

Technik und Bewegung sichtbar machen : der Lift als Designgegenstand

Autor(en): **Erlach, Hans Uli von / Stöckling, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-118979>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Technik und Bewegung sichtbar machen

Immer mehr Architekten holen den Lift raus aus den mausgrau normierten Betonschächten. Sie messen dem Mauerblümchen neue Kleider an. Haute Couture statt Dutzendware, individuelle Gestaltung statt Katalognummer xy: Der Trend zum Ein- und Durchsichtigen hat seinen Preis. Und gefordert sind auch Überlegungen zur Rolle der vertikalen Transportmaschine und deren Umsetzung im Entwurf. Erforderlich ist aber auch gutes Handwerk: Es wird, wie die Bewegung selber, offen- oder allenfalls blossgelegt.

VON HANS ULI VON ERLACH UND PETER STÖCKLING
FOTOS: THOMAS FREY

Als «Maschine mit geschossüberwindenden Dimensionen» bietet sich der Lift für individuelle architektonische Gestaltung geradezu an, findet Eraldo Consolascio, Architekt mit einschlägiger Erfahrung. Der modische Trend, Technik nicht nur sichtbar zu machen, sondern zu ästhetisieren, verstärkte den gegenwärtigen Boom zusätzlich. Ein Beispiel dafür mag der Quartierlift in Luzern sein, bei dem Architekt Hans Zwimpfer die sichtbare Treibscheibe oben an der Liftkonstruktion bewusst grösser gemacht hat, als es technisch nötig gewesen wäre.

Dass der Lift hierzulande trotzdem über Jahrzehnte in düstere Betonschächte verbannt blieb, ist nicht nur sich wandelnden architektonischen Moden oder gar gestalterischer Phantasielosigkeit zuzuschreiben – ebensowenig wie das eigentliche «Coming out» der letzten Jahre die Folge eines entsprechenden kreativen Booms ist. Mehr als in anderen Ländern, wo die Vielfalt in Sachen Lifte stets grösser war, hat Sicherheitsdenken eine dominierende Rolle gespielt. Die SIA-Norm 106 aus dem Jahr 1919 war die erste technische Norm überhaupt, wobei der gestalterische Spielraum allerdings noch grösser war. Alte Lifte, nicht nur in Hotels, da und dort sogar ein vereinzelter Paternoster, zeugen davon.

Betonkiste als Regel

Den entscheidenden Einschnitt bildet die Normänderung von 1960, die vollwandige Umwehrungen verlangte, Glas gar nicht erwähnte und Drahtgitter ausschloss. Die Eisenblech-Beton-Kiste wurde zur Regel. Heute ist Glas unter Einhaltung bestimmter Bedingungen wieder erlaubt.

Und es gefällt. Seit dem Einbau des gläsernen Liftes im Berner

Amthaus 1979 sind in der Schweiz weit über hundert Lifte der durchsichtigen Art entstanden. So viele, dass Architekt Consolascio dahinter nicht nur Gestaltungswillen, sondern eine wahre Gestaltungswut wittert: «Alles und jedes muss heute «gestaltet» werden, vom Aussenlift an einer Geschäftshausfassade, der mir wie Patisserie vorkommt, bis zur trapezförmigen Visitenkarte, die damit ihre Funktion völlig verliert.» Auch für Denis Roy vom «Atelier 5», das mit dem Berner Amthauslift das Signal für den gläsernen Boom gab,

muss sich der Lift architektonisch aus dem Gebäude begründen lassen, darf die spektakuläre Gestaltung nicht bloss ein grosses Spektakel sein. Bei vielen der neuen Glaslifte zweifelt nicht nur Roy an dieser funktionalen Einordnung.

Bewegung als Spektakel

Nur: Ist die Funktion des Liftes nicht selbst ein Stück weit Spektakel? Genügt die Absicht, Bewegung erlebbar und Technik sichtbar zu machen, nicht als Begründung? «Liftfahren ist kein Risiko, aber es soll ein Erlebnis sein», be-



Der Glaslift im Berner Amthaus: Aus der Situation bedingter architektonischer Dialog zwischen dem renovierten Altbau und dem Erweiterungsbau aus heutigen Materialien.

tont Franz Büchner, Marketingdirektor bei Schindler. Wenn dann allerdings die eigentliche Transportfunktion doch wieder versteckten Innenliften übertragen wird, weil zu viele Leute mehr Risiko als Erlebnis befürchten, verkommt das bewegte Spektakel zum blossen Gag.

Gag oder gestaltete Funktion: Sie kosten mehr als der «Lift ab der Stange». Mehrkosten beim Material liessen sich nicht einfach so allgemeingültig berechnen, erläutert Liftbauer Jürg Emch, so etwas wie die erste Adresse für die neuen Liftbusse unter den Architekten: Bei einem zweistöckigen Glaslift mit hohen Grundkosten könne der Preis durchaus das Doppelte betragen. Andererseits ist auch teures Blech nicht billig. Bei Mario Bottas Banklift in Lugano dürfte allein die Chromstahlfront soviel gekostet haben wie ein ganzer «gewöhnlicher» Lift.

«Den Räumen, in denen wir leben, das Geschlossene nehmen»: Das forderte schon 1914 Paul Scheerbath in seinem Plädoyer für die «Glasarchitektur». Die französische Glasfirma Saint-Gobain machte es 1950 zur Gänze möglich: Ein Lift wirklich nur aus Glas, mit einem selbsttragenden gläsernen Liftschacht – der es in der Schweiz, so Normenkenner Emch, allerdings schwer haben dürfte.

Die Gestalterspiele rund um den Liftschacht sind in den meisten Fällen modisches Geschäker, das sich diejenigen leisten, die es sich eben leisten können. Es gibt sie aber auch, die Ausnahmen, bei denen hinter der äusserlich sichtbaren Emanzipation des Liftes ein gestalterisches Konzept steckt, das die bewegte Vertikale überzeugend in den Vordergrund rückt. Ein paar solcher Lifte stellen wir vor.



Transparent werden beim gläsernen Lift nicht nur die Kabinentüren und -wände, sondern auch Details (Amthaus Bern).



Gewöhnliches Material in
perfekter Fertigung, daneben die
Reverenz an das Rad, Grund-
element der Bewegung.

Berani-Haus, Uster: Der Lift als Visitenkarte

Diesen Bauherrn muss man natürlich zuerst finden: «Wir sind zwar hier wenig Leute, sind aber tagtäglich viele Stunden in diesem Haus. Da schaut man, dass es einem gefällt, tagtäglich.» Originalton von Silvio Berani, Juniorchef der «Berani-Kugellager», Handelsfirma in Uster. Gute Voraussetzung für Architekt Eraldo Consolascio (Béatrix und Consolascio, Zürich), der am dreistöckigen Bau seine Vorstellungen von «Architecture parlante» und von Hommage an Signale alter Fabrikgebäude weitgehend verwirklichen konnte. Grundelement: ein Backstein. So geheiligt, dass «wir keinen einzigen zerschnitten haben!» Folge: geometrisierte Zickzackoberflächen in Schrägwänden und an allem, was nicht im rechten Winkel steht. Aber auch selbstverständlich aufgefasste Geometrie als unsichtbare, dafür spürbare Kontrolle über Dimensionen, Verhältnisse, Konstruktionen, über die sichtbar gemachten physikalischen Gesetzmässigkeiten.

Letzteres besonders sichtbar am Lift. Zunächst drängt er sich jedem Heranfahrenden förmlich auf, stellt sich Aufsehen erregend quer – und erst noch an jene erste Hausecke, die man erblickt. Er umgibt sich mit einem eigenen, vom Rest des Gebäudes abgesetzten Turm und stellt schliesslich die Eingangstüren zu den drei Etagen buchstäblich in den Schatten. Diese sind demnach keine Renommierpforten, sondern begnügen sich mit simpler Karosserieblechverkleidung. Der Lift, so klein er ist (Schachtmasse nur 1,4×1,4 Meter), massiert sich an, Visitenkarte der Ackerstrasse 50 zu sein (und erscheint auch prompt auf der wirklichen Visitenkarte der Firma Berani!).

Genaue Handwerkskunst

Das ganze Haus ist ein Meisterwerk genauester Handwerkskunst (Ingenieure, Zeichner, Maurer, Konstrukteure, Schweißer inklusive). Beispiel: Das offene Treppenhaus (Konstruktion aus verzinkten Stahlwinkeln und -bändern) «hängt» im Backsteinturm, verankert an Betonpfosten, welche millimetergenau den Raum eines Backsteins einnehmen. Das Spiel musste aufgehen, auch noch in 15 Metern Höhe!

Im Treppengeviert (Treppenstufen aus Stahlgitter) das «objet mécanique»: der Lift. Ein schmaler, quadratischer Turm, der vierkantig aus dem in Beton gefassten Kellergeschoss ragt und zuoberst einen Meter unter dem lichteinlassenden Dach aus Glas-



Kugellager als Gegengewicht am Lift in der Kugellager-Handelsfirma, gesehen durch das runde Fenster in der Kabinentüre: Der Architekt hat signethaft jene Form aufgenommen, die den Betrieb in seinem Bau prägt.



Der Liftturm, Aufsehen erregend, tritt dem Besucher als erstes gegenüber. Eingangstüren und Treppen stehen im Schatten, der Lift wird zur Visitenkarte nicht nur des Gebäudes, sondern auch der Firma.

bausteinen endet. Eine lichte Röhre aus zusammengeschraubten Winkeln, feuerverzinkt belassen. (Beim näheren Besehen der exakten Schweissnähte erkennt: sichtbare Liftschächte verlangen ein aufwendigeres Finish als der übliche Schacht.) Die Querverstrebungen der Schachtwände ergeben übereinandergereihte Prismen, darin Scheiben aus Sicherheitsdrahtglas. An den verschiedenen Kanten zitieren ineinander verschachtelte Winkelkombinationen die Backsteinwinkel der Hauswand.

Wie eine fliegende Kiste

Die einfache Linie der Schachtkonstruktion wird auf der Innenseite nicht von den Führungsschienen der Kabine gestört. Diese verstecken sich in der Diagonalen, entlang zweier sich gegenüberliegenden Schachtkanten. Das hat auch der Kabine mehr Raum im Rohr gegeben. Diese ist aus ehrlich genietetem 2-mm-Karosserieblech, silbergrau gespritzt: schmucklos, als sei sie eine fliegende Kiste aus der Flugpionierzeit. In den drei Seitenwänden je ein grosses «Bullauge». Natürlich ist just all das der optische Reiz: das unpräzise behandelte, gewöhnliche Material und seine Konstruktion, die zu sich selber steht. Bodenbelag in der Kabine: Riffelblechplatte (Aluminium). Ihr gegenüber eine Decke, welche das industrielle Riffelmuster aufnimmt, aber als kleine Schlitz, durch die (ein bisschen spärlich) die Beleuchtung schimmert. Handläufe so rudimentär wie die übrige Ausstattung: Alu-Stangen und deren Halter wie in der Strassenbahn.

Die einfachen Lifttüren sind ganz mit Stahlblech verkleidet, darin ein rundes Fenster. Klar: Diese Ausblicke sind nicht zufällig rund. Sie nehmen jene Form auf, welche der Firma Berani tägliches Brot ist: Kugellager. Vier schwere Originale davon sind denn auch das signethafte Gegengewicht zur Liftkabine, sind mit Spezialkonstruktion übereinander montiert, berühren sich leicht, drehen sich um ihre eigene Achse, während sie bei jeder Liftfahrt auf- und abfahren. Dass auf der Höhe von zwei Kabinenfenstern zusätzlich ein solches Kugellager vor der Schachtwand mitschwebt und mitdreht, hat keinen physikalischen Grund: Das ist der einzige, etwas unkonsequente «Gag» dieser Anlage – eine Reverenz nicht nur an Beranis Produkt, sondern auch an das Element, ohne das schliesslich ein Lift undenkbar wäre: das Rad.

Oberstufenschulhaus Rotkreuz: Spielerei zum Anschauen

Im quadratischen, gedeckten Innenhof des neuen Oberstufenschulhauses steht, als sei es Kunst im Bau, als optische Attraktion, farblich wie konstruktiv hervorgehoben, das türkisfarbene Stahlgerüst des Liftschachts, darin sich auffällig rot Kabine und Gegengewichtsblock bewegen. Das an sich schon: zum Anschauen, bunte Spielerei im Offside zum sonst konsequent der Geometrie geweihten Schulhaus.

«Nachvollziehbares Konzept»

Doch das Anschauen ist hier nicht nur Lust, sondern auch Vorschrift: Trotz seines prominenten Auftritts ist das Liftobjekt für die meisten Hausbenutzer nämlich gesperrt (klar, Schüler sollen zu Fuss gehen, das war schon immer so!). Nur Lehrer, Abwart und eventuell behinderte Schüler haben den Schlüssel. Anschauen zum dritten: «Die sichtbare Elektromechanik auf dem Kabinendach und über den Lifttüren, die Seile zwischen Kabine und Gegengewicht: Das ist doch Anschauungsunterricht für die technisch interessierte Jugend», freut sich Architekt Hans-Peter Ammann (H.-P. Ammann und P. Baumann, Architekten, Zug/Cham). Und dieser Effekt passt in sein Konzept des ganzen (1987 eröffneten) Neubaus: Hier sind Geometrie, Konstruktion und Physik erkennbar, logisch nachvollziehbar. Weiss einbrennlackierte Stahlgalerien hängen, sichtbar montiert, entlang den Innenwänden aus hellgelbem Backstein; knallgelb gestrichen spannt sich die Trag- und Zugkonstruktion unter dem Tonnendach über den Innenhof. Ringsherum reihen sich die Schulzimmer; auch sie beziehen ihr Grössenverhältnis vom Ganzen: Ein Raster zieht sich durchs Haus, unaufdringlich, aber fühlbar.

«Vielleicht bekommen Schüler, die hier einige Jahre verbringen, etwas mit fürs Leben: Gespür für Proportionen.» Des Architekten Tätertraum. Schön wär's!

Liftschacht mit Klumpfuss

Auch das kann spüren, wer's merkt: Der Liftturm wächst aus einem massiven Keil heraus, der wie ein Klotz frei im Raum steht und zugleich die Treppe zum ersten Stock bildet. Ein Klumpfuss für das grazile Schachtgerüst, auch visueller Gegensatz dazu, aber nicht nur: Dank diesem «Fundament» benötigt der Schacht an den oberen Etagen nur noch je zwei lediglich stabilisierende Befestigungen. Klar,



Geometrie, Physik und Konstruktion werden nachvollziehbar, logisch: Der Lift ist mehr technischer Anschauungsunterricht als Transportmittel.

dass der Liftschacht (T-Profile aus gestrichenem Stahl) seiner Statik Form gibt. Sein Grundriss ist wieder das Quadrat, das im ganzen Bau so dominiert. Elf doppelte Rechtecke übereinander ergeben je die vier verglasten Schachtwände. In jedem zweiten dieser «Fenster» kreuzen sich zwei diagonal gespannte feine Drahtseile als Stabilisationshilfe.

Oben endet der Liftschacht rund zwei Meter unter dem Deckengewölbe. Seine vermeintliche Schwerelosigkeit wird unterstrichen: Kein Deckel schliesst ihn ab, sondern lediglich vier gekreuzte Stahlträger – nicht mehr als nötig war zum Befestigen der Räder, um welche die Drahtseile drehen.

Energiebewusstes Antriebssystem

Und jetzt fällt auch das ungewöhnliche Betriebssystem dieses Aufzugs auf: Obwohl ein Stempel den Lift hydraulisch antreibt, macht da ein Gewicht die Gegenbewegung mit. Das raffinierte System mit dem Zugsylinder ist vorderhand selten in der Schweiz. Der Berner Aufzugbauer Jürg Emch hat es aus Deutschland «importiert» und verspricht sich und seinen Kunden energiesparende Wirkung: Der hydraulische Lift, sonst dreimal energieaufwendiger als sein Pendant mit elektromechanischem Antrieb, braucht mit Gegengewichtsausgleich weniger Kraft. Am allerwenigsten bei halber Kabinenbesetzung: Da hält er sich just im Gleichgewicht.

Kleiner Nachteil des Systems: Beim Eintreten gibt die Kabine kurz, aber spürbar etwas nach. Wer im Schulhaus von Rotkreuz trotzdem in den Lift tritt, erlebt die Fahrt (dank Verglasung vom Boden zur Decke) als Abenteuer mit Aussicht. Er findet die Knopfbatterie in der Mitte einer Kabinenseite handlich auf separatem, aus dem Liftboden herausragendem Chrompfosten, nicht wie üblich vor seiner Nase, sondern auf Ellbogenhöhe: also Arm anwinkeln, Finger raus, drücken! Praktisch! Und vorbildlich für Behinderte, welche die Liftknöpfe endlich erreichen. Wer trotz Aussicht an die Kabinendecke blickt, sieht gestalterisch konsequentes Finish: Vier weiss erleuchtete Quadrate geben Licht und ergeben gemeinsam ein grosses Quadrat im quadratischen Lift... wen wundert's? Bestimmt nicht den Rektor: Der ist Mathematiker und soll sich am geometrischen Konzept am meisten gefreut haben.

Anstiftung zum Liftein

Falls die hier vorgestellten Beispiele jemanden auf weitere interessante Liftanlagen gluschtig gemacht haben: Die folgende (unvollständige) Liste ist als Aufforderung zum Selberliftein gedacht:

Region Basel

Do-it-yourself, Dornacher-/Reinachstrasse, Stadtcasino, Bankverein Sankt-Alban-Anlage, Einkaufszentrum Claraplatz (alle Stadt Basel). Einkaufszentrum Tramschlaufe, Aesch.

Ostschweiz

Hotel Einstein, Hotel Walhalla, Mercatorium (Stadt St. Gallen), Hotel Säntispark, Abtwil, MFH Kometsträsschen, Schaffhausen.

Region Bern, Mittelland

Stadtheater, Amthaus, Personalhaus Engeriedspital, Bankhaus A. von Ernst, Schweiz. Mobilversicherung, Kantonbank Breitenrain, Wohnpark Baumgarten (alle Stadt Bern). Hotel Pullman, Biel, Carrefour, Brügg, Gemeindegemeinschaft, Brugg, Einkaufszentrum Hirschenplatz, Lyss, Hotel Sans-Souci, Grindelwald, Schloss Nidau, Wohnheim Bärau, Heilstätte Wysshölzli, Herzogenbuchsee, Psychiatrische Klinik Münsingen. Altes Schulhaus Baden, Amtshaus Baden, Kornhaus Balsthal.

Region Zürich

Geschäftshaus Atag, Zweierplatz, Migros-City, Löwenstrasse, Geschäftshaus Mythen Schloss, Geschäftshochhaus Schanzenbrücke (alle Stadt Zürich), Textil- und Möbelzentrum TMZ, Opfikon.

Westschweiz

Rolex-Hauptsitz, Rue François-Dussaud, Genf, Bijouterie Bucherer, Bürogebäude La Suisse, Bürogebäude Uvacim, Hotel Radisson Mövenpick (alle Lausanne), Ecole des Arts et Métiers, Palais de Justice (beide La Chaux-de-Fonds), Cartier-Hauptsitz, Bürogebäude Ramuz (beide Villars-sur-Glâne).

Die Theorie zum Thema

Zum Anschauungs- und Erfahrungunterricht gehört auch die Theorie zum Thema Lift. Sie ist aufgearbeitet im Standardwerk «Der Fahrstuhl – Die Geschichte der vertikalen Eroberung» von Jeannot Simmen und Uwe Drepper (Prestel-Verlag, München 1984), das zurzeit leider nur noch in Bibliotheken greifbar ist. Dort finden sich neckische Details aus der Historie wie die 1907 im Berliner «Zentralblatt der Bauverwaltung» erschienene Klage, dass der Liftfahrer damals oft «auf unbequemen Treppen das Hochparterre ersteigen musste», bevor er abheben konnte...



Der grazile Liftschacht
kommt mit einem Minimum an
Befestigungselementen aus.



Der gläserne Liftschacht im Berner Amthaus macht nicht nur optisch einen schwerelosen Eindruck.

Amthaus Bern: Dialog in Glas

Das ergäbe die perfekte Szenerie für ein modernes Pantomimentheater: mit Untergeschwindigkeit von 0,75 m/Sek. schweben Menschen aneinander vorbei, auf und ab, sehen sich, nicken sich zu, winken in die Etagen, die sie passieren. Liftfahren als kommunikatives Ereignis!

Dass die Dreier-Liftgruppe (3×8 Personen Kapazität) im neuen/alten Berner Amthaus aus Glas zu sein hatte, stand für Architekt Denis Roy (Atelier 5, Bern) von Anfang an ausser Diskussion, war die logische Folge des Um-/Anbaukonzepts im

Amtsgebäude: offener Dialog zwischen dem sanierten, teilweise umgebauten Altbau (aus der Jahrhundertwende) und dem in dessen Winkel mit heutigen Materialien angefügten Erweiterungsbau. Die Lifte am zentralen Schnittpunkt, an prominentester Lage, sichtbar von allen Gängen in Alt- und Anbau, mit Sicht in ebendiese. Also: Glas! Als sprechendes Verbindungselement vom Neuen im Alten. Und also: langsame Fahrt. Das ermöglicht visuelle Orientierung: vorbei an den teilweise unterschiedlichen Niveaus der fünf Neubauetagen

(plus Hochparterre und drei Untergeschossen) auf der einen Seite und an den drei Altbauetagen (plus Hoch- und Tiefparterre) auf der anderen. Wem's noch nicht klar ist: In den Kabinen haben Neu- und Altbauiftknöpfe unterschiedliche Farben. Und über den sich gegenüberstehenden Lifttüren zeigen nicht elektronische Zahlen nüchtern Stockwerke an, sondern erscheint auf einer sich drehenden Rolle jeweils die Bezeichnung der im entsprechenden Stock befindlichen Amtsstuben. 80 Prozent weniger «Verirrungen» sind die Folge.

Nicht nur optisch schwerelos

Natürlich können die Berner Amtsschimmel auch noch Treppen steigen: Zwei weisse, lichte Treppenhäuser sind (ebenfalls mit Alt- und Neubau verbunden) in den Seitenflügeln entstanden. Die bisherige Vertikalerschliessung, das übliche raumfressende Prunktreppenhaus, fiel der Liftgruppe zum Opfer. Diese wirkt nicht nur optisch schwerelos, sondern ist es auch physikalisch: Der drahtverglaste Schacht (eine Stahlkonstruktion aus Winkeleisen mit vier Eckpfosten, vier mittleren Stützen und horizontalen Traversen) ist am Hauptskelett auf ganzer Höhe aufgehängt. Architekt Roy gesteht mehrere Alpträume, in welchen die 32 Schrauben, die das Ganze über der Cafeteria im 5. Stock halten, ihren Dienst versagten... Das Aufhängeprinzip gestattete eine filigranere Konstruktion.

Das transparente Rohr, das den Bau durchhängt, erhält zusätzliche Durch-Sicht, weil die Führungsschienen für Lift und Gegengewicht besonders kaschiert installiert sind. Ihre sichtbare Fixierung (mit üblichen Haltern und Schrauben) ergibt, wie andere sichtbare Konstruktionen, gleichzeitig reizvoll zu schauendes Techno-Dekor mit Meccano-Feeling: zum Beispiel die Aufhängejochs auf den Kabinendächern. Klar, dass hier Anordnungen von Trägern, Rädern und Seilen auch optischen Kriterien entsprechen. Wie auch die elektronischen Steuerelemente über den Etagentüren und seitlich der Kabinenwände: Anschauungsunterricht für Elektro- und Techno-Freaks!

Die sinnliche Überraschung

Die Kabinen selbst: Stahlblechgehäuse mit 15 cm breiten Scheibenschlitzern rundum, mehr Bergbahnen als Lifts, Rundungen an Kanten und Ecken. «Was sich bewegt, ist rund. Statisches bleibt eckig», erklärt der Architekt. Durchdesignt karg das Interieur. Chromstahlstangen in der Kabine sind nicht nur zum Festhalten da, sondern haben auch ein Innenleben: die elektrischen Kabel. Und haben auch statische Funktion: An ihnen hängt der Liftboden.

Die sinnliche Überraschung bietet der Amthauslift, wenn man auf der Neubauseite den 5. Stock anwählt. Da taucht er auf aus den Amtsgängen, erhebt sich übers Dach und öffnet sich in flutendem Tageslicht (das übrigens, dank Glasbedachung, durch den Schachtraum hinunter bis ins Parterre sickert) in die Cafeteria. Das Maschinenhaus darüber, teils fest gemauert, teils als Glasbau, wurde, weithin sichtbar, zum neuen Wahrzeichen des Berner Amthausdachs.

Banca del Gottardo:

Bottas Eulenspiegelereien

Gespielt, ja «scherzato», gescherzt, habe er bei der Gestaltung der Liftfronten in der Banca del Gottardo, sagt Mario Botta. Das jüngste Werk des Tessiners ist Mitte November in Lugano eröffnet worden.

Warten als Zeitvertreib

In einem Bankverwaltungsgebäude wie dem der Luganeser Banca del Gottardo erfülle der Lift eine dienstliche und keine öffentliche Funktion, erläutert Botta. Deshalb handle es sich auch um einen «traditionellen» Aufzug, eingepasst jedoch in die Ornamentik des ganzen Baus. Das horizontale Streifenmuster, das sich in verschiedenen Materialien immer wieder findet, ist in abwechselnd poliertem und mattiertem Chromstahl abgewandelt. Spieglein, Spieglein an der Liftwand, zum Zeitvertreib: Das Warten auf den Lift, diesen für viele peinlichen Moment, habe er spielerisch überbrücken wollen. «Hier können die «Ragazze» noch rasch ihre Maquillage korrigieren



Der Lift als spielerisches Element: Mario Botta scherzt mit dem Licht und mit den Leuten.

oder das Hütlein zurechtrücken. Oder ich selber begrüße mich am Morgen: Wie siehst du auch wieder aus heute...» Als sich die Lifttür dann öffnet, wird das Streifenpuzzle zur Totalen: Die Rückseite der Kabine ist ein Spiegel. Das Spiegelstreifenmotiv findet

sich in der Bank übrigens nochmals, an diskretem, mit dem Lift nicht zugänglichem Ort: im tiefen Keller. Spieglein, Spieglein an der Tresorwand, wer hat am meisten im ganzen Land...

Solcherlei Eulenspiegelereien sind natürlich nicht Mario Bottas ganze Lift-Philosophie. «Liftfahren ist ein schönes Gefühl, fast wie Fliegen», und darum gehört des Meisters Liebe auch jenen alten Liften, die, ganz aus Glas, dieses Faszinsum noch sichtbar und erlebbar machten. Die meisten heutigen Lifte dagegen findet er neutral, banal, ja trist: «Ist es nicht seltsam, dass ausgerechnet im Lift, der ja eigentlich ein Ort des Kontakts sein müsste, niemand redet?»

Diese Lifte machen den einzelnen nicht nur einsam, sondern auch orientierungslos: «Was ich an der heutigen Architektur am meisten kritisiere, ist, dass sie Labyrinth baut statt erlebbare Räume schafft. Wenn ich in der Kathedrale von Chartres eine Seitenkapelle betrete, erfasse ich auf

einen Blick den ganzen Raum. In einem durchschnittlichen Bürohaus dagegen komme ich irgendwo hinein und dann wieder hinaus, völlig orientierungslos.»

«Wie ein Thermometer»

Das gilt an sich auch für die geschlossenen Fahrstühle in Bottas Bank. Nur: Auf dem Weg zum Aufzug kommt der Benutzer durch einen der Lichthöfe, und diese geben den Blick frei, an den Treppenhäusern vorbei durchs ganze Gebäude bis zur Tageslichtquelle im Dach und ermöglichen damit Orientierung. So leisten in der Banca del Gottardo die Lichthöfe das, was Mario Botta von einem guten Lift fordert: «Er muss wie ein Thermometer sein, das mir immer zeigt, wie es um mich in diesem Gebäude steht.» Dem entspricht eigentlich nur ein transparenter Lift. In einer Bank jedoch hat die Transparenz ihre Grenzen.

Vexierbilder an der Liftwand: Real ist nur die Kamera, die die Szene festgehalten hat, alles andere sind nur Spiegeleien...



Zwischen Markt und Möchtegern

Gestaltungsfreude und Spiel-
lust am Bauelement Lift auf
der einen, die Randbedingun-
gen eines technischen Systems
und die Zwänge der industriellen
Fertigung auf der andern
Seite: Der Lifthersteller steht
mitten im Spannungsfeld zwi-
schen Markt und Möchtegern.
«Hochparterre» befragte dazu
Jean-Claude Theurillat, der
bei Schindler für Marketing
und Verkaufsförderung in der
Schweiz zuständig ist.

Hochparterre: Seit ein paar
Jahren finden sich in Schindler-
Jahresberichten Erfolgsmeldun-
gen des Programms «DesignS».
Wird der Fabrikant zum Gestal-
ter?

Jean-Claude Theurillat:

Trotz der gegenwärtigen Hoch-
konjunktur der individuell ge-
stalteten Anlagen wird auch in
Zukunft die grosse Mehrzahl der
Lifte aus der normierten Ferti-
gung stammen. Mit gutem Indus-
trial Design versuchen wir diese
Produkte gestalterisch zu verbes-
sern. Das Programm «DesignS»,
das bei seiner Einführung vor ein
paar Jahren auf dem Markt wie
eine Revolution gewirkt hat, bie-
tet dem Kunden ein Angebot an
einfacheren, am Markt – und das
heisst primär am Preis – orien-
tierter Produkte.

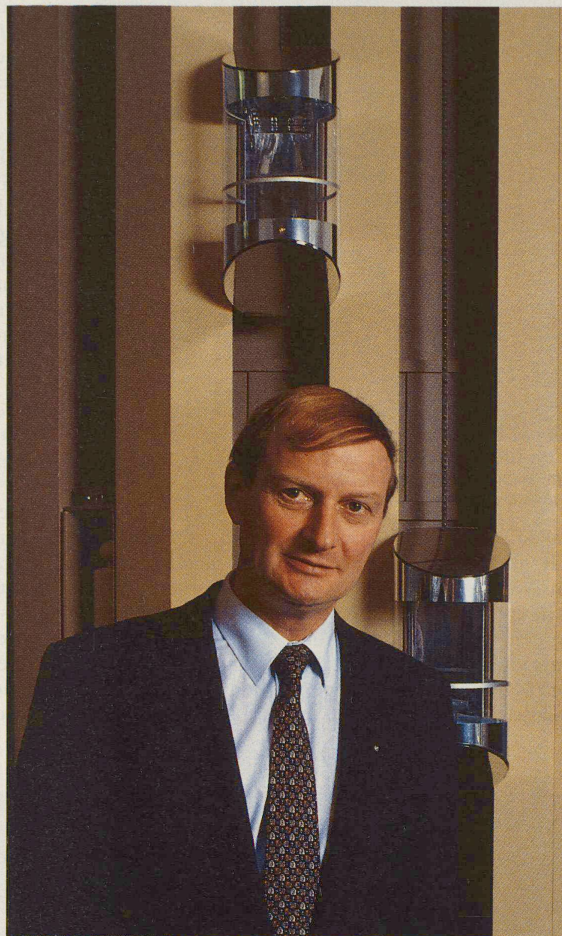
Daneben werden individuelle
Lifte, die aus unserem «Mu-
sterkoffer» als Einzelanfertigung
zusammengestellt werden,
offeriert, aufgewertet mit Exklu-
sivitäten wie beispielsweise einer
Aussenfront aus Email. Am indi-
viduellsten sind die Panoramalifte
aus Glas. Dieses Segment
wird sicher noch zunehmen. Ich
gehöre aber nicht zu den Leuten,
die glauben, dass es in ein paar
Jahren nur noch Panoramalifte
geben wird. Dafür sind die Nach-
teile zu gross. Ein einziges Stich-
wort: Sauberkeit. Oft realisieren
Bauherren erst später, wie pfle-
geintensiv solche Anlagen sind.

HP: Was ist nach Ihrer Meinung
der Grund für den Glasboom?

J.-C. T.: Zum einen haben die
Glastechnologie und auch die
Methoden der Materialprüfung
grosse Fortschritte gemacht. Und
zum andern hat sich auch die Ar-
chitektur geändert: Welcher
Werkstoff bietet sich besser an als
Glas, wenn man leicht und filigran
bauen will, wenn man Techni-
k sichtbar machen möchte?

HP: Ein Architekt plant einen indi-
viduell gestalteten Lift. Was bie-
tet ihm Schindler?

J.-C. T.: Einen professionellen
Service mit modernsten Hilfsmi-
teln wie CAD oder Modellen, wel-



Jean-Claude Theurillat vom Schindler-
Konzern in Ebikon LU glaubt an die Zukunft der
Panoramalifte: Modernste Methoden machen
noch mehr individuelle Planung möglich, was sich
auch auf die Preise auswirken wird.

Der Lift als Schlagzeile

Grellblaue Neonröhren, Richtungs-
pfeile und die Leuchtschrift «Lift»:
Im Coop-Supermarkt im Luzerner
Löwencenter muss der Lift auf sich
selber aufmerksam machen, als
Schlagzeile, dort, wo eigentlich das
«Angebot des Tages» anzupreisen
wäre. Weil hier für eine Treppe zum
ersten Stock (der Laden ist nur zwei-
geschossig) der Platz fehlte, ent-
schied sich Architekt Hans Zwim-
per für einen «Kundenhubstapler».
Zwischen den vollgestopften Ver-
kaufsregalen kommt das Licht- und
Liftspiel allerdings nicht so richtig
zur Geltung. Auch täuschen die ver-
tikalen Leuchtröhren, unterstützt
durch den Pfeil nach oben, eine Hö-
hendimension vor, die es gar nicht
gibt. Problematisch zudem die hori-
zontale Orientierung des Kunden:
Dass der Zugang zum Lift rückwärts
– im Einkaufswagenlalom zwischen
Schokolade und Waschpulver – ge-
sucht werden muss, sagt ihm die
spektakuläre Vorderseite nämlich
nicht.



Spektakuläre Neonröhren erfüllen
eine funktionsfremde Aufgabe:
Locken statt Liften.

che mit dreidimensionalen, auf
Plottern hergestellten Abwick-
lungen hergestellt werden.

Je genauer der Architekt weiss,
was er will, desto präziser kann
die Beratung sein. Wir stellen
fest, dass mit der Zahl der
«neuen» Lifte auch das Know-
how der Architekten zunimmt.

HP: Ist ein Grosskonzern wie
Schindler auch in der Lage, die
bei solchen Anlagen nötige Per-
fektion in der handwerklichen
Fertigung zu garantieren?

J.-C. T.: Selbstverständlich. Wir
verfügen über eigene Werkstät-
ten mit den entsprechenden
Fachleuten. Diese Tradition ist im
Lauf der Jahrzehnte nicht verlo-
rengegangen.

HP: Aufwendige Planung, teure
Materialien, sorgfältige Ferti-
gung: Was bedeutet das für den
Preis?

J.-C. T.: Ganz generell kann man
sagen, dass ein individueller Lift
auf jeden Fall teurer ist. Um wie-
viel teurer, lässt sich dagegen
kaum quantifizieren. Es gehört
zu unserer Beratung, Architekten
und Bauherren nicht nur
punkto Machbarkeit, sondern
auch punkto Preis möglichst ex-
akte Informationen zu geben.

HP: Der Architekt, der sich den
zusätzlichen Aufwand leistet,
kommt bei der geltenden Hono-
rarordnung kaum auf seine
Rechnung. Kann ihm nicht der
Hersteller einen Teil der zusätzli-
chen Arbeit abnehmen?

J.-C. T.: Irgendwie muss die
Rechnung natürlich auch für den
Hersteller stimmen. Bei bestimm-
ten Liftanlagen sind wir bereit,
Mehraufwand, frankenmässig
allenfalls zuviel Aufwand zu tra-
gen, weil solche Lifrealisationen
zu reden geben und imageför-
dernd wirken. Das gilt auch für
den Architekten: Er muss, wenn
er «seinen» Lift will, die Prioritä-
ten entsprechend setzen. Ein guter
Lift entsteht ohnehin aus der
Zusammenarbeit.

Ein Generalunternehmer, der
zu einem Fixpreis arbeitet, hat
natürlich weniger Spielraum.

HP: Stichwort «Image»: Ist ein
Konzern wie Schindler nicht dar-
an interessiert, möglichst vielen
Liften sein Image aufzudrücken
und nicht die Extravaganzen der
Architekten zu fördern?

J.-C. T.: Das sind keine Gegensät-
ze. Es gibt nach wie vor genügend
Lifte, die als Schindler-Fabrikate
auch optisch identifizierbar sind.
Und mit einer gelungenen Ein-
zelanfertigung profiliert sich
nicht nur der Architekt: Für den
Hersteller fällt auch dann etwas
ab, wenn sein Logo überhaupt
nicht erscheint.

Das Risiko findet im Kino statt

Die Statistiken belegen es: Der Lift darf als «das sicherste Verkehrsmittel überhaupt» gelten. Treppensteigen ist um ein Vielfaches gefährlicher.

Und trotzdem sind sie da, die «obskuren Gefühlseindrücke während der Liftfahrt». Die «Geschichte der vertikalen Eroberung» (so der Untertitel des Standardwerks zum Thema «Der Fahrstuhl» von Jeannot Simmen und Uwe Drepper, aus dem auch die einleitenden Zitate stammen) ist auch die Geschichte des Kampfes gegen Unfälle und Unfallängste.

Das schon legendäre «All safe, gentlemen, all safe!» des Erfinders Elisha Graves Otis begründete 1854 in New Yorker Crystal Palace nicht nur die weltweit heute noch führende Liftfabrikantendynastie (an zweiter, in Europa an erster Stelle: Schindler).

Otis' Sicherheitsauffangvorrichtung ist ein entscheidendes erstes Glied in der langen Kette von Türsteilen, Fehl- und Fortschritten, die zur mikroelektronischen Steuerung führen. Diese macht es heute möglich, die Magengrube auch bei recht hohen Geschwindigkeiten (bis zu 5 m/sec oder bis 20 km/h) zu stabilisieren.

Kein Wunder also, dass ein erfahrener «Liftmensch» wie Burkhard Gantenbein «nicht verstehen kann, dass die Leute so ein Zeug machen, wenn der Lift einmal stehenbleibt». Gantenbein montierte 34 Jahre lang, bis zum «Aus», bei der Wag Schlieren Aufzüge; seither arbeitet er als Liftkontrollleur. Spontan erinnert er sich an einen einzigen Unfall in 40 Jahren: an den Absturz eines – Speiselifts.

Gefährlicher Arbeitsplatz

Leute wie Burkhard Gantenbein zeichnen wesentlich für diese Erfolgsbilanz verantwortlich. Und sie bezahlen auch den Preis dafür: der Arbeitsplatz Lift sei, ganz im Gegensatz zum Aufenthaltsort Lift, durchaus gefährlich; zwei tödliche Arbeitsunfälle von Berufskollegen vergisst man nicht einfach so. «Wo kann man ausschalten, was ist die letzte Rettung? Dem gilt bei der Arbeit am und besonders auf dem Lift der erste Blick, das ist das A und O für den Liftmenschen», heisst Gantenbeins Überlebensregel. Auch die Liftkonstruktoren denken vermehrt an die Leute, die für die Sicherheit verantwortlich sind: Bereits verfügen einzelne Lifte über eine «rote Leine» im Schacht, mit der jederzeit Alarm ausgelöst werden kann.

Strenge Sicherheitsvorschriften, entsprechend gebaute Aufzüge, zuverlässige Monteure: «Technisch scheint das System Lift heute vollendet», konstatieren Simmen/Drepper in ihrem Buch. Die «obskuren Gefühlseindrücke» sind damit in die Obskurität der Kinosäle verbannt. Dort allerdings kann die Liftsitua-



Götz George auf dem Liftdach im Thriller «Abwärts»: Eine Situation, wie Liftprofis sie für unwahrscheinlich halten: Sicherheit im Griff.

tion durchaus «Emotionen auslösen», wie der in der BRD lebende Berner Filmregisseur Carl Schenkel zu seinem Thriller «Abwärts» sagt. Dazu braucht es weder Erdbeben noch Flammeninferno wie in den einschlägigen Hollywood-Horror-schwarten: Freitagabend in einem Bürogebäude. Vier Leute in einem Lift. Der Lift bleibt stehen. Der

Alarm funktioniert nicht. Bis Montag wird niemand kommen. Dies die Ausgangssituation zu «Abwärts» – eine Situation, wie sie sich ein Liftexperte wie Burkhard Gantenbein realiter gar nicht vorstellen kann: «Das ist halt Kino...» Und zwar «Identifikationskino». Regisseur Schenkel: «Die Leute sollen etwas empfinden. Es soll etwas passieren mit ihnen, auch wenn das nach zehn Minuten wieder vorbei ist.»

«Man braucht halt etwas Geduld,

wenn der Lift stillsteht»: Der nüchterne Ratschlag des Liftprofis Gantenbein neben der Feststellung des Spekulanten in Publikumsgefühlen: «Viele Leute haben Angst vor Aufzügen, für manche haben diese Dinge sogar etwas Mystisches.» Schenkel selber zählt nicht dazu: er hat mit dem Liftfahren «keine Probleme». Und weiss von den Dreharbeiten im Liftschacht: «Gefährlich was das nicht, aber ein Scheissgefühl.» Wie im Identifikationskino.