

Schindler Magazin

03



Schindler

Der Aufzug.
Wie er
uns bewegt

**»Vom Fahrstuhl
auf den Barstuhl,
vom Barstuhl in
den Fahrstuhl, so
spielt das große
Leben im Hotel.«**

Deutscher Chanson, 1932



Liebe Leserin, lieber Leser,

eine Milliarde Menschen benutzen pro Tag Aufzüge und Fahrtreppen von Schindler. Das sind eine Milliarde Menschen mit unterschiedlichen Geschichten, Schicksalen, Wünschen, Träumen und Plänen. Menschen, die einander begegnen, wenn sie in den Aufzug steigen oder sich auf der Fahrtreppe aneinander vorbeidrängen. Menschen, die ins Gespräch kommen. Die sich verlieben, verlieren, verloben, verzeihen. Aufzüge und Fahrtreppen sind weit mehr als Transportmittel, sie sind Begegnungsräume, sie sind Orte, an denen sich Zwischenmenschliches ereignet.

Wenn wir uns professionell mit Aufzügen beschäftigen, haben wir das oft nicht im Blick. Wir lieben Aufzüge, keine Frage. Wir arbeiten jeden Tag daran, unsere Produkte noch sicherer, komfortabler, effizienter zu machen und unseren Kunden Serviceleistungen zu bieten, die auf deren Bedürfnisse zugeschnitten sind. Aber dabei bleibt zu wenig Zeit, von all den Dingen zu erzählen, die sich ereignen, wenn Menschen nach oben oder unten fahren. All das möchten wir in diesem Heft nachholen. Wir möchten Ihnen all die Dinge über Aufzüge erzählen, die Sie schon immer wissen wollten, aber nicht zu fragen wagten. Nein, ganz im Ernst: Wir möchten einfach, dass Sie Spaß mit diesem Heft haben, und wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Ihr Meinolf Pohle

Inhalt

Orte

Warum es die **moderne Metropole** ohne den Aufzug nicht geben würde. Wieso es der **Aufzug** so häufig auf die Leinwand bringt. Was eine **Fahrstuhlmannschaft** ausmacht und ob bald ein **Lift ins Universum** führt.

Seiten 10—21

Menschen

Wie sich **Ronaldo im Aufzug** verhält. Warum sich im Lift **Beziehungen anbahnen**. Welche **Typen so** alles mit dem Aufzug fahren und warum **der letzte Liftboy Europas** mehr kann als nur Knöpfe drücken.

Seiten 22—33

Dinge

Wo sich alles um den **Paternoster** dreht. Wann und wieso der **Lift literarisch** wird. Was Aerosmith dereinst über den **Aufzug** gesungen haben. Und wie weit ein Flugzeug mit **Energie aus der Sonne** kommt.

Seiten 34—47

Schindler

Intuitiv myPORT Technologie **Barrierefrei**
1001 Rampe **Visionär** Schindler Award

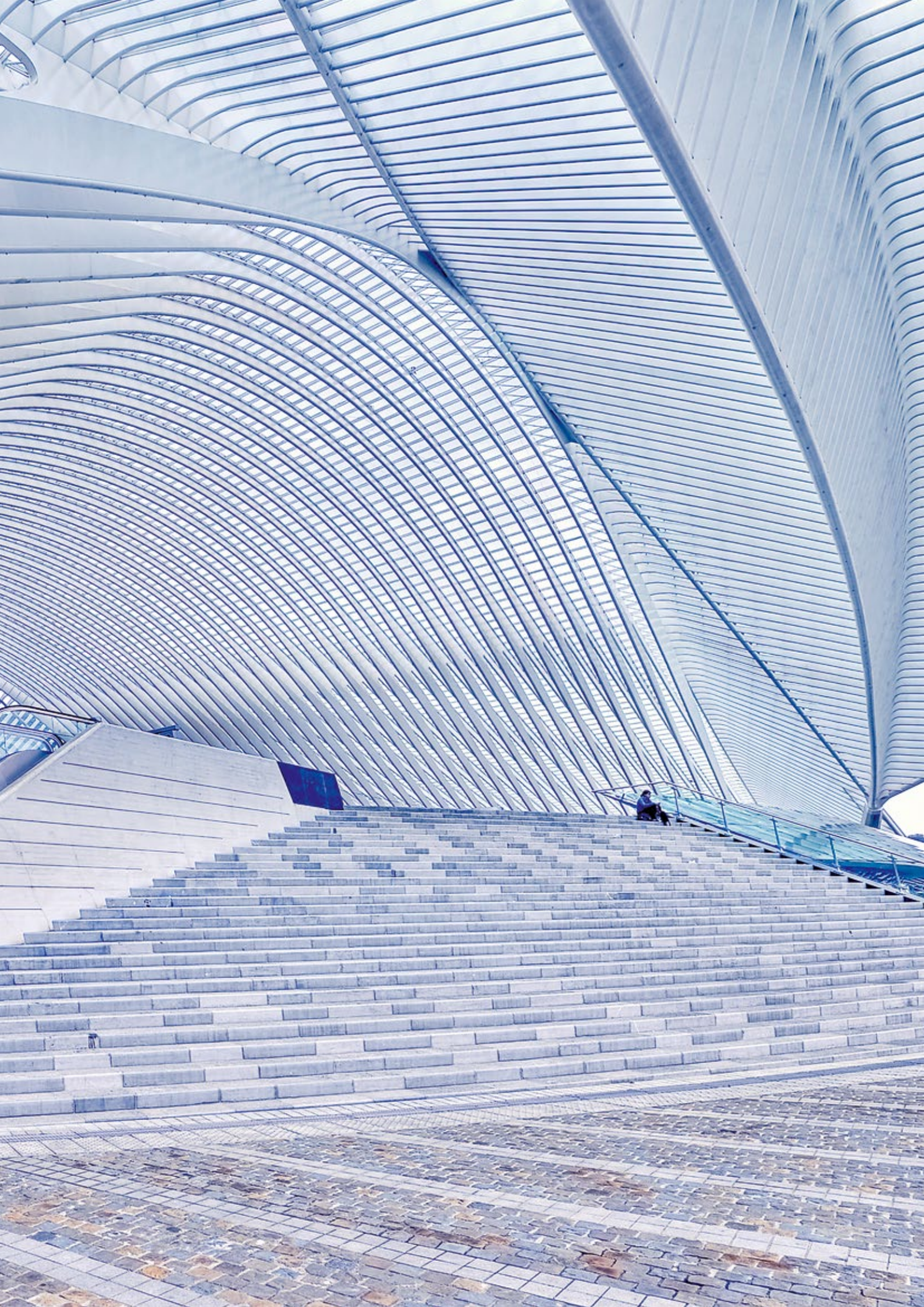
Seiten 48—50



Orte

Der Bahnhof Liège-Guillemins

nimmt seine Gäste bereits mit auf die Reise, lange bevor ihr Zug abgefahren ist. Eine fließende, lichtdurchflutete Raumschulptur, die der Architekt Santiago Calatrava in einen von den Bausünden der Nachkriegsjahre geprägten Stadtteil von Lüttich gestellt hat. Ein Signal, auch für das umliegende Quartier: Hier geht es aufwärts. So auch auf den Fahrtreppen von Schindler, die Calatravas Architektur nicht nur dienen, sondern ein ästhetisches Fixum dieses Ensembles sind.







Menschen

Elisabeth II. in einem der gläsernen Außenaufzüge des London Buildings. Der Aufzug ist ein demokratisches Verkehrsmittel, vielleicht das demokratischste überhaupt. Wirtschaftsbosse und Weltfußballer, Präsidenten und sogar Königinnen – in der vertikalen Bewegung nehmen alle den gleichen Weg. Sie sind, mindestens symbolisch gesprochen, unter uns.



Dinge

Die Galerie Sperone Westwater an der New Yorker Lower Eastside verfügt über einen spektakulären Ausstellungsraum: eine 40 Quadratmeter große Aufzugskabine, die die Reise hinein in die Kunst quasi physisch erfahrbar werden lässt. Stararchitekt Sir Norman Foster hatte eines der für New York typischen schmalen Stadthäuser 2010 umgebaut und damit auch eine Aufzugsikone geschaffen.

WORLDWIDE INC.
FOOD INDUSTRY EQUIPMENT
212-780-9480

NEW YORK EQUIPMENT
PIZZA BAKERY RESTAURANT EQUIPMENT & SUPPLIES
BUY & SELL
NEW & USED
TEL: 212-475-3448



Als die Stadt das Stapeln lernte

Eine vertikale
Kulturgeschichte





Prototypische Urbanität

Längst mögen andere Megacities den Big Apple buchstäblich überflügelt haben. Für die Idee der modernen Metropole aber steht kein Ort so sehr wie New York.

1924 erscheint Joseph Roths Roman »Hotel Savoy«. Darin präzise beobachtet und pointiert geschildert: das Wesen eines Grandhotels und seines Personals, von den Suiten in der Beletage und den Diplomaten und Fabrikdirektoren über die vornehmen Zimmer im dritten Stockwerk, die Theaterdiven und die Geschäftsreisenden bis zu den Kammern unterm Dach, in denen neben dem Personal noch ein paar gestrandete Seelen untergekommen sind. Dauergäste, die den Glamour und die Salonkultur der ganz unten liegenden Etagen nicht einmal vom Hörensagen kennen.

1926 eröffnet in New York, Downtown Manhattan, der Ritz Tower. Das zu diesem Zeitpunkt höchste Wohngebäude der Welt ist ein Apartment-Hotel. Es besteht also aus Eigentumswohnungen, wird aber mit den Serviceleistungen und dem Statusrepertoire eines Grandhotels geführt. Restaurants, Zimmerservice, eine rund um die Uhr besetzte Rezeption. Das Personal wohnt in den unteren Stockwerken, während die Apartments nach oben strebend immer größer und luxuriöser werden. Ab dem 33. der 41 Stockwerke gibt es gar nur noch eine zu allen Himmelsrichtungen geöffnete Wohnung.

Was in der Zwischenzeit passiert ist? Nicht weniger, als dass die Logik der Stadt einmal umgekrempelt wurde. Von unten nach oben. Dort, wohin gerade noch einzig die Kirchtürme streben durften und seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Schloten der Industrialisierung, fühlte sich die urbane Gesellschaft plötzlich am wohlsten. Und es war der Aufzug, der den modernen Menschen dorthin bringen sollte. Ganz konkret und mehr noch als Metapher. »Der Aufzug«, so schreibt es der Journalist Andreas Bernard in seiner »Geschichte des Fahrstuhls«, »beendet die Ära der Beletage und begründet die des Penthouse.«



Großmögliche Transparenz

Verglaste Fahrstuhlkonstruktion
von Schindler im Neubau der
LMV-Versicherungen in Münster



Immer an der Wand lang

Außenaufzug an der
Fassade der Veranstaltungshalle
Globen in Stockholm

Natürlich ist der Aufzug keine Erfindung der 1920er-Jahre. Und ich möchte hier nicht einmal zurückgehen ins Spätmittelalter, wo ein gewisser Konrad Kayser bereits eine an Hanfseilen hängende, handbetriebene vertikale Mobilitätshilfe skizziert hatte. Auch nicht ins Ruhrgebiet um 1800, wo im Kohlebergbau mittels seilgeführten Förderhilfen bereits Höhendifferenzen von mehr als 600 Metern überwunden worden waren.

Aufzüge sind die Arterien der modernen Architektur

Die Geschichte des Aufzugs, wie wir ihn heute kennen, beginnt im 19. Jahrhundert, maßgeblich befördert durch die eindrucksvolle Präsentation eines absturzsicheren Aufzugs durch Elisha Graves Otis in New York (1853) und jene des ersten hydraulischen Aufzugs auf der Weltausstellung

1867 in Paris. Spätestens ab der Jahrhundertwende wird der Aufzug auch in der Großstadtarchitektur stilprägend. Nicht nur, dass er nun die Mobilität innerhalb eines Gebäudes buchstäblich wie sprichwörtlich elektrisiert – 1880 stellt Werner von Siemens den ersten elektrischen Aufzug vor, eine Technik, die bald die betreuungsintensiven Dampfmaschinen ablösen wird.

Mehr noch: Der Aufzug verändert ganz konkret die formelle und konstruktive Gestaltung von Gebäuden. Wird in den Altbauten von Paris oder Berlin die – oft kunstvoll gestaltete – Aufzugskabine noch nachträglich in den vormals offenen Kern der Treppenhäuser integriert, entstehen nun Häuser, die wiederum um einen oder mehrere Aufzugsschächte gruppiert werden. Die Aufzugsschächte werden



Schnittstelle der Globalisierung

Im Bahnhof Liège-Guillemins von Santiago Calatrava sorgt Schindler für die vertikale Mobilität.

zu den Arterien und zum Rückgrat der modernen Architektur. Die Treppenhäuser verkommen derweil zunehmend zu Nebendarstellern, vorgesehen ganz offensichtlich nur noch für Ausnahmefälle der Gebäudenutzung, etwa den Dienstbotenverkehr.

Tatsächlich also entstehen moderne Metropolen aus zwei Motiven der Bewegung heraus: der horizontalen Bewegung der Eisenbahntrassen – und bald darauf der Autobahnen –, die strahlenförmig auf die Stadt zulaufen und im Inneren um die Routen der Straßen- und U-Bahnen ergänzt werden. Und der vertikalen Bewegung der Aufzüge, die eben jene räumliche Verdichtung ermöglicht, die bald in der Rede vom Wolkenkratzer, der Straßenschlucht oder der Skyline buchstäblich greifbar wird. Die Stadt wächst in die dritte Dimension. Und der Aufzug ist für das Hochhaus so grundsätzlich und maßgeblich wie die Dampfmaschine für die Eisenbahn.

Chefetagen und Fahrstuhlmannschaften

An dieser Stelle könnte man gen Übersee schweifen. Nach Hongkong beispielsweise, wo im 490 Meter hohen International Commerce Center bis zu 20 000 Menschen in hypervernetzten Aufzugskabinen (und mit der Schindler PORT-Technologie) auf 118 Etagen verteilt werden. Längst ist es dabei üblich, dass mehrere Kabinen denselben Schacht nutzen, eine effiziente Technik, die bereits 1930 erstmals präsentiert worden war. Oder nach Shenzhen, wo das Ping An Finance Center gerade auf 660 Meter wächst. So hoch, dass es auf halber Strecke noch eine zweite Lobby, die Sky Lobby, geben wird. Die vertikale Stadt – an anderen Ecken der Welt wird sie noch einmal groß und größer gedacht.

Man könnte aber auch auf unsere Alltagskultur, unseren Wortschatz gucken, könnte über Chefetagen, Fahrstuhlmusik und über Fahrstuhlmannschaften reden. Dort der Panoramablick hinter dem Edelstahlschreibtisch, da der 1. FC Nürnberg und Hertha BSC Berlin. Bilder, die jeder versteht, weil eben jeder den Aufzug versteht. Alle 70 Stunden werden wir statistisch betrachtet in einer der deutschlandweit knapp 700 000 Aufzugsanlagen stehen. Und fahren. Spätestens, wenn es in die dritte Etage geht. Drei Stockwerke nämlich, um noch einmal die Statistik zu bemühen, geht fast niemand mehr zu Fuß.

Schindler Aufzüge – ein Unternehmen mit Geschichte

Ästhetik der Arbeit

Der renommierte Schweizer
Architekturfotograf Otto
Pfeifer dokumentierte in den
1970er-Jahren die Aufzug-
produktion im Stammwerk
in Luzern.



1874 gründen Robert Schindler und Eduard Villiger in Luzern, Schweiz, die mechanische Werkstatt Schindler »Dampfschiffantriebe und Maschinen aller Art«. Schon 1890 verlässt der erste Aufzug das Schweizer Werk.

1906 wird die erste ausländische Tochtergesellschaft in Berlin gegründet. Alfred Schindler, ein Neffe Robert Schindlers, und sein Partner Fritz Geilfuss erhalten am 7. November im Berliner Handelsregister die Nummer 1164 für ihre »Spezial-Fabrik für

elektrische Aufzüge mit automatischer Druckknopfsteuerung«.

1925 gelingt ein technologischer Quantensprung: Schindler entwickelt einen durch eine Kaskadenschaltung gesteuerten Antrieb mit zwei Geschwindigkeiten. Damit ist es möglich, langsamer in die Etage einzufahren und das Etagenniveau feiner einzustellen.

1928 revolutioniert die Sammelsteuerung die Aufzugstechnik: Statt die Etagen in der Reihenfolge der Rufe anzufahren, sind jetzt Zwischenhalte möglich – ein großer Schritt zu mehr Effektivität. Im selben Jahr entwickelt Schindler die ersten vollautomatisch schließenden Schachttüren.

1977 steigt Schindler in den Markt der Fahrtreppen ein. Dabei gewinnen Wartung, Reparatur und Modernisierung

zunehmend an Bedeutung: Schindler entwickelt sich vom Maschinenbauer zum Dienstleister.

1996 wird die intelligente Zielrufsteuerung Miconic 10 eingeführt. Statt einen Aufzug per Knopfdruck zu rufen, gibt der Fahrgast auf einer Tastatur bereits seine Zieletage an. So wird die Kapazität von Aufzugsgruppen um bis zu 50 Prozent gesteigert und die gesamte Fahrzeit deutlich reduziert.

2009 präsentiert Schindler ein innovatives Verkehrsmanagementsystem der Spitzenklasse:

Die PORT-Technologie berechnet für jeden Fahrgast den optimalen Weg zu jedem beliebigen Zielort im Gebäude. Zugangskontrolle, Benutzerführung und Sicherheitselemente führen zu einer Optimierung der Betriebsabläufe und deutlich verbesserter Energieeffizienz.



Aufzug auf der Leinwand

»Der Fahrstuhl ist eine sehr preiswerte Location«

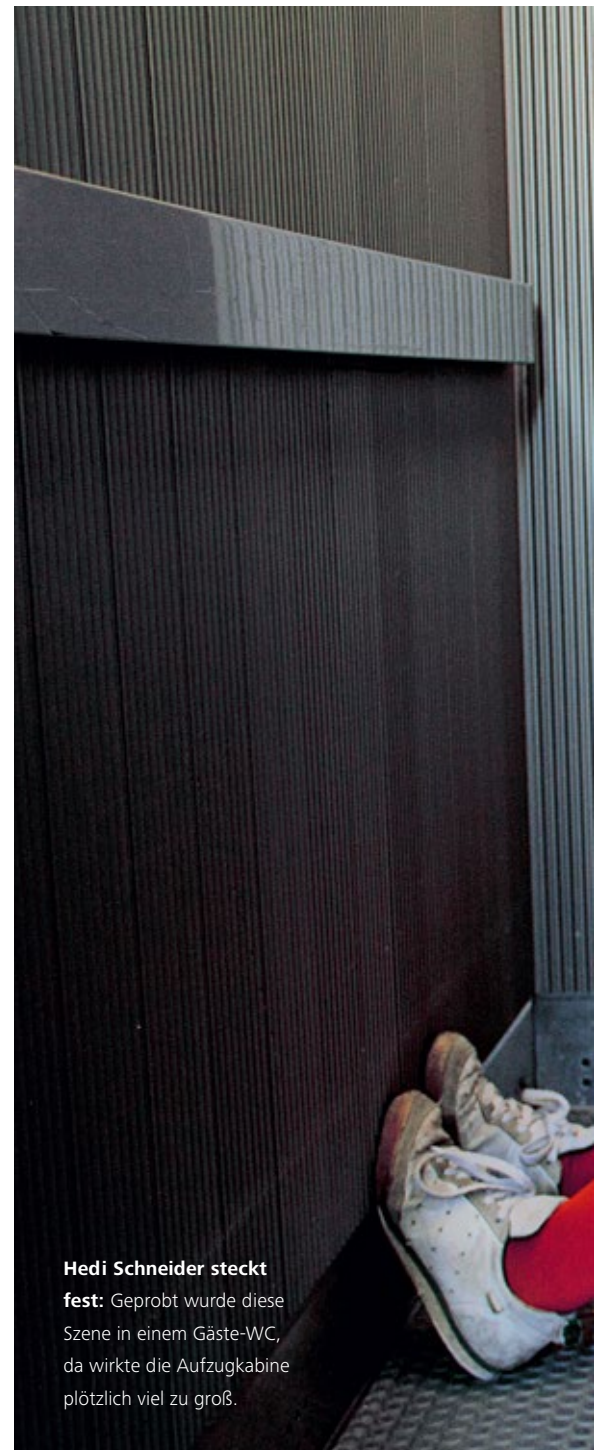
Zuerst bleibt der Aufzug hängen, dann klemmt es im Leben: In der Tragikomödie »Hedi Schneider steckt fest« wird eine lebenslustige junge Frau aus scheinbar heiterem Himmel von Panikattacken heimgesucht. Mit warmherzigem Humor erzählt die Regisseurin Sonja Heiss von den Tücken einer Angststörung. Wir sprachen mit der Filmemacherin und ihrer Hauptdarstellerin Laura Tonke über das Drehen auf engstem Raum und die Metapher des fahrenden Kastens

Am Anfang des Films bleibt Hedi Schneider wortwörtlich stecken – im Aufzug. Warum ist diese Szene so wichtig?

Laura Tonke Die Art und Weise, wie Hedi Schneider im Fahrstuhl steckenbleibt, sagt viel über sie aus: Sie wirkt unbekümmert, nimmt die Situation locker, erlaubt sich sogar noch einen Scherz mit dem Mann vom Notruf, indem sie Burger und Pommes bestellt. Gleichzeitig ist der Moment ein früher Wendepunkt im Film, denn später würde sie in

derselben Lage nicht mehr so entspannt reagieren. Hier ist das Steckenbleiben für sie zwar ärgerlich, weil sie zu spät zur Arbeit kommt, aber sie macht nicht nur das Beste daraus, sondern gewinnt auch fast noch einen neuen Freund.

Sonja Heiss Die Szene im Fahrstuhl war sogar mal die allererste im Film. Sie soll zeigen, dass Hedi Schneider mutig ist und sich nicht so schnell aus der Ruhe bringen lässt. Dass sie nicht sofort hysterisch wird, wenn ein Aufzug steckenbleibt.



Hedi Schneider steckt fest: Geprobt wurde diese Szene in einem Gäste-WC, da wirkte die Aufzugskabine plötzlich viel zu groß.



Wie kam es zu der Szene?

Laura Tonke Sie ist beim Improvisieren während des Castings entstanden, also noch bevor ich überhaupt als Hedi Schneider besetzt war. Und sie hat wahnsinnigen Spaß gemacht. Wir waren in Sonjas Wohnung, und ich stand mit dem Kameramann im Badezimmer. Der Schauspieler, der den Notruf-Mann spielte, kniete vor der Tür. Sonja hat die Szene anschließend abgeschrieben und ins Drehbuch übernommen. Am Ende wollten wir wieder denselben

Schauspieler für den Notruf haben, aber der hatte leider keine Zeit. Also haben wir es mit zwei, drei anderen Schauspielern probiert, bevor wir letztlich die Tonspur vom Casting genommen haben. Da hatte der Mann einfach die richtige Mischung drauf aus genervt und gelangweilt, man hatte sofort ein Bild von ihm vor Augen.

Sonja Heiss Ich hatte mir das Gespräch im Fahrstuhl ausgemalt, und dass da eine Stimme aus der Sprechanlage kommt. Irgendwann fiel mir ein, dass man mal überprüfen

müsste, ob das überhaupt so abläuft. Aber dann dachte ich: »Nee, das tue ich besser nicht.« Denn die Szene ist super so, und es spielt keine Rolle, ob das wirklich passiert.

Laura Tonke Als ich beim Dreh im echten Fahrstuhl stand, habe ich mir Sonjas kleines Badezimmer zurückgewünscht, weil die Szene bei den Proben so gut funktioniert hatte. Der echte Aufzug wirkte im Vergleich plötzlich viel zu groß.

»Im amerikanischen Kino gibt es unzählige Aufzug-Szenen.«

Sonja Heiss, Filmemacherin

Hat es lange gedauert, die Fahrstuhlszene zu drehen?

Sonja Heiss Ja, mindestens einen halben Tag. Wir haben in einem echten Fahrstuhl gedreht, den kann man ja schwerlich von beiden Seiten filmen. Deshalb mussten wir die Szene so drehen, dass man sie gut schneiden kann, wir brauchten viele Schnittbilder. Wir haben wirklich lange gebraucht – aber auch deshalb, weil Hedi Schneider in dieser Szene eingeführt wird, weil der Zuschauer sie hier kennenlernt.

Indirekt taucht der Aufzug nun sogar im Filmtitel auf. Stand das schon früh fest?

Sonja Heiss Nein, ursprünglich sollte der Film »Mother's Little Helpers« heißen. Aber ich mochte den Titel irgendwann nicht mehr und brauchte einen neuen. Also bin ich die Dialogzeilen durchgegangen, und da gab es diesen einen Satz: »Hallo, mein Name ist Hedi Schneider, ich stecke fest.« Erst mal wurde das nur zum Arbeitstitel, aber am Ende war kein anderer so überzeugend wie dieser. Der Fahrstuhl ist ja eine Metapher: Erst bleibt sie in ihm stecken, dann bleibt sie auch in ihrem Leben stecken.

Gab es in Ihrem eigenen Leben schon eindrückliche Aufzüge, Frau Tonke?

Laura Tonke Als Erstes fällt mir da ein winziger, klappriger Fahrstuhl am Berliner Ku'damm ein, in der Pension einer Freundin meiner Eltern. Als Kind fand ich den wahnsinnig toll, er hatte nämlich eine Falttür. Außerdem bin ich mit meinem Vater mal in Schöneberg Paternoster gefahren. Damals habe ich mich gefragt, wie das Ding eigentlich die Richtung wechselt, ob es sich unter dem Dach einfach dreht und dann kopfüber wieder hinunterfährt. Die Fahrt war mit ein bisschen Angst verbunden ...

Matthew Weiner, Autor von »Mad Men«, würdigte kürzlich die Bedeutung des Aufzugs für seine Serie. Er schätzt ihn nicht zuletzt aus dem pragmatischen

	Fahrstuhl zum Schafott (1958)	Shining (1980)	Abwärts (1984)
Was geschieht im Film?	Julien und Florence lieben sich, doch die junge Frau ist verheiratet. Als Julien den Gatten beseitigt, hinterlässt er ein verräterisches Indiz – doch auf dem Rückweg zum Tatort bleibt der Fahrstuhl stecken.	Die Idylle eines abgeschiedenen Berg-hotels gerät zum Horrorszenario, als der Schriftsteller Jack allmählich dem Wahnsinn verfällt und mit der Axt auf seine Familie losgeht.	Zwei Yuppies, ein schräger Vogel und der nur vermeintlich biedere Buchhalter stecken fest – im Aufzug eines Büro-hochhauses. Und dann steht da noch ein Koffer voll Bargeld in der Kabine.
Und der Fahrstuhl?	Ort für Schuld und Sühne. Weil der Hausmeister pünktlich den Strom abstellt, wird der Aufzug zur Gefängniszelle und zum Beichtstuhl ohne Seelsorger.	Die ikonischste Aufzugszene kommt ohne Menschen aus: Ein Blutschwall ergießt sich durch die geschlossenen (!) Türen. Warum und wozu, darüber rätseln Filmwissenschaftler noch heute.	Eine Sozialstudie auf sechs Quadratmetern. Nichts ist, wie es scheint, und niemand der, der er vorgibt zu sein. Dieser Aufzug fährt zum wahren Ich.



Von Leinwänden und Aufzugtüren

Schauspielerinnen Laura Tonke und die Filmemacherin Sonja Heiss während des Interviews

Grund, dass er ein unkomplizierter, kostengünstiger Drehort ist.

Sonja Heiss Der Fahrstuhl ist tatsächlich eine sehr preiswerte Location. Unkompliziert war unser Dreh aber nicht. Denn Laura musste auch spielen, wie sie steckenbleibt – schließlich blieb ja die Tür für die Kamera offen. Sie fand es ganz schön schwierig, den Ruck beim Steckenbleiben zu simulieren. Der Sounddesigner hat aber am Ende noch ein schönes Geräusch druntergelegt, ein letztes Aufbäumen der Technik.

In so manchem Film spielt der Aufzug eine tragende Rolle.

Sonja Heiss Klar, er ist ein totales Filmmotiv: der Paternoster zum Beispiel, oder der »Fahrstuhl zum Schafott«. In amerikanischen Filmen gibt es unzählige Szenen, wo in großen Fahrstühlen irgendetwas zwischen Menschen passiert. Oft stecken ja auch Leute fest und müssen dann über die Seile rausklettern. Aber gerade deswegen fand ich es gut, das in meinem Film mal ganz anders zu machen. Im Fahrstuhl nur ein Gespräch mit dem Mann an der Leitung zu inszenieren – weder Panik noch Suspense. Und ich glaube und hoffe, dass durch meine Witze schon recht deutlich wird, dass Hedi Schneider da irgendwann wieder rausgeholt wird.

Inception (2010)

Als Extractor sucht Leonardo DiCaprio im Unterbewusstsein seiner Zielpersonen nach Wirtschaftsgeheimnissen – durch seine eigene Psyche spukt allerdings die verstorbene Ehefrau.

Freud lässt grüßen: Der Aufzug, hier Metapher für das Bewusstsein, befördert seine Fahrgäste zu den verschiedenen Ebenen ihres Unbewussten.

Drive (2011)

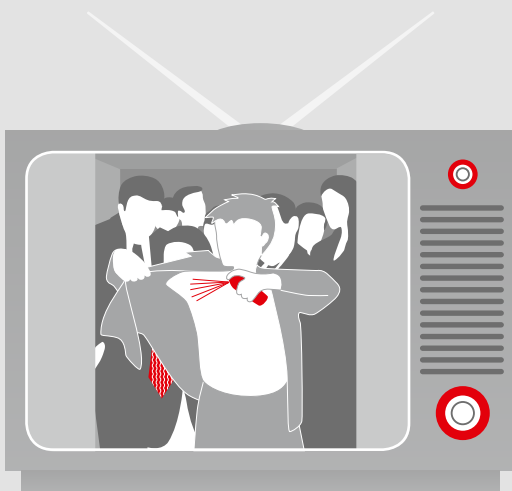
Ryan Gosling als lässiger Stuntman und Fluchtwagenfahrer in L. A. verliebt sich in seine Nachbarin – und hilft deren Ehemann bei einem Coup. Der geht schief, der Schlamassel beginnt.

Ein zärtlicher Kuss in Zeitlupe, als Ablenkungsmanöver und süße Kost vor dem Showdown. Großes Gefühl und blanke Gewalt auf engstem Raum.

Grand Budapest Hotel (2014)

Die 30er-Jahre im Alpenstaat Zubrowka: Concierge Gustave H. und sein Protegé Zéro Moustafa halten ein Nobelhotel am Laufen, doch dann stirbt Madame D., und es beginnt die Jagd auf ein Renaissance-Gemälde.

Kardinalrot lackiert und fachmännisch gesteuert vom livrierten Liftboy: Noblesse und Fortschritt prägen das Grand Budapest Hotel, der Aufzug ist eine seiner zahllosen Annehmlichkeiten.



LIFT & SPOT

Und jetzt zur Werbung: Denn der Aufzug ist auch dafür prädestiniert. Verkaufsargumente auf engstem Raum, für Deodorants, Schuppenshampoo oder Minzdragees.

UPS & DOWNS

Für Vereine, die überproportional häufig die Liga wechseln, hat der an Sprachbildern sowieso reiche Fußball den schönen Begriff »Fahrstuhlmannschaft« etabliert. Typische Fahrstuhlmannschaften sind:

1. FC NÜRNBERG

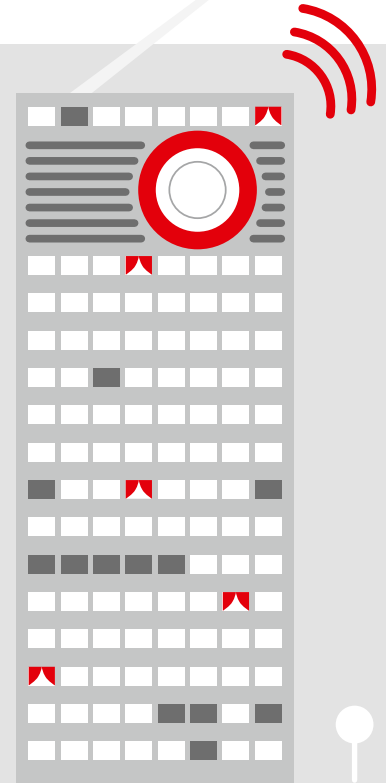
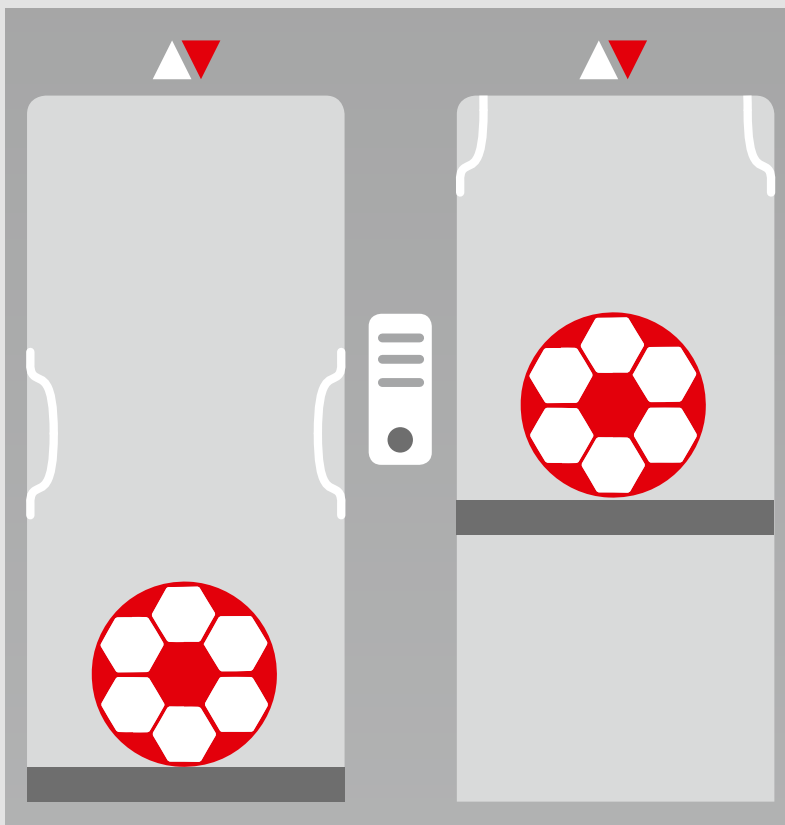
7 ▲ 8 ▼

ARMINIA BIELEFELD

7 ▲ 7 ▼

HERTHA BSC BERLIN

6 ▲ 6 ▼

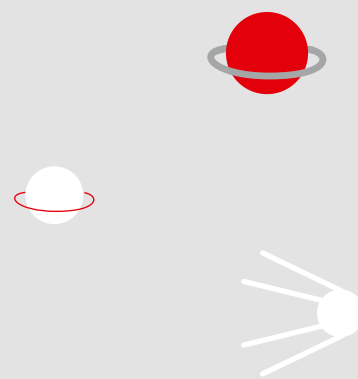


HAUSMUSIK

Seit Februar 2014 beschallt Berlins einziges Fahrstuhlradio die Liftkabinen zweier Plattenbauten in Marzahn. Die Lautsprecher sitzen klein und weiß oben in der Ecke, direkt neben der Überwachungskamera. Das Radio läuft 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, immer derselbe Sender. Die Musik soll die Laune der Fahrgäste aufhellen, vor allem aber die tristen, dunklen Flure des Plattenbaus. In der Kabine selbst kommt es seitdem zu weniger Vandalismusschäden. »Wenn gerade ein Lied läuft, das mir gefällt«, so eine Bewohnerin, »fahre ich einfach so noch mal nach oben und zurück.«

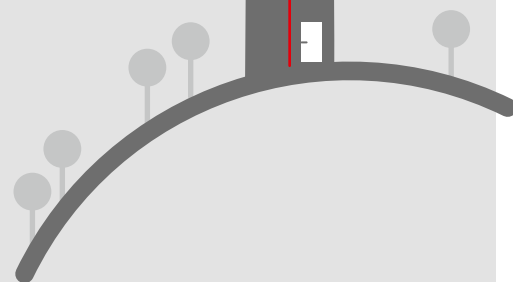
GEGEN DEN STROM

Schiffshebewerke sind die größten Aufzugsanlagen der Welt. Die älteste, tatsächlich hundertprozentig vertikal arbeitende Anlage wurde 1777 im sächsischen Freiberg in Betrieb genommen. Das größte vertikale Schiffshebewerk der Welt entsteht gerade am Jangtsekiang in China. Es wird Schiffe von bis zu 3 000 Bruttoregistertonnen heben können und eine Distanz von 113 Metern überwinden. Deutlich überschaubarer und doch schon jetzt beeindruckend: der voraussichtlich bis 2025 fertiggestellte Neubau des Hebewerks in Niederfinow am Oder-Havel-Kanal.



DRAHT NACH OBEN

Wenn schon kein »Stairway to Heaven«, dann ein Aufzug in die Atmosphäre: Bereits 1895 imaginierte der russische Weltraumpionier Konstantin Ziolkowski einen Weltraumturm – inspiriert durch den vergleichsweise putzigen Eiffelturm. 1957 entwickelten ebenfalls russische Weltraumforscher folgende Idee: Ein Satellit könnte als Aufhänger für das rund 35 000 Kilometer lange Aufzugseil dienen. Nur: Woher bekommt man ein geeignetes Seil von dieser Länge? Seit dem frühen 21. Jahrhundert ist mit der Kohlenstoffnanoröhre immerhin ein Material bekannt, das man tatsächlich ins All bauen könnte. Das Thema ist also aktuell wie nie. So rief die NASA jüngst einen Space-Elevator-Wettbewerb aus.



»Selbst Ronaldo würde sich in der Aufzugskabine anders hinstellen«

Wer sind wir, wenn wir Aufzug fahren?
Ein Gespräch mit der Psychologin Babette Renneberg

Glasklar: Babette Renneberg mag transparente Liftkabinen – und Menschen, die darin Rücksicht aufeinander nehmen.





Unsere Nächsten – an wenigen Orten wird diese Redewendung so buchstäblich wie während einer gemeinsamen Aufzugsfahrt. Wo stellen wir uns hin? Wie stellen wir uns hin? Und wie stellen wir uns eine angenehme Atmosphäre in einer Aufzugskabine vor? Ein Gespräch mit der Psychologin Babette Renneberg über den Stillstand an einem bewegenden Ort.

Frau Renneberg, offenbaren wir im umgrenzten, kompakten Raum des Aufzugs unser wahres Ich?

Ich würde sagen: im Gegenteil. Die Enge des Raums wird bei fast allen Menschen dazu führen, dass sie sich anders verhalten als »draußen«. Zurückhaltender, weniger authentisch. Die Aufzugsfahrt führt eher zu einem ritualisierten Verhalten. Man hat gelernt, wie man sich in einer Aufzugskabine zu verhalten hat. Das ist zunächst ja auch gut so: Man möchte ja auch seine ganz persönlichen Eigenheiten nicht permanent seinen Mitmenschen zumuten.

Wobei es auch Leute gibt, die sich gerade im Aufzug besonders laut unterhalten ...

... wirklich?

Ich frage mich dann immer: Ist das ein Reflex, um Angst oder Unbehagen zu überspielen?

Das mag unterschiedliche Motive haben. Es kann sein, dass jemand im Grunde ängstlich ist, aber zum Drama neigt und sich das im Aufzug zeigt. Schließlich kann der immer auch eine Bühne sein. Das natürliche Verhalten sieht anders aus: Wenn Sie sich mit jemandem intensiv unterhalten und dann in einen Aufzug steigen, in dem andere Leute stehen, dann unterbrechen Sie Ihr Gespräch. Ich glaube, selbst wenn man nur mit dem Handy telefoniert, hört man

Dr. Babette Renneberg

ist Professorin für Klinische Psychologie und Psychotherapie an der FU Berlin. Ihre Forschungsschwerpunkte: Angststörungen und nonverbales Verhalten.



damit auf. Das ist ein gesellschaftlich erlerntes Verhalten, nennen wir es Taktgefühl. Bestimmte Dinge haben in der Öffentlichkeit nichts zu suchen. Sei es, weil es die Anderen nichts angeht oder sie schlicht stört.

Das Experiment einer Kognitionswissenschaftlerin zeigte vor Kurzem: Frauen und Männer verhalten sich in einem Aufzug anders.

Klar, auch sonst nehmen die Geschlechter ja unterschiedliche Positionen und Rollenklischees ein. Männer stehen beispielsweise breitbeiniger und in der Regel aufrecht. Denken Sie mal an Cristiano Ronaldo vor einem Freistoß, ungefähr diese Posen meine ich.

Ronaldo im Aufzug, eine nette Vorstellung ...

Ich glaube aber, selbst der würde sich in der Aufzugskabine anders hinstellen. So viel zur Wirkung, die dieser Ort auf seine Benutzer hat.

Warum ist die Aufzugsfahrt für manche Menschen mit negativen Gefühlen verbunden?

Der Fahrstuhl bietet ein unnatürliches Setting, wir kommen fremden Menschen selten so nah wie dort. Im Alltag hält man gegenüber Fremden mindestens eine Armlänge Abstand, das ist in Aufzügen nicht immer möglich, auch

wenn wir es erst einmal intuitiv versuchen. Stellen Sie sich vor, dass ein einzelner Mensch in der Mitte der Aufzugskabine steht und der nächste, der reinkommt, stellt sich dazu in die Mitte. Das macht niemand.

Kontakte, selbst Blickkontakte werden im Aufzug also eher gemieden?

Ein Blickkontakt auf so engem Raum setzt zwei fremde Menschen automatisch in Beziehung zueinander. Deshalb meiden ihn viele. Garniert man ihn aber mit einem Lächeln, ist er Ausdruck von starkem Interesse am Gegenüber. Eine gemeinsame Fahrstuhlfahrt ist also die beste Flirtgelegenheit, die man sich vorstellen kann.

Man kann sich im Aufzug auch verbrüdern?

Mir fällt da der gläserne Aufzug im Kulturkaufhaus Dussmann in der Berliner Friedrichstraße ein. Einerseits schafft er ein positive, lichtdurchflutete Atmosphäre. Aber er funktioniert auch deshalb so gut, weil ich als Benutzer weiß, dass sich alle Mitfahrer für Bücher, für Musik, also für Kultur interessieren. Das sorgt für ein Gemeinschaftsgefühl, das oft zu Gesprächen, mindestens aber zu einem freundlichen Blickkontakt führt. Aufzüge in guten Hotels funktionieren ähnlich, auch dort gibt es dieses Verbindende zwischen den Fahrgästen, die schöne Zeit, den luxuriösen Urlaub.

»Ein Fahrt im Aufzug ist die beste Flirtmöglichkeit, die man sich denken kann.«

Babette Renneberg

Dennoch: Zumeist üben sich die Fahrgäste im gegenseitigen Ignorieren.

Das gilt vor allem für Aufzüge in öffentlichen Räumen, etwa am Bahnhof. In Hotels ist es wie gesagt schon so, dass man sich kurz zunickt. In den USA würde man etwas sagen. Dort verabschiedet man sich auch, wenn man den Aufzug verlässt, das gehört zu den Umgangsformen. Mit »Have a nice day!« oder etwas in der Art. Das ist in Deutschland nicht üblich. Es wäre komisch, wenn einer Ihnen hier zum Abschied einen »Schönen Tag noch!« wünschen würde. Das wäre ungewöhnlich viel Kontaktaufnahme.

Vielleicht wird das irgendwann üblich sein. Anders gefragt: Unterliegt nicht auch der Fahrstuhl gesellschaftlichen Veränderungen. Haben wir ein anderes Verhältnis zu ihm als etwa unsere Eltern?

Eine Generation ist da fast zu wenig. So schnell geht's ja nicht. Die Evolution solcher gelernter Verhaltensmuster ist eben kein D-Zug. Darüber hinaus kommt es sicher auch darauf an, wo man lebt: In den Großstädten ist der Aufzug gang und gäbe ...

Und damit nicht mehr das exklusive urbane Medium, als das er lange auch ein Statussymbol war?

Klares Jein. Der Aufzug ist tatsächlich ein banales Medium geworden, selbst in den Banlieues von Paris haben die Häuser natürlich Aufzüge. Aber es gibt auch den eleganten Fahrstuhl aus Glas, vielleicht sogar an der Außenfassade, der dann wiederum zum Statussymbol taugt. Zudem wird der Aufzug immer wichtiger, je mehr Hochhäuser gebaut werden. Außerdem wird es in unserer älter werdenden Gesellschaft immer mehr Menschen geben, die körperlich nicht in der Lage sind, so viele Treppen zu steigen. Auch in der klassischen Wohnbebauung, selbst im Einfamilienhaus, wird er also weiterhin an Bedeutung und Alltäglichkeit gewinnen.

Und irgendwann ist er so alltäglich, dass wir seine Benutzung gar nicht mehr bemerken ...

Ein besonderer Ort wird der Aufzug bleiben. Schon aufgrund seiner Einzigartigkeit: ein Raum, der sich bewegt.

Forschung im Aufzug

Mit dem Rücken zur Wand

Die finnische Kognitionswissenschaftlerin Rebekah Rousi untersuchte 2013 das Verhalten von Aufzugsfahrern im australische Adelaide. Ihr Ergebnis: Ranghohe und ältere Männer standen grundsätzlich hinten an der Wand. Jüngere Männer drängelten sich eher mittig. Frauen verharrten, egal ob alt oder jung, meist vorne bei der Tür. Sie starrten konsequent zu Boden, während die Männer entweder die Stockwerkanzeige, sich selbst oder die Mitfahrer im Spiegel betrachteten.

Das Stehen der Anderen

Der polnisch-amerikanische Sozialpsychologe Solomon Asch wurde berühmt durch seine Konformitätsexperimente. 1962 filmte er mit versteckter Kamera Menschen im Aufzug und zeigte dabei, wie einfach individuelles Verhalten zugunsten eines Gruppenzwangs aufgehoben wird. Je nachdem nämlich, wie sich die eingeweihten Versuchspersonen im Fahrstuhl hinstellten, positionierten sich auch die übrigen Fahrgäste um. Offensichtlich wollen wir in der Intimität dieses kleinen Raumes also möglichst nicht auffallen.

Aufzugsbenutzer – eine Typologie

Menschliches und Allzumenschliches



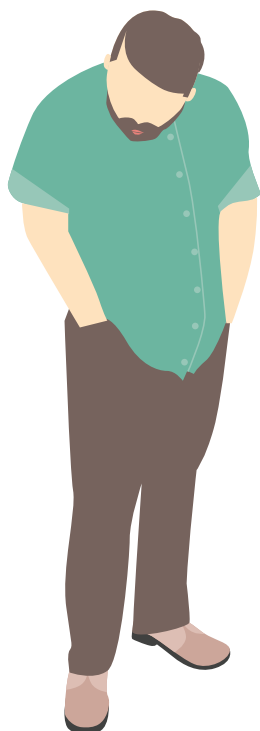
DER REINDRÄNGLER

Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben? Wohl eher: Wer zu spät kommt, der bestraft alle, die zeitig da waren. Zumindest, wenn man es mit einem Reindrängler zu tun bekommt. Einem jener Menschen, deren Ehrgeiz scheinbar gerade dann geweckt wird, wenn der Zug – oder eben der Aufzug – eigentlich schon abgefahren ist. Blutgrätsche in die Lifttür. Zerren. Schieben. Hat doch noch immer geklappt. Und am Ende des Tages – oder eben der Aufzugsfahrt – hält sich so einer für unglaublich effizient. In Wahrheit ist er einfach nur permanent gestresst.

DIE ÄNGSTLICHE

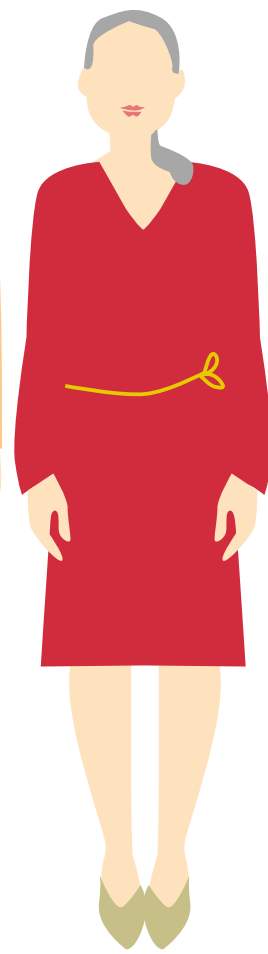
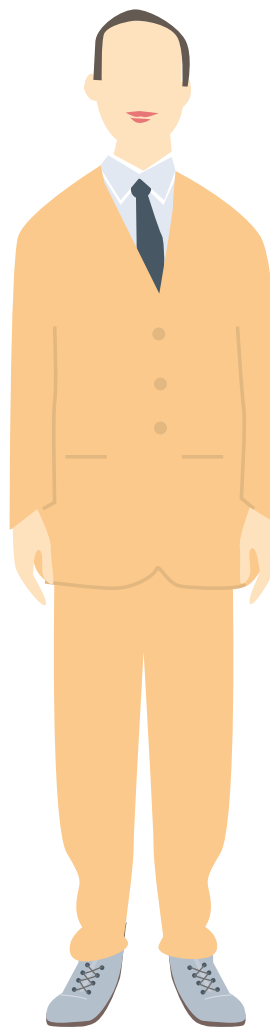
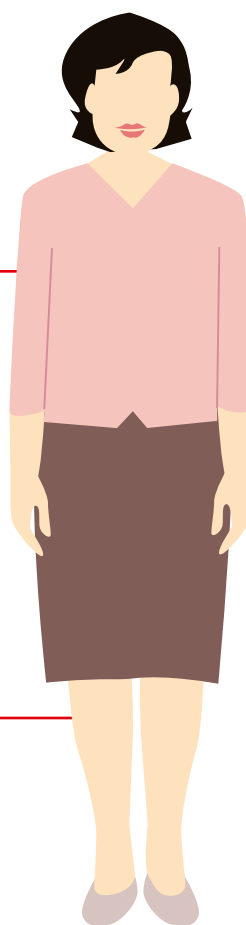
Eines vorweg: Der Aufzug kann nichts dafür. Schließlich ist er, statistisch betrachtet, noch immer das sicherste Verkehrsmittel. Dennoch: Manche Menschen haben Angst. Vor der Enge der Kabine. Vor dem geschlossenen Raum. Vor der Vorstellung des offenen Aufzugschachts. Und noch einmal: Der Aufzug kann da nichts dafür. Solche Ängste sitzen zumeist tiefer. Man sollte sich ihnen stellen. Auch und gerade in der Aufzugskabine. Therapeutisches Liftfahren sozusagen.





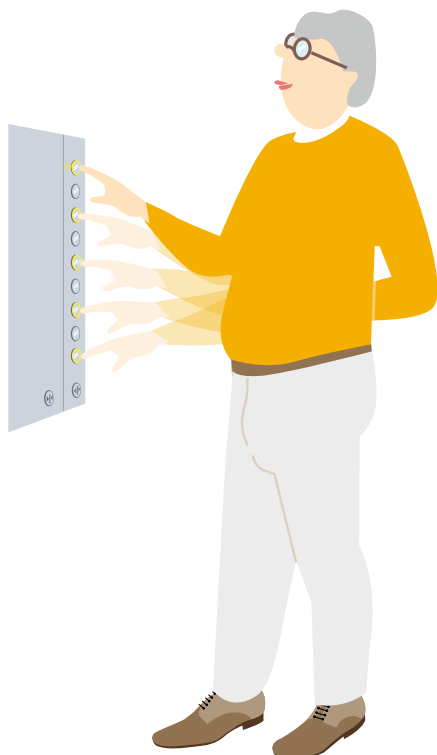
DER RUNTERGUCKER

Menschen begegnen immer wieder anderen Menschen. Für einen wie ihn ist das bereits die schlechte Nachricht. Kontakte kann man vielleicht löten, zuhause im Hobbykeller. Aber Kontakt aufnehmen, oh je. Weil man aber nicht umhinkommt, – im Aufzug etwa – unter seinen Mitmenschen zu sein, guckt man einfach unter ihnen weg. Schade eigentlich. Mit aufrechtem Blick könnte man der Liebe seine Lebens begegnen. Oder zumindest einem Lächeln.



DIE ORDENTLICH GEREIHTEN

Ordnung, so sagt man, sei das halbe Leben. Es gibt Länder, in denen die Fahrt in einem Aufzug ganz eindeutig zu dieser Hälfte gehört. In den USA tatsächlich, erst recht aber in Japan. Sollten Sie also einmal auf die Aussichtsterrasse des Shinjuku Sumitomo Buildings wollen oder sonst irgendwie mit der sehr japanischen Art der vertikalen Bewegung in Kontakt kommen, stellen Sie sich nicht so an – sondern stellen sie sich an. Irgendeine Reihe zum Mitmachen wird sich immer finden.



DER ALLESDRÜCKER

Großhirn an Kleinhirn: Weißt doch, die Kantine ist immer noch im fünften Stock. Kleinhirn an Großhirn: Kann Dir grad nicht zuhören, muss erstmal die Hand veranlassen, all die ganzen Knöpfe zu drücken. Gut, dass es die PORT-Technologie von Schindler gibt. Die weiß immer schon vorher, wo die Leute hinwollen. Auch jene, die ihre Hände offensichtlich nicht stillhalten können.



Am anderen Ende der Leitung

Steckt ein Aufzug fest, läuft alles wie geschmiert. Protokoll eines Arbeitstages

Das Telefon klingelt. Zwei Millionen mal im Jahr. Normalität für die 52 Mitarbeiter beim Schindler Kundenservice. Auch die Notrufe aus Aufzügen kommen hier an. Ein kurzes Protokoll.

10:13 Uhr: Ein Notruf geht ein. Jemand hat den Notrufknopf in der Aufzugskabine mehr als drei Sekunden lang gedrückt – nur dann wird die Sprechverbindung zur Leitwarte hergestellt. Dadurch soll ausgeschlossen werden, dass der Notruf zufällig ausgelöst wird, etwa weil sich jemand gegen den Knopf gelehnt oder sich »verdrückt« hat.

10:14 Uhr: Trotzdem sind die allerwenigsten Notrufe tatsächlich welche. Auch in diesem Fall nicht: Ein Service-Techniker meldet sich am anderen Ende der Leitung. Das geschieht häufig, denn im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Aufzugswartung muss auch das Notrufsystem getestet werden. Dazu löst der Techniker einen Notruf aus. Dem

Mitarbeiter im Schindler Kundenservice wird automatisch der Standort des Aufzugs angezeigt. Er liest die Adresse laut am Telefon vor und der Techniker bestätigt sie. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die im System gespeicherte Adresse und Aufzug übereinstimmen. Das ist wichtig, denn für jede Anlage ist ein individueller Maßnahmenplan zur Personenbefreiung hinterlegt.

11:07 Uhr: Ein weiterer Notruf. Die Mitarbeiterin in der Notrufzentrale meldet sich mit den Worten »Schindler Notrufzentrale, guten Tag«. Keine Antwort. Sie fragt noch einmal nach. Wieder nichts. Vermutlich falscher Alarm. Oft wird der Notruf missbräuchlich ausgelöst. Von Kindern oder Jugendlichen beispielsweise, die sich einen Spaß erlauben. Dennoch: Alle eingehenden Notrufe werden minutengenau protokolliert. Das gilt auch für alle Aktionen, die unternommen werden, wenn Personen wirklich eingeschlossen sind.



Hand in Hand Ist beim Schindler Kundenservice tatsächlich einmal ein Notruf eingegangen, startet eine so routinierte wie konzentrierte Aktion.

11:56 Uhr: Genau das ist jetzt der Fall. Ein Notruf ist eingegangen, eine Frau berichtet aufgeregt, dass sie und ihre neunjährige Tochter im Aufzug festsitzen. Jetzt geht alles ganz schnell. Die Mitarbeiterin in der Notrufzentrale fragt, wie viele Personen sich in der Kabine befinden und ob es allen gut geht. Wie alle ihre Kollegen ist sie psychologisch geschult und wird mit den eingeschlossenen Personen in Verbindung bleiben, bis diese befreit sind.

11:57 Uhr: Nachdem sichergestellt ist, dass niemand dringende Hilfe benötigt, informiert die Notrufzentrale den Service-Techniker, der den Aufzug am schnellsten erreichen kann. Die Mitarbeiter der Notrufzentrale können jederzeit sehen, welcher Techniker sich in der Nähe befindet.

12:12 Uhr: Der Service-Techniker trifft an der Anlage ein. Er fährt den Aufzug manuell auf die nächstliegende Etage, öffnet die Türen und lässt die Frau und ihre Tochter raus. Während dieser Aktion sind die eingeschlossenen Personen zu keiner Zeit in Gefahr abzustürzen. Dafür sorgen Sicherheitseinrichtungen wie die Fangvorrichtung, mit der alle Personenaufzüge in Deutschland ausgestattet sind.

12:22 Uhr: Der Service-Techniker meldet, dass die Personen befreit sind und der Aufzug wieder läuft. Derweil nimmt der Mitarbeiter der Notrufzentrale schon den nächsten Anruf entgegen: »Schindler Notrufzentrale, guten Tag!«

Notruf im Aufzug

Noch immer verfügen einige ältere Aufzüge nur über eine Hupe als akustische Notrufeinrichtung. Das war bislang zulässig, seit Juni 2015 aber sieht der Gesetzgeber ein Fernnotrufsystem für jeden Aufzug vor. Das Zwei-Wege-Kommunikationssystem stellt bei Betätigung der Notruftaste automatisch eine Sprechverbindung zu einer ständig besetzten Leitzentrale her. Zwar gewährt der Gesetzgeber eine Übergangsfrist bis 2020, eine Modernisierung ist jedoch bereits jetzt empfehlenswert. Wird der Notruf nämlich nicht umgehend weitergeleitet, drohen dem Betreiber schon jetzt Schadensersatzforderungen oder sogar die Stilllegung der Anlage durch die Behörden. Fernnotrufsysteme lassen sich zudem problemlos nachrüsten. Dafür können Betreiber neben einem festen Telefonanschluss auch kostengünstigere Mobilfunkanschlüsse wählen. Wichtig ist, dass der Notruf die technischen Anforderungen der Europannorm 81-28 erfüllt. So ist sichergestellt, dass keine Anrufe verloren gehen. Vorgesehen sind auch ein automatischer Funktionstest, eine Missbrauchserkennung sowie eine Notstromversorgung.

www.schindler-notruf.de



Gute Geste: Nicht, dass es ihn bräuchte,
aber genau das macht den Liftboy aus.

Der letzte Liftboy Europas

Orlim Vargas ist die gute Seele des »Les Trois Rois« in Basel. Er verbindet Menschen – auf vielen Ebenen

Orlim Oldemar Zurita Vargas zupft kurz seine weißen Handschuhe zurecht, blickt auf seine rote Weste und die polierten schwarzen Schuhe. Die Uniform sitzt perfekt. Muss sie auch, schließlich arbeitet der 37-Jährige im Basler Nobelhotel »Les Trois Rois«, der ältesten und noch immer angesehensten Herberge der Stadt. Und er ist dort nicht bloß irgendein Page: Er ist der letzte Liftboy in einem der großen europäischen Grand Hotels. Er ist der letzte seiner Art.

Bekannte hatten ihn angespornt, das doch mal zu recherchieren. Also hat er nachgeforscht, hat bei Hoteliersverbänden angerufen und Mails an Tourismusorganisationen geschickt. Die Antwort war immer dieselbe: »So einen Beruf gibt es doch längst nicht mehr.« Auch dem Schweizer Tourismus-Verband STV ist auf Nachfrage kein weiterer Liftboy bekannt. Einen Chauffeur werden manche, wichtige Leute vielleicht noch haben, aber die Etagentasten in der Fahrstuhlkabine, die werden längst auch von Diven und Präsidenten persönlich gedrückt. Nur eben nicht am Rheinufer in Basel, nur nicht im »Les Trois Rois«.

Orlim Vargas drückt aufs Knöpfchen. Dritter Stock, 20 Sekunden. Was sind schon 20 Sekunden? Im Aufzug eine

Ewigkeit, wenn man sich anschweigt, wenn man schüchtern zu Boden stiert. Deswegen, so Orlim Vargas, versuche er immer, eine Kommunikation aufzubauen. Er frage zum Beispiel, ob die Gäste schon Zeit hatten, einen Spaziergang durch Basel zu machen. Oder er beschreibt kurz die Sehenswürdigkeiten der Stadt und kann sogar einen fundierten Vortrag über das berühmte Münster halten. Die meisten Gäste sind froh, wenn das Eis bricht. Wenn man sozusagen angekommen ist, und nicht nur da.

Natürlich gibt es auch Ausnahmen: Gäste, die einfach mit dem falschen Bein aufgestanden sind, oder solche, die eine lange und stressige Anreise hatten. Aber Orlim Vargas hat ein Gespür für Menschen. Er besitzt feine Antennen, um die Gefühlslage anderer zu erfassen. Kollegen im Hotel sagen ihm telepathische Fähigkeiten nach, und Vargas glaubt, dass er diese Begabung seinem Großvater verdankt, der Schamane war. »Ich schaue den Gästen in die Augen und weiß, was los ist.«

Darüber hinaus fühlt es sich aber auch für ganz praktische Dinge zuständig. Für jene, die für den Abend noch zwei der begehrten Konzertkarten wollen, oder ein Flugticket für übermorgen. Vargas' Arbeitstag ist also mehr als nur



Gastgeber: Der Liftboy ist mehr als nur Fahrstuhl-Chauffeur

Tasten drücken und Smalltalk. Außerdem muss ja auch der Lift sauber sein. Hochglanzpoliert.

Deswegen hat Vargas in einer kleinen Kammer im Erdgeschoss Putzmittel deponiert. Wenn es mal ruhiger zugeht, schnappt er sich Eimer und Lappen, sprüht die verspiegelte Aufzugstür ein und reibt akribisch jeden Fingerabdruck weg. Straßendreck, Fussel, kleine Papierchen, Haare. Wenn es schnell gehen muss, fegt Orlim Vargas mit dem Besen durch.

Vor zehn Jahren hat er in seiner Heimat Ecuador eine Schweizer Mathelehrerin kennengelernt. Ein Urlaubsflirt? Längst sind die beiden verheiratet, haben drei Kinder. Als Vargas damals in die Schweiz kam, hat er als Tellerwäscher angefangen. Doch im Hotel merkte man schnell, dass

mehr in ihm steckt. Schließlich hat er in Ecuador Biologie studiert. Dieses Wissen nützt er auch in der Schweiz, mehrmals die Woche führt er Besucher durch den botanischen Garten. Außerdem begleitet er manchmal Touristen nach Ecuador und zeigt ihnen sein Heimatland.

Dann besucht er natürlich seine Familie und erzählt von seinem für sie im doppelten Sinne fernen Leben. Vargas' Familie gehört zu einem Indianerstamm, der zu seiner Kindheit noch nicht zivilisiert war. »Wir lebten vom Tauschhandel und hatten keine Kleidung.« Als erster in seiner Familie bekam Orlim Vargas die Chance, eine Schule zu besuchen und sogar zu studieren. Jetzt plant er mit seiner Familie die erste Reise in die Heimat, die drei Monate dauern soll. »Wir gehen mitten rein in den Urwald, und ich zeige ihnen, was man essen und wie man dort überleben kann.«

Historie

1681 wird die Herberge »Zu den Drei Königen« als Unterkunft für Händler und Schiffsreisende erstmals erwähnt.

1841 entsteht nach den Plänen des Basler Architekten Amadeus Merian das heutige Grand Hotel.

1936 Erstmals ist das Hotel nicht mehr inhabergeführt und erhält eigene Direktoren.

2005/06 Das Hotel wird nach Denkmalschutzkriterien renoviert und in die Zeit um 1844 zurückgebaut.

Ausstattung

3 Personenaufzüge

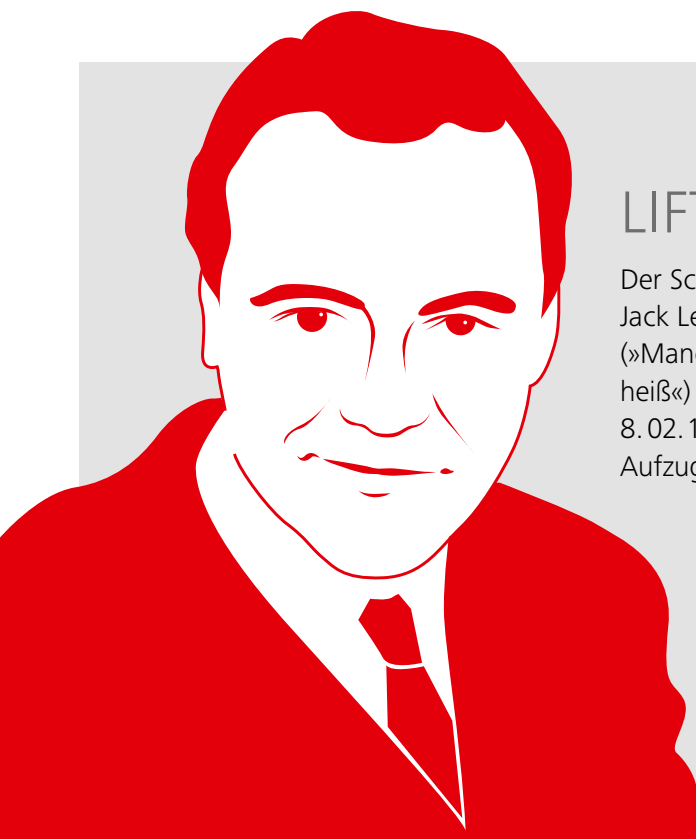
Spezialausführungen, die von Liftboy Orlim Vargas betreut werden. Die Kabinen sind mit Holz verkleidet, die Bedienungstableaus aus Messing, nostalgische Stockwerkanzeigen in den Etagen.

3 Personenaufzüge

Schindler 5400 für das Hotelpersonal

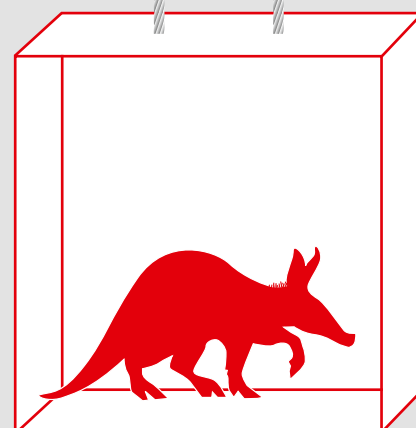
1 Personenaufzug

Spezialausführung, die als Behindertenaufzug dient. Der Lift verbindet Innen- und Außenbereich des Hotels.



LIFTBOY

Der Schauspieler Jack Lemmon («Manche mögen's heiß») wurde am 8.02.1925 in einem Aufzug geboren.

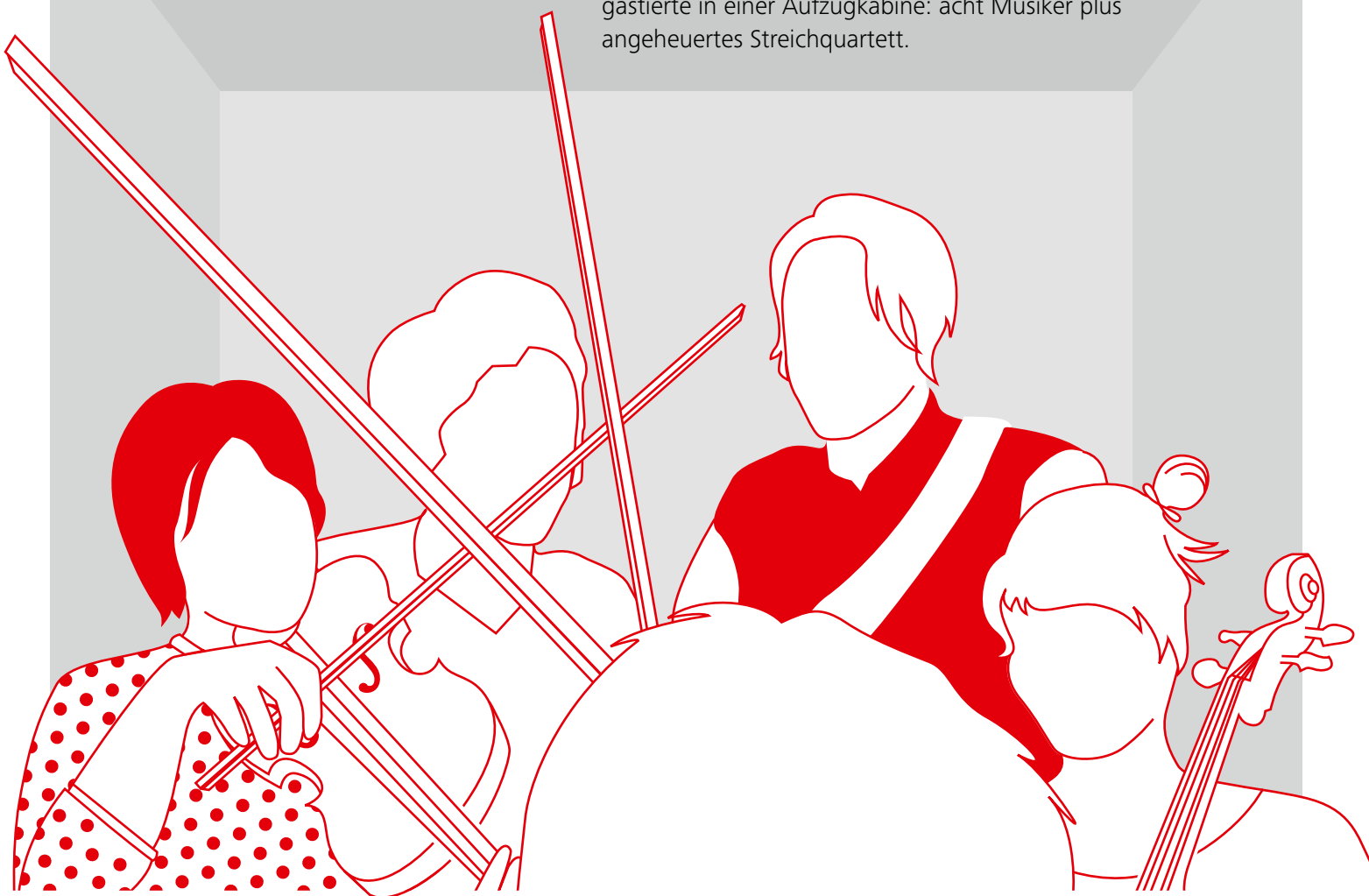


TIERISCHES VERGNÜGEN

Im Frankfurter Zoo hat Erdferkel Elvis ein besonderes Hobby: Er liebt es, mit dem Aufzug zu fahren.

KAMMERMUSIK

Arcade Fire haben für ein Musikvideo den ganz kleinen Auftritt gewählt. Die kanadische Indierockband gastierte in einer Aufzugkabine: acht Musiker plus angeheuertes Streichquartett.



Ohne Tür und doppelten Boden

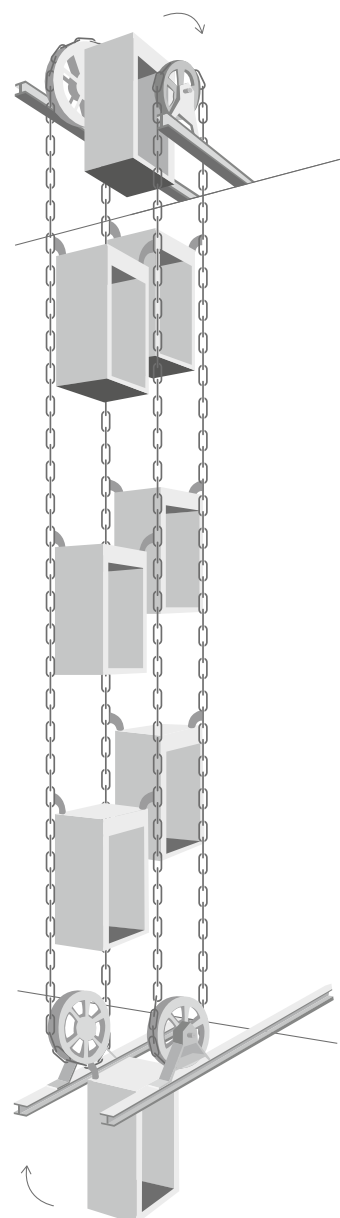
Der Paternoster kämpft ums Überleben. Zum Glück gibt es Menschen, die ihm dabei helfen



Innwertig Im Auswärtigen Amt dreht sich der schönste Paternoster mindestens Berlins – gewartet wird er von Schindler.

Kettenreaktion

Funktionsskizze des 1896
zum Patent angemelde-
ten Paternosters.



Der Paternoster ist die Telefonzelle der Fördertechnik. Mit ihr teilt er ein Schicksal: Er verschwindet. Aber was sich seit Jahrzehnten als schleichender Prozess vollzog, sollte im Juni 2015 ein abruptes Ende finden: Zu diesem Zeitpunkt trat eine neue Verordnung in Kraft, die nur noch »unterwiesenen Beschäftigten« die Benutzung von Personen-Umlaufaufzügen erlauben wollte. Anders ausgedrückt: Zum Paternosterfahren solle man einen Führerschein machen. Das wäre in allen Gebäuden mit Publikumsverkehr zum Problem geworden – denn jeder Besucher hätte »eingewiesen« werden müssen, bevor er in den Paternoster steigt. Die öffentliche Nutzung dieser Aufzugsdinosaurier wäre damit vom Tisch, nachdem bereits seit 1974 keine neuen Paternoster mehr in Betrieb genommen werden dürfen. Das Ende des Paternosters.

»Nicht mehr viele Menschen fahren mit dem Paternoster – aber viele lieben ihn «

Andrea Nahles, Bundesministerin für Arbeit und Soziales

Doch halt, nicht so schnell: Denn bereits 1994, zwei Jahre vor seinem 100. Geburtstag, war das Ende des Paternosters beschlossene Sache. Die Aufzugsverordnung sah eine Stilllegung dieses Aufzugstyps bis 2014 vor. Dagegen erhob sich aber bundesweit Protest, so dass der damalige Arbeitsminister Norbert Blüm einknickte und die Entscheidung wieder zurücknahm.

Zwanzig Jahre später ein Déjà-vu. Wieder droht das Ende des Paternosters, wieder artikuliert sich – wenn auch etwas zurückhaltender – die Entrüstung, wieder rudert die Politik zurück. Der Paternoster sei der VW-Käfer unter den Aufzügen, gibt Arbeitsministerin Andrea Nahles schließlich zu Bedenken. »Nicht besonders viele Menschen fahren ihn noch, aber viele lieben ihn.« Ein treffender Vergleich.

Ist der Paternoster schließlich doch einfach aus der Zeit gefallen und bewahrt ihn nur noch unsere Nostalgie? Nicht nur. Menschen wie Thomas Grüttner etwa, bewahren den Paternoster, indem sie ihn erhalten. Der Service Leiter von Schindler in der Niederlassung in Chemnitz hat sich gemeinsam mit dem Glaser und Tischler Heiko Liebert einen Namen bei der Instandhaltung und Sanierung der Umlaufaufzüge gemacht. Solche Experten sind selten, seltener noch als die Gegenstände ihrer Expertise. Und die blicken auf eine lange Geschichte zurück.

Bereits 1876 transportierte der Paternoster Briefe und Pakete in einem Postamt in London. Zehn Jahre später kam er nach Deutschland und verrichtete in einem Hamburger Bürohaus seinen Dienst. Doch auf seinen offiziellen Geburtstag musste er noch einmal zehn Jahre warten: Erst 1896 meldete ein gewisser Carl Prött aus Hagen ihn zum Patent an. Den Namen Paternoster erhielt er übrigens, weil die an den Ketten aufgefädelten Kabinen an die gleichnamige Gebetskette erinnerten. Und ebenso wie der Gläubige die Perlen an der Kette durch die Finger gleiten lässt, fahren die Kabinen an den Ketten entlang durchs Gebäude. Die Idee dieser Fördertechnik indes ist viel älter. Die alten Chinesen nutzen bereits vor mehr als 3000 Jahren an eine Schnur befestigte Eimer zum Wasserschöpfen. Das mag damals sicher eine Innovation gewesen sein, aber gibt es auch heute noch Gründe, am Paternoster festzuhalten und ihm den Weg von Wählscheibe und Faxgerät zu ersparen?

Einfache Technik, schmutziges Geschäft

»So viele Personen wie mit einem Paternoster bekommen sie mit einem Aufzug am Tag nicht befördert«, gibt Thomas Grüttner zu bedenken. An mangelnder Förderleistung kann es also nicht liegen, dass der Paternoster fast ausgestorben ist. Wie steht es denn mit dem Wartungsaufwand? »Schmieren ist das Entscheidende, vor allem an den richtigen Stellen«, sagt der Paternosterspezialist. Dazu müsse man tief zwischen die Kabinen kriechen – »eine Arbeit, bei der man sich von oben bis unten einsaut.« Im Unterschied zu modernen Aufzügen kommt der Paternoster mit wenig Elektronik aus. Damit ist er auch weniger störanfällig. Was ihm allerdings immer wieder zusetzt, sind Handwerkerleitern. »Kein Scherz«, sagt Grüttner. Die meisten großen Reparaturen an Paternosterkabinen, die er in den vergangenen Jahren durchzuführen hatte, waren dem falschen Augenmaß von Handwerkern geschuldet, die ihre Leitern mit in den Paternoster nehmen wollten. In diesen Fällen müssen die verzogenen Kabinen meist aufwendig wiederhergestellt werden. Aber das kommt zum Glück nicht so häufig vor.

Kreisverkehr Dieser 2009 in Betrieb genommene Paternoster in Berlin-Adlershof heißt offiziell »Rundlaufaufzug«.



Was dem Paternoster aber viel mehr zu schaffen macht, ist sein vermeintliches Risiko. Paternosterfahren wirkt in einer Zeit, in der Personenaufzüge mit Türen und Lichtgittern ausgestattet sind, wie Autofahren ohne Anschnallen. Dabei scheiden sich die Geister an der Frage, wie gefährlich Paternoster wirklich sind. Aktuelle Statistiken über Paternosterunfälle liegen nicht vor. Dem Nachrichtenmagazin Spiegel zufolge wurden aber von 1977 bis 1986 bundesweit 23 Unfälle mit Paternostern registriert – bei rund 500 Anlagen, die damals in Betrieb waren. Ein eklatantes Sicherheitsrisiko, das nach Regelungsbedarf schreit, sieht wohl anders aus. Unbestritten ist dennoch, dass Ein- und Aussteigen den Nutzern mehr abverlangt als bei modernen Personenaufzügen. Beim Paternoster muss man sich konzentrieren, Rucksäcke abnehmen, nicht mit mehr als zwei Personen in eine Kabine und so weiter. Hinzu kommt: Paternoster sind nicht barrierefrei. Kann es für ältere und gehbehinderte Menschen schon schwierig werden, in die Kabine und wieder hinauszukommen, wird es für Rollstuhlfahrer unmöglich. Kinderwagen dürfen ebenso wenig befördert werden wie Lasten und sperrige Gegenstände.

Auch wenn das Bundesarbeitsministerium den Landesbehörden zugesteht, Ausnahmeregelungen für Paternoster zuzulassen. Ob es dann ausreicht, Hinweisschilder an den betroffenen Anlagen aufzuhängen oder ob technisch



nachgerüstet werden muss, wird sich zeigen. Wie auch immer die Lösung aussieht – Service Leiter Thomas Grüttner und sein Team werden sicher in den kommenden Jahren noch viel in Deutschland unterwegs sein, um die letzten noch laufenden Paternoster zu warten und zu pflegen. Schätzungsweise 200 von ihnen soll es noch geben.

Neuer Name, altes Prinzip

Einer wurde sogar erst im Jahr 2009 in Betrieb genommen. In einem modernen Bürogebäude in Berlin – als »Rundlaufaufzug« allerdings und nicht mehr als Paternoster. Die Solon AG, zu dieser Zeit einer der führenden europäischen Hersteller von Solarmodulen, wollte für den Neubau seines Firmensitzes in Adlershof einen Aufzug mit »Paternoster-Feeling«. Da neue Paternoster in Deutschland aber eben bereits seit 1974 nicht mehr in Betrieb genommen werden dürfen, entwickelte das Berliner Aufzugsunternehmen Schoppe-Keil einen Paternoster, bei dem Lichtgitter die Übergänge zwischen Etageneinstieg und Kabine überwachen und Ampelsignale den Benutzern anzeigen, wann sie ein- und aussteigen dürfen. Um geltendes Recht nicht zu verletzen, nannte man das Unikat dann also Rundlaufaufzug – und der TÜV nahm die Anlage durch eine aufwändige Baumusterprüfung ab. Die Solon AG ist inzwischen Geschichte, der Rundlaufaufzug läuft noch immer. Und es sieht ganz so aus, als ob es noch eine Weile so bleibt.

Paternostermusik



Drunter und Drüber:

Vor seinem Berlin-Konzert im Mai 1967 verfiel Jimi Hendrix der ewigen Wiederkehr des Paternosters.

Es war zum Durchdrehen mit diesem Typ. Chuck Berry schön, Keith Richards gut, aber so virtuos-wild wie Jimi Hendrix hatte noch keiner die elektrische Gitarre gequält. Elektrisierend waren seine Konzerte, die Gitarre sollte – buchstäblich – brennen. Am 15. Mai 1967 kam der 24-jährige Musiker endlich nach Berlin. Und für eine Livesendung in den Sender Freies Berlin.

Bis ins Radiostudio aber wäre Hendrix fast nicht gekommen. Im Haus des Rundfunks in der Masurenallee ging es nämlich rund – Jimi Hendrix war stante pede im Paternoster verschwunden. Blöd nur, dass er nicht die eine Grundregel des Showbusiness bedacht hatte: Wer hoch steigt, wird tief fallen. Ganz so schlimm kam es nicht, als sich aber die Paternosterkabine mit einem merklichen Ruckeln ihren Höhepunkt erreicht hatte, geriet der Gitarrist in Panik und löste – wohl unfreiwillig – den Nothalt aus. Laute Schreie waren zu hören. Endlich eilte der Pförtler herbei und setzte den Umlaufaufzug wieder in Gang. Die Radiosendung war gerettet – und Jimi Hendrix nachhaltig beeindruckt: Er soll noch einige Runden im 1930 gebauten Paternoster gedreht haben.

Wie in der Musik üblich, bekam die Geschichte vom Paternoster im Berliner Haus des Rundfunks übrigens ein Zugabe. 2010 hat die franko-kanadische Musikerin Katie Melua just in diesem Paternoster 2010 ein furioses Musikvideo gedreht. Passender Titel des Songs: »A happy Place – ein fröhlicher Ort.«

Senkrechtstarter-Blog

Die literarische Lust im mechanischen Lift



Dr. Jeannot Simmen,
Kulturwissenschaftler und
Fahrstuhl-Experte

Amüsant sind die Vorstellungen, die in der Weltliteratur durch die Aufzugskabine ausgelöst werden. Der Hotel-Liftboy Armand wird in Thomas Manns »Felix Krull« zum »kleinen nackten Lifttreiber« und versieht nach Dienstschluss für Madame Houpflé erotische Dienste besonderer Art. Er verweigert allerdings, die Dame mit den Hosenträgern seiner Livree

zu züchtigen. Hier bleibt Thomas Mann mit dem angehimelten Boten Hermes' ein lustloser Klassiker.

Doch der Liftboy muss nicht unbedingt ein liebebreizender Jüngling sein, im Roman »Das Blau des Himmels« des Antiklassikers Georges Bataille wird er zum menschlichen Affen mit »Gorillatätzen, ganz voller Haare«. Seine Kabine wird zum Handlungsort, allerdings vergisst der lüsterne Liftboy vor lauter unbefriedigter Gier das rechtzeitige Anhalten des Aufzugs, was zum Unglück führt und dazu, dass die Dame sich übergeben muss.

Alberto Moravia erzählt im Roman »Io e lui« (»Ich und Er«) die Geschichte des männlichen Körperteils, das den Besitzer beherrscht. Auf dem Weg zur Geliebten bekommt der Protagonist Probleme: Er ist »so riesig geworden, dass ich in dem miniaturhaften Aufzug gezwungen bin, mich schräg zu stellen«. Er beginnt bei der Hochfahrt zu toben: »Befreie mich, zieh mich heraus, verschaffe mir Luft.« Dem Drängen wird nicht nachgegeben ... doch die unsublimierte Lust wird stark und stärker ...

Trotz gläserner Lifttüren obsiegt der erotische Drang: »Unglückseligerweise fahren wir gerade am Treppentflur des dritten Stockwerks vorbei. Das zerfurchte, von weißem Haar umrahmte Gesicht einer alten, ehrwürdigen Dame taucht gerade hinter der Glasscheibe kurz auf. Bei seinem Anblick reißt sie die Augen auf«, ist über diesen Anblick erschrocken. Priapos, der Gott von Lust und Fruchtbarkeit, feiert seine moderne Erscheinung im Lift: »Er« ist zur »Schönheit der Welt« geworden, bei Alberto Moravia zum Auslöser für ein Plädoyer des Phalluskultes im Alltag.

Eimal im Monat schreibt Dr. Jeannot Simmen seine Kolumne »Völlig von Simmen« exklusiv für Senkrechtstarter. Simmen ist Ausstellungsmacher sowie Autor der Bücher »Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung« und »Vertikal. Aufzug – Fahrtreppe – Paternoster. Eine Kulturgeschichte vom Vertikal-Transport«.

Vertikal und digital

Senkrechtstarter ist der Blog zur vertikalen Mobilität. Hier findet alles Platz, was sich aufwärts bewegt und gen Himmel strebt – im wortwörtlichen oder auch im übertragenen Sinn: Aufzüge und Hochhäuser, Kletterkünstler und Aufsteiger.

Wir wollen informieren und unterhalten. Neuigkeiten aus der Branche finden bei uns genauso ihren Platz wie etwa die besten Aufzugszenen der Filmgeschichte.

www.senkrechtstarter-blog.de

Love in an Elevator

Die Popmusik ist in den Aufzug verliebt. Auch, weil er ein wunderbarer Behälter für allerlei Metaphern ist



Am 5. Mai 2014 hatte eine in einer Aufzugskabine des New Yorker Luxushotels The Standard montierte Überwachungskamera die folgende Szene in schemenhaften, aber nicht minder aufschlussreichen Schwarz-Weiß-Bildern festgehalten: Der Rapper Jay Z wird mit Schlägen und Tritten traktiert – von seiner Schwägerin, der Schwester der Sängerin Beyoncé Knowles. Die Videos von jenem »Elevator Fight« wurden bis heute millionenfach auf Youtube geklickt – womit die Popmusik, ja, die Popkultur also ein weiteres Mal im Aufzug angekommen war.

Soul-Diva Beyoncé übrigens tat sogleich das aus Künstler-sicht Zwangsläufige: Sie schlug Profit aus dem Eklat. Wenige Wochen später stand ein Remix des Songs »Flawless« auf ihrer Website, darin die Zeilen: »We escalate, up in this bitch like elevators. Of course sometimes shit go down, when it's a billion dollars on an elevator.« Singen im Aufzug, singen über den Aufzug – darum also soll es im Folgenden gehen.

Sozialer Aufstieg durch die Aufzugstür

Schon 1966 sang sich der hinter sinnige Chronist der Wirtschaftswunderjahre Hazy Osterwald mitten hinein in die Symbolwelt dieses fahrenden Kastens. »Der Fahrstuhl nach oben ist besetzt«, lautete seine aus der Perspektive des viel zitierten kleinen Mannes formulierte Erkenntnis. Die zugehörige Botschaft war für einen Schlager übrigens ungewohnt ernüchternd: »Sie müssen warten, sie können zum Weg nach oben jetzt erst gar nicht starten.« Der Popsong, oder in diesem Fall der Schlager, enträumt sich ja immer wieder gerne die besseren Verhältnisse. Und der Weg dorthin führt gerne durch den Aufzugschacht.

Der Aufzug als Metapher für den sozialen Aufstieg: Der Rapper Eminem wählt nicht einmal diesen Umweg – er fährt ganz direkt in den obersten Stock, wenn er in seinem Song »Elevator« über seine eigene Erfolgsgeschichte rappt: »I'm living in a house with a fucking elevator.« Eminem, geboren als Marshall Bruce Mathers in einer trostlosen US-amerikanischen Vorstadt, in der es nicht einmal zweigeschossige Häuser gab, weiß ein klares Indiz seines unbestrittenen Erfolges zu benennen: Er lebt jetzt in einer Villa, in der es sogar einen privaten Aufzug gibt.

Zumeist aber sind die Aufzüge öffentlich. Und als solche eben Orte, an denen sich die Menschen begegnen. Männer und Frauen zumal, weshalb etwa die in den Nullerjahren populären Sugababes in einem Musikvideo ihre Fahrt zwischen den Stockwerken als Anbahnung amouröser Abenteuer inszenieren. »Push the button«, flöten sie nacheinander drei Herren entgegen, die auch gleich gehorsam den Aufzug mit den Sängerinnen herbeirufen. Man ahnt auch hier eine, nun ja, tiefere Ebene, die Aufforderung zum Knopfdruck soll sagen: Ergreift die Initiative, Männer!

Auf und nieder immer wieder

Überhaupt, der Eros. Liebstes Thema im Pop, zumal, wenn sich die Popmusik in den Aufzug begibt. Hier gibt es das verdreckte Begehren im überfüllten Fahrstuhl (»Crowded Elevator« der Rocker Incubus), da den ungleich freimütigeren Wunsch nach der schnellen Erfüllung (NDW-Teenie-Band Prinzz: »Liebe im Fahrstuhl, keiner wird uns hör'n, Liebe im Fahrstuhl, keiner wird uns stör'n.«). Beliebt ist zudem das Motiv des Liftboys, meist schüchterner Jüngling und nicht selten verführt von der zusteigenden Femme fatale, etwa in Laid Backs »Elevator Boy«.

Womit wir fast zwangsläufig beim prominentesten Auftritt des Aufzugs in der Popgeschichte angekommen sind. »Love in an Elevator« sang Aerosmiths Steven Tyler 1989 zum Klang wimmernder E-Gitarren und wünschte sich nichts sehnlicher, als mit der Frau seines Herzens stecken-zubleiben. Hier fährt der Fahrstuhl nach unten – und wird so zum Ort, um allen Fantasien freien Lauf zu lassen, ganz nach dem Motto »Livin' it up when I'm goin' down«. So gibt sich das zugehörige Video als Feier des Irrsinns, samt tanzenden Schaufensterpuppen und allerlei Sonderlingen, die dem Aufzug entsteigen.

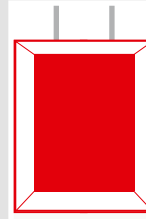
Übrigens schöpfte auch Tyler die Inspiration für seinen Song aus einer persönlichen Erfahrung. Denn, so befeuerte der Sänger die Mythenbildung, ein Techtelmechtel hinter geschlossenen Aufzugstüren habe er einst am eigenen Leibe erlebt.

ALLES IM ROLLEN

In Europa ist eine Flaniergeschwindigkeit von einem halben Meter pro Sekunde (1,8 km/h) bei Fahrtreppen in Kaufhäusern üblich. In U-Bahnstationen oder Flughäfen darf es mit 2,34 km/h oder gar 2,7 km/h schon etwas schneller zugehen. Eine Geschwindigkeit über 3 km/h ist jedoch unzulässig. Damit verlässt die Rolltreppe – was spätestens an ihrem Ende mehr als praktisch ist – nie das Tempo des menschlichen Schritts

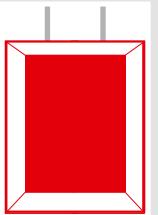


72,0



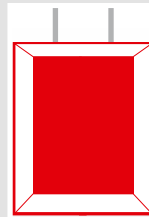
AM SCHNELLSTEN Sogar 72 km/h soll die Höchstgeschwindigkeit des Aufzugs im CTF Financial Centre von Guangzhou, China betragen. Das 440 Meter hohe Gebäude wird 2016 fertiggestellt.

60,6



SCHNELLER 60,6 km/h fährt der aktuell schnellste Aufzug der Welt im Wolkenkratzer Taipei 101, in Taipeh, Taiwan. Die 500 Meter lange Fahrt dauert 39 Sekunden.

25,0



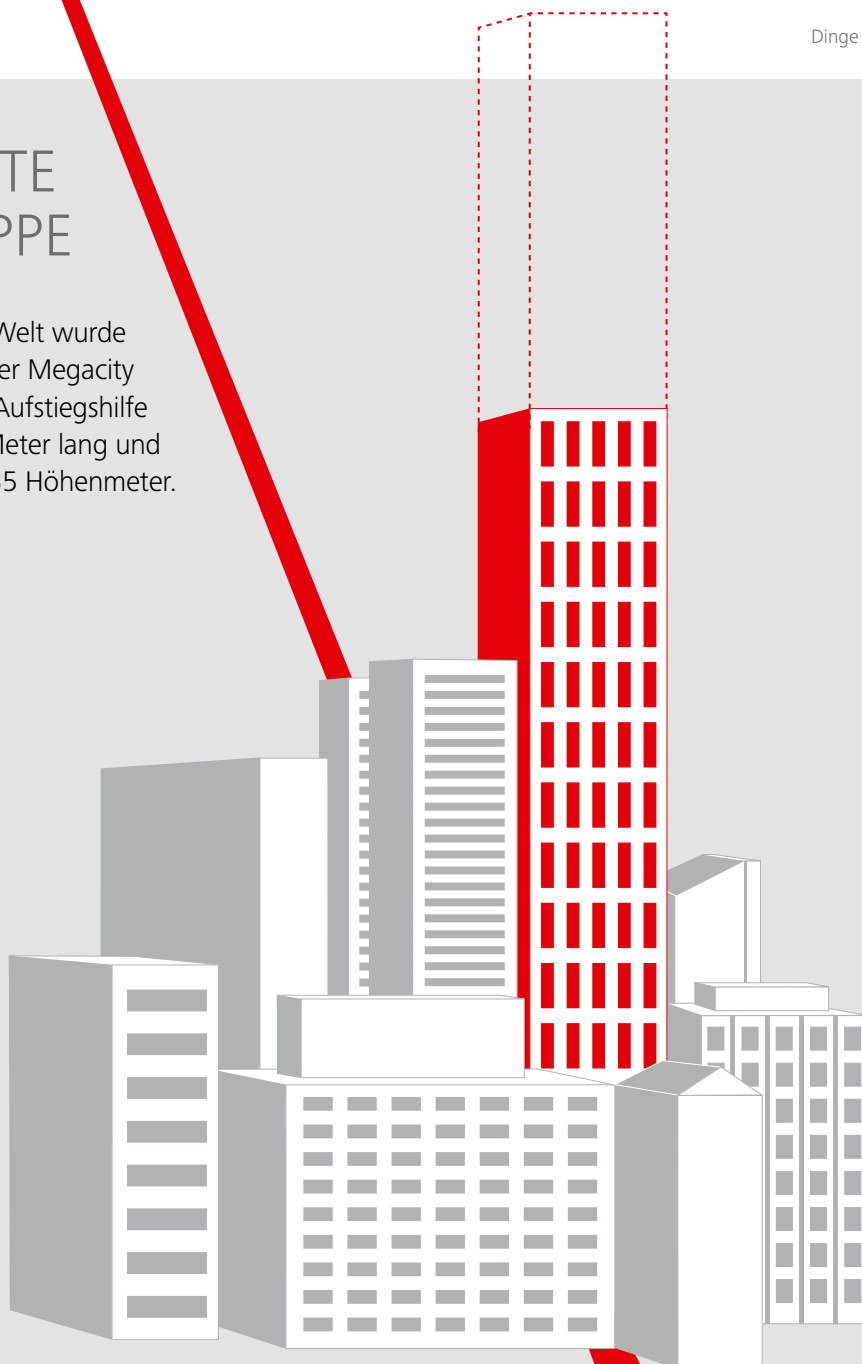
SCHNELL In Deutschland bringen es zügige Aufzüge auf knapp 25 km/h, etwa jener von Schindler im Post Tower in Bonn.

LÄNGSTE FAHRTREPPE

Die längste Fahrtreppe der Welt wurde 1993 in einen Hügel der Megacity Hongkong gelegt. Die Aufstiegshilfe ist mehr als 800 Meter lang und überwindet dabei 135 Höhenmeter.

HOHE BÜRDE

Hochhäuser von 1 500 Metern und mehr sind statisch und konstruktiv längst realisierbar. Die wirkliche Herausforderung: die bis zu 10 000 Benutzer eines solchen Gebäudes mit intelligenten Liftsystemen zeitnah zu verteilen.



WELTREKORD

Am 12. Juli 2013 hat Guido Kunze den aktuellen Rekord im Rolltreppenlaufen aufgestellt – also gegen die Fahrtrichtung, 24 Stunden am Stück. Er kam auf 61 050 Stufen bzw. 12 100 Höhenmeter.



Willkommen im Club der Visionäre

Von der kühnen Idee, mit der
Sonne um die Welt zu reisen



Lichtgestalt: 17 248 Solarzellen bilden
die Oberfläche der Solar Impulse 2.

Rundreise: Bertrand Piccard und André Borschberg schicken nicht nur ein Flugzeug, sondern vor allem eine Idee um die Welt.



Und er fliegt und fliegt und fliegt. Vorausgesetzt die Sonne scheint. Und selbst, wenn sie das nicht tut, bleibt dieser Flieger mit seinem vollgeladenen Energiespeicher eine ganze Nacht lang oben – ohne dabei auch nur einen einzigen Tropfen Treibstoff zu benötigen. Die Solar Impulse 2 ist nicht nur das erste rein mit Solarenergie betriebene Flugzeug, das bei Tag und Nacht fliegen kann. Sie ist vor allem die Vision der Schweizer Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg von einer sauberen Zukunft. Um zu zeigen, was allein mit alternativen Energien möglich ist, wollen die beiden mit dem Solarflieger die Welt umrunden. Schindler ist als Hauptpartner mit an Bord.

Am frühen Morgen des 9. März ging es von Abu Dhabi aus los. Insgesamt 35 000 Flugkilometer muss der Solarflieger für die Weltumrundung zurücklegen, bei Geschwindigkeiten zwischen 50 und 100 km/h. Ein sanftes Segeln, kein Rasen, ganz im Sinne ihrer Mission. Es sind insgesamt 17 248 Solarzellen aus monokristallinem Silizium auf den Oberseiten der Tragflächen der Solar Impulse 2, die sinnbildlich für diese Zeitenwende stehen. Vier Propeller, ein schlanker Rumpf und weit ausragende Tragflächen, darüber hinaus sieht diese Modernitätsmaschine also wie ein sehr modernes, sehr effizientes Flugzeug aus.

Am Tag laden die Solarzellen zudem die 633 kg schweren Lithiumbatterien auf. Dadurch kann das Flugzeug auch bei Nacht in der Luft bleiben und hat auf diese Weise eine theoretisch unbegrenzte Reichweite. Praktisch setzt die Leistungsfähigkeit des Piloten der Flugzeit Grenzen. Schließlich muss der Solarflieger aus dem 3,8 Quadratmeter großen Cockpit heraus gesteuert werden. Und das ist alles andere als einfach bei einem Flugzeug, das zwar die Spannweite einer Boeing 747 hat – aber nur das Gewicht eines Family-Vans.

Der längste Soloflug eines Solarflugzeugs

Ursprünglich waren für die Weltumrundung 25 Flugtage in fünf Monaten eingeplant, doch bereits auf der siebten Etappe vom chinesischen Chongqing nach Hawaii spielte das Wetter nicht mehr mit und zwang die Solar Impulse 2 zur Zwischenlandung in Nanjing. Dort saßen Piloten und die Crew dann fast einen ganzen Monat fest. Dann gelang André Borschberg und seinem Team etwas Außergewöhnliches: Im Nonstop-Flug legte der 62-Jährige 8 300 Kilometer zurück und blieb dafür fünf Tage und Nächte in der Luft. Damit stellte er die Weltrekorde für den längsten Soloflug und für die weiteste Distanz eines Solarflugzeugs auf.



Große Leichtigkeit: Die Solar Impulse 2
hat die Spannweite einer Boeing 747 –
und das Gewicht eines Familien-Vans.

Doch kaum war Hawaii sicher erreicht und bereits die nächsten Ziele – USA, Atlantik, Südeuropa – im Blick, mussten alle Beteiligten einsehen, dass das Ziel 2015 nicht mehr zu erreichen ist. Schuld waren die Batterien des Solarfliegers. Bei der Überquerung des Pazifiks stiegen die Temperaturen der Akkus extrem an. Obwohl die Crew das Problem schnell erkannte und überwachte, war es nicht möglich, die Temperatur während des Fluges zu reduzieren: Der Flieger muss nachts in den Sinkflug gehen, um ausreichend Energie für den Betrieb der Motoren zu haben. Dafür muss er tagsüber auf eine Flughöhe von 8500 Metern ansteigen. Durch diese schnellen Auf- und Abstiegszyklen konnten aber die Akkus nicht heruntergekühlt werden. Das führte zu einer irreparablen Schädigung.

Da es sich bei den Akkus um nach Maß gebaute Einzelanfertigungen handelt, dauert es mindestens zwei Monate, die defekten Teile zu ersetzen. Ab Mitte August sind die Tage aber bereits zu kurz, um die Sonnenstunden bereitzustellen, die Solar Impulse für den Weiterflug benötigt. Für Borschberg, Piccard und ihr Team stand eine schwere, aber unumgängliche Entscheidung an: Sie mussten die Weltumrundung unterbrechen und fliegen erst im April 2016 weiter.

Ist Solar Impulse damit faktisch gescheitert, wenn aus einer Umrundung zwei halbe werden? Stand das Vorhaben, allein mit der Kraft der Sonne um die Welt zu fliegen, nicht von Anbeginn auf zu wackligen Beinen?

Die Magie des Machbaren

Weder noch. Bertrand Piccard und André Borschberg hatten stets darauf hingewiesen, dass das Projekt riskant ist. Die Weltreise der Solar Impulse 2 war eben kein bloßes Schaulaufen, sondern technologische Avantgarde und tatsächliches Wagnis. Beide haben auch die Möglichkeit des Scheiterns antizipiert. Wenn es denn so einfach wäre, mit einem Solarflieger die Welt zu umrunden, wäre die ganze Idee verfehlt. Diese besteht eben nicht darin, mit dem geglückten Experiment, die Luftfahrt zu revolutionieren, in der Hoffnung, dass sich in einigen Jahren der gesamte Flugverkehr mit Solarenergie bewältigen ließe.

Wenn das passieren würde, umso besser. Aber die eigentliche Intention von Solar Impulse ist es, den Menschen mit einer bisher nicht für möglich gehaltenen Aktion vor Augen zu führen, dass auch ihre Machbarkeitsvorstellungen nicht in Stein gemeißelt sind.

Vielleicht wird die Technik ja schon in wenigen Jahren ermöglichen, was bis jetzt als unerreichbar gilt. Das ist Piccards Hoffnung: Wenn wir schon die Menschen nicht bewegen können, ihr Leben so zu ändern, dass die Ressourcen der Welt für alle reichen, dann muss uns die Technik dabei helfen. Auch wenn wir uns bisher nicht vorstellen können, unseren derzeitigen Lebensstandard zu halten, ohne die Erde dabei zu zerstören – vielleicht decken wir ja schon morgen den Energiebedarf mit regenerativen Ressourcen ab. Die richtige Technik vorausgesetzt.

Solar Impulse ist also viel mehr als der medienwirksame, teure Traum selbstverliebter Abenteurer, wie Kritiker es dem Projekt vorwerfen. Solar Impulse ist der Versuch, den Club der Visionäre auf die gesamte Menschheit zu erweitern. Oder, weniger pathetisch, eine Idee um die Welt fliegen zu lassen. Und wenn dieser Flug allein dazu dient, zu zeigen, welches Potential in der Solarenergie liegt, und ein Problembewusstsein zu wecken, ist schon viel erreicht – selbst wenn aus der Weltumrundung zwei halbe geworden sind.

Der Sonne entgegen

Was für ein Lichtblick: der Schindler 3 300 Solaraufzug



Und er fährt und fährt und fährt. Vorausgesetzt die Sonne scheint. Und selbst wenn sie das nicht tut, kann der Aufzug mit seinem vollgeladenen Energiespeicher bis zu 400 Fahrten absolvieren – ohne eine einzige Kilowattstunde aus der Steckdose. Damit ist der Schindler 3 300 Solaraufzug so etwas wie der kleine Bruder der großen Solar Impulse 2.

Zum ersten Mal in Deutschland kommen jetzt im Neubauprojekt »Quartier 452« in Norderstedt sieben dieser Aufzüge zum Einsatz. Der Schindler 3 300 Solaraufzug kann ausschließlich durch Sonnenenergie betrieben werden, und sollte im Großraum Hamburg mal keine Sonne scheinen, greift er einfach auf den eingebauten Energiespeicher zu, der aus der Solaranlage oder aus einer Spannungsversorgung mit 230 Volt gespeist wird. So ist der Aufzug selbst bei einem Ausfall der Netzversorgung mitten in der Nacht voll funktionsfähig und stellt damit eine sehr hohe Verfügbarkeit sicher. Nicht zuletzt auch dadurch, dass der Solaraufzug auf die bewährte Technik des Schindler 3 300 setzt, eine der am häufigsten verwendeten Aufzugslösungen für Wohngebäude und kleinere Bürobauten. Hinzu kommt ein besonderer Clou: Vom Aufzug erzeugte, überschüssige Energie, die zum Beispiel beim Bremsen entsteht, wird gespeichert und kann vom Aufzug wieder genutzt werden.

Gewinnendes Wesen: Wenn der Solaraufzug bremst, speichert er die dabei entstehende Energie.

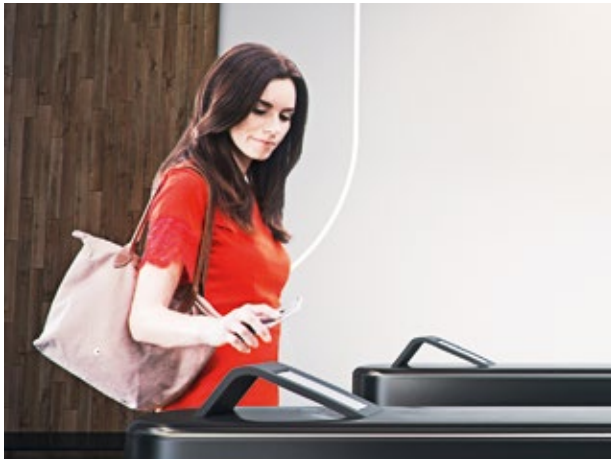




Tradition und Moderne

Macquarie Bank Ltd., Sydney

Zwar hat es 1928 durchaus schon Aufzüge gegeben. Zumal solche, die von Schindler konstruiert und gefertigt worden waren. Jenes 1928 erbaute, neoklassizistische Gebäude im historischen Finanzquartier von Sydney aber, das der Finanzdienstleister Macquarie zum neuen Unternehmenssitz erkoren hatte, war bis dato nur durch Treppenhäuser erschlossen. Eine spannende, nichtsdestotrotz trickreiche Aufgabe für einen vertikalen Mobilitätskonzern: Wie lassen sich modernste Aufzugskonzepte (und eine zeitgenössische Ästhetik) mit der historischen Gebäudesubstanz verbinden? Schindler ist das mit weitgehend individualisierten Aufzügen der Modellreihe Schindler 7000 so exzellent gelungen, dass das Projekt vom Fachmagazin »Elevator World« in diesem Jahr als »Elevator of the Year« ausgezeichnet worden ist. Tradition und Moderne eben.



Schindler myPORT

Schließen Sie die Augen und lassen Sie sich führen. Die Zufahrt zur Tiefgarage öffnet sich automatisch. Sobald Sie aus dem Auto steigen, steht der Aufzug schon bereit und fährt Sie ins Erdgeschoss, wo Sie die Post aus dem geöffneten Briefkasten nehmen. Der Lift bringt Sie dann auf Ihre Etage, Ihre Wohnungstür öffnet sich wie von Geisterhand. Träumen Sie? Nein, willkommen in der Zukunft mit der Schindler Smartphone-Applikation myPORT. Als Ergänzung zum Verkehrsmanagementsystem PORT bietet die App Gebäudeeigentümern deutlich höhere Sicherheitsstandards als jemals zuvor – und den Hausbewohnern größere Bewegungsfreiheiten. Die Bewohner können Türen mit dem Smartphone öffnen oder auch den vorprogrammierten Aufzug rufen.

www.theporttechnology.com

1001 Rampe Grenzenlose Mobilität

Barrieren versperren den Weg. In manchen Situationen sollen sie das, in den meisten Fällen sperren sie unabsichtlich bestimmte Personen aus. Das spüren Rollstuhlfahrer ebenso wie Familien mit Kinderwagen oder Rentner mit Rollatoren. In vielen Fällen ist einfach eine Stufe im Weg. Aus diesem Grund hat der gemeinnützige Berliner Verein Sozialhelden schon vor einiger Zeit im Rahmen von Wheelmap.org die Spendenaktion »Tausend-eine Rampe« ins Leben gerufen. Schindler beteiligt sich daran und verteilt in diesem Jahr 40 mobile Rampen an Kunden und Geschäftspartner, um für mehr Barrierefreiheit zu sorgen.

www.facebook.com/schindlerdeutschland



Schindler Award Grenzenloser Gedankenaustausch

Zum ersten Mal wurde der städtebauliche Wettbewerb für Studenten der Architektur, der seit 2003 ausgerichtet wird, in diesem Jahr als Partnerschaft zwischen Schindler und der ETH Zürich weltweit durchgeführt. Gefragt waren Designvorschläge für einen Standort in der chinesischen Metropole Shenzhen, die das Thema Mobilität in den Fokus stellen. Gut 200 Projekte schafften es in die engere Wahl. Studenten der Escuela de Ingenieria y Arquitectura in Zaragoza, Spanien, waren es letztlich, die den Global Schindler Award für sich entscheiden konnten. Insgesamt wurden Preisgelder in der Höhe von 150 000 US-Dollar

vergeben. Ein 100-seitiges Buch präsentiert jetzt alle nominierten Projekte und Essays zum Thema »Future Cities«.

Wer bis zum 31. Januar eine E-Mail mit dem Betreff »Global Schindler Award 2015« an pressestelle@de.schindler.com schickt, kann eines von 20 Frei-Exemplaren gewinnen.

www.schindleraward.com

Herausgeber

Schindler Deutschland AG & Co. KG
Brand & Communication
Schindler-Platz
12105 Berlin
Telefon (030) 7029-0
Telefax (030) 7029-2406

marketing@de.schindler.com
www.schindler.de

Verantwortlich

Birgit Dirks (V. i. S. d. P.)
birgit.dirks@de.schindler.com

Redaktion

Jan Steeger
jan.steeger@de.schindler.com
Clemens Niedenthal, Raufeld Medien

Art Direction & Gestaltung

Daniel Krüger (CD), Raufeld Medien
Lotte Rosa Buchholz (AD), Raufeld Medien

Druck

Kauffeldt GmbH & Co. KG, Ahrensburg

Bildnachweis

Schindler (S. 3, 10–11, 12, 34, 47, 50),
Philipp Külker (Titel, 52), Albert Zimmermann
(S. 4–5, 13), ullstein bild – Rex Features /
REX (S. 6–7), Nigel Young / Foster + Partners
(S. 8–9), Photomick / GettyImages (S. 12),
Otto Pfeifer (S. 14–15), Komplizen Film
Pandora Filmverleih (S. 17), Lena Ganssmann
(S. 19), Andreas Schöttke (S. 22–25), Carsten
Lehmann (S. 28–29), Albert Zimmermann /
primeLight (S. 30–32), Stefan Koch (S. 36–37),
Ed Caraeff / Getty Images (S. 37), Jeannot
Simmen (S. 39), Gerd Metzner (S. 40),
Jean Revillard / Rezo.ch (S. 44), Solar Impulse /
Ackermann/Rezo (S. 45), Anna Pizzolante
(S. 46), Kevin Chamberlain (S. 48–49),
Illustrationen:
Lotte Rosa Buchholz, Kathrin Fleischmann,
Juliana Hesse, Mareike Walter (S. 20–21, 33,
35, 42–43), Juliana Hesse (S. 26–27)

Erscheinungsdatum

November 2015

Heftbestellung

Abonnement und Hefte bestellen unter
<http://tinyurl.com/schindlermagazin>



facebook.com/schindlerdeutschland



tinyurl.com/googleplusSchindlerDE



instagram.com/schindler_de



twitter.de/SchindlerDE



youtube.com/SchindlerDeutschland

