

DER PEOPLEMOWER



In Esslingen-Altbach steht Schmid's Erfindung noch: Man schwebt darin über die Gleise

Wie wäre es, wenn Menschen problemlos breite Straßen und Bahngleise überqueren könnten? Emil Schmid hatte da mal eine Idee VON NIKO KAPPEL

In den Neunzigern hatte ein Schwabe eine Idee. Er wollte verändern, wie Menschen die Straße überqueren. Er wollte sie hinwegtragen über vorbeiziehende Autos, ohne dass alles zum Stillstand kam, nur weil ein Mensch den Knopf einer Fußgängerampel gedrückt hatte. Hoch in die Luft wollte er sie heben, in einem neuartigen Aufzug, der ebenso Gleise wie Straßen überspannen konnte. Er tüftelte lange. Bis er es raus hatte. Aber irgendwie auch nicht.

Der Schwabe heißt Emil Schmid. Ein Mechaniker von der Schwäbischen Alb. Ende der Neunzigerjahre baute er seinen Aufzug. Der Schmid-Peoplemover ist bis heute weltweit einmalig. Zwei Schächte, verbunden durch eine Brücke – da hinüber und hindurch wird eine Kabine gezogen. Der Peoplemover war als die Lösung für viele verkehrsgeplagte Innenstädte gedacht, in denen Fußgänger gegenüber Autos den Kürzeren ziehen. Der Apparat ist ein beispielloses Stück Ingenieurskunst, das sagen Experten bis heute. Warum kennt ihn dann keiner?

Emil Schmid, 84, sitzt in Sakko und Sneakern in seinem Büro in Sonnenbühl-Willmandingen. Er ist

abgelenkt, weil draußen vor dem Fenster ein Bussard gerade ein Vogelnest ausräumt. Er hat Angst um die Goldfische in seinem Teich.

Der Mechaniker gründete mit 20 Jahren in der Scheune seiner Eltern eine eigene Firma. Heute hat er 410 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an Standorten in Deutschland, China und Italien. Schmid fertigt Antriebsmodule, Achsgetriebe und Steuerungstechnologie für die Automobilindustrie. Das hat ihn reich gemacht. Aber sein größter Stolz ist der Peoplemover. Die Idee kam ihm 1990 auf der Stuttgarter Neuen Weinsteige, einer Straße, die in den Stuttgarter Stadtkessel hineinführt, jeweils zweispurig. Ein älterer Mann habe damals mit einer Brötchentüte in der Hand über die Straße gewollt und die Ampel gedrückt. 20 bis 30 Autos hielt er auf. Wie unpraktisch. Das ließe sich doch sicher anders lösen. Könnte man nicht einen Aufzug bauen, der den Mann sicher über die Straße trägt?

Daheim in Willmandingen fing Schmid an zu tüfteln. Er baute ein Modell. Zwei weiße Metallschienen mit abgerundeten Ecken, zwischen denen eine Kabine aus Plexiglas wie über eine Brücke entlang-

geführt wird. Nach zwei Jahren Tüftelei griff Emil Schmid zum Telefon.

Herrmann Schauffler war damals Verkehrsminister in Baden-Württemberg. Er kam aus Reutlingen, Schmid's Landkreis. Schmid sagte, so berichtet er das heute: »Herr Minister, ich habe die Lösung. Nie wieder Stau. Ein Aufzug. Senkrecht, dann waagrecht, dann wieder senkrecht. Über eine bis zu sechsspürige Straße. In 30 Sekunden.« Schauffler habe geantwortet: »Bringen Sie mir das Modell sofort in mein Büro.«

Zwei Männer stehen also 1992 in einem Büro und schauen auf das weiße Modell aus Metall und Plastik. Schmid drückt den roten Knopf. Zwei Gummibänder, die über Zahnräder laufen, ziehen die Kabine über die Straße. Immer wieder. Der Minister habe gesagt: »Herr Schmid, das wird den Verkehr revolutionieren. Wie heißt Ihre Erfindung?«

Daran hatte Schmid bisher keinen Gedanken verschwendet. Er sagt: »Des isch ein Fußgängerüberweg.«

Der Minister darauf: »Nein. Des isch ein Peoplemover.« Den Namen hatte Schauffler nicht erfunden. Auf der ganzen Welt gibt es »Peoplemover«, Leutebeweger, meist Züge, die Menschen auf kurzen Strecken, zum

Beispiel an Flughäfen, von A nach B bringen. Schmid's Idee war dennoch einzigartig.

In Baden-Württemberg konnte man die Firma Schmid Maschinenbau damals zu den Hidden Champions zählen – jene mittelständischen Unternehmen, die unbemerkt von der Öffentlichkeit eine Spitzenposition in ihrer Branche erobert hatten. Das Unternehmen lieferte seine Autoteile schon damals in die ganze Welt. Auch deshalb konnte Schmid einfach so einen Minister anrufen.

Damals fuhr er mit einem Auftrag zurück auf die Alb. Er sollte einen Peoplemover bauen. Das Modell umsetzen, eins zu eins, auf einem Acker hinter seinem Werk. In der Firma, sagt Schmid, hätten alle die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen. Es gab doch genug zu tun mit Antriebswellen und Motorachsen. Aber Schmid bastelte weiter. Schließlich hatte es noch niemand geschafft, einen Aufzug zu bauen, der erst vertikal fährt, dann horizontal, dann wieder vertikal – ohne anzuhalten.

Warum ist das so schwer? Vor drei Jahren lud Tom Scott, einer der bekanntesten YouTuber, wenn es um Technik und Ingenieurskunst geht, ein Video hoch, das hieß: »I thought the Schmid Peoplemover was impossible.«

Scott sagt in seinem Video, er habe einen Ingenieur bezahlen müssen, um zu verstehen, wie der Peoplemover funktioniert. Denn eigentlich sei es nicht möglich, dass eine Aufzugskabine sicher von horizontal zu vertikal wechselt. Normale Aufzugsmotoren funktionieren über Seilzüge und Kabel. Sie werden gezogen und abgelassen. Schmid's Lösung: Der Motor des Peoplemover ist in der Kabine. Die wird nicht von Kabeln gezogen, sondern läuft über Zahnräder an einer Schiene mit Ritzeln. Über ein komplexes System aus Federn und Gegengewichten wechselt die Kabine sicher vom einen in den anderen Bewegungsmodus.

Acht Jahre brauchte Schmid, um vom Modell zum Prototyp des Peoplemover zu gelangen. Der wurde feierlich im Jahr 1998 auf der Alb eingeweiht. Die ganze Belegschaft war da, Freunde und Familie. Emil Schmid fuhr mit dem noch immer amtierenden Minister Schauffler die erste Runde.

Es habe nur Stunden gedauert, sagt Schmid heute, bis sich die Riesen der Aufzugindustrie bei ihm meldeten. Schindler, Thyssenkrupp, Kohne. Wie er das gemacht habe, wollten sie wissen. Er, ein Mechaniker, kein Ingenieur, von der Schwäbischen Alb, sollte den innovativsten Aufzug der Welt entwickelt haben? Thyssenkrupp, Weltmarktführer, war am schnellsten: Der Chef persönlich kam mit einem Wagen schon am nächsten Tag auf die Alb, um Schmid eine Kooperation vorzuschlagen. Schmid würde die Konstruktion übernehmen, Thyssenkrupp Installation, Vertrieb und Service.

Der Peoplemover war bereit für die Produktion. Der Verkehrsminister gab das erste Exemplar in Auftrag. Es wurde in Pfullingen errichtet, in Schauffler's Heimatort und Wahlkreis.

Der Peoplemover steht dort immer noch. Herr Schmid, lassen Sie uns den besuchen! Aber der Erfinder zögert: »Der ist mir ein Dorn im Auge.«

Der Peoplemover in Pfullingen steht seit 15 Jahren still. Schmid's erster Aufzug, unbrauchbar.

Der Peoplemover in Pfullingen überbrückt die Marktstraße. Auf der waren zu dieser Zeit jeden Tag 20.000 Autos zwischen Stuttgart und der Schwäbischen Alb unterwegs. Der Peoplemover schien die perfekte Lösung für Fußgänger.

Doch das Verkehrsministerium baute parallel einen Tunnel als Ortsumgehung. Der Durchgangsverkehr nahm ab. Passanten urinieren in die Kabine des Peoplemover und ließen leere McDonald's-Tüten darin liegen. Dann ging die Elektronik kaputt. Die Stadt bat um einen Kostenvorschlag für deren Überarbeitung. Schmid erteilte eine neue Technik und machte ein Angebot. Das war der Stadt zu teuer. 2009 wurde der Peoplemover stillgelegt. Seitdem steht er da, ein Koloss aus

Stahl und Kabeln, und rostet vor sich hin. Ende der Geschichte, könnte man sagen. Hätte der Peoplemover von Pfullingen nicht zwei Geschwister.

Anfang der Nullerjahre meldete sich die Deutsche Bahn bei Schmid. Sie stand vor der Aufgabe, 5.400 Bahnhöfe barrierefrei zu machen. Schmid's Aufzug klang nach einer vielversprechenden Lösung. Zwei Peoplemover baute Schmid an deutschen Bahnhöfen. Einen in Berlin-Rummelsburg und einen in Esslingen-Altbach bei Stuttgart.

Schmid fährt mit seinem schwarzen Mercedes, die Sonne scheint, es läuft ein Schlagersender, Weinberge ziehen vorbei. Schmid ist nervös, er hofft, dass es im Peoplemover in Esslingen nicht zu sehr nach Urin riecht. Oft würden Leute auch da urinieren. »Eine Frechheit«, schimpft er.

In der Kabine, die vom Bahnhofsparkplatz hinüber zu zwei Bahnsteigen führt, riecht es tatsächlich streng, die Wände sind vollgeschmiert. Schmid schüttelt den Kopf. Egal jetzt. Der Peoplemover schießt hoch und wechselt dann, Schmid grinst jetzt breit, ohne anzuhalten in die Vertikale. Leicht wackelig ist die Fahrt. Früher, als der Peoplemover neu war, stellte Schmid immer eine Zigarettschachtel auf den Boden. »Sie blieb immer stehen«, sagt er. In 33 Sekunden ist Schmid am Gleis. »Sehen Sie«, sagt er, »jetzt hab sogar ich was davon, mit meinem lahmen Bein.«

Für Schmid's Lebenswerk ist dieser Aufzug in Esslingen-Altbach essenziell. Denn er beweist: Der Peoplemover funktioniert. Seit 18 Jahren schon.

Warum also, Herr Schmid, stehen nicht überall auf der Welt Peoplemover und bringen Menschen über Gleise und Straßen? »Weil es mir nie darum ging«, sagt Schmid. »Ich wollte mir und der Welt beweisen, dass es funktioniert. Das ist alles.«

Manche Erfindungen schaffen es nicht in die Welt, egal wie gut die Idee ist. Beim Peoplemover gibt es aber schon ein paar Gründe.

Schmid ist inzwischen zu alt, um den Peoplemover weiter voranzutreiben. Seit 2017 ist er in Rente. Das Unternehmen wird nun von seinen drei Kindern geführt, mit anderen Prioritäten.

Außerdem hat der Firma immer die logistische Power gefehlt. Sie hätte niemals die Wartung und Instandhaltung der Peoplemover übernehmen können. Schmid's Gegenüber während der kurzen Kooperation mit Thyssenkrupp war auch irgendwann in Rente. Und der nachfolgende Chef habe kein Interesse mehr am Projekt gehabt, sagt Schmid.

Anruf bei der ehemaligen Aufzugsparte von Thyssenkrupp. Heute heißt die Firma TK Elevators. Hier kennt man den Peoplemover noch. »Der Peoplemover war damals eine tolle Innovation«, sagt der Pressesprecher Jan-Philipp Eschenbach. »Aber als der zuständige Ingenieur in Rente ging, lief das Projekt aus. So was hängt natürlich sehr davon ab, dass solche Produkte eine gewisse Wirtschaftlichkeit haben und es einen großen Kundennachfrage geben kann. Das gab es nach unseren Informationen nicht unbedingt.«

Schmid hätte seine Idee verkaufen können, damit andere sie weiterentwickeln. Viele wollten sie haben, sagt Schmid, weil sie gut war und funktionierte. Aber er wollte sie nicht abgeben. Entweder würde er den Peoplemover groß machen oder halt keiner. Die schwäbische Sturköpfigkeit, die das Unmögliche möglich gemacht hat – hat sie am Ende auch verhindert, dass es sich durchsetzt? Schmid grinst. »Vielleicht ein bisschen«, sagt er.

Schmid sitzt in Esslingen-Altbach am Gleis und schaut auf seinen Peoplemover. Eine junge Frau mit Kinderwagen ist gerade gefahren, jetzt rollt ein Rollstuhlfahrer über die Rampe in die mit Graffiti verschmierte Kabine.

Immer noch bekommt die Firma Schmid Anfragen von Städteplanern aus der ganzen Welt. Zuletzt fragte die Verwaltung einer brasilianischen Großstadt an. Die Firma lehnt alle Anfragen ab. Sie ist mit Aufträgen aus der Automobilindustrie für die nächsten zwölf Monate ausgelastet.

ANZEIGE

ZEIT EDITION
BRENNPUNKTE

WELTWEITE KONFLIKTE VERSTEHEN

NEU
6 Bücher im Schubser für 89,95 €*

Die neue ZEIT-Edition »Brennpunkte« bietet eine fundierte Auseinandersetzung mit den drängendsten globalen Krisen unserer Zeit: Vom Erstarken des Rechtsextremismus über das Sterben von Demokratien bis hin zum drohenden Zusammenprall von China und den USA im Indopazifik – sechs herausragende Sachbücher liefern spannende und kenntnisreiche Analysen und wertvolle Lösungsperspektiven.

Die perfekte Lektüre für alle, die unsere komplexe Welt besser verstehen wollen!

JETZT BESTELLEN:
SHOP.ZEIT.DE/BRENNPUNKTE

*zzgl. 4,95 € Versandkosten | Auslandspreise auf Anfrage | Bestellnr. 48179
Anbieter: Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Buceriusstraße, Hamburg