

Aufzüge im Film

Zur Einführung in ein Forschungsdesiderat

Nils Jablonski

1. Banalität, Modernität, Urbanität: Aufzüge im großstädtischen Mobilitätsdispositiv

Im modernen Arbeits- und Lebensalltag gibt es wohl kaum etwas Banaleres als die Fahrt mit einem Aufzug, denn in der Topographie der Großstadt¹ ist er allgegenwärtig: in Wohnhäusern, Bürogebäuden, in Kauf- oder Parkhäusern, in Bahnhöfen oder Flughäfen. Es gibt keinen Ort, an dem Massen von Menschen bewegt werden müssen, der ohne den Aufzug auskommt. Deshalb erklärt Andreas Bernard ihn in seiner *Geschichte des Fahrstuhls* zum »paradigmatisch[en] Ort der Moderne«.² Der Aufzug verdichte »die zunehmende Kontingenz und Fülle der Begegnungen als vordringlichstes Merkmal urbanen Zusammenlebens«, dessen Paradoxien gerade die Passagiere in der Kabine am eigenen Leib erfahren:

Größtmögliche Anonymität und größtmögliche Intimität der Begegnungen im öffentlichen Raum fallen hier in eins; die vollständige Beliebigkeit des Aufeinandertreffens, verstärkt durch die Absenz von Klassen oder Fahrplänen, kollidiert mit jener vollständigen Abgeschlossenheit, die unweigerlich Nähe und Zusammengehörigkeit produziert.³

-
- 1 Die Klassifizierung als Großstadt gilt seit 1887 ab 100.000 Einwohner*innen. Die Anzahl von Großstädten wächst durch die Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rapide an.
 - 2 Bernard, Andreas: *Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne*, Frankfurt a.M.: Fischer 2006, S. 282. Die Begriffe Fahrstuhl, Aufzug und Lift werden gemeinhin synonym verwendet. Im vorliegenden Band wird vom Aufzug gesprochen, weil sich der Begriff als Verkürzung von der Aufzuganlage herleitet und er damit auf die Gesamtheit des Transportmittels mit Kabine, technischer Aufhängung, Sicherung und Schacht verweist, die der Film zur Anschauung bringt.
 - 3 Ebd., S. 247.

Aus diesem Grund ist der Aufzug als einmaliges oder rekurrentes Motiv, als bloße Kulisse im Hintergrund oder als Schauplatz und damit als konkreter Handlungsraum für den narrativen Film alles andere als banal, wenn es darum geht, Urbanität und Modernität darzustellen. Wie der Aufzug sind beide durch das Moment einer steten Bewegung gekennzeichnet, die sich im großstädtischen Arbeits- und Lebensalltag auf ein ganzes Dispositiv der Mobilität gründet. Ein Ensemble unterschiedlichster Wege für verschiedenste Verkehrsteilnehmende und ihre Vehikel durchzieht die Stadt; die störungsfreie Fortbewegung ist durch einen verbindlichen Regelkodex geordnet, dessen Einhaltung von einer eigenen Abteilung der Polizei kontrolliert wird; Schilder bieten Orientierung, individuell anpassbare Karten am Smartphone eine Wegleitung und das Radio weist auf Hindernisse im Verkehrsfluss hin. Zonen des Haltens, Parkens und Sammelns ermöglichen im urbanen Raum einen raschen Wechsel zwischen privaten und öffentlichen Transportmitteln. Letztere sind gegen Entgelte zu nutzen und über ihre Ankunfts- und Abfahrtszeiten informieren analoge und digitale Fahrpläne.

Dieses Dispositiv der Mobilität ist notwendig, weil die in der Großstadt zu überwindenden Distanzen den menschlichen Bewegungsapparat überfordern. Um sicherzustellen, dass man zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort ist (morgens am Arbeitsplatz und nach Feierabend im Supermarkt, im Fitnessstudio, im Kino oder der Kneipe und spätestens zur Schlafenszeit wieder Zuhause), sind die Menschen auf technische Hilfsmittel angewiesen, die ihre Reichweite vergrößern: Ob individuell mit dem Fahrrad, dem E-Scooter oder dem eigenen PKW, einem Taxi oder Uber oder aber kollektiv im Bus, in der Tram, S- oder U-Bahn – der idealerweise reibungslose und vor allem zeiteffiziente Transit von einem Ort zum anderen und wieder zurück ist banal und die Voraussetzung dafür, dass das Zusammenleben in der zumeist anonymen Gemeinschaft der Großstadt funktioniert. Erst Störungen, wie etwa Baustellen, technische Defekte oder Streiks, machen die Banalität dieser Fahrten auf unbequeme Weise fühlbar und die Metapher der Verkehrsadern, die den urbanen Raum über- und unterirdisch strukturieren und organisieren, anschaulich. Die Stadt wirkt wie ein fragiler Organismus, dessen Organe von Orten des Wohnens, des Arbeitens, des Konsums und der Freizeitgestaltung gebildet werden. Sie sind durch ein Netz von Wegen – den als Adern vorgestellten Straßen, Schienen, Röhren und diversen sicht- und unsichtbaren Leitungen – verbunden, sodass Menschen, die an diesen Orten miteinander Waren und Wissen austauschen, hin und wieder zurückgeleitet werden können. Stauungen gefährden diese Zirkulation, die mit der Metapher des so gleichmäßigen wie stetigen Fließens des Verkehrs von materiellen und immateriellen Dingen beschrieben wird: Es droht die Embolie, der Kollaps. Versiegt der Verkehr, wird großstädtisches (Zusammen-)Leben unmöglich. Der Aufzug ist ein zentrales Element dieses Mobilitätsdispositivs.

2. Aufzugsfahrten: Die Überwindung von Distanzen in der Vertikalen

Der urbane Raum erscheint im Vergleich mit dem ruralen sehr viel fragiler, was an der Bevölkerungsdichte liegt und dem intensivierten Austausch zwischen dieser Vielzahl von Menschen, die in Großstädten auf engem Raum zusammenleben. Der urbane und der rurale Raum unterscheiden sich aber auch durch die Distanzen, die dort jeweils auf verschiedene Art überwunden werden müssen: Sobald man auf dem Land Haus und Hof und die Gemeinschaft des Dorfes bzw. der Land-, Klein- und Mittelstadt verlässt,⁴ müssen im Vergleich zum urbanen Raum weitere Strecken bewältigt werden, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Deshalb ist das dominante Bewegungsparadigma in der Stadt das der zeitlich kürzeren Fahrt, während die Überwindung größerer Distanzen auf dem Land dem Paradigma der Reise nähersteht.

Die Fahrten der Menschen im urbanen Raum sind alltäglich und deshalb banal, und anders als auf dem Land geht es in der Stadt stets um den simultanen Transport einzelner Individuen als Massen, die nicht nur in der Horizontalen, sondern auch in der Vertikalen bewegt werden. Das ist der Vektor der Moderne. Er dominiert in der Großstadt und er entsteht mit dem Hochhaus, das die horizontale Struktur der Stadt in die Vertikale projiziert. Darin ist der Aufzug nicht länger ein »der Gebäudestruktur angepasstes Gestell, sondern ein integraler Bestandteil des Hauses, der seinerseits die Gestaltung des Grundrisses bestimmt«.⁵ Die Vertikale bildet fortan nicht mehr nur durch das Treppenhaus, sondern insbesondere durch den Aufzugsschacht die konstruktive Zentralachse in mehrgeschossigen Bauten.⁶ Im Hochhaus dominiert deshalb die »Vertikalrichtung«⁷, wie es Gaston Bachelard in seiner *Poetik des Raumes* beschreibt. Es ist ihre Dominanz, die das mehrgeschossige Gebäude der Großstadt vom Haus als »Winkel der Welt«⁸ im ruralen Raum unterscheidet, wo die Großfamilie zusammen unter einem Dach lebt. Das »Großstadthaus« befindet sich

4 Landstadt: weniger als 5.000 Einwohner*innen; Kleinstadt: weniger als 20.000 Einwohner*innen; Mittelstadt: weniger als 100.000 Einwohner*innen. Als Dorf gelten Gruppensiedlungen im ländlichen Raum, deren Einwohner*innenzahl unterhalb derjenigen der Landstadt liegt.

5 A. Bernard: Die Geschichte des Fahrstuhls, S. 45.

6 Dieses Phänomen erfasst Bernard in Analogie zu den städteplanerischen Umgestaltungen, wie sie im 19. Jahrhundert in Paris zum Vorbild für moderne Großstädte werden: »Der Aufzugsschacht schlägt in diesem Sinne eine ähnliche Bresche durch die Ebenen des Hauses wie der Boulevard durch die Straßen der Stadt. Er beseitigt die Wucherungen der Zwischenstockwerke und Nebentreppen und setzt damit eine vertikale Hausmannisierung ins Werk.« (Ebd., S. 61.)

7 Bachelard, Gaston: *Poetik des Raumes*, 14. Aufl., Frankfurt a.M.: Fischer 2021, S. 43.

8 Ebd., S. 31.

im buchstäblichen wie im übertragenen Sinne »nicht mehr in der Natur. Die Beziehungen zwischen Wohnung und Raum werden hier unecht. Alles ist hier Maschine, und das intime Leben verflüchtigt sich überall.«⁹

Diese Auflösung »der intimen Werte« und des »kosmischen Bezugs«,¹⁰ wie sie Bachelard für das Haus in der Großstadt konstatiert, beginnt in der Epoche der Urbanisierung, die ab der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzt. Mit ihr bricht die Ära des Hochhauses an, das ursprünglich nach seinem Alleinstellungsmerkmal nicht *skyscraper*, sondern *elevator building* genannt wurde.¹¹ Der Aufzug hat das Hochhaus als neuen Gebäudetypus im urbanen Raum etabliert und die Architektur von städtischen Wohn- und Geschäftsgebäuden verändert. Das Home Insurance Building in Chicago, das 1885 fertiggestellt wurde, gilt mit seinen zunächst zehn, dann zwölf Stockwerken als erstes Hochhaus der Geschichte. Selbstredend hat es über die moderne Erschließungstechnik des Aufzugs verfügt. Im Jahr 1931 wurde das Gebäude abgerissen; heute findet sich an seiner Stelle an der Kreuzung West Adam und South La Salle in Downtown Chicago ein neues, etwas höheres Gebäude, das sich in direkter Nachbarschaft zum Sears Tower befindet. Seit seiner Fertigstellung im Jahr 1974 war der Sears Tower (inzwischen zu Willis Tower umgetauft) das höchste Gebäude in der Metropole am Lake Michigan. Mit seinen 442 Metern ist er allerdings nur das dritthöchste Gebäude der USA, aber weiterhin dasjenige mit den meisten Etagen: Der Sears bzw. Willis Tower kommt auf 108 Geschosse, das 2015 fertiggestellte One World Trade Center in New York hat trotz seiner Höhe von 541,3 Metern ganze vier Etagen weniger.

Chicago ist die Mutterstadt des modernen Hochhauses. Dabei handelt es sich um einen architektonischen Gebäudetyp, der nicht nur durch seine Höhe für Rekorde sorgt, sondern auch mit seinen Aufzügen. Derjenige im Chicagoer John Hancock Tower galt aufgrund seiner Geschwindigkeit von 10 Metern pro Sekunde lange als einer der schnellsten Personenaufzüge der Welt. 2018 machte dieser Aufzug von sich hören, als er wegen eines technischen Defekts 84 Stockwerke in die Tiefe stürzte, ohne dass die Passagiere zu Schaden kamen. Die Schlagzeilen der Berichte über dieses Ereignis verweisen in der einschlägigen Presse auf jene Eignung des Aufzugs für den Film, um die es in diesem Band gehen wird. Die *20 Minuten* in der Schweiz

9 Ebd., S. 52.

10 Ebd.

11 Vgl. Simmen, Jeannot: »Eine Kulturgeschichte von Aufzug und Lift«, in: Christian Schittich (Hg.), *Erschließungsräume. Treppen, Rampen, Aufzüge, Wegführung, Entwurfsgrundlagen*, München: Edition Detail 2013, S. 29–33, hier S. 29; sowie: Simmen, Jeannot/Drepper, Uwe: *Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung*, München: Prestel 1984, S. 8.

spricht von einem »Horrorszenario«¹² und die deutsche *Bild* bemüht gleich den entsprechenden Vergleich: »Wie im Horrorfilm«.¹³

Strukturell-funktional und zugleich kulturgeschichtlich betrachtet »zerstückelt« das Hochhaus in der Großstadt das alte »Modell des ganzen Hauses«.¹⁴ Bachelard beschreibt es als ein in sich geschlossenes, überschaubares Gebilde, das zugleich der Ort einer sozialen und/oder ökonomischen Gemeinschaft ist. Nach Bernard zeitige die »tiefgreifend[e] Neuorganisation«¹⁵ des »einfachen« Hauses durch eine fragmentarisierte Vielzahl von Etagen, die im Hochhaus distinkte Ebenen bilden, eine vertikale Ausweitung und Heterogenisierung. Beides ist entscheidend durch den Aufzug bedingt, denn er fungiere als »Möglichkeitsbedingung« und »technisches Apriori« der modernen Hochhaustürme:¹⁶ Erst mit dem Aufzug werden die Etagen der oberen und obersten Stockwerke des Großstadthauses mit einem dem Menschen zumutbaren Kraft- und Zeitaufwand erreichbar. Bereits der frühe Film, der sich urbane Kontexte als Schauplatz wählt, zeigt die ersten *elevator buildings* als Sinnbilder einer hochmodernen Großstadt, weil sie die Kirchtürme als deren höchste Gebäude und Landmarken ablösen. Als »tokens of modernity« firmieren die Hochhäuser schon während des goldenen Zeitalters des Slapsticks zu Beginn des 20. Jahrhunderts als »synecdoches of the metropolis« und zugleich als »emblems of capitalism, industrialization, standardization«.¹⁷ Deshalb dienen sie in filmischen Darstellungen des großstädtischen Arbeits- und Lebensalltags als »key locus of early twentieth-century modernization«,¹⁸ wie es Steven Jacobs in seiner Untersuchung von Wolkenkratzern im Film der 1910er und 1920er Jahre zusammenfasst. Hochhäuser geben den modernen Großstädten zudem ein individuelles »Gesicht«, sodass sie in Establishing Shots durch ihre jeweils distinkte Skyline mit nur wenigen Einstellungen als spezifischer Schauplatz eines Films präsentiert werden können.¹⁹

12 Horrorszenario. Lift in Chicago stürzt 84 Stockwerke in die Tiefe, in: 20 Minuten (20.11.2018), online: <https://www.20min.ch/story/lift-in-chicago-stuerzt-84-stockwerke-in-die-tiefe-491552187933> vom 21.02.2025.

13 Wie im Horrorfilm. Fahrstuhl fällt 84 Stockwerke in die Tiefe, in: Bild (20.11.2018), online: <https://www.bild.de/news/ausland/news-ausland/chicago-fahrstuhl-faellt-84-stockwerke-in-die-tiefe-58526294.bild.html> vom 21.02.2025.

14 A. Bernard: Die Geschichte des Fahrstuhls, S. 8.

15 Ebd.

16 Ebd., S. 14.

17 Jacobs, Steven: »Slapstick Skyscraper. An Architecture of Attractions«, in: Tom Paulus, Robert King (Hg.), Slapstick Comedy, New York: Routledge 2010, S. 152–168, hier S. 153

18 Ebd.

19 In den Filmen des Batman-Franchises ist der Schauplatz Gotham City das Sinnbild der US-amerikanischen Großstadt, weshalb die Stadtansichten in der Trilogie von Christopher Nolan (BATMAN BEGINS, USA 2005; THE DARK KNIGHT, USA 2008; THE DARK KNIGHT RISES,

Filme, deren Handlung in urbanen Kontexten wie dem der modernen Großstadt des späten 19. sowie des 20. und 21. Jahrhunderts spielen, zeigen Aufzüge. Sie werden von den Menschen benutzt, die an diesem Ort leben und arbeiten. Deshalb stellen Aufzüge ein banales und zugleich ›hintergründiges‹ Motiv im Film dar. Während sie in den Diegesen als ein selbstverständlicher Bestandteil des Alltags erscheinen, sind sie auf der Ebene der filmischen Gestaltung sowohl narrativ als auch dramaturgisch funktionalisiert: Aufzüge im Film können Begegnungen initiieren, Handlungen auslösen und die Figuren kurzzeitig in eine intime Situation der Nähe versetzen. Darüber hinaus erweist sich die Kabine des Aufzugs als ein räumliches Paradox, was sie für den Film als Handlungsort ganz besonders interessant macht. Sie ist öffentlich und privat zugleich, weil sie zumeist eine freie Zugänglichkeit bietet, während der Fahrt aber hermetisch abgeschlossen ist. Aus diesem Grund eignet der Aufzug bzw. seine Kabine dem Film für die Darstellung von Konflikten, Enthüllungen und Wendepunkten. Dabei hat der Aufzug stets auch eine symbolische Dimension: Er kann für den sozialen Auf- und Abstieg stehen sowie für die zwischenmenschliche Entfremdung im urbanen Raum; außerdem kann er die seelischen Zustände der Figuren veranschaulichen. Die filmischen Inszenierungen von Aufzügen spielen darüber hinaus mit der eingeschränkten Sichtbarkeit für die Passagiere in der Kabine, denn der Film kann das ihnen während der Fahrt Verborgene für seine Zuschauer*innen sichtbar machen. Deshalb wird der Aufzug für Genres anschlussfähig, die das Unheimliche oder das Fantastische darstellen.

Durch den vertikalen Schacht, in dem sich die Kabine auf und ab bewegt, erweist sich der Aufzug, wie es Bernard betont, als ein »beweglicher Ort«.²⁰ Diese genuine Dynamik lässt den Aufzug im Film immer auch als einen Ort der Transgression erscheinen, weshalb er sowohl tragischen als auch komischen Narrationen eignet. Da der Aufzug also weder an ein spezifisches Genre noch an ein dramaturgisches Register gebunden ist, wirkt er neben den menschlichen Figuren wie ein »technischer Akteur« im Film. Jedoch verbleibt er stets ein Ding: Er ist eine Maschine, die bedient und gesteuert werden muss, damit die Passagiere in der Kabine ihr Ziel erreichen. Dabei kann allerhand schiefgehen oder auch manipuliert werden. Das hat Konsequenzen, die je nach filmischem Genre ganz unterschiedlicher Art sind: katastrophal, romantisch, komisch oder sogar fantastisch. Nach seinen frühesten ›Auftritten‹ im Slapstick setzt der Aufzug bis in die Gegenwart hinein die vielgestaltige Reihe filmisch inszenierter Maschinen fort, denn gleich dem Auto avanciert er zu einem der wichtigsten »both celebrated and desecrated symbols of technological and industrial progress«²¹ im Film. Die vornehmlich durch das Auto technisch

USA 2012) aus Aufnahmen der Skylines der drei größten Städte der USA – New York, Los Angeles und Chicago – montiert sind.

20 A. Bernard: Die Geschichte des Fahrstuhls, S. 3.

21 S. Jacobs: Slapstick Skyscraper, S. 154.

bedingte und kollektiv symbolisierte motorisierte Fortbewegung zu Land hat mit dem Road Movie ein eigenes Genre hervorgebracht. Obwohl die filmisch dargestellte Aufzugfahrt vieles mit dem Road Movie teilt, existiert kein analoges Genre wie der ›Elevator-‹ bzw. ›Elevator-Ride-Film‹. Trotzdem setzen zahlreiche Filme den Aufzug in ganz unterschiedlichen Genres in Szene. Er erweist sich deshalb als ein transgenerisches Motiv und seine filmischen Inszenierungen machen aus der banalen Fahrt mit dem Aufzug eine nicht normale. Diese Fahrten sind dann nicht länger an urbane Kontexte als Schauplätze der Filmhandlung gebunden, denn sowohl die Fantastik als auch die Science-Fiction zeigen, dass Aufzüge im Film sogar die Grenzen von Raum und Zeit zu überwinden vermögen.

3. Aufzüge im Film: Zur Struktur und zu den Beiträgen des Bandes

Die Beiträge des Bandes beschäftigen sich mit Aufzugszenen aus der gesamten Geschichte des Films: von den Anfängen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die filmische Gegenwart des Kinos, des Fernsehens und des Streamings. Dabei stehen die Darstellungen des Aufzugs auf zwei Ebenen im Fokus. Zum einen geht es in Bezug auf die filmisch inszenierte diegetische Welt um die Frage, wie der Aufzug transitorische Momente des Aufeinandertreffens, Machtbeziehungen, Blicke und Handlungen organisiert und reflektiert. Zum anderen geht es in Bezug auf die filmästhetische Gestaltung darum, wie der Aufzug die Struktur des Plots, die medialen Möglichkeiten des filmischen Zeigens, Verbergens und Montierens sowie die Aktualisierung oder Modifikation genrespezifischer Elemente und Funktionen in Szene setzt. Angesichts der Vielfältigkeit und Vielgestaltigkeit von Aufzügen im Film erweitern die Beiträge des Bandes den notwendigerweise zunächst motivzentrierten Fokus sowohl in einer genre- als auch in einer medienkulturtheoretischen Perspektive. Ausgehend von der Annahme, dass sich erst über das Medium ›Film‹ der besondere kulturelle Stellenwert des Aufzugs innerhalb der urbanen Kultur der Moderne erschließen lässt, verbinden drei zentrale Untersuchungsaspekte die Beiträge: Erstens die in jeder filmischen Darstellung implizit mitreflektierte (Medien-)Geschichte des Aufzugs; zweitens die angesichts der Vielzahl von Filmen, in denen Aufzüge inszeniert werden, notwendige Betrachtung des Aufzugs als transgenerisches Motiv; und drittens die genrespezifische Funktionalisierung von Aufzügen in Bezug auf ihre jeweils konkrete Darstellung durch das filmische Erzählen.

Der Band gliedert sich in drei Teile. Zunächst werden die filmischen Inszenierungen des Aufzugs medien- und kulturwissenschaftlich perspektiviert. *Nils Jablonski* eröffnet die zentralen theoretischen Anschlüsse und analytischen Parameter, die die einzelnen Beiträge des Bandes weiterverfolgen und durch Untersuchungen einzelner Filme oder spezifischer Genres vertiefen. Seine Überlegungen gehen von der These aus, dass die in Filmen gezeigten Aufzugfahrten analog zu den Fahrten in

Road Movies als ›nicht normal‹ zu klassifizieren sind. Für die Figuren stehen sie deshalb im Spannungsfeld von Askese und Exzess: Während der Aufzugfahrt werden die Passagiere mit verschiedenen Emotionen konfrontiert, die sie außerhalb der Kabine nicht ausleben können, in ihrem Alltag verdrängen oder sich ihrer gar nicht bewusst sind. Inszenatorisch kommen dem Aufzug im Film daher zwei Funktionen zu. Er kann einerseits narrativ als Scharnier fungieren, das die Filmhandlung voranbringt, und andererseits dramaturgisch als Bühne.

Die auffällige Abwesenheit von Aufzügen im zunächst westdeutschen und dann bundesdeutschen Film untersucht *Peter Scheinpflug*. Ihre wenigen Inszenierungen analysiert er daher als signifikante Ausnahmen: Scheinpflug zeigt, dass Aufzüge trotz ihrer Alltäglichkeit filmisch kaum präsent sind, weil die Treppe als vermeintlich ›normales‹ Element bundesdeutscher Wohnvorstellungen dominiert. Wenn jedoch Aufzüge gezeigt werden, sind sie überwiegend mit Hochhäusern in sozial prekären ›Problemvierteln‹ verbunden und fungieren als visuelle Marker von Verwahrlosung, sozialem Abstieg und Konflikten. Die wenigen Aufzüge, die sich im deutschen Film finden, dienen zur Verdichtung dramaturgisch zentraler Entwicklungen sowie zur Visualisierung sozialer Marginalisierung und Isolation. Anhand des Paternosters, wie ihn etwa Satiresendungen des Fernsehens für filmische Parodien nutzen, zeigt Scheinpflug dann, dass diesem Transportmittel die klassischen Funktionen von filmisch inszenierten Aufzügen abgehen. Im Gegensatz zum Aufzug ermöglicht der Paternoster filmische Metaphorisierungen von Gleichzeitigkeit, Interdependenz sowie von Auf- und Abstieg. In Doris Dörries Komödie *MÄNNER* (DE 1985) avanciert er gar zur Offenbarungsmaschine, die ungewollte Sichtbarkeiten erzwingt und Perspektivwechsel ermöglicht.

Mit ihrem Beitrag begeben sich *Marcus S. Kleiner & Sarah Reininghaus* auf eine Höllenfahrt, indem sie den Aufzug als religiösen Machtraum lesen und durch ihre Lektüren von *ANGEL HEART* (USA 1987, R: Alan Parker) und *THE DEVIL'S ADVOCATE* (USA 1997, R: Talyor Hackford) zeigen, dass der Aufzug in beiden Filmen die traditionellen Jenseitswege des Christentums ersetzt. Die Hölle wird so zu einem weltlichen Ort, den die Protagonisten durch ihre Entscheidungen und Handlungen hervorbringen. Ausgehend von kultur- und religionsgeschichtlichen Vorstellungen von Himmel, Erde und Hölle zeigen Kleiner & Reininghaus in Bezug auf Michel Foucaults diskurtheoretischen Machtbegriff, inwiefern dem Aufzug im Film eine besondere Funktion nicht nur als Ort des Übergangs und Transports, sondern auch als Erkenntnisraum zukommt. Während christliche Bildtraditionen den Weg hinauf ins himmlische Paradies oder aber hinab in die Feuer der Hölle meist als lange Märsche oder Stürze visualisieren, fungiert der filmisch inszenierte Aufzug als Schwellenraum, der Oben und Unten, Transzendenz und Immanenz, Macht und Unterwerfung miteinander verbindet. So symbolisiert der am Ende von *ANGEL HEART* gezeigte Aufzug die Höllenfahrt des Protagonisten, der sich endlich seiner eigenen Identität und Sünden bewusst wird. In *THE DEVIL'S ADVOCATE* hingegen struk-

turiert der Aufzug wiederholt die filmische Narration: Er fungiert als Zugang zum irdischen Machtzentrum des Teufels und symbolisiert so den sozialen und ökonomischen Aufstieg des Protagonisten, der vor der moralischen Entscheidung steht, durch sein Handeln in die Hölle hinabzusteigen.

Im zweiten Teil des Bandes widmen sich vier Beiträge in Einzelanalysen den Aufzugszenen in je einem filmischen Artefakt. *Katja Holweck* zeigt in ihrem Beitrag, dass dem Aufzug in Nicolas Winding Refns *DRIVE* (USA 2011) über die berühmte Schlüsselszene hinaus eine zentrale narrative Funktion für die Handlung des gesamten Films, aber auch für die spezifische Figurenzeichnung und die erzählerische Themenentwicklung zukommt. Ausgangspunkt ist die These, dass *DRIVE* gezielt mit Publikumserwartungen spielt und den Aufzug zur dramaturgischen Verdichtung nutzt, weil an diesem immer wieder im Film gezeigten Ort Intimität und Gewalt, Nähe und Bedrohung, Kontrolle und Kontrollverlust auf engstem Raum zusammenfallen. So kommt es in der Aufzugskabine nicht nur zur romantischen Annäherung zwischen den beiden Protagonisten des Films, sondern im unmittelbaren Anschluss daran auch zu einem Exzess der Gewalt, den *DRIVE* in drastischen Bildern choreographiert. Dabei erscheinen der leidenschaftliche Kuss und der anschließende brutale Mord im Aufzug als Veranschaulichung der beiden widersprüchlichen Seiten des Drivers. Der Aufzug wird so zum Ort der Enthüllung der charakterlichen Ambivalenz des namenlos bleibenden Protagonisten.

Jan Steeger betrachtet in seinem Beitrag die Paradoxie des Aufzugs, der in Brian De Palmas Thriller *DRESSED TO KILL* (USA 1980) zugleich (Nicht-)Tatort und Fluchtort ist. Ausgehend von der These, dass der Aufzug als ein mobiler, hermetisch geschlossener Nicht-Ort existenzielle Entscheidungssituationen verdichtet, kann er sowohl Rettung ermöglichen als auch in den unausweichlichen Tod führen. Diese Ambivalenz veranschaulicht die ikonische Aufzugszene von *DRESSED TO KILL*. Sie teilt den Film dramaturgisch in zwei Hälften, weil der Aufzug zunächst als Fluchtvehikel genutzt wird, sich dann aber schrittweise in eine tödliche Falle verwandelt. Angesichts dieser Möglichkeit, narrative Umkehrungen zu inszenieren, eignet der heterotope Raum des Aufzugs in besonderer Weise dem Genre des Thrillers. Der Beitrag arbeitet deshalb die intertextuellen Bezüge von *DRESSED TO KILL* zum italienischen Giallo heraus und zeigt anhand von Klassikern wie *L'UCCELLO DALLE PIUME DI CRISTALLO* (IT 1970, R: Dario Argento), *LO STRANO VIZIO DELLA SIGNORA WARDH* (IT 1971, R: Sergio Martino) oder *LA POLIZIA CHIEDE AIUTO* (IT 1974, R: Massimo Dall'Amato), inwiefern der Aufzug dort bereits das genretypische Flucht-Falle-Dispositiv etabliert, das auch De Palma zur Darstellung einer existenziellen Grenzerfahrung nutzt.

Um eine ähnlich existenzielle Grenzerfahrung wie in *DRESSED TO KILL* geht es auch in Louis Malles *ASCENSEUR POUR L'ÉCHAFAUD* (FR 1958). *Felix Hüttemann* untersucht die Schlüsselstellung des Aufzugs in diesem Klassiker des Film Noirs: Er deutet ihn als zentrales Medium für die filmisch vermittelte Konfrontation des Indivi-

duums mit Kontingenz und Absurdität. Ausgangsthese ist, dass der Aufzug im Film einen ideologischen und ästhetischen Konfliktraum darstellt, wo ein dynamisch-existenzialistischer Freiheitsbegriff auf eine reaktionär-zynische Haltung der Kälte trifft. Anhand von Ex-Fallschirmjäger Julien Tavernier, dem Protagonisten von *ASCENSEUR POUR L'ÉCHAFAUD*, zeigt Hüttemann, wie Malle mit Blick auf die Frage nach individueller Freiheit und Fatum die genretypische Kaltblütigkeit mit militärischer Disziplin und aristokratischer Désinvolture verschränkt. Dabei verbindet die Analyse von Tavernier die im Film gezeigten Aufzugszenen mit den politischen und kulturellen Diskursen des Nachkriegsjahrzehnts in Frankreich. Vor dem zeitgeschichtlichen Hintergrund von philosophischem Existenzialismus und populärkulturellem Jazz liest Hüttemann den steckengebliebenen Aufzug als ein technisches Purgatorium: Seine Dysfunktion macht ihn zum Schwellenraum zwischen dem geplanten beruflichen Aufstieg und dem unausweichlichem Scheitern Taverniers, zwischen dem perfekten Mord und einer durch das zufällige Steckenbleiben der Kabine ausgelösten Katastrophe. Im Zusammenspiel mit Miles Davis' improvisierter Filmmusik wird der Aufzug zum Resonanzraum der inneren Zustände des Protagonisten und seiner existenziellen Entscheidungslosigkeit.

Christian Müller & Ralph Olsen nehmen in ihrem Beitrag die von Matthew Wiener entwickelte Fernsehserie *MAD MEN* (USA 2007–2015) aus einer raumtheoretischen Perspektive in den Blick. *MAD MEN* zeigt das Arbeits- und Alltagsleben der Angestellten in einer New Yorker Werbeagentur in den 1960er und 1970er Jahren. Dafür nutzt die Serie immer wieder Aufzugszenen. Durch deren Analyse veranschaulichen Müller & Olsen, inwiefern der Aufzug in *MAD MEN* als ein narrativ hochverdichteter filmischer Raum erscheint, denn in den Aufzügen werden gesellschaftliche Aushandlungsprozesse inszeniert, die die zentralen Themen der Serie vermitteln: Identität, Macht, soziale Herkunft und Geschlechterverhältnisse. Mit den darstellerischen Möglichkeiten der *Mise-en-scène* und des Schnitts werden in den Aufzugszenen der Serie sowohl die räumliche Enge in der Kabine als auch die zeitlich begrenzte Fahrdauer veranschaulicht. Das intensiviert die Darstellung der emotionalen Zustände der Protagonist*innen und ihrer zwischenmenschlichen Konflikte: Die Auf- und Abwärtsbewegungen der Aufzüge symbolisieren mögliche Karrierewege und die in der Kabine erzwungene Nähe zwischen den Passagieren offenbart sowohl vorherrschende chauvinistische als auch klassistische Strukturen.

Im dritten Teil des Bandes widmen sich vier Beiträge spezifisch genretheoretischen Betrachtungen und allgemeinen filmtheoretischen Reflexionen zu Aufzügen im Film. *Ivo Ritzer* zeigt in seinem Beitrag, inwieweit der Aufzug erstens als ideales Dispositiv einer autonomen *Mise-en-scène* dem Film die radikale Konzentration auf Bewegung, Rhythmus und Affekt erlaubt und er zweitens sichtbar macht, dass in einer formalistischen, also dominant nicht-narrativen Inszenierung das Wirkliche der Bilder anstelle der Figuren und ihrer Handlungen zum zentralen filmischen Bedeutungsträger wird. Dazu untersucht Ritzer die Aufzugszene in *DIE HARD WITH*

A VENGEANCE (USA 1995, R: John McTiernan) als paradigmatisches Beispiel für John McTiernans Verständnis von Actionkino und Mise-en-scène. Dabei revidiert Ritzer das Konzept des sogenannten ›Action-Kammerspiels‹, das der erste Film der DIE HARD-Reihe (USA 1988, R: John McTiernan) aktualisiert, der dritte Teil jedoch bewusst überschreitet. Während der Schauplatz New York in DIE HARD WITH A VENGEANCE als expansiver Spiel- und Erfahrungsraum inszeniert wird, kehrt McTiernan in und mit der nur gut einminütigen Aufzugsszene, die in der Federal Reserve Bank spielt, kontraktiv zu einem komprimierten Filmraum zurück: Der Aufzug fungiert als architektonische Kammer, die Körper, Bewegungen und Kräfteverhältnisse verdichtet. Anhand von Eric Rohmers Kategorien des Bildraums, Architekturraums und Filmraums zeigt Ritzer schließlich, wie McTiernan durch die Dialektik von Kontraktion und Expansion den filmischen Raum insgesamt organisiert: Breitwandkomposition, lange Einstellungen, kontrollierte Kamerabewegungen und gezielte Close-Ups erzeugen trotz des vorherrschend klaustrophobischen Eindrucks eine Übersicht, sodass sich die dargestellte Gewalt in eine dynamisch fließende Bewegungschoreographie verwandelt.

Der Slapstick ist das Genre des *sight gag*. Dieser filmisch inszenierte ›Witz für die Augen‹ setzt nicht nur auf sich seltsam bewegende Körper, sondern auch auf exzessive, aber harmlose Gewaltausbrüche, eine artistische Akrobatik und absurde Maschinen. Ausgehend von der Beobachtung, dass nahezu alle dieser zentralen Komik-Elemente durch den Aufzug aktualisierbar sind, geht Nils Jablonski in seinem Beitrag der Frage nach, inwiefern der Aufzug als technische Voraussetzung für die Körperkomik des Slapsticks erscheint. Der Aufzug steht nämlich in der Tradition ›verrückter Maschinen‹, allerdings ist es im Fall dieses Transportmittels gerade die verfremdete Benutzung durch die menschlichen Akteure, wodurch die Fahrt mit Aufzug zu einer nicht normalen und deshalb komischen Fahrt wird. Anhand der Filme HIS WIFE'S MISTAKES (USA 1916, R: Roscoe Arbuckle), NAUGHTY BOY (USA 1927, R: Charles Lamont) und THE GOAT (USA 1921, R: Buster Keaton/Malcolm St. Clair) zeigt der Beitrag, dass die *sight gags* in den drei Stummfilmen auf einer genuin sprachbasierten Komik basieren, weil durch den Aufzug Redensarten und Metaphern visuell inszeniert werden.

Anhand verschiedener Serien wie SEX EDUCATION (UK 2019–2023, Netflix, Stoffentwicklung: Laurie Nunn), GREY'S ANATOMY (USA 2005–, abc, Stoffentwicklung: Shonda Rhimes, Michelle Lirtzmann) und DEAD END: PARANORMAL PARK (USA 2022, Netflix, Stoffentwicklung: Hamish Steele) sowie anhand der beiden Filme THE CABIN IN THE WOODS (USA 2011, R: Drew Goddard) und CHARLIE AND THE CHOCOLATE FACTORY (USA 2005, R: Tim Burton) untersucht Christian Lenz den Aufzug als einen filmischen Raum an der Schwelle zwischen Alltäglichkeit und Wunderbarem. Die dem technischen Transportmittel eignende Liminalität macht den Aufzug für die Fantastik besonders anschlussfähig: Er suspendiert nicht nur etablierte Raum-, Zeit- und Bewegungsordnungen, sondern ermöglicht auch

Transformationen und Übergänge. Derartige Schwellensituationen sind typisch für fantastische Narrationen, wo Aufzüge als Portale zwischen Welten, Zeiten oder Existenzebenen fungieren. Wie Lenz durch vergleichende *close readings* der medialen Artefakte zeigt, dient der Aufzug in der Fantastik im Allgemeinen und in ihren verschiedenen Subgenres im Besonderen zur Inszenierung von Unsicherheit und Alterität, sodass das Fantastische im Film eine konkrete, räumlich erfahrbare Form erhält.

Im letzten Beitrag des Bandes widmet sich *Nils Jablonski* der filmischen Inszenierung von Aufzügen in der Science-Fiction. Wie die literarische Gattung nimmt auch das filmische Genre die utopischen Visionen von Transportmitteln, die Ingenieure des 19. Jahrhunderts entwerfen, auf und führt sie variiert fort: Aufzüge dienen dem Menschen als technische Möglichkeit zur Erschließung von bislang unerreichbaren Räumen. Angesichts dieser explorativ-kolonialisierenden Funktion haben Aufzüge in der Science-Fiction stets auch eine soziale, politische und anthropologische Bedeutung. In *TOTAL RECALL* (GB/CA 2012, R: Len Wiseman) und *MINORITY REPORT* (USA 2002, R: Steven Spielberg) etwa symbolisieren sie Macht, Kontrolle und soziale Ungleichheit. Dagegen steht der Aufzug in *2001: A SPACE ODYSSEY* (USA 1968, R: Stanley Kubrick) für die technologische Souveränität des das Weltall bereisenden Menschen. Und während *ALIENS* (USA 1986, R: James Cameron) durch eine Rettungsaktion mit dem Aufzug die universelle Gültigkeit humanitärer Werte vermittelt, zeigt *BLADE RUNNER* (USA 1982, R: Ridley Scott) Aufzüge in einer dystopischen Stadtarchitektur und nutzt sie zur Charakterisierung der menschlichen und nicht-menschlichen Protagonist*innen des Films. Das *STAR TREK*- und *STAR WARS*-Franchise sowie ihre Parodien in Form von Videoclips auf Social-Media-Plattformen machen schließlich deutlich, dass Aufzüge auch in den Weiten des Weltalls einen Lebens- und Arbeitsalltag ermöglichen, der fast allen menschlichen Bedürfnissen gerecht wird.

Allen Beiträgen, in denen mehr als drei Filme behandelt werden, ist eine Filmographie nachgestellt. Die Gesamtfilmographie am Ende des Bandes unterscheidet zwischen den verschiedenen Formaten der medialen Artefakte: Dort finden sich in alphabetischer Reihenfolge alle Filme sowie alle Serien und Fernsehsendungen, die in den einzelnen Beiträgen besprochen wurden. Die Auswahlbibliographie erfasst alle für das Thema des Bandes relevanten Texte, die in den Beiträgen verwendet wurden. Ein großer Dank gilt den Beiträgerinnen und Beitragern des Bandes für ihre Bereitschaft, sich mit Aufzügen im Film zu beschäftigen und so ein abseitiges, aber komplexes Forschungsdesiderat im Spannungsfeld von Film-, Medien- und Kulturwissenschaft zu erschließen. Ein ganz besonderer Dank gilt der Firma Schindler Deutschland, ohne deren großzügige finanzielle Unterstützung das Erscheinen dieses Bandes über Aufzüge im Film nicht möglich gewesen wäre.