

Dimensionen der Aufzugfahrt

Ein Essay zur Konservierbarkeit

Jan Lars Dumno

Der Aufzug wird zunehmend zum Gegenstand denkmalpflegerischer Bemühungen. Daher ist es lohnend, sich zunächst etwas tiefergehend mit dem Objekt selbst zu beschäftigen. Ein historischer Aufzug als technisches und gestalterisches Denkmal wird nicht nur durch seine optische Erscheinung und Anordnung im Raum wahrgenommen. Vielmehr werden bei der Benutzung alle Sinne angesprochen. Daher beschreibt dieser Beitrag die verschiedenen Wahrnehmungen einer Aufzugfahrt und betrachtet sie in einem sozial-historischen Kontext. Parameter zur Bewertung von historischen Aufzügen sollen benannt und Anregungen für ihren Erhalt gegeben werden.

1. Sinnliche Wahrnehmungsbereiche

Betritt man ein Gebäude und nähert sich einem Aufzug, so wird in der Regel zuerst dessen statische und optische Erscheinung wahrgenommen, also Komponenten, die sich auch durch eine Fotografie festhalten ließen. Dazu gehört die Beleuchtungssituation rund um den Aufzug und in der Kabine. Liegt der Aufzug in einer dunklen Nische, können ein beklemmendes Gefühl oder auch Spannung erzeugt werden, liegt ein Aufzug hingegen in der Mitte eines Treppenauges in einem offenen oder leicht vergitterten Schacht, entstehen interessante Kontraste durch einfallendes Licht. Elemente des Aufzugs werden dann eventuell nur noch als Umrisse wahrgenommen, die sich gegen die hellen Treppenhaufenster oder ein verglastes Oberlicht abzeichnen. Signalleuchten am Aufzug, beispielsweise eine ›Besetzt‹-Leuchte oder ein Etagenanzeiger erzeugen Aufmerksamkeit durch Lichtpunkte, die auch

aufgrund ihrer Farbigkeit (rot als Signalfarbe) verschiedene Emotionen auslösen können. Auch die übrigen Komponenten einer Aufzugsanlage sind hierzu fähig. Aufzugtüren vermitteln, je nach Gestaltung, ein unbehagliches Gefühl einer dahinter verborgen liegenden Gefahr oder einer leichten Zugänglichkeit. Dabei sind es vor allem kleinere Türen ohne oder mit nur kleinen Fensteröffnungen, insbesondere, wenn sie in Mauernischen liegen, die ein beklemmendes Gefühl der Eingeschlossenheit auslösen, wohingegen luftig gestaltete und niedrig ausgeführte, schmiedeeiserne Türen eines offen im Treppenauge liegenden Aufzugs Leichtigkeit vermitteln, da Benutzende den Bezug zur Umwelt nicht verlieren, sobald sie die Kabine betreten, insbesondere, wenn diese verglast ausgeführt wurde. Aufzugschacht und Türen wurden individuell entsprechend der Gestaltung des Vestibüls und des Treppenhauses ausgeführt. Nachträglich eingebaute Aufzüge oder solche, die ältere Vorkriegsanlagen ersetzten, wirken oftmals wie Fremdkörper, die keinen Gestaltungsanspruch erkennen lassen. Neben den gestalterischen Merkmalen spielt auch der Erhaltungs- und Pflegezustand des Aufzugs eine entscheidende Rolle in der Wahrnehmung. Vielfach übermalte Türen, deren bunte Farbschichten abblättern, krude angeschweißte Verstärkungen, lieblos ausgeführte Umbauten, Kratzer und Beulen, verschiedenartige Druckknöpfe, die zu verschiedenen Zeiten ausgetauscht wurden, sowie dysfunktionale Anzeigelämpchen erzeugen bei den Nutzer*innen den Eindruck, dass ein alter Aufzug lediglich aus Sparsamkeit und nicht aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten wird.

Der Aufzug als vertikales Transportmittel besitzt zusätzlich zu seinem statischen optischen Erscheinungsbild auch eine dynamische Erscheinung, die durch Bewegung entsteht. Diese Bewegung des Aufzugs kann von außen wahrgenommen werden. Eine durch das Treppenauge fahrende Kabine bewegt sich sichtbar durch die Etagen, ein Stockwerksanzeiger wird nicht vermisst, und das Warten erscheint kurzweilig. Aufzüge der Nachkriegszeit haben vielfach keine Kabinentüren und ermöglichen so während der Fahrt den Blick auf die vorbeiziehenden Schachttüren und -wände. Haben diese Türen große Fenster, kann auch das Emporsteigen im Gebäude wahrgenommen werden, mitunter liegen sogar Treppenhausfenster im Sichtfeld und zeigen in den höheren Etagen ein kleines Stadtpanorama. Bei der Nutzung von Aufzügen in geschlossenen Schächten und ohne unmittelbare Möglichkeit, die Bewegung visuell zu erfahren, wird der Stand der Kabine durch Glühlämpchen häufig angezeigt, die mit kleiner Verzögerung aufleuchten und mit einem

Nachglühen wieder verlöschen. Durch die Glaslinsen in der Anzeigetafel ist sogar die Glühwendel zu erkennen. Diese Visualisierung der Bewegung kann auch als mechanischer Etagenanzeiger an der Außenwand des Schachts ausgeführt sein, wobei dessen lautlose Bewegung oft erst auf den zweiten Blick erkannt wird und nur einen dezenten Hinweis auf das gibt, was hinter der Tür im geschlossenen Schacht passiert.

Die Bedienung eines Aufzugs führt zu einer haptischen Wahrnehmung, die das Erleben einer Aufzugsfahrt entscheidend mitprägt. Alte Druckknöpfe bestehen häufig aus Kunststoffen und leisten federnden Widerstand bei der Betätigung, mitunter verhalten sie sich auch etwas widerspenstig. Manchmal setzt sich erst nach längerem, festem Druck die Maschinerie in Bewegung. Auch der Mechanismus zum manuellen Öffnen der Schachttüren erfordert einen kurzen Moment des Nachdenkens. Zum Schließen der Tür ist ein geeigneter Angriffspunkt zu finden – vielleicht greift man einfach mit den Fingern in den Maschendraht der Schachttür. Nach der Ankunft an der gewünschten Etage ist eine Griffmuschel in die richtige Richtung zu drehen oder ein Riegel zur Seite zu schieben. Es entsteht ein kurzer Moment der Unsicherheit ob des Öffnens der Türe, eine Schrecksekunde. Auffällig gestaltete Teile an den Türen und in der Kabine verleiten dazu, ihre Form durch Begreifen zu erfassen – so etwa organisch geschwungene, hand-schmeichelnde Türgriffe oder Handläufe aus farbig eloxiertem Aluminiumguss, wie sie bei Aufzügen der 1950er Jahre zu finden sind.

Neben den bereits beschriebenen Sinneseindrücken wird die Aufzugsfahrt selbst und damit die vestibuläre Bewegungswahrnehmung womöglich am wenigsten von Denkmalschützer*innen beachtet. Einfache, ältere Aufzüge fahren mit einem Ruck an und stoppen abrupt, sodass selbst bei geübten Benutzer*innen während der Fahrt der Moment des Anhaltens mit Anspannung erwartet wird, der trotz des Bewusstseins über das Bevorstehende noch bei jedem Mal einen kleinen Schrecken verursacht. Hingegen beschleunigen und bremsen Hochhausaufzüge etwa der 1970er Jahre zwar quasi stufenlos, jedoch sind die wahrnehmbaren Beschleunigungen deutlich größer als bei modernen Aufzügen, sodass die Geschwindigkeit viel höher wahrgenommen wird. Das subjektive Empfinden erinnert an einen Raketenstart, obwohl die tatsächlichen Geschwindigkeiten im Vergleich zu Schnellaufzügen der jüngsten Generation eher gering sind. Bei einigen Aufzügen, besonders bei solchen, die ihren Antrieb im Keller haben, kann während der Fahrt selbst auch außerhalb der Beschleunigungs- und Bremszonen ein

leichtes Schaukeln wahrgenommen werden, das die Benutzer*innen mitunter an der Stabilität der Anlage zweifeln lässt. So können Gedankenspiele um sich gummiartig ausdehnende, viel zu dünne und womöglich abgenutzte Seile, eine nicht richtig befestigte Rolle oder gar eine nicht mehr wirksame Bremse entstehen. Das Ende der Fahrt wird mit angehaltenem Atem abgewartet und mit Erleichterung begrüßt. Viele ältere Aufzüge besitzen zudem Kontaktböden, die beim Betreten der Kabine spürbar nachgeben und dabei das Licht einschalten und die Innensteuerung aktivieren. Das Nachgeben des Bodens erzeugt ein kleines Schreckmoment und lässt, ebenso wie eine schaukelnde Kabine, Zweifel an der Integrität der Konstruktion aufkommen. Es wird bei Benutzenden die Vorstellung hervorgerufen, der Kabinenboden könne vollständig einbrechen und es stünde ein Fall in die Tiefe des Schachts bevor.

Besonders ältere Aufzüge erzeugen bei der Fahrt Geräusche, die den Charakter der jeweiligen Anlagen mitbestimmen und häufig im denkmalpflegerischen Kontext unbeachtet bleiben. Hier sind etwa schmiedeeiserne Schachttüren zu nennen, deren Zuschlagen durch das gesamte Treppenhaus hallt. Benutzt man den Aufzug in der Nacht, dürften sämtliche Hausbewohner*innen aufgeweckt werden, wenn die Tür nicht vorsichtig und mit Bedacht geschlossen wird. Bei manchen Schachtformen können auch Windgeräusche bei schnellfahrenden Aufzügen entstehen, die an den Schachttüren und in den Kabinen zu hören sind. Die Kabinen schieben eine Luftsäule vor sich her und erzeugen einen Überdruck in Fahrtrichtung, wodurch Luft mit heulendem Geräusch durch die Türspalte tritt, ähnlich einem bei Sturm nicht richtig geschlossenen Fenster. Auch der Antrieb eines Aufzugs erzeugt eine Geräuschkulisse. Beim Umschalten älterer Antriebe mit ›Feineinstellung‹ auf die langsame Fahrgeschwindigkeit, kurz vor dem Erreichen der Zieletage, entstehen aufheulende Getriebegeräusche, die in der Kabine und oft im ganzen Haus hörbar sind. Zu unterscheiden ist zwischen konstruktionsbedingten Geräuschen und solchen, die erst in Folge von Verschleiß oder Defekten entstehen. Komplexe Relaissteuerungen geben Schaltgeräusche von sich, beispielsweise ein immerwährendes Klacken der Schaltelemente im Steuerschrank, das mit jeder durchfahrenen Haltestelle und mit jedem Schritt des Ablaufs einer Fahrt, vom Schließen der Türen über das Eingeben des Fahrtkommandos bis zum Schalten des Motors, deutlich hörbar ist. Zudem verfügen einige Aufzüge, besonders Aufzuggruppen, über Ankunftsmler mit elektromechanischen Glocken, die einen

charakteristischen Klang erzeugen, der auch in Filmen häufig verwendet wird, um Szenen mit Aufzügen zu vertonen.

Gänzlich unbeachtet bei der Erhaltung alter Aufzüge bleibt meist die olfaktorische Wahrnehmung. Hier ist der Geruch von Fett, Schmieröl und hölzernen Aufzugskabinen an erster Stelle zu nennen. Diese Gerüche sind ganz besonders im Sommer wahrnehmbar, wenn durch die hohen Temperaturen, teilweise unter Sonneneinstrahlung, im Treppenhaus oder in stark aufgeheizten Maschinenhäuschen auf den Dächern die Schmierstoffe und Lasuren auszugasen beginnen. Bei einigen Paternosteraufzügen ist zudem ein modriger Geruch beim Durchfahren der Umkehrstelle im Keller wahrnehmbar – genauso der Geruch einer aufgeheizten und staubigen Atmosphäre beim Durchfahren der oberen Umkehr auf dem Dachboden.

Auch für die thermorezeptive Wahrnehmung, die häufig mit einer olfaktorischen Wahrnehmung einhergeht, lassen sich Beispiele finden: Treppenhäuser von Altbauten sind, besonders beim Betreten während heißer Sommertage, mit einem sakral anmutenden Geruch und feuchter Kühle erfüllt, was sich beim Fahren mit einem alten Aufzug in einem gemauerten Schacht solcher Häuser noch zu einer regelrecht Frösteln machenden Kälte steigert. Gegenteilig ist die thermorezeptive Wahrnehmung in Aufzügen, die in verglasten Schächten an der Gebäudeaußenseite angebaut sind, was in der Nachkriegszeit etwa bei vielen Berliner Altbauten gemacht wurde. Die Hitze, die sich in solchen Schächten staut, erscheint bisweilen unerträglich. Benutzer*innen fragen sich vermutlich beim Betreten der mit heißer und stickiger Luft gefüllten Kabine, was wohl passieren könnte, wenn sie hier durch einen Defekt länger wären. Derselbe Aufzug gibt – zur Winterzeit benutzt – bei der morgendlichen Fahrt aus der Wohntage, bei der die Benutzenden noch die Bettwärme in sich tragen, den ersten Eindruck von den frostigen Temperaturen draußen.

2. Kontextuelle Wahrnehmung

Die mit den Sinnen erfassten Eindrücke führen erst im Kontext des Umfelds und der Benutzung zu einer ganzheitlichen Wahrnehmung der Aufzugsfahrt. Daher soll nun der Versuch unternommen werden, die kontextuelle Wahrnehmung fassbar zu machen und historisch einzuordnen.

Wer einen Personenaufzug benutzen darf, hat sich von der Frühzeit bis zum modernen Aufzug mehrfach geändert. Das Erleben der Aufzugsfahrt ist auch dadurch beeinflusst, ob die Benutzer*innen sich durch ihren gesellschaftlichen Status, eine explizite Berechtigung oder ihre Berufsrolle für die Fahrt mit dem Aufzug qualifizieren. So konnten Benutzer*innen einen Schlüssel oder eine Magnetkarte zum Aufzug besitzen, der sie automatisch legitimierte, es konnte ihnen eine Mitfahrt durch Befugte gewährt werden, oder sie »ergaunerten« sich eine Fahrt durch eine Grenzüberschreitung. Anfänglich war die Benutzung höher gestellten Persönlichkeiten und dem (Groß-)Bürgertum vorbehalten. So wurden zum Beispiel in Wien Aufzüge durch angestellte Hausbesorger*innen bedient, die dabei den Aufzug von außen, neben der Schachttür stehend, mittels einer Seil- oder Hebelsteuerung kontrollierten. Hausbesorger*innen waren nicht immer, etwa in der Nacht, zu Diensten und auch nicht immer bester Laune – die Benutzung erforderte also die Formulierung eines Anspruchs, bei der sich Menschen unterschiedlichen gesellschaftlichen Standes gegenüberstanden. Kinder, Lieferant*innen oder neugierige Besucher*innen wurden nicht befördert – die Hausbesorger*innen hatten die Autorität von Türsteher*innen. Im Wien der Zwischen- und Nachkriegszeit gab es die »Schillingautomaten«, bei denen sich Benutzer*innen den Zutritt durch Einwurf einer Münze erkaufen konnten. Denn die Benutzung des Aufzugs verbraucht Strom und trägt zum Verschleiß der Maschinerie bei. Die Zahlung kompensierte das schlechte Gewissen der Nutzer*innen und beruhigte die Gemüter der kostentragenden Mieter*innen des Hauses. Die eigentliche Bedienung des Aufzugs erfolgte durch die Mitfahrenden selbst, es gab ein leicht zu verstehendes Schubknopfregister, das technisch nicht weit entfernt von noch heute üblichen Aufzügen mit Etagen-Druckknöpfen funktionierte. Im Deutschen Reich hingegen war der Aufzug nur für die Inhaber*innen des richtigen Schlüssels zu benutzen. Zu groß erschien der Gesetzgebung die Gefahr der Benutzung durch nicht unterrichtete und autorisierte Personen. Auch hier waren Kinder oder Neugierige von der Fahrt regelrecht ausgeschlossen. In Hotels und Warenhäusern hingegen fragten die oft kriegsversehrten Liftbegleiter*innen kurz angebunden nach dem Fahrtziel und steuerten den Aufzug mittels Hebel oder Druckknöpfen. Häufig war das Gedränge in der Kabine groß, lange Wartezeiten entstanden. Junge und sportliche Liftbenutzer*innen wurden mit kritischen Blicken der älteren oder ebenfalls kriegsversehrten Kundschaft bestraft, die hier wie in der Straßenbahn ihr

Vorrecht auf Sitzplätze und andere, entlastende Annehmlichkeiten geltend machte. Kinder ohne erwachsene Begleitung wurden nicht befördert, eine Rundfahrt zum Vergnügen wurde als unmoralisch und verwerflich angesehen. Die Liftbegleiter*innen waren demnach Herrscher*innen im eigenen kleinen Reich der Liftkabine: Kund*innen gab es reichlich, sie drängten sich auf dicht gefüllten Etagen, und Kaufhausangestellte verliehen ihrer Autorität noch zusätzliche Geltung.

Bereits aus diesen Betrachtungen der Legitimation zur Benutzung geht hervor, dass abhängig von Zeit und Ort nicht immer Menschen aller gesellschaftlichen Ränge in gleicher Art den Aufzug benutzen konnten und damit die Aufzugfahrt oft ein Privileg war. Um die Jahrhundertwende hatten Häuser, in denen Arbeiter*innen wohnen, keinen Aufzug. Menschen der Arbeiter*innenklasse kamen selten, wenn überhaupt, in ein Wohn- oder Bürohaus mit Aufzug. Den Aufzug kannten sie eher aus der Fabrik oder vom Besuch eines Warenhauses. Der Status der Benutzer*innen eines Fabrikaufzugs war, im Gegensatz zu denen eines Wohnhauses mit Aufzug, am unteren Ende der sozialen Skala angesiedelt. Innerhalb der Fabrik wiederum hatten die zur Bedienung des Aufzugs berechtigten Arbeiter*innen einen höheren Status als solche, die mit anderen Hilfstätigkeiten beschäftigt waren. Im Warenhaus hingegen stand allen die Benutzung des Aufzugs offen, es ist aber fraglich, ob ärmere Menschen es überhaupt für angemessen hielten, ihre Fahrtwünsche gegenüber den Liftbegleiter*innen zu formulieren.

Die Exposition während der Fahrt hängt nicht nur von der Gestaltung des Aufzugs, etwa der Verglasung einer Kabine ab, sondern auch sehr stark von den Abläufen und üblichen Gebräuchen in einem Haus. Im Gegensatz zur heutigen Situation waren die Eingangstüren zu Wohn- und Geschäftshäuser bis in die Nachkriegszeit in der Regel nicht verschlossen. Jedoch war es deutlich schwieriger als in späteren Zeiten, unbemerkt ein Haus zu betreten. Wohnungstüren waren häufig verglast, hellhörig oder standen offen, die soziale Kontrolle war vielfach stärker, verbunden mit einer hohen Aufmerksamkeit der Hausbewohner*innen. Es wurde gesehen, wenn Fremde kommen, es wurde gesehen, wenn jemand unnötig mit dem Aufzug fuhr.

Eine entscheidende Rolle für das Erleben einer Aufzugfahrt – und den Umgang mit Technik überhaupt – spielt auch der Anlass der Benutzung: Es ist ein großer Unterschied, ob jemand etwas ausprobieren möchte oder ob sie oder er etwas tun muss. Der Warenhausaufzug der Nachkriegszeit wurde in der Regel von jenen benutzt, denen die Rolltreppe zu gefährlich

erschien. Hier war die Fahrt weniger als atemberaubender Teil eines Einkaufserlebnisses konzipiert. Hingegen kannte das Arbeiterkind der Stadt der Jahrhundertwende keinen Anlass zur Benutzung eines Aufzugs – außer dem nicht legitimen, aus Neugierde entstandenen Grenzübertritt. Auch die Hausbewohner*innen benutzten den Aufzug nicht alltäglich, in vielen Häusern oftmals nur, um aufwärtszufahren. Vielleicht könnte die Aufzugfahrt um die Jahrhundertwende mit dem Besuch eines Restaurants verglichen werden – einem früher eher selten vorkommenden Ereignis, dem heute der tägliche Gang der Büro- und Home-Office-Arbeiter*innen zu den zahllosen Gastronomiebetrieben gegenübersteht.

3. Bestandsaufnahme und Schwerpunktsetzung für die Erhaltung

Bei der Ertüchtigung oder Reaktivierung eines historischen Aufzugs wird es vielfach nicht möglich sein, die Anlage in all ihren Dimensionen zu erhalten. Um festzulegen, welche Teile man zu erhalten versucht und auf welche Weise dies geschehen soll, ist zunächst eine Bestandsaufnahme sinnvoll. So kann das Potenzial für ein gutes Ergebnis bewertet werden. Es muss ermittelt werden, ob ein Aufzug in Technik und Gestaltung vollständig im Originalzustand erhalten ist, zum Beispiel durch eine langjährige Stilllegung, oder ob bereits Veränderungen und Modernisierungen vorgenommen wurden. Hierfür ist es auch notwendig, mögliche neuere und gegebenenfalls auch bereits schützenswerte Zeitschichten mit in die Bestandsaufnahme aufzunehmen. Weiterhin muss die künftige angestrebte Nutzung des Aufzugs berücksichtigt werden, da manche Anlagen eine besondere Bedienung erfordern und somit nur einer eingeschränkten Nutzung zugänglich gemacht werden können. Die Möglichkeiten, die von der Konservierung eines Originalzustandes bis hin zum Einbau einer gestalterisch angepassten Neuanlage reichen können, müssen dann abgewogen und bewertet werden. Abhängig vom vorgefundenen Zustand eines alten Aufzugs und den Zielen bei dessen Sanierung oder Wiederinbetriebnahme, können verschiedene Ansätze verfolgt werden, die hier charakterisiert werden sollen:

Der archäologische sentimentale Ansatz

Den archäologischen und sentimentalischen Ansatz zeichnen Denkweisen aus wie: »Jede Schraube atmet Geschichte«, »genau auf diesen Knopf hat vor 120 Jahren schon Enrico Caruso gedrückt, als er im Palast-Hotel übernachtete«, man schaue sich nur die »herrliche Patina auf dem alten Linoleumboden« an. Aufzüge, die nach diesem Ansatz erhalten werden, sind oft nicht für den Betrieb mit größerem Publikumsverkehr geeignet. Zwar ist die Technik der alten Aufzüge durchaus haltbar, jedoch nicht auf sehr häufige Benutzung und rauen Umgang ausgelegt. Manuell betätigte Türen werden durch Benutzende oftmals nicht richtig verschlossen, Messingschilder werden gestohlen, und bei der Benutzung mit Paketen oder Koffern werden die Holzkabinen verschlissen. Ein so erhaltener Aufzug wird eher selten im Publikumsverkehr zur Selbstbedienung eingesetzt und befindet sich unter Beobachtung der Besitzer*innen oder Betreiber*innen. Ist eine sachkundige Wartung verfügbar, entstehen nur geringe Kosten durch den Betrieb.

Der museale akribische Ansatz

Der museale und akribische Ansatz folgt Gedankengängen wie: »Es ist hundertprozentig wiederhergestellt«, »das Museumsstück wurde pedantisch restauriert«, »die Schrauben mit Zollgewinde wurden in England nachgefertigt«. Als automobiler Analogie kann ein Oldtimer der Luxusklasse gesehen werden, der den Wert eines Einfamilienhauses übersteigt und bei dessen Restaurierung keine Kosten gescheut wurden. So wie der exklusive Oldtimer wird auch ein mit vergleichbarem Einsatz restaurierter Aufzug nicht in die raue Alltagsnutzung eingebunden werden. Derzeit erfährt ein historischer Aufzug nur selten eine akribische Restaurierung, da durch die Investition kein direkter finanzieller Mehrwert entsteht, sondern lediglich das Prestige einer Immobilie gesteigert werden kann. Zudem gibt es bislang keinen nennenswerten Kreis von Expert*innen, welcher das Ergebnis wertschätzen würde. Auch ließe sich, sofern es doch eine Wertschätzung gäbe, diese kaum monetarisieren – etwa durch Erzielung höherer Mieteinnahmen. Aufzüge, bei deren Sanierung lediglich das optische Erscheinungsbild im Wesentlichen gewahrt wurde, erfahren bei der großen Mehrheit des Publikums die gleiche, wenn nicht sogar höhere Wertschätzung. Dies liegt auch daran, dass bei der akribischen Erhaltung die erforderliche Verwendung eines Schlüssels oder die manuelle Betätigung der Türen eine Hemmschwelle bedeutet.

Der nachhaltige Ansatz

Hier erfolgt der Weiterbetrieb einer historischen Aufzugsanlage unter Durchführung behutsamer Reparaturen zum jeweiligen Zeitpunkt der Notwendigkeit. Erschwert wird dieses Vorgehen jedoch durch einen Mangel an Firmen und Fachkräften, die über die notwendigen Kenntnisse und ausreichenden Enthusiasmus verfügen. Das Erscheinungsbild eines so betriebenen Aufzugs kann jedoch von einer gewissen Morbidität oder Schrulligkeit gekennzeichnet sein, sodass die Immobilie weniger ›dynamisch‹ wirkt. Ein Vergleichsbild könnte ein alter Mercedes-Diesel sein, der von Großmutter geerbt wurde und einfach weiter repariert und gefahren wird – und zur Schonung in der Garage stehen darf. Ein Nachteil dieses Ansatzes ist sicher, dass er den Ansprüchen nach Exklusivität nicht immer entsprechen kann. Nur wenige Benutzer*innen eines alten Aufzuges wissen dessen Historie zu schätzen. Viele wünschen sich stattdessen ein modernes und repräsentatives Erscheinungsbild. Sie möchten Besucher*innen auch durch das Gebäude, in dem sie wohnen oder arbeiten, vermitteln, dass sie erfolgreich und auf der Höhe der Zeit sind. Der reparierte Altaufzug hat den Repräsentationscharakter einer Wolljacke mit Lederflicken an den Ellenbogen.

Der rational-pragmatische Ansatz

Dieser Ansatz ist von Gedanken getragen wie: »Er hat wieder den ursprünglichen Charakter«, »die Verunstaltungen der 1960er Jahre sind beseitigt«, »er ist aber technisch auf der Höhe der Zeit«, und »barrierefrei ist er auch noch«. Dies ist eine kostengünstige Methode, das Alte zu erhalten. Es wird versucht, unpraktische Mechanismen und Bedienungen zu ersetzen. Nachteilig ist, dass ein so betriebener Aufzug mit jeder Änderung ein Stück seiner ursprünglichen Gestaltung verliert – auf der anderen Seite aber auch die Geschichte durch Beifügung weiterer Zeitschichten kontinuierlich fortschreibt. Hier kann als erneuter Autovergleich ein neulackierter Alltagsklassiker mit Tauschmotor dienen, der zudem mit Katalysator, modernem Soundsystem und Klimaanlage ausgerüstet wurde.

Der kreative Ansatz

Kreative Ansätze versuchen, das Alte mit Modernem zu verbinden und stellen häufig Neuinterpretationen dar, die Teile der Altsubstanz weiternutzen. Projekte dieser Art verfügen nach Beobachtung des Autors häufig über eine geringe Nachhaltigkeit. Das Entfernen alter Elemente des Aufzugs

ist unumkehrbar, und die verbleibenden Fragmente sind auf die beim Umbau zum Einsatz kommende Neutechnik und die geplante Nutzungsänderung abgestimmt. Dabei werden in der Regel neue technische Komponenten verbaut, deren Langlebigkeit sehr viel geringer als die des originalen Aufzugs ist. Nach nur wenigen Jahren treten sehr oft erste, schwerwiegende technische Probleme auf – oder es kommt zu einer weiteren Nutzungsänderung des Gebäudes, die mit einem neuerlichen Umbau zugunsten der geänderten Erfordernisse einhergeht. Hierbei stehen nur noch unvollständige Teile des historischen Aufzugs zur Verfügung, die auf eine damals neue und nun nicht mehr adäquate Technik abgeändert wurden. Dies führt häufig langfristig zum Totalersatz der Anlage. Die Alterungsgeschwindigkeit der Umbauten ist zumeist um ein Vielfaches höher als die Alterungsgeschwindigkeit der Originalanlage. Dies betrifft nicht nur die Technik, sondern auch die optische Gestaltung der neuen Elemente. Die automobiler Analogie könnte in einem ebenso kurzlebigen ›Lowrider‹ gesehen werden, bei dem ebenfalls nach einem Knalleffekt der unvermeidliche, baldige Verfall folgt.

4. Fazit

Wie eingangs erwähnt, kann keine allgemeingültige Empfehlung für den Umgang mit einem historischen Aufzug gegeben werden. Die richtige Entscheidung hängt davon ab, welche Eindrücke als erhaltenswert angesehen werden, wie Authentizität, praktischer Nutzen und der gewünschte Charakter nach einer Gebäudesanierung aufgefasst und untereinander priorisiert werden. Verstanden werden muss aber auch, dass zumeist nur ein geringer Teil des historischen Erlebnisses einer Aufzugfahrt durch eine erhaltene oder rekonstruierte Anlage wiedergegeben wird und dass Ergebnisse von Sanierungen überwiegend, schon allein durch den geänderten Kontext, ein völlig neues Erleben schaffen. Selbst eine akribische Erhaltung verändert vieles: Der Aufzug wird nicht mehr wie zur Zeit seiner Erbauung als Neuerung der Moderne wahrgenommen, er vermittelt nicht mehr die Dynamik des Fortschritts, die ihn einst kennzeichnete. Stattdessen umgibt ihn eine Aura des Vergangenen, oder er wird zu einem Accessoire in einem modernen Business-Kontext. So wie aus einer Fabrikhalle, die einst von Arbeiter*innen und somit von Angehörigen unterer Gesellschaftsschichten bevölkert wurde, durch Umbau eine exklusive teure Loftwohnung wird, so

kann auch ein historischer Aufzug durch den geänderten Kontext grundsätzlich sein Wesen ändern.

Aus Sicht des Verfassers sind erhaltene Aufzüge dann authentisch, wenn sie über Jahrzehnte ohne wesentliche Veränderung der Gebäude-nutzung gelegentlich repariert und betrieben wurden. Dies ist häufiger in Mehrfamilienhäusern der Großstädte zu finden, in denen oft bis heute die Benutzung des Aufzugs nur Inhaber*innen eines Schlüssels möglich ist. Stark frequentierte Anlagen, zum Beispiel in Hochhäusern oder großen Hotels und Warenhäusern, finden sich indessen nur selten in einem bauzeitlichen Zustand. Bei solchen Anlagen kommen im Wesentlichen zwei Faktoren zum Tragen, die das schnelle Verschwinden begünstigen: Zum einen ist deren Technik komplexer und bereitet früher Probleme bei der Wartung und Ersatzteilbeschaffung, zum anderen ist der Verschleiß durch die höhere Zahl der Fahrten und die oft höheren Geschwindigkeiten größer. Auch sind Ausfälle durch Reparaturen in derartigen Gebäuden nicht tolerabel. Am Ende steht die Erkenntnis, dass es sich lohnt, das zu Erhaltende in allen Dimensionen zu betrachten und damit das Potenzial zu entdecken, sich auch anderen Bereichen der Wahrnehmung als primär der optischen Erscheinung zu widmen – und, dass weniger auch mehr sein kann.