhr standen um jeden Stiegenabgang Menschenknäuel. Der Verkehr war abgeleitet und die Feuerwehrkapelle spielte. Es war ein Volksfest. Doch es bleibt ständig auf dem Programm: Heute und täglich die Opernpassage!¹¹

Die Erwartung an die neuartige Personenbeförderung wurde wie folgt dargelegt: Vorhanden sind auch »die üblichen starren Steinstufen« als Angebot an jene, »denen die Rolltreppe zu langsam oder vielleicht – zu schnell fährt.« Prognostiziert wurde allerdings, dass »die Mehrzahl der Passanten [...] sich zweifellos der Rolltreppen bedienen« wird. Die Konstruktion der Fahrtreppen wird dabei als ein »endloses, rotierendes Metallband« erklärt, deren Felder sich »beim Abwärtsgleiten zu Stufen umbilden.«¹² Hierbei handelt es sich um eine Definition, die im Folgenden noch von besonderer Relevanz sein wird.

11 Ebd., S. 3.

12 Ebd., S. 1.

Auch nach dem Eröffnungswochenende berichtete die Presse von der regen Nutzung des neuen Angebots durch die interessierte Öffentlichkeit: Am 8. November titelte die *Arbeiterzeitung* über ihrem dem Phänomen des Rolltreppenfahrens als sonntägliches Freizeitvergnügen gewidmeten Artikel: »Is a Hetz und kost net viel ... – Ein neues Sonntagsvergnügen der Wiener: Rolltreppenfahren.« »Das billigste Ringelspiel von Wien« bestätigte sich nach dem Artikel in den langen Schlangen, die sich insbesondere sonntags nach der Passageneröffnung an den Abgängen vor den Rolltreppen bildeten, und der Beobachtung, dass »[...] einzelne dutzendmal auf und ab fuhren um das neueste Gratisvergnügen auszukosten.«¹³ Mit folgender Feststellung zum Transportmittel schließt der Artikel zum Passagenneubau als Ausflugsziel:

Ein Paternoster ist gegen diese Rolltreppe eine geradezu halsbrecherische Einrichtung. Trotzdem sieht man manch zagenden Blick und manch zitternde Hand auf dem fließenden Gummigeländer. Ja, Wien wird Weltstadt, aber die alten Wiener müssen sich halt erst daran gewöhnen!¹⁴

Auch in den Fachmedien wie etwa der vom Wiener Stadtbauamt herausgegebenen Fachzeitschrift für Architektur und Wiederaufbau, *Der Aufbau*, wurden die Opernpassage sowie die nachfolgenden Bauten wiederholt und prominent thematisiert.¹⁵ Insbesondere deren Raumlösungen und architektonische Gestaltung waren wiederkehrendes Thema, und die Topoi der modernen öffentlichen Architektur sowie der funktionalen städtischen Innovation waren konstanter Bestandteil der Besprechungen. Sie geben Anlass zur genaueren Auseinandersetzung mit den architektonischen Entwürfen mitsamt ihren technischen Lösungen und deren Erhebung zu gestalterischen Leitbildern.

13 (o.V.) Is a Hetz und kost net viel ... – Ein neues Sonntagsvergnügen der Wiener: Rolltreppenfahren. In: *Arbeiterzeitung*, 8. November 1955, S. 4. Das Zitat aus der Schlagzeile bezieht sich auf das Lied *Schön ist so ein Ringelspiel* von Hermann Leopoldi (1888–1959). Für den Hinweis hierauf danke ich Robin Augenstein. Dabei verweist der Artikel auf den Liedtext (»Schön ist so ein Ringelspiel! Das is a Hetz und kost' net viel«) und stellt so die Analogie zur stetigen Kreisfahrt in einem Karussell samt dem zugehörigen Vergnügungswert der Mitfahrt her.

14 Ebd., S. 4.

15 Insbesondere zu nennen sind die Ausgaben: *Der Aufbau. Fachschrift für Planen, Bauen und Wohnen* 14 (1959), H. VII; *Der Aufbau. Fachschrift für Planen, Bauen und Wohnen* 17 (1962), H. II (Themenheft zu Verkehrskonzept und Verkehrsbauten) sowie Kment, Parrer 1966 (Anm. 3).

III. Die Rolltreppen als funktionaler und gestalterischer Mittelpunkt

Den exemplarischen Überprüfungen der ausgemachten Topoi liegt die These zugrunde, dass die Rolltreppen den Passagenbauten nicht lediglich als funktionale und zweckdienliche technische Einbauten dienten, sondern ein grundlegendes Motiv für die räumliche Disposition und Gestaltung der Mobilitätsbauten bildeten. Dieses Verhältnis lässt sich zunächst weiter am Beispiel der Opernpassage als Wiener Schlüsselbau für die Bauaufgabe nachvollziehen: Den Grundriss des Bauwerks prägt die elliptische Grundform des Umgangs im Untergrund, der von sieben Abgängen vom Straßenraum erschlossen wird. Diese verteilen sich auf vier freistehende, gläserne Zugangspavillons – vor der Staatsoper und auf den Haltestelleninseln der Straßenbahn – sowie drei in die übrige Eckbebauung integrierte Zugänge mit radial einbiegenden Verbindungsgängen (Abb. 3). Alle Zugänge wiesen im Querschnitt jeweils eine feste Stufenanlage im Zentrum zwischen je einer aufwärts und einer abwärts führenden Rolltreppe an den Rändern auf.

Die vom Architekten Adolf Hoch gewählte elliptische Form mit radialen Zuwegen verkürzt hierbei die Distanzen, die zwischen den Aufgängen zurückgelegt werden und erleichtert im Gegensatz zu einem orthogonalen Tunnel-System auch ein diagonales Queren zwischen den Ecken der Kreuzung.¹⁶ Die umlaufende Wegeverbindung ist vergleichbar mit einem Kreisverkehr angelegt, der einen optimierten Bewegungsfluss der Personen und ein störungsfreies Ein- und Ausfädeln ermöglicht. Das unterirdische Rondell wurde durch einen außenliegenden Ring der vollverglasten Fassaden der 18 Ladeneinheiten begrenzt, welche die innere Raumschale bildeten.¹⁷ Dazwischen führen die Rolltreppen- und Stufenanlagen hinauf beziehungsweise hinab, und die Verbindungsgänge münden von den Auf- und Zugängen bogenförmig ein. Komfortabel durch Rolltreppen erschlossen, sollten so die nicht als Verkehrswege benötigten Flächen im Untergrund durch den Einbau von Geschäftslokalen zu einer attraktiven Gesamtanlage beitragen, um den »nüchternen

¹⁶ Vgl. Kment, Parrer 1966 (Anm. 3), S. 29.

¹⁷ Die fünf südlichen Ladenlokale unter der Kärntner Straße entfielen ab 1972 im Zuge der Errichtung der U-Bahn und des anschließenden Passagenbauwerks zur Verbindung mit den entstehenden Stationen am Karlsplatz.

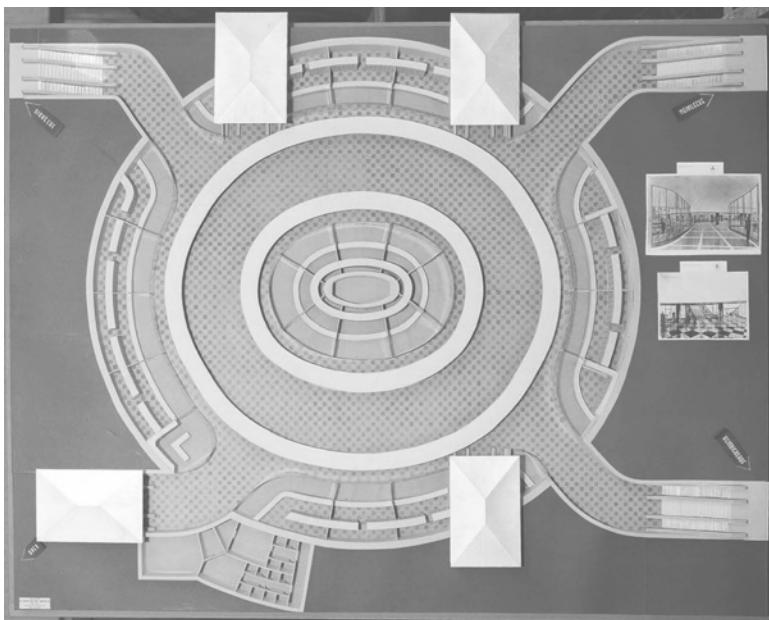


Abb. 3: Adolf Hoch: Modell der Unterführung Opernkreuzung, Fotografie 1954.

Charakter eines bloßen Durchganges« zu vermeiden.¹⁸ Im Zentrum der Halle wurde das rundumverglaste Espresso *Rondo* angeordnet – zeitgeistig und zum hiesigen Publikum passend, ein Stehcafé mit wenigen Sitzplätzen für den zügigen Kaffeegenuss an der Bar nach italienischem Vorbild und entgegen der auf langfristige Gemütlichkeit angelegten, traditionellen Wiener Kaffeehauskultur. Um das zentrale Lokal gruppieren sich in einem inneren und äußeren Kranz insgesamt 32 Rundstützen, die analog zu den Wandflächen in den Zugängen mit marmorierten Kunststoffbahnen mit seidenmatter, rotbrauner Oberfläche verkleidet waren, die an Linoleum erinnern und neben den Metalloberflächen das Farbspektrum des Bauwerks bestimmen.

Die Rolltreppen in den Pavillons waren mit einer Breite von 90 Zentimetern und jene innerhalb der Gebäude im Blockrand mit einer Breite von 60 Zentimetern ausgeführt. Bei einer Betriebsgeschwindigkeit von 45 Zentimetern pro

18 Magistrat der Stadt Wien (Hg.): Jahrbuch der Stadt Wien 1955, S. 160.

Sekunde wurde für erstere eine Förderleistung von 8.000 und für letztere von 6.000 Personen pro Stunde berechnet.¹⁹ Die Rolltreppen liefen von fünf Uhr morgens bis Mitternacht, und nach geltender österreichischer Aufzugsverordnung musste währenddessen durchgängig eine Aufsichtsperson anwesend sein, um im Unglücksfall einschreiten zu können.²⁰

Ausgehend von der Funktionsweise der Fahrstufen – erinnert sei an die in der zeitgenössischen Tagespresse zu findende Umschreibung als ein rotierendes, endloses Band – lässt sich dieser geschlossene Mechanismus auch als übergeordnete Leitform für die Architektur nachvollziehen: Die Nutzenden betreten und verlassen die Anlage an vorgegebenen Punkten, um dazwischen am Ablauf eines Rotationsmusters teilzunehmen. Zugangs- und Endpunkte bilden in diesem Ablauf die Rolltreppen selbst, während die Bewegung im Untergrund lediglich durch den Passagiergrundriss vorgegeben wird. Ergänzt durch das breite Nutzungs- und Versorgungsangebot werden hier Tempo und Verweildauer sowie der jeweilige Grad zwischen Transit und Aufenthalt individuell bestimmt. Fußgänger*innen queren verkehrssicher die Kreuzung, aber verweilen auch vor den Schaufenstern und in den Geschäften, in denen sie konsumieren können. Umsteigende Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel steuern nach erfolgter unterirdischer ›Rotation‹ sicher und effektiv den passenden Ausgang zur gewählten Straßenbahlinie an, und Rolltreppen transportieren sie direkt und komfortabel zur richtigen Haltestelle.

Als charakteristisches Element des Grundrisses fungieren die bogenförmigen Elemente und Raumkanten, welche konkret die Formgebung der eingebauten Fahrstufen und der halbrunden Enden der Treppenwangen aufgreifen. Die Form dieser sogenannten Balustradenköpfe an den Rolltreppen ergibt sich ihrerseits durch die Umlenkräder des Stufenbandes. Gleichermassen funktional wie auch gestalterisch vermitteln die Rolltreppen von den transparenten Zugangsbauten im Straßenraum zum Zentrum der Anlage, das durch den illuminierten Hallenraum eine weitere Aufwertung erfährt. Die

¹⁹ Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien: Rathaus Korrespondenz 04.11.1955, Blatt 1948. Heute geben die Wiener Linien für sämtliche Rolltreppen in ihrem Netz eine Geschwindigkeit von 65 Zentimetern pro Sekunde an. Vgl. Wiener Linien Unternehmensblog: Rolltreppen und was dahinter steckt. URL: <https://blog.wienerlinien.at/rolltreppen-was-dahinter-steckt/> (25. November 2022).

²⁰ Vgl. Kment, Parrer 1966 (Anm. 3), S. 30.



Abb. 4: Opernpassage, Teilansicht, Fotografie 1960.

Fahrtreppen und die sie umgebende Architektur zielen dabei auf ein erlebnisreiches Unterqueren der Kreuzung und währenddessen auch auf eine hohe Aufenthaltsqualität ab:

Der Fußgeher soll nicht nur verkehrssicher die Kreuzung queren, sondern er kann auch vor den Auslagen verweilen oder Einkäufe tätigen. Der umsteigende Fahrgäst der öffentlichen Verkehrsmittel kann sicher und rascher eine andere Straßenbahnlinie erreichen.²¹

Der unterirdische Bereich zwischen den Rolltreppen wird dabei durch die indirekte, intensive Beleuchtung der Decke, Angebote und Ausleuchtung der Schaufensterflächen sowie die weitere Ausstattung von einem Raum zum bloßen Passieren zu einem Raum zum Verweilen erhoben.²²

21 Vgl. ebd., S. 29.

22 So erklärte Architekt Hoch, er habe sich »bemüht, die unterirdischen Räume [...] anziehender, attraktiver zu gestalten und jede Möglichkeit genutzt, um die Wandflächen mit Schaufenstern aufzulockern.« Ebenfalls seien »eine gute, blendungsfreie Beleuchtung und starke farbige Gestaltung der Wände und Fußböden [...] von ausschlaggebender Bedeutung.« Adolf Hoch: Die Verkehrsanlage am Südtiroler Platz in Wien. In: Der Bau 15 (1960), H. VI, S. 296f., hier S. 296.

Die großzügigen Glasfassaden der Geschäftslokale wurden – dem abgerundeten Formenrepertoire angepasst – aus großformatigen, gebogenen Glasscheiben ausgeführt (Abb. 4). Sie stellten, wie auch weitere Oberflächen im Bauwerk, hinsichtlich Fertigung und Einbau aufwändige sowie kostspielige Elemente dar. Die goldeloxierten Türrahmen und Profile griffen wiederum Material und Oberflächenwirkung der Verkleidungen der Rolltreppen und ihrer Balustraden auf. Eine weitere Besonderheit waren die bauzeitlich farbig gefassten Stufenfelder der Fahrtreppen. Durch die abwechselnd in rot und grau gehaltenen Flächen der Aufritte waren die Stufen besonders kontraststark voneinander abgesetzt (Abb. 1). Diese Fassung war möglicherweise weniger in einer Wirkung als Warnanstrich motiviert, als dass sie eine gestalterische Einheit mit dem in rot-grauem Schachbrett muster ausgeführten Hartkunststoff-Fußbodenbelag erzeugte, der das Kontrastspiel der Fahrtreppenstufen im Untergrund fortsetzte. Beachtlich sind auch die Ausführung der Handläufe der festen Treppen in Mittellage, die den schwarzen Gummihandläufen der Rolltreppen angepasst wurden, sowie die Draufsicht der Metallverkleidungen der Balustraden, die mit einem kannelierten Profil versehen wurden.

Eine umfassende Weiterentwicklung der an der Opernpassage angewendeten Lösungen stellt das 1959–1961 errichtete Verkehrsbauwerk am einstigen Schottentor dar. Der Architekt Kurt Schlauss entwarf unter Mitwirkung des Wiener Magistrats das am nordwestlichen Gelenk der Ringstraße situierte Bauwerk. Die im Stadtgrundriss weitläufige und komplizierte Kreuzungssituation bedingte die eindrucksvolle Kombination aus städtebaulichem und Infrastrukturprojekt. Es wurde eine zweite Ebene im Untergrund errichtet, und diese war durch teilweise Freilegung mit dem ebenerdigen Stadtraum verbunden. Mit dem Neubau konnten die Endstellen der hier wendenden Radiallinien der Straßenbahn vom durchgehenden Verkehr der Ringlinien getrennt werden. Zusätzlich erfuhren die endenden Strecken eine Entflechtung durch Anordnung zweier Wendeschleifen auf separaten Ebenen. Es entstand ein Umsteige- und Verteilerbauwerk zur Querung der Ringstraße und zur Umverteilung der das Zentrum ansteuernden Fahrgastströme auf die beiden Richtungen des Rings sowie in die Innere Stadt. Der Grundriss der Schottenpassage (Abb. 5) ließe sich gleichzeitig auch als deutlich abstrahiertes Schnittblatt einer Rolltreppen-Antriebseinheit lesen. Die auffällig ovale Form wird durch die zwei übereinanderliegenden Wendeschleifen der Straßenbahn – im Untergeschoss sowie auf Straßenebene – bestimmt. Die begrünte

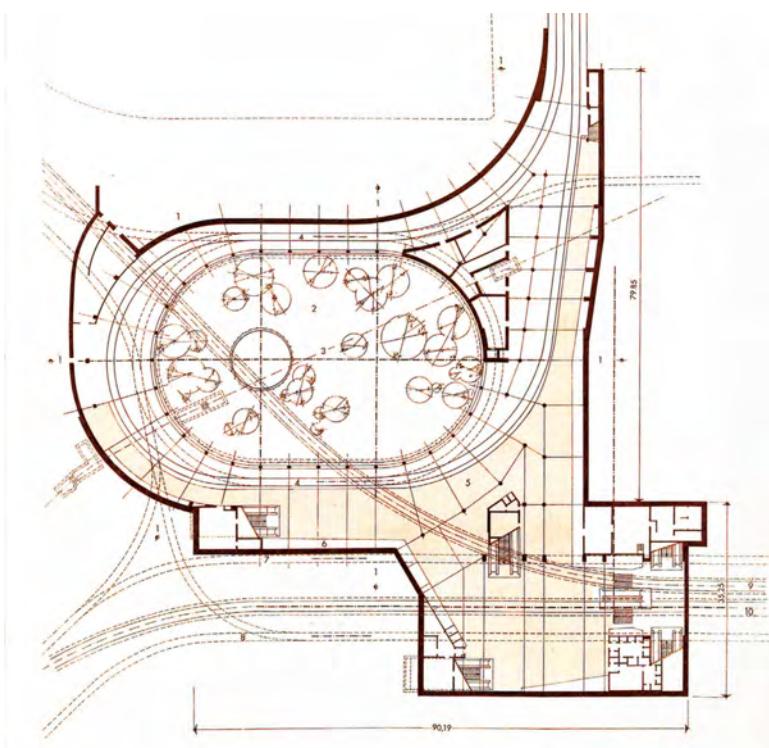


Abb. 5: Kurt Schlauss mit Magistratsabteilung 28: Schottenpassage, Grundriss des Untergeschosses, 1961.

Innenfläche der untenliegenden Schleife ist nach oben geöffnet und verbindet das Passagengeschoss auch visuell mit der Straßenebene. Das resultierende übergeordnete Rotationsmotiv wird hierbei, zwischen den Hochbauten der Wiener Universität und der Votivkirche, auch von der Oberfläche und aus der Luft sichtbar (Abb. 6). Straßenraum und Passage werden als gemeinsamer, vertikal geschichteter Stadtraum wahrnehmbar und mittels der fünf doppelten Rolltreppen- und Stufenanlagen miteinander verbunden. An der genuin für Passant*innen und für die Straßenbahn ersonnenen Tiefebene lässt sich die Logik eines entwurfsbasiert geplanten und gestalteten städtischen Raumes nachvollziehen, der gleichermaßen Charakteristika öffentlicher Außenflächen sowie von Innenräumen aufweist – und dessen Entwurf somit Freiflächen-gestaltung und Architektur vereint.



Abb. 6: Schottenpassage, Blick von einem erhöhten Standort bei der Schottenkreuzung über das Oval der Unterführung gegen den Rooseveltplatz mit der Votivkirche, Fotografie 1965.

In der räumlichen Kombination aus Haltestellen- und Passagenflächen stellt die Anlage ein weitaus komplexeres Bauwerk dar als die zuvor realisierten Ringstraßenpassagen, die allein den fußläufigen Verkehr aufnehmen. Das Tiefgeschoss ist aus der ovalen Grundform der Gleisschleife samt freiliegendem Kern sowie zwei diagonal von Osten eingeschobenen Rechtecken mit dem Haltestellenbereich und der eigentlichen Unterführung der Ringstraßenkreuzung zusammengefügt. Im Westen wird die Gleisschleife von einem bogenförmigen Verbindungstrakt zur angrenzenden, zeitgleich errichteten Tiefgarage umschlossen, die ihrerseits mit Drive-in-Bankschaltern und integrierter Werkstatt mit Waschstraße, Reifendienst und Polierstation

23 Vgl. Bianca Blei: Als Tiefgaragen noch voller Luxus waren. In: Der Standard, 15. September 2010. URL: [https://www.derstandard.at/story/1282979806587/nachlese-als-tiefgaragen-noch-voller-luxus-waren \(9. Januar 2023\)](https://www.derstandard.at/story/1282979806587/nachlese-als-tiefgaragen-noch-voller-luxus-waren (9. Januar 2023).). Vgl. auch: Peter Payer: Auf nach Wien. Kulturhistorische Streifzüge. Wien: Czernin 2021, S. 160f.



Abb. 7: Innenansicht der Schottenpassage nach der Fertigstellung, vor Inbetriebnahme, Fotografie 1961.

aufwarten konnte. Dieses auf Exklusivität angelegte Serviceangebot, das Autofahrende zur Nutzung des neuen, unterirdischen Parkraums motivieren sollte, wurde um uniformierte Hostessen auf Rollschuhen ergänzt, die Fahrer*innen in freie Parkplätze einwiesen.²³

Grundlegendes Charakteristikum der Bauaufgabe bleibt bei der Schottenpassage die nahezu lückenlose Anordnung verglaster Vitrinen, Schaufenster- und Geschäftsflächen an sämtlichen Außenwänden im Passagen- und Haltestellenbereich der Anlage. Dabei wurden die Architektur und technische Ausstattung sowie die verwendeten Materialien und deren Oberflächen wiederum zugunsten der Beschleunigung von Bewegungsabläufen und der gleichzeitigen Inszenierung der Bewegung harmonisiert: Der Fußbodenbelag aus Kunststoff griff im Muster mit schmalen, versetzten Kontraststreifen erneut die abstrahierte Form der Rolltreppenstufen auf und zeichnete auch die übergeordneten Bewegungsströme des Grundrisses nach. Die

24 Vgl. zur Dimension der Materialität: (o. V.) Verkehrsbauwerk in Wien. In: Der Bau 17 (1962), H. III, S. 182f.

schallabsorbierenden Deckenplatten waren an die kammartige Oberflächenstruktur der Rolltreppenstufen angelehnt und aus emailliertem Stahlblech gefertigt.²⁴ Gemeinsam mit den bündig eingelassenen Leuchtbändern und ihrem Lamellenraster setzten sich so Stufenrhythmus und Oberflächenwirkung der Fahrtreppen gestalterisch an der Decke fort und passten sich der Rotationsbewegung des Gleisovals mitsamt der Haltestelle an (Abb. 7). Die Nutzer*innen der Rolltreppen wurden bereits während der Fahrt visuell im Tiefbauwerk in Empfang genommen, in ihrer weiteren Orientierung optisch unterstützt und bei Verlassen der Rolltreppe zur Straßenbahn oder zum gewünschten Aufgang geleitet. Anders als an den Fahrtreppen der Opernpassage waren die Balustraden am Schottentor farblich abgesetzt und homogen in einem dunklen Blauton gefasst. Durch die farbigen Seitenflächen der Balustraden erhielten die Rolltreppen als Raumdiagonalen einen wesentlichen Akzent in der ansonsten stark auf Materialsichtigkeit angelegten Passagenarchitektur. Gleichermaßen waren die automatisierten Bindeglieder zwischen den Ebenen so auch aus der Distanz eindeutig als solche wahrnehmbar, ohne die deutlich zurückhaltende Farbigkeit am Bauwerk zu entscheidend zu kontrastieren.²⁵ Analog zu den Anlagen in der Opernpassage wiesen auch die hiesigen Fahrtreppen bauzeitlich eine Farbfassung der Stufenauftreite abwechselnd in Rot und Grau auf. Gemeinsam mit der Farbgebung der Wiener Straßenbahnfahrzeuge signalisierte der Kontrast aus Rot und Hellgrau/Weiß im Bauwerk symbolisch die elektrische Bewegung zur Personenbeförderung und die Wappen- und Warnfarben wurden zum verständlich ausgebildeten Bestandteil eines Designcodes in der Passagenarchitektur.

Das übergeordnete Leitbild für die Formgebungs- und Gestaltungsfragen am Verkehrsbauwerk war die Beschleunigung im Sinne einer choreografierten Rhythmisierung und möglichst automatisierten Lenkung jeglicher Bewegungsmuster und -ströme aller Teilnehmenden. Die klar definierten Abläufe der Straßenbahnen in ihrer Rotationsbewegung mit vorgesehenem Halt und Kurzwende mit direkt anschließender Rückfahrt zum anderen

²⁵ Auffallende, grelle Farben waren den ephemeren oder beweglichen Elementen wie der für die Schaufenster und Vitrinen verwendeten Neonschrift sowie auch den traditionell in den städtischen Wappenfarben rot-weiß lackierten Straßenbahnwagen vorbehalten. Auch in dieser Hinsicht fungierten die Fahrtreppen – ihrerseits statisches wie gleichermaßen technisches und Bewegung erzeugendes Element – als gestalterisches Bindeglied zwischen Architektur, technischer Ausstattung und animierter Nutzung.



Abb. 8: Automatenfront in der Schottenpassage, Fotografie 1965.

Linienende, deren zügiges Erreichen ohne Wartezeiten bei der Straßenquerung für die Fahrgäste sowie ein sicheres und effektives Passieren der Ringstraße auf direktem Weg wurden in ein optimiertes Gesamtmuster übertragen. Hieraus ergab sich regelrecht eine permanente, zu weiten Teilen automatisierte Partitur. Individuelle Variablen blieben dabei die Nutzer*innen, die jedoch an den Zu- und Abgängen koordiniert zugeleitet und auch in ihrer weiteren Wegstrecke in hohem Maß gesteuert wurden. Auch das übrige Angebot an die Nutzenden war auf eine zügige und zeitgemäß automatisierte Versorgung ausgerichtet. Neben Schauvitrinen und einzelnen Geschäften boten Automaten-Cafés und -Buffets warme und kalte Speisen und Getränke feil (Abb. 8): Auf das automatisierte Hinabgleiten mittels der Rolltreppen folgte also ein vollautomatisiertes Verköstigungsangebot an das zeitsensitive Großstadtpublikum.

Architektur und technische Einbauten wurden zu einer städtischen Maschinerie zusammengefügt, die einerseits intendierte Bewegungsmuster generiert und andererseits die Abläufe der sie durchschreitenden Nutzer*innenströme mit ersteren harmonisiert. Innerhalb dieses systemischen Geflechts kommt den Rolltreppen sowohl die Rolle des automatisierten, den Menschenstrom sowie seine Geschwindigkeit steuernden Elements zu wie auch jene des transitorischen Bindeglieds, das die funktionale Einheit der auf zwei Ebenen verteilten Anlage garantiert. Erst diese Einbauten

ermöglichen eine doppelte Ausnutzung ein und derselben Grundfläche im Stadtraum. Den Nutzenden gestatten sie gemeinsam mit der Raumgestaltung, ihre volle Aufmerksamkeit bereits während der Hinabfahrt auf Ausstattung, Angebote und die Orientierung im Tiefgeschoss zu richten, dessen Wahrnehmung somit bereits in den Erlebnisraum der Rolltreppe einbezogen wird.

IV. Erlebnisraum Rolltreppe

Nicht zuletzt durch die exemplarisch fokussierten Bauaufgaben als Teil der extensiven Ausdehnung städtischer Infrastrukturen und Großbauten hat sich eine systematische Einrichtung von Rolltreppen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts als effektives Mittel zur Steuerung, Beschleunigung und Harmonisierung fußläufiger Bewegungsströme etabliert.²⁶ Als vertikales Fortbewegungsmittel erlaubt die Rolltreppe im Gegensatz zum Aufzug oder Paternoster durchgehende Sichtbeziehungen zum sie umgebenden, unbeweglichen Raum. Auch können Nutzende nicht eigenständig und selektiv über den Zutritts- und Ausstiegspunkt entscheiden. Stattdessen erfordert die Rolltreppe unweigerlich das Betreten und Verlassen an einem vorgegebenen Anfangs- und Endpunkt. Dazwischen liegt ein in seiner Abfolge festgelegter Transitraum, der befahren und gegebenenfalls zusätzlich durchschritten wird. Darüber hinaus fungiert die Rolltreppe als konstantes Fortbewegungsmittel hinsichtlich Kapazität, Geschwindigkeit, Bewegungsrichtung sowie ihrer zentralen Anordnung und Funktion zur Lenkung der Nutzer*innenströme zwischen vertikal geschichteten räumlichen Ebenen.²⁷

Die hier besprochenen Bauten bedienten sich dieser Eigenschaften gezielt, um sowohl einen zusammenhängenden Orientierungs- und Erlebnisraum zu schaffen. In den unterirdischen Passagen bildete die Abfolge vom anfänglichen Hinabfahren bis zum abschließenden Wiederhinauffahren gewissermaßen einen Rahmen für den dazwischen liegenden Erlebnisraum der unterirdischen Stadtebene. Bestimmt wird der Erlebnischarakter dabei durch die

26 »There is no better way to guide people in a given path in a building than by providing an escalator.« George Strakosch, Robert Caporale (Hg.): *The Vertical Transportation Handbook*. Hoboken: Wiley *2010, S. 8m.

27 »Everyone can be moved at a constant speed, and people are carried efficiently from one place to another.« Ebd., S. 8n.

Kombination aus Bewegung und Abfolgen unterschiedlicher visueller Reize sowie Angebote zur Handlung. Visuell ausschlaggebend sind hierbei Form und Ausstattung des Raumes, Materialität und Gestaltung der Wandflächen, des Bodenbelags und der Deckenverkleidung – sowie das Angebot an Geschäfts- und Gastronomieflächen samt deren Schaufenstern und Vitrinen. Essenziell zum technologisch-maschinellen Erlebnis trugen in den Wiener Passagenbauten auch die weiteren technischen Finessen, öffentliche Fernsprecher und mechanische Apparaturen wie die verglasten Automaten zur zügigen und selbstständigen Versorgung bei.²⁸

Den Rolltreppen kommt dabei die Funktion der Erschließung wie auch der thematischen Einführung und persönlichen Einstimmung der Nutzenden auf die Dynamik der unterirdischen Stadträume mit deren modernen und teils eindrucksvollen Angeboten zu. Hierin bestätigen sich schließlich die zwei zentralen Topoi des modernen und neuartig gestalteten sowie des an der technisierten Bewegung, an Kurzweiligkeit, Konsum und Effizienz orientierten, öffentlichen Raums.

V. Ausblick und Fazit

Mit Errichtung der Wiener U-Bahn ab den 1970er Jahren und der stellenweisen Integration ihrer Zugangsbauwerke in die existierenden Passagen wurden diese bewährten Raumlösungen und auch die Erschließungsfunktion ihrer Rolltreppen weitaus komplexer. So wurde etwa die Opernpassage durch die unmittelbar angrenzende Karlsplatzpassage nach Entwurf von Kurt Schlauss erweitert. Bis 1981 entstanden drei Stationen des U-Bahnhofs Karlsplatz mit einem weitmaschigen Netzwerk aus Ladenzeilen, Verbindungstunneln sowie Gleis- und Stationsröhren. Konstant blieb dabei die Funktion der integrierten Rolltreppen, die Bewegungsströme der Nutzer*innen zu leiten und auch in eine ungewohnte Umgebung mit eingeschränkter Orientierung zu steuern. Auch die Passage am Schottentor

28 Im chronologisch zweiten städtischen Passagenbau, dem Verkehrsbauwerk am Südtiroler Platz, wurde des Weiteren ein auf automatisierten Betrieb ausgelegtes, »stummes Postamt«, mit Automaten für Briefpapier und -marken sowie Telefonen mit Leitung zur Auskunft anstelle personenbesetzter Schalter, eingerichtet. Vgl. Rudolf Koller: Der Umbau des Südtiroler Platzes in Wien. In: Der Aufbau 14 (1959), H. VII. S. 239–246, hier S. 240.

dient seit 1980 zusätzlich als Zugangsbauwerk zur neu errichteten, gleichnamigen Station der U-Bahn, für deren architektonische Gestaltung ebenfalls Schlauss verantwortlich zeichnete.

Sowohl zur Bewerbung und Inszenierung der modernen Bauaufgabe der multifunktionalen Passagen – die gleichermaßen Transit- und Aufenthaltsraum darstellen – als auch innerhalb deren funktionaler Disposition erscheinen die modernen technischen Anlagen zur Personenbeförderung geradezu prädestiniert. Durch den attraktiven und komfortablen Zugang und das ebenso geartete Angebot zum Passieren, Verweilen und Konsumieren wurde ein gemeinsamer Aktions- und Erlebnisraum geschaffen, an dem sich über die verkehrlichen Anforderungen und eine sichere Fußgängerquerung hinaus eben auch die Prädikate ›modern‹, ›interessant‹ und ›weltstädtisch‹ in der zeitgenössischen Rezeption nachvollziehen lassen. Wie in vielen Großstädten bereits zuvor, etablierte sich ab 1955 auch in Wien die Rolltreppe im öffentlichen Raum: als immobile und dennoch Mobilität generierende Anlage, die in technischer, in sozialer sowie in ästhetischer Dimension die Stadt und ihre Gesellschaft buchstäblich ›bewegt‹.