

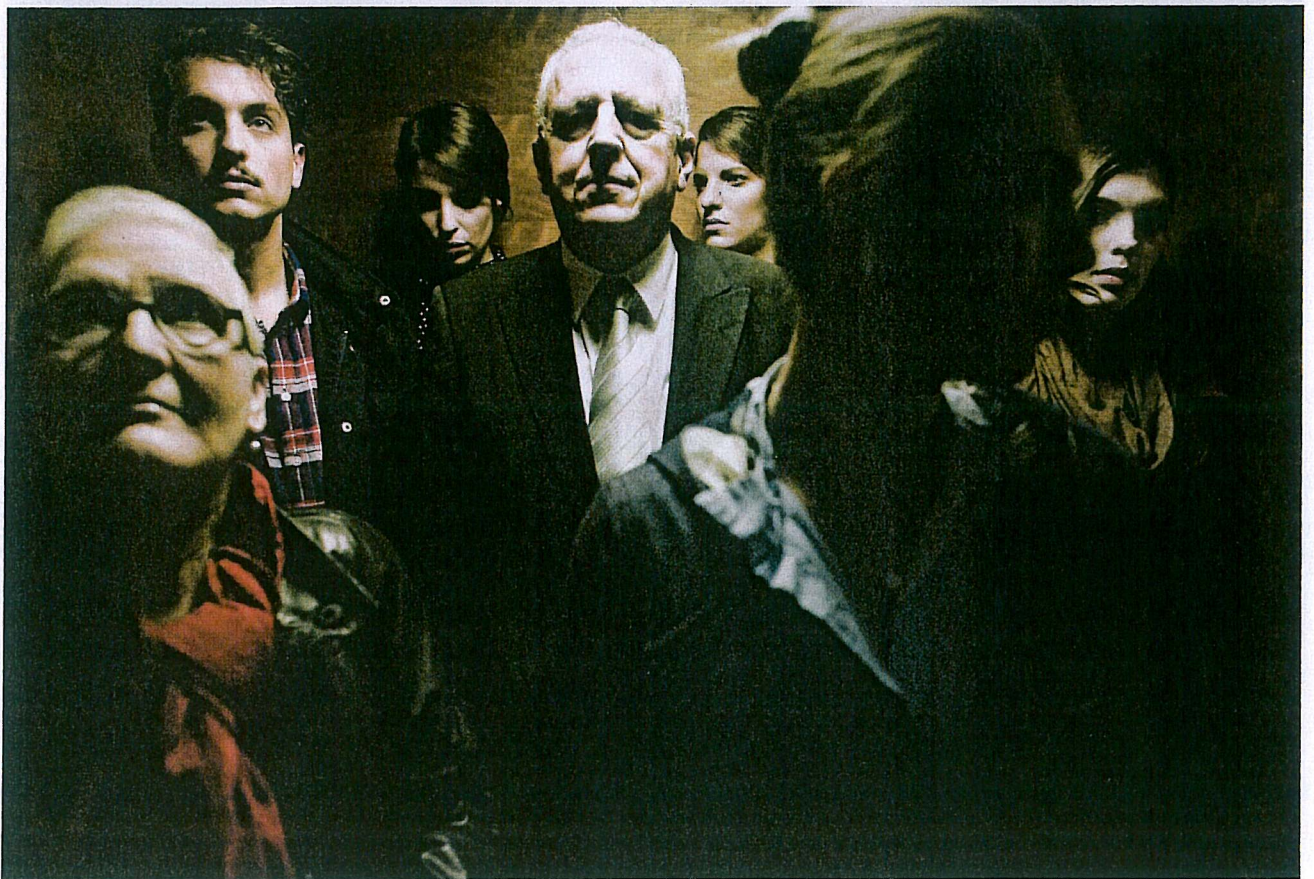
# HIMMELWÄRTS

Die Schweiz entdeckt das Hochhaus. Ein Lob auf den Lift.





Das Zwischenmenschliche fährt mit.



Jeder für sich. Nur ja nichts sagen, niemanden berühren.

der in der Neuen Welt als Liftjunge begann. Doch man hat sich auch ohne Wolkenkratzer ans bequeme und schnelle Hinauf gewöhnt. Alt und wacklig, kann man heute im eigenen Haus bleiben und fährt im eigenen Lift ins Bett.

Spätestens jetzt, wo man auch in der Schweiz erkennt, dass die Erde zwischen den Bergen nicht zwingend flach sein muss, und in den Städten Türme baut, gehört dem Lift endlich ein Lob.

Der vor kurzem bewilligte Roche-Turm in Basel wird mit seinen 175 Metern und 42 Stockwerken ab 2015 das höchste Gebäude der Schweiz sein. In Dübendorf ist ein 114 Meter hoher Turm geplant, in Genf, Olten, Basel gibt es weitere Projekte, sogar auf der Davoser Schatzalp will man über 100 Meter hinaus. Und im Industrieareal im Westen Zürichs baut man seit längerem utopisch erektiv.

Mit einem Hochleistungsaufzug, Typ Schindler 7000, geht es ins 36. Stockwerk des Prime Tower in Zürich. Berge, See, Fluss — wie käme man sonst zu dieser Aussicht? Der Prime Tower hält neu den Rekord von 126 Metern, verfügt also über die längsten Lifte in einem Gebäude im Land. Ab nächsten Sommer werden siebzehn Aufzüge täglich über 2000 Personen, die hier arbeiten, zu ihren Büros schleusen oder ins Restaurant «on the top» befördern. Noch befindet sich der Turm im Rohbau, von den Marmorwänden in der Liftlobby, die das Dunkelgrün der Glasfassade aufnehmen, gibt es erst Muster. Das verspiegelte Kabineninnere muss man fantasieren, ebenso die Bildschirme im Lift. Sie werden Börsenkurse oder das Wetter anzeigen und die Fahrtdauer verkürzen.

#### DEN BLICK ABLENKEN

Zumindest weiss man dann, wohin mit dem Blick. Der Blick nimmt in einem Aufzug den meisten Platz ein. Selten werden Zahlen so hypnotisch betrachtet wie auf einer Etagenanzeige. Man meidet den Blickkontakt mit Mitpassagieren, alle viel zu nah (es sei denn, man trifft in diesem Kleinraum eine Scarlett Johansson oder einen Bill Murray, deren Augen sich im Aufzug des Park Hyatt Tokyo zum ersten Mal begegneten: «Lost in Translation»). Ein Spiegel im Lift hat denselben Zweck, er lenkt ab. Ursprünglich wollten Liftingenieure mit einem Spiegel potenzielle Vandalen beschäftigen, die in die Lifte pinkelten oder die Wände verschmierten. Spiegel sollten einst sogar Unfälle vermei-

den helfen: Bei uralten Liften mit Flügeltür und ohne Kabinenabschluss sah man durchs Türglas das eigene Spiegelbild, ein Zeichen, dass der Lift auf der Etage war. Beim gedankenlosen Eintreten stürzte man sonst schon mal in den Liftschacht.

Mit sechs Metern pro Sekunde saust die Kabine im Prime Tower nach oben. Angetrieben von einem Motor mit 109 PS, was der Leistung von fünfzig Staubsaugern entspricht. Man fährt erst noch grün: Der Hochgeschwindigkeitsaufzug gibt ungefähr dreissig Prozent der Energie zurück, die er verbraucht. Es ginge noch rasanter. Je höher ein Turm ist, desto schneller kann ein Lift steigen, da er länger beschleunigt. Im Burj Dubai, dem zurzeit höchsten Gebäude der Welt (807 Meter, 162 Etagen), schiesst man mit zehn Metern pro Sekunde aufwärts. Diese Geschwindigkeit hält das menschliche Ohr gerade noch aus. Abwärts kann man den Druck dann schon mal spüren. Nur die Lifte im Taipei 101 fahren schneller, 16 Meter pro Sekunde, dank speziellen Druckkabinen, wie es sie in Flugzeugen gibt.

#### EXPRESS UND BUMMLER

Täglich fahren in der Schweiz 1,5 Millionen Leute Lift. Ungefähr alle 72 Stunden benutzt statistisch gesehen jeder Mensch auf der Welt einen Aufzug. Woran man beim Abheben in die Vertikale ebenfalls selten denkt: dass mit Schindler ein Global Player aus der Schweiz kommt. Der Lift- und Fahrtreppenhersteller aus dem luzernischen Ebikon transportiert an einem Tag 900 Millionen Menschen. Da die Erde in Zukunft noch stärker urbanisiert wird — im Jahr 2030 sollen zwei von drei Menschen in Städten leben —, wird die Zahl weiter ansteigen.

Umsteigen im 21. Stock. Für einige Lifte im Prime Tower ist hier Endstation. Sie bringen einen ohne Zwischenhalt hinauf, eine Art Express, wie man es aus der U-Bahn kennt. Von hier nimmt man einen Bummler, der auf jeder Etage hält, und fährt zum Beispiel in den 26. Stock, den Zielort. Erst solche Umsteigestationen, sogenannte Skylobbys, haben babylonische Höhen ermöglicht. Zufällig fällt der Blick beim Verlassen des Lifts in den Spalt zwischen Kabinentür und Etage. Weil noch gebaut wird, ist der Liftschacht beleuchtet. Jetzt kann einen ein Taumel ergreifen: Es geht runter und runter, bis sich Seile und Stahlschienen verengen und verschwinden. →

**M**an hat Hymnen auf die Eisenbahn geschrieben. Die Eroberung der Luft wurde bejubelt, die freie Fahrt auf unseren Strassen gerühmt. Der Lift aber geht vergessen, wenn man über die Errungenschaften der modernen Zivilisation spricht. Der vertikale Transport wird unterschätzt und übersehen.

Das Bauen in die Höhe wäre ohne Lift allerdings nicht möglich. Erst dank Stahlgerüst und sicherem Lift konnten heutige Städte entstehen. Es gäbe keine Vertikalität, keine Dichte, und ohne diese gäbe es auch die Vorzüge nicht, die eine städtische Umgebung mit sich bringt: Wirtschaftskraft, kultureller Nährboden. Ohne Lift würde man noch länger im Verkehr stecken bleiben, man sässe doppelt so lange in Zügen, die sich ihren Weg durch eine kleinbebaute Betonlandschaft suchen.

Obwohl man sich in der Schweiz bisher nicht übermässig nach dem Himmel gestreckt hat, ist der Lift so sehr Bestandteil des Alltags geworden, dass man ihn vergisst. Jedes neuere Gebäude mit mehr als zwei Etagen besitzt heute einen Aufzug. Ein Volk von Mietern, gehört die Schweiz weltweit sogar zu den Ländern mit der grössten Dichte an Liften, 200 000 an der Zahl, Warenaufzüge mitgerechnet. Das sind nur viermal weniger Lifte als in den USA.

Vier Etagen, wie sie in der Schweiz häufig sind, wären zwar immer noch gut zu Fuss machbar, Liftphobiker beweisen es. Niemand muss bei uns «vor Wehrlosigkeit gegenüber der Treppenlänge» verzweifeln wie noch Karl Rossmann, der Held in Kafkas Roman «Amerika»,

# Befinden sich drei Personen im Lift, ordnen sie sich immer gleich an: zwei in den hinteren Ecken, der Dritte vorne in der Mitte.

Dass Liftfahren eine psychologisch heikle Angelegenheit ist, zeigte sich in den Anfängen. In New York, der Geburtsstadt des Sicherheitsaufzugs, wo Wolkenkratzer zuerst noch Elevator Buildings hiessen, war 1890 die sogenannte Elevator Sickness das Stadtgespräch. Man vermutete, dass einige Körperteile während der Fahrt langsamer beschleunigt würden als andere. Um Schwächezuständen und Übelkeit vorzubeugen, sollten sich Fahrgäste fest mit Kopf und Schulter gegen die Kabinenwände pressen, damit alle Körperteile gleichzeitig beschleunigt und angehalten würden.

## UNMERKLICHES GLEITEN

In den heutigen Hightech-Anlagen wird die Erfahrung der Vertikalen negiert. Eben noch im Erdgeschoss, schon über allen Dächern der Stadt. Während das unmerkliche Gleiten von einer Welt in die andere für manche erregend ist, verbunden mit der leisen Ungewissheit, was einen jenseits der Tür wohl erwartet, sind andere starr vor Schrecken. Dass man die Standortveränderung nicht wahrnimmt, weckt Angst. Die Augen können sich nicht an der Umgebung festhalten. Manche können auch nicht verdrängen, dass hinter der Kabinentür ein Abgrund und die Leere lauern. Obwohl der Lift eines der sichersten Transportmittel ist, leiden viele unter einer Liftphobie.

Wenn die Verlagsassistentin Janine Grünenwald, 29, in einen Lift steigt, und es rumpelt auch nur ein bisschen: «Horror.» Beklemmung, Schweiß, das Herz hämmert. «Ich fühle mich gefangen, kriege keine Luft mehr.» Sie gerät auch

in einer Menschenmenge leicht in Panik, der Lift aber verschärft ihre Platzangst. «Die Möglichkeit, dass ein Lift stecken bleibt und ich nicht mehr rauskönnte, hält mich vom Liftfahren ab», sagt sie. Lieber allein im Lift, damit ihr niemand den Raum und den Sauerstoff wegnimmt. Oft fährt sie im geräumigen Warenlift. Spiegel sind gut, denn sie vergrössern die Kabine. Ein Sonderling ist man sowieso, wenn man täglich zu Fuss die Treppe hochpilgert. Die Fitnessausrede nimmt einem niemand mehr ab.

In New York entstanden in den Siebzigerjahren die ersten auf Liftphobien spezialisierten Kliniken. Eine effiziente Therapiemethode war, den Patienten 24 Stunden nichts essen und trinken zu lassen. Dann wurde er in eine Kabine geführt, in der ein Tisch mit seinen Lieblings Speisen angerichtet war. Während 35 Minuten fuhr er auf und ab und ass sein Menü. Wäre Janines Alltag durch ihre Angst zu eingeschränkt, würde der Verhaltenstherapeut Rainer Wilkening sie in einen kleinen Lift in seiner Praxis in Davos stecken. «Der Betroffene muss sich in die Hölle der vermeintlichen Gefahr begeben und sich mit seiner Angst konfrontieren, um zu merken, dass nichts Schlimmes passiert.» Man soll sich befreien vom Katastrophendenken wie: Wenn ich stecken bleibe, muss ich ersticken. Bleibe ich stecken und mache in die Hose, wäre das furchtbar peinlich. Auch wenn oft ein mulmiges Gefühl bleibt, am Schluss sollte jeder das Empire State Building ohne Schreianfall befahren können.

Liftangst ist eine von vielen Phobien des Detektivs Monk in der gleichnamigen TV-Serie. David Hoberman, der Monk verkörpert, leidet wirklich darunter. «Ich habe keine Angst, dass ich im Lift sterbe oder er die Kontrolle verliert — ich habe Angst, dass ich mit meinem Geist stecken bleibe», soll er einmal gesagt haben.

Das Kino liebt den Lift. Der Lift steht wie der Tunnel für Ausweglosigkeit. Die enge Kabine ist ein dramaturgisches Vehikel. In «Abwärts», dem Psychothriller aus den Achtzigerjahren mit Götz George, hängt das Leben von vier Eingeschlossenen am Ende buchstäblich nur noch an einem Faden. In Louis Malles «Fahrstuhl zum Schafott» hält der Lift den Mörder gefangen. Bruce Willis versteckt sich in «Die Hard» vor seinen Widersachern in einer labyrinthischen Schachanlage. Der «Fahrstuhl des Grauens» nimmt ein Eigenleben an. Die meisten Filme sind

reine Fantasy. Fahrkörbe stürzen nicht in freiem Fall in die Tiefe. Leitern gibt es keine im Schacht. Lifttüren liessen sich niemals von Hand aufbrechen.

Wie dreht man eine Liftszene? Ueli Steiger, Zürcher Kameramann in Hollywood («Godzilla»), sagt: In Actionfilmen baut man den Liftschacht, an dem eine Feuersbrunst emporklettert, modellhaft nach, der Rest sind Special Effects. Sonst sei es ähnlich, «wie wenn man in einem WC filmt»: Die geschlossene Kabine ist für Kamera und Lichtequipment zu eng, man rekonstruiert den Lift und nimmt eine Wand raus. Manchmal wird eine Art Drehbühne verwendet, um die Ortsveränderung vorzutauschen: Man dreht den Lift, sodass der Schauspieler in einem anderen Set aussteigt. Eine Liftfahrt hat Ähnlichkeiten mit dem filmischen Schnitt: Man wird Teletransport-ähnlich in ein völlig neues Setting katapultiert.

Die kurze Fahrtdauer zwingt zum Schlagabtausch und bietet sich für heimliche Küsse an. Es zählt jede Minute. In der Arztserie «Grey's Anatomy» trifft ein Chirurg «zufällig» immer auf seine Liaison. Dass der Liebesakt im Lift kein langes Vorspiel duldet, zeigen Michael Douglas und Glenn Close in «Fatal Attraction». Begegnungen sind erotisch aufgeladen.

## SEX IM LIFT

Dazu eine Anekdote aus dem Leben: Der Liftfachmann Anton Marschall, seit 35 Jahren im Dienst und schon mit 25 000 Liften gefahren, heute für Schindler Österreich tätig, musste als Servicetechniker mal ausrücken, da in einem Bürogebäude Mittag für Mittag der Lift stecken blieb. Man schaltete den Strom aus, um die Passagiere mit dem Notantrieb zu bergen, und kurbelte den Lift hoch. Ein Mann und eine Frau traten rot-erregt aus der Kabine. Sie hatten, um ungestört zu sein, einfach den Stopp-Knopf gedrückt.

Man weiss nie, wer einem entgegentritt, wenn man den Lift ruft und auf ihn wartet. Das Überraschungsmoment nutzen schon die ersten Aufzüge 430 v. Chr.: für publikumswirksame Götterauftritte im griechischen Theater. König Ludwig XV. liess sich 1743 an einer Aussenmauer von Versailles einen handbetriebenen «fliegenden Stuhl» bauen, eine Hebe-maschine, um heimlich in den Gemächern seiner Mätresse aufzutauchen.

Heutige Lifte funktionieren immer noch nach herkömmlichem Prinzip. Es

braucht einen Antrieb, einen Hydraulikkolben oder Seilzug und als Fahrgerät eine Plattform oder Kabine. Eine Reminiszenz an alte Tage ist der Paternoster, der sich wie ein Rosenkranz dreht und auf dessen offene Kabinen man aufspringen muss. Wie ausgestellt auf einer Bühnengondeln die Leute in Zeitlupe von Etage zu Etage durchs schmale Geschäftshaus in der Berner Marktgasse, wo der letzte Paternoster der Schweiz betrieben wird. In Bern sind Liftbegegnungen überhaupt noch literarischer. Der Mattelift, auch Senkeltram genannt, verbindet seit 1896 die Altstadt mit dem 31 Meter tiefer gelegenen Mattequartier an der Aare. Hier arbeiten die letzten Liftboys. Pensionäre — «1.20 syt so guet» —, die diskret und mit stoischer Ruhe jeden Tag 800 Passagiere im Glaslift den Fels entlang befördern.

Auf Liftinspektion mit dem Ingenieur Thomas Goetschi, der in sechzig Schweizer Gemeinden samt Fürstentum Liechtenstein die Sicherheit von Liften testet. Er ist der Mann, der dafür sorgt, dass der Kinohorror nicht real wird. Funktioniert die Notrufanlage? Beträgt die Anhaltgenauigkeit von Kabine zu Etage weniger als zwei Zentimeter? Goetschis Vater, von dem er das Geschäft übernahm, sagte abends jeweils: «Ich rannte die Treppe hoch, und wenn der Lift schneller war als ich, war er in Ordnung.» So schnell geht die Prüfung des Lifts in einem fünfstöckigen Wohnhaus in Buchs ZH nicht. Zuerst heisst es aufs Dach hochklettern, wo sich der Maschinenraum befindet. Das ist statistisch gesehen bereits gefährlicher als Liftfahren. Auch beim Treppensteigen bricht man sich viel häufiger ein Bein. Und im Vergleich zum Strassenverkehr mit jährlich 348 Toten stirbt durch Unfälle mit Aufzügen höchstens ein Mensch pro Jahr. Deshalb preist die Schweizerische Vereinigung für Aufzugssicherheit SAV den Lift auch als sicherstes Transportmittel an.

#### ALL SAFE!

Der Ingenieur Elisha Graves Otis hat viel dazu beigetragen. Der Gründer des grössten Liftherstellers der Welt — dicht gefolgt von Schindler — führte 1853 im New Yorker Kaufhaus Crystal Palace seine Bremsvorrichtung vor. Auf einer hölzernen Plattform stehend, die an einer Führungsschiene hing, aber nur von einem Seil gehalten wurde, liess er das Seil mit einem Säbel durchtrennen. Die Plattform sackte ab. Dann stoppte sie.

«All safe, gentlemen, all safe!», soll Otis darauf der erstarrten Zuschauermenge gerufen haben. Ein Bremskeil hatte sich in die Führungsschiene gekrallt. Die automatische Absturzsicherung war geboren.

Allein, dass wie in «Abwärts» ein Stahlseil reisst, ist unmöglich dank Kontrolle alle fünf Jahre. Ein Lift wird zudem von mehreren Seilen emporgezogen. Sie vermögen das Zwölfwache des erlaubten Gewichts der Kabine zu halten. Gut zu wissen, wenn man auf dem Dach des Lifts durch den Schacht surft, dem Arbeitsort eines Inspektors. (Eine Zeit lang war Elevator Surfing um des Kicks willen in Hochhäusern ein gefährlicher Freizeitsport. Heute kann man den Notausstieg von innen nicht mehr öffnen.) Auf Revision fährt die Kabine 0,63 Meter pro Sekunde, es fühlt sich an wie Formel 1. Man hat in Suva-Schuhen mit Schutzkappe aber einen guten Stand. Das 600 Kilo schwere Gegengewicht zieht wie eine Grabplatte vorbei. Es ist ein Viertel schwerer als die leere Kabine und hilft beim Aufstieg, wie es auch die Hinabfahrt bremst. Falls der Lift plötzlich zu schnell fährt, löst der Geschwindigkeitsbegrenzer im Maschinenraum die Fangvorrichtung aus. Sollten auch die Bremsklötze versagen, muss man auf die Aufsetzpuffer in der Schachtgrube vertrauen.

Das Resultat des Lift-Check-ups wird im Büro der Goetschi AG im zürcherischen Buchs archiviert, wo Aktenmappen von über 9000 Liften lagern. «Jede Anlage hat ihre Geschichte», sagt Thomas Goetschi. Jetzt möchte er das «sicherste Transportmittel» aber doch relativieren. Er legt einen Stapel Zeitungsberichte über Unfälle mit Aufzügen auf den Tisch. «Fahrstuhlkabine verlor den Halt.» «Fahrstuhl trennt Jugendlichen Kopf ab.» «Weinhändler fiel in Schacht.» «Lehrling von Lift eingeklemmt und getötet.» Fast immer geht es dabei um dreissig-, vierzigjährige und noch ältere Lifte. Fehlt die Kabinenabschlusstür, ist schnell mal der Fuss eines Kindes zwischen Kabinenboden und Schachttür eingeklemmt. Früher warnten Schilder, dass unter Zwölfjährige nur in Begleitung Erwachsener Lift fahren dürfen. «Man war sich der Gefahr bewusst. Heute fährt man blind Lift und vergisst mögliche Gefahren, weil man sich an sichere Aufzüge gewöhnt hat.» Bald können Hauseigentümer aber nicht mehr beim Lift sparen. Bis 2018 müssen — zumindest in den Kantonen Zürich und Genf — alle alten Anlagen ersetzt

werden oder so aufgerüstet sein, dass sie der EU-Sicherheitsnorm für Aufzüge entsprechen. Nur ein Alarmknopf, der in die Stille des Treppenhauses klingelt, genügt dann nicht mehr.

#### DIREKT ZUM CALLCENTER

In der Schweiz bleiben täglich Leute im Lift stecken. Weil der Blitz einschlägt, der Strom ausfällt. Manchmal ausgerechnet mit jener Person, mit der man nie in einem Lift stecken bleiben möchte, als wäre es ein schlechter Witz. Lange ausharren muss aber niemand. In neuen Liften sind Notrufe mit Gegensprechanlage rund um die Uhr in Betrieb. Jede grössere Liftfirma hat ein Callcenter, wo man Hilferufende zuerst mal beruhigt. Der Servicetechniker, der ausgeschickt wird, sei innerhalb einer Stunde vor Ort, sagt Stephan Portner, Serviceleiter bei der Emch Aufzüge AG in Bern. Emch, ein 130-jähriger Familienbetrieb, gilt als Rolls-Royce unter den Liftfirmen und installierte den ersten Glaslift in der Schweiz. In Portners Büro vom Charme einer Liftkabine gehen an diesem Morgen nur Testanrufe von Arbeitskollegen ein, die in neuen Anlagen reflexartig Alarmknöpfe drücken. «Raten Sie mal, warum wir unser Notrufsystem alle 72 Stunden prüfen müssen?», fragt er. «So lange würde ein Mensch ohne Wasser überleben.»

Der Berner Christof Moser, 31, steckte zwei Stunden in einem Hotellift in Teheran fest, und es kam ihm wie drei Tage vor, gefrorene Zeit. Zusammen mit zwei Freunden war er von einer Party zurückgekehrt. Sie hatten getrunken und

Der Dritte weicht in eine vordere Ecke aus, wenn ein Vierter hinzukommt. Steigt ein Fünfter ein, stellt er sich in die Mitte des Vierecks.

gekiff, kurz: waren berauscht von einem anderen Gesicht des Iran, als der Aufzug vor dem zehnten Stock genau zwischen zwei Etagen hielt. Der Notruf ging nicht. Sie sassen im Dunkeln fest. Und es war heiss. Moser, kein Liftliebhaber, begann zu hyperventilieren und sank zu Boden, wenn er denn gekonnt hätte: mit ungefähr einem Quadratmeter Fläche fehlte dazu der Platz. Sie dachten daran, dass im Iran auf Alkkonsum die Todesstrafe steht. Sie schwiegen und horchten. Durch eine Luke in der Decke, die sie heben konnten, fächerten sie sich Luft zu. Fahles Licht fiel von oben in den Schacht. Schliesslich wurden sie von der Feuerwehr befreit. Froh über den Kaugummi, den man ihnen an der Party noch zugesteckt hatte, glücklich über den folgenlosen Ausgang, wieselten sie die Treppe hoch in ihr Zimmer.

Befinden sich drei Personen in einem Lift, ordnen sie sich immer gleich an: zwei in den hinteren Ecken, der Dritte vorn in der Mitte, alle mit Blick zur Tür. Der Dritte weicht in eine vordere Ecke aus, wenn ein Vierter hinzukommt. Steigt eine fünfte Person ein, stellt sie sich in die Mitte des Vierecks. Beim Sechsten beginnt das Verrücken, sodass man schön versetzt steht. Es wäre ein schwerer Regelbruch, mit dem Rücken zur Lifttür zu stehen, frontal zu den andern Fahrgästen. Jeder hält sich an die Liftetikette. Ein Nachzügler, der die bereits geschlossene Tür durch Knopfdruck von aussen noch mal öffnet, erntet genervte Blicke für den Zeitdiebstahl. Der Eintretende zieht den Blick ein. Fährt ein Hund mit, ist er der Blickableiter. Volle Einkaufswagen in Shoppingcentern gehen durch die Inventur von Mitfahrenden. Trauben, Chips, ein Bund Petersilie. Im Lift führt man keine lauten Gespräche, weil ein Zuhörer zur Wanze wird. Man beginnt erst recht keine Konversation mit Fremden. «Es gibt keinen Ort, der eine grössere Öffentlichkeit bedeutet, als einen Lift, in dem man angesprochen wird», hat Karl Kraus gesagt. Kann sein, dass derjenige, der am nächsten bei der Knopfleiste steht, für andere Passagiere die gewünschte Etage drückt wie ein Gentleman, der einem die Tür aufhält. «Wohin müssen Sie?» — «Fünfter Stock bitte.»

Jemand auch nur versehentlich zu berühren, ist sträflich. Doch in einem vollgestopften Lift wirds schwierig, die unsichtbare Blase von sozialer Distanz einzuhalten, auf die man sonst Wert legt. Man legt die Arme eng an den Körper,

fährt Ellbogen ein, schützt sich mit der Tasche. «Anwesenheit im Fahrstuhl ist das Gegenteil der Bühnenpräsenz», schreibt Stefan Hirschauer in «Eine Fahrstuhlfahrt»: Man wolle «weder Hauptdarsteller noch Mitspieler sein, auch nicht desengagierte Zuschauer und noch nicht mal Anwesende, bloss ‹Vorhandene›».

#### DER CHALETLIFT

Der Testturm E von Schindler überragt das flache Gelände in Ebikon LU um sechzig Meter. Weiss, kaum Fenster, strahlt er etwas Klandestines aus und erinnert zusammen mit dem kasernenartigen Campus an eine Militäranlage. Seit 136 Jahren bringt das Familienunternehmen die Leute in die Höhe. Es beschäftigt weltweit 43 000 Mitarbeiter, Umsatz 8,75 Milliarden Franken, wachsende Märkte sind Indien und China. Wenn man mit einer Liftfirma zu tun hat, sieht man Städte nur noch aus Aufzuggerspektive: Häuser können noch so namhafte Erbauer haben, entscheidend ist, was drinsteckt. Nicht: Herzog & de Meuron bauen die neue Messe Basel. Sondern Lifte und Fahrtreppen von Schindler machen sie möglich. Nicht: Der Architekt Cesar Pelli steht hinter dem Costanera Tower in Santiago de Chile, dem höchsten Gebäude Südamerikas. Sondern Schindler sorgt für das Hinauf.

Auf Besuch bei Schindler fährt man zuerst einmal Lift. Der Liftverkäufer Henry Reust, seit 25 Jahren bei Schindler und lange für den Highrise-Bereich verantwortlich, und der Ingenieur Peter Schnieper, dessen Familie insgesamt 250 Dienstjahre für die Firma tätig war, geben die Fahrstuhlführer. Hinauf im mit Holz verkleideten Chaletlift. Runter zwischen Videowänden, auf denen ein Dampfer über den Vierwaldstättersee zieht. Rauf im bunt flimmernden Discolift. Lift fahren ist eine äusserst banale Tätigkeit, man tut es mit leerem Kopf. Liftdesigner hingegen überlegen sich viel, um diese Tätigkeit möglichst angenehm zu machen. Man soll ja vergessen, dass man in einer Box an Seilen hängt. Allerdings können es auch zu viele Reize sein, und man wird auf die Situation zurückgeworfen, in der man steckt. Weil im International Commerce Center in Hongkong ein 484 Meter langer Aussenlift nicht möglich war, sollten auf den Kabinenwänden die Flugaufnahmen der Skyline bei Tag zu sehen sein, nachts jene bei Nacht. Doch vielen Leuten schwin-

Man legt die Arme eng an den Körper, fährt Ellbogen ein, schützt sich mit der Tasche.

delte. Heute ist man sogar mit Liftmusik zurückhaltend: Sie wird zu sehr mit Liftfahren assoziiert.

Die verrücktesten Wünsche werden privat in Auftrag gegeben, oft aus Indien und dem arabischen Raum. Sechseckige Kabinen. Mit rotem Samt ausgestattet. Vergoldet. Für die Gattin ein Himmel voller Swarovski-Kristalle. Ein asiatischer Regierungschef bestellte Lifte, die sich den vier Jahreszeiten widmeten. In eine Rückwand wurde ein Aquarium eingebaut.

Die Aufzugstechnik wird stetig verbessert, und Schindler forscht vorne mit. So hat die Firma den maschinenraumlosen Lift erfunden. All die Maschinenräume auf den Ebikoner Flachdächern, die man von der Plattform des Testturms aus sieht, werden nach und nach verschwinden, so, wie die Computersteuerung den Fahrstuhlführer verdrängt hat. Heute bringt man die viel kleineren Motoren im Liftschacht unter.

Liftingenieure überlegen sich, wie noch mehr Zeit eingespart werden kann, weil sie wissen: Aufs Tram wartet man ohne Murren mal fünf Minuten länger, ist ein Lift aber nicht innerhalb von dreissig Sekunden da, wird man ungeduldig. Also wird mit allen Tricks versucht, die psychologische Wartezeit zu verkürzen, etwa mittels Ansagen, die den Lift ankündigen. Tür-zu-Knöpfe suggerieren, dass man Einfluss auf die Abfahrtszeit hat. Es fragt sich bloss, ob sie wirklich funktionieren. Zeitsparend ist vor allem die Zielrufsteuerung, die nun auch im Prime Tower zum Einsatz kommt. Seit Schindler sie entwickelt hat, nehmen einem Lifte das Denken ab. →

Zurück auf der Baustelle in Zürich, erklärt Projektleiter Marco Kuster, wie man mit der Zielrufsteuerung Menschenmassen bewältigt. Es hämmert fern vom Himmel, ein Arbeiter trägt in einem Karton heissen Kaffee in den Turm. Ein Smart Elevator weiss, wohin eine Person will, und befördert sie auf schnellstem Weg ans Ziel. Mit einem Badge lässt man sich am Eingang identifizieren. Das Zutrittskontrollsystem erkennt, in welchem Stock man arbeitet, und weist einem den direktesten Lift zu. Auf dem Badge lässt sich auch programmieren, ob jemand im Rollstuhl sitzt: Dieser wird dann nicht zu einem Lift geleitet, der schon halb voll ist, obwohl es der schnellste wäre; sondern zu jenem, in dem ein Rollstuhl Platz hat. Genauso kann ein Chef auf seinem Badge abspeichern, wenn er seinen Mitarbeitern ausweichen und allein in sein Büro fahren will. Damit wird der Cheflift, auch schon «Bonzenschleuder» genannt, überflüssig. Wäre der Prime Tower statt 126 Metern 400 Meter hoch, würden zusätzlich Doppeldecker helfen, den Verkehrsfluss zu regeln, das heisst: zwei Aufzüge übereinander.

#### «HIER, EIN HAAR»

In Zukunft könnten sogar Fingerabdruck oder Augen-Scan genügen, um hinaufzukommen. Das macht es für Liftphobiker nicht einfacher. Ausser dem Notrufknopf haben sie in einer Kabine nichts mehr zum Festhalten.

Zum Schluss Fahrstuhlfahrt im Meseturm zu Basel. Sieben Jahre lang hielt er den Rekord, bevor ihm Zürich mit dem Prime Tower jetzt um 21 Meter über den Kopf wächst. Zuerst auf 105 Metern befindet sich die Bar Rouge. Rot angemalt ist auch der Lift. Von draussen dringt Chilbilärm in die kahle Lobby. Zwei Leute tröpfeln herein, ein Paar. Was wird in einem Lift geredet, dessen Fahrt über 31 Etagen geht? Statt an einem Caipirinha nippend auf die Lichterstadt zu blicken, fährt man auf und ab.

Frau: «Der geht weiter hinauf als meiner.»

Mann: «Kann man wohl sagen.»

Frau: «Was ist das überhaupt für ein Lift?» Sie stellt sich auf die Zehenspitzen. «Schindler.»

Mann: «Das dauert aber.»

Als Nächstes fährt ein Typ runter, coole Mimik. Die Alibifahrerin weicht in die Liftecke zurück. Er studiert die Anzeige «24, 23, 22...» Sie wühlt in ihrer

Tasche. Er zurrt die Handschuhe noch ein bisschen stärker fest.

Wieder rauf, mit zwei Männern mit Schnäuzen. Sie setzen ihr Gespräch in der Kabine fort, senken die Stimme, sobald sich die Tür schliesst. Unsicherer Blick zur Lauscherin.

Der Erste: «Und jetzt ziehen sie eben in diesen Krachen.»

Der Zweite: «Haben sie Kinder?»

Der Erste: «Nein. Nur sie zwei. Das kann lustig werden im Winter, wenn es neblig wird.»

Pause.

Der Erste: «Das geplante Hochhaus ist La Roche, nicht?»

Der Zweite: «Ja. Das wird dann das höchste Gebäude der Schweiz sein.»

Der Erste: «Bis der Nächste überbietet.»

Hinunter geht es mit zwei Frauen und zwei Männern, die sich kennen und einander im Kreis zugewandt stehen. Ein nicht Zugehöriger drückt sich seitlich an die Wand.

Frau 1: «Tom hat erzählt, dass der Lift am Samstag das letzte Stück bis hier oben nur noch geruckelt ist. Es waren fünf Nasen zu viel drin.»

Frau 2: «Guter Gott, ich hätte eine Herzbaracke.»

Frau 1 zu Mann 1: «Du hast hier ein Haar» (klaubt etwas von seinem Kragen). «Von einer Blondine!»

Mann 1: «Vom Hund.»

Mann 2 gähnt. Die Frauen lachen. Mann 2: «Ich schlafe noch eine Viertelstunde, bis wir unten sind.»

Unten wartet ein Paar und grüsst die Leute, die aus dem Lift treten. Eher unüblich: Wenn, dann sagen Passagiere einander Adieu, um sich nach einer Liftfahrt zu verabschieden. Denn man hat für die Dauer von 5 oder 31 Stockwerken einen intimen Raum geteilt.

Wie Hochhaus-unerfahren Schweizer sind, erfährt man nirgendwo besser als im Lift eines Hochhauses, wo über fast nichts anderes gesprochen wird als das Liftfahren im Hochhaus.

Zeit, dass es Horizont gibt. ●

BIRGIT SCHMID ist «Magazin»-Redaktorin.  
birgit.schmid@dasmagazin.ch  
Mitarbeit: ANNA WEBER  
Der Fotograf CHRISTIAN GRUND (13Photo) arbeitet regelmässig für «Das Magazin».  
mail@christiangrund.ch

Besten Dank an EMCH AUFZÜGE AG Bern, die uns den Lift fürs Fotoshooting vermittelt hat.