

Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit. Eine Fahrstuhlfahrt

Von Stefan Hirschauer

1. Einleitung

Die Soziologie wird seit einiger Zeit herausgefordert von einem Globalisierung genannten Prozess der Entgrenzung des Sozialen, der herkömmliche räumliche Distanzen kollabieren läßt. Sein wichtigstes kommunikationstechnisches Medium, das Internet, evoziert Vorstellungen von weltgesellschaftlichen Räumen, von einer Körperlosigkeit des Sozialen und von freien Formen der Vernetzung. Vor diesem Hintergrund erscheint der Gegenstand dieses Aufsatzes als ein industriezeitlicher Anachronismus: Er steht für räumliche Enge, für den Beförderungsbedarf von Leibern, und für Zwangsgemeinschaften. Der Fahrstuhl erscheint als Antipode des Internet.

Soziologisch ist er nahezu unerforscht. Gelegentlich findet sich in der Literatur eine metaphorische Nutzung des Fahrstuhls, etwa wenn Ulrich Beck (1986) vom 'Fahrstuhl-Effekt' in der Sozialstruktur als Metapher für eine kollektive Wohlstandszunahme spricht.¹ Die *Praxis des Fahrstuhlfahrens* scheint aber wie andere Phänomene im Schutz ihrer Alltäglichkeit soziologisch unentdeckt. Hinzu kommt, daß speziell im Fahrstuhl nichts Interessantes zu geschehen scheint, jedenfalls nichts Soziales.

Diese Untersuchung folgt dem Verdacht, daß die Praxis des Fahrstuhlfahrens diesen Eindruck systematisch erzeugt: was muß alles dafür getan werden, daß nichts Soziales geschieht? Diese Frage hat verschiedene Aspekte: wie kopräsente Individuen das 'nichts tun' *tun* – eine Frage des Handlungsbegriffs; wie sie einander 'nichts tun' – eine Frage ihrer mit Leiblichkeit und mit Personalität verknüpften Verwundbarkeit; und schließlich: wie sie es schaffen, nichts miteinander zu tun zu haben – eine Frage der Konstitution sozialer Beziehungen. Eine Soziologie der Praxis des Fahrstuhlfahrens muß offenbar gegen den Versuch dieser Praxis, einen asozialen Raum zu konstituieren, gewonnen werden.

Ich werde bei diesem Versuch nicht auf die gesamte empirische Variation des Verhaltens in Fahrstühlen unter verschiedenen kulturellen, baulichen und technischen Bedingungen eingehen können. Man kann den Phänomenbereich 'Verhalten in Fahrstühlen' z.B. untersuchen, um große *kulturelle Einheiten* zu differenzieren: Mentalitätenunterschiede zwischen Ostasien, Nordamerika, Westeuropa (s. Watson 1970),² aber auch zwischen Süd- und Norddeutschland oder zwischen Milieus. Man kann ihn untersuchen, um *individuelle Angehörige* sozialer Kollektive zu differenzieren, z.B. Ältere und Jüngere, Männer und Frauen. Und man kann ihn betrachten, um den Kontext einer *spezifischen Lokalität* ethnographisch aufzuschlüsseln: die sozialen Beziehungen in Wohnhäusern, Bürohäusern, Kliniken, Hotels usw. Ich werde im fol-

- 1) Ebenso metaphorisch: der „Fahrstuhl zur Karriere“ (Engler 1989), ein Aufsatz zur prekären Stellensituation für habilitierte Geisteswissenschaftler. Hier unterscheidet sich die soziologische nicht von der schönen Literatur: Für Günter Grass („Ein weites Feld“) ist der Paternoster im Gebäude der Treuhand (früher: Haus der Ministerien bzw. davor: Reichsluftfahrtministerium) ein Bild für die ewige Wiederkehr des Gleichen: „Er begriff die Mechanik der Wende in Gestalt eines rastlos dienstwilligen Personenaufzugs. Soviel Größe. Soviel Abstieg. Soviel Ende und Anfang.“
- 2) Watsons experimentelle Studie zur interkulturellen Variation von Abständen und Blickkontakten im Fahrstuhl schloß an die klassische Arbeit zur Proxemik von Hall (1959) an. Er unterschied mit einem einfachen holistischen Kulturbegriff (ohne Binnendifferenzierungen) 'kontaktfreudige' und 'distanzierte' Gesellschaften.

genden einen anderen analytischen Schnitt setzen, der die *Interaktionsordnung* (Goffman 1983) als eigenständige soziale Realität 'zwischen' Individuen und kulturellem Kontext ernstnimmt.

Dabei werde ich der Fokussierung der Interaktionsordnung eine besondere Wende geben: Einerseits will ich die ethnomethodologische Heuristik des Vollzugscharakters sozialer Tatsachen ausschöpfen (z.B. Sacks 1984), andererseits aber auch ihre Grenzen an einem Fall ausloten, bei dem die Handlungsträgerschaft partiell von Personen auf zivilisierte Körper und auf technische Artefakte übergeht, deren Züge sich in heterogenen Beiträgen zur Praxis des Fahrstuhlfahrens verschränken. Mich interessiert hier also weniger, wie sich die Interaktionsordnung empirisch in unterschiedlichen kulturellen Kontexten darstellt, sondern wie sie systematisch in Elemente *materieller* Kultur eingelassen ist. Dabei gehe ich davon aus, daß das Verhältnis von Technischem und Sozialem dichter ist als eine gegenseitige 'Beeinflussung' distinkter Phänomene. Schon die Technikgenese ist ein sozialer Prozess und Technologien konstituieren auch neue soziale Formen: makroskopische Aktor-Netzwerke (Callon und Law 1989, Latour 1992), aber eben auch Interaktionsmuster, die ihren spezifischen Gelegenheitsstrukturen entsprechen. Konnte Marcel Mauss in seinem klassischen Aufsatz von 1935 noch 'instrumentelle' und 'Körpertechniken' (1978, S. 206) unterscheiden, so geht das Beherrschen physischer Handlungsabläufe unter den Bedingungen der Technozivilisation interessante *Amalgamierungen* mit der Sachtechnik ein.

Der Zuschnitt des Gegenstands auf die Interaktionsordnung zwingt allerdings zu empirischen Kompromissen. Dieser Aufsatz hat den Charakter einer analytischen Fallstudie, die ihre Einheit in den interaktionsstrukturellen Problemen sucht, die in Fahrstühlen kulminieren, ohne daß sie ausschließlich in Fahrstühlen oder in allen Fahrstühlen so anzutreffen wären. Ich beziehe mich vornehmlich auf einen 'Standardfall', der am ehesten der Intuition entspricht, bei der Suche nach 'dem Fahrstuhl' auf einen gesichtslosen *Unort* im Sinne von Marc Augé (1994) zu treffen:³ eine optisch geschlossene Kabine für 6-10 Insassen mit automatischen Türen und Aluminiumwänden, die durch einen vertikalen Tunnel ein öffentliches Gebäude durchquert, das vornehmlich Fremde zusammenkommen läßt.⁴

Dieses Artefakt will ich nicht nur metaphorisch, sondern buchstäblich nutzen: als ein soziologisches Forschungsinstrument, das wie das Telefon oder das Internet spezifische Interaktionsanalysen ermöglicht, weil es Grundparameter einer sozialen Situation variiert: Anwesenheit und wechselseitige Wahrnehmung. Wie transformiert ein Fahrstuhl das elementare Interaktionsgeschehen, das soziale Situationen konstituiert?

Die methodische Nutzung dieses Instruments läßt uns keine andere Wahl als den Selbstversuch.⁵ Dabei kommt es zu starken Selbstbezüglichkeiten: Fahrstuhlfahrer sind ihrerseits 'teilnehmende Beobachter', und zwar in einem spezifischen Sinn: der Konzentration auf das Lokale, der unausweichlichen Partizipation, und der laufenden Distanzierung von dieser Partizipation. Insofern stößt eine Beobachtungsstudie im Fahrstuhl auf zwei Grenzen eines objektivistischen Beobachtungsbegriffs, der Forschungssubjekt und -objekt säuberlich zu trennen versucht: Zum ersten muß man – analog zur Grundannahme 'kommunikativer Sozialfor-

3) Augé definiert Unorte im Gegensatz zum ethnologischen Ort einer in Zeit und Raum lokalisierten Kultur: gesichts-, beziehungs- und geschichtslose Transiträume, die keine besondere Identität und keine besonderen Beziehungen schaffen, nur „Einsamkeit und Ähnlichkeit“ (1994, S. 121): z.B. Supermärkte, Hotelketten, Autobahnkreuze, Bahnhöfe, Tankstellen, Flughäfen und viele Verkehrsmittel.

4) Ausgeschlossen sind damit technische Varianten wie der Panoramalift oder der Krankenhausaufzug, aber auch soziale Varianten wie die Fahrstuhlfahrt mit Liftboy oder mit Bekannten: letztere ist allerdings auch vergleichsweise unspezifisch gegenüber dem, was Bekannte auf Parkbänken oder in Cafés tun.

schung' (Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen 1976), daß nicht nur die Methoden, sondern auch der Gegenstand der Soziologie wesentlich aus Kommunikation besteht – akzeptieren, daß soziale Realität selbst aus Verhältnissen wechselseitiger Beobachtung besteht, in deren Regulierungen man sich einzuklinken hat. Zum zweiten ist die Beobachtung unter den Bedingungen der physischen und sozialen Beschränkung des zentralen Fernsinnes zwangsläufig wesentlich 'Selbstbeobachtung', d.h. etwas, das kaum mit den Augen vollzogen wird: Viele der proxemischen Phänomene, leiblichen Zustände und Interaktionsmuster, die im 'Soziotop' des Fahrstuhls gedeihen, ließen sich auch von einem blinden Ethnographen aufzeichnen.

Der Gegenstand legt eine 'vertikale' Organisation des Textes nahe. Wir werden also – in der Chronologie der Praxis – auf den Fahrstuhl warten (3.), einsteigen (4.), einen Platz suchen (5.), unsere Blicke zügeln (6.), ein paar Worte wechseln (7.), aussteigen (8.), und dann einen analytischen Rückblick nehmen (9.). Zunächst aber ein kurzer Rückblick auf die historische Genese des Artefakts (2.). Leser, die dieser Umweg ungeduldig macht, mögen bitte in 3. zu- steigen.

2. Zur Technikgenese und kulturellen Implementation des Fahrstuhls

Wie bekam der Fahrstuhl die technische Form, die wir dieser Studie als prototypisch zugrundelegen? Wie konnte er in Stadtlandschaften, Interaktionsmuster und Mentalitäten eingebettet werden, die noch nicht auf ihn eingestellt waren? Und warum heißt der Fahrstuhl eigentlich 'Fahrstuhl'?

Der Fahrstuhl hat seinen Namen von einem frühen technologischen Vorläufer: einer Hebe- maschine für den adeligen Hausgebrauch, die erstmals 1680 in Paris verwirklicht wurde: ein mit Gegengewichten ausbalancierter 'fliegender Stuhl', der, zwischen enge Mauern eingebaut, Etagen überbrücken konnte: „Es ist nemlich grossen Herren angenehm/sonderlich im Alter/und in Unpäßlichkeit/ wenn sie keine Treppen steigen dörrffen/sondern auf einem Stuhl in andere Gemächer sich können in die Höhe ziehen lassen“ – wie 1714 ein Zeitgenosse fest- stellt (Simmen/Drepper 1984, S. 199).

Dieser Traditionslinie eines Luxusmöbels fügte das Industriezeitalter Modelle hinzu, die den Fahrstuhl als effektives Transportmittel profilierten: den Förderkorb des Bergbaus und den hydraulischen Transmissionsaufzug in Fabriken (ab 1830). Drei Schlüsselinnovationen verwandelten den Förderkorb oder Warenaufzug dann zum modernen Personenaufzug: die automatische Notbremse (1853), die Treibscheiben-Transmission (1877) und der elektrische Antrieb (1880).

Die Einführung der neuen Technologie stieß in Europa und den Vereinigten Staaten auf unterschiedliche architektonische und kulturelle Bedingungen. In Europa war die Einführung des Fahrstuhls ein Prozess des Einpassens in eine architektonische Tradition, die vom Höhen- primat der Kirchen und Rathäuser und von repräsentativen Treppenhäusern bestimmt war. In den USA war der Fahrstuhl dagegen (neben dem Stahlskelettbau) die technische Initialzündung für den Hochhausbau („*elevator-building*“), mit dem die knappen Grundstücksflächen der Metropolen rentabilitätssteigernd ausgebeutet werden konnte. So unterschieden sich auch die Begründungsmuster für die Einführung: Dem 'erschöpften' europäischen Großstadtmen-

5) Diesem Aufsatz liegen teilnehmende Beobachtungen in einer Reihe von Settings und durch verschiedene Beobachtungssubjekte zugrunde: er beruht wesentlich auf Beobachtungen von 6 Jahrgängen Studierenden der Vorlesung 'Einführung in die Methoden der empirischen Sozialforschung' an der Universität Bielefeld. Ein Dank geht ferner an die Teilnehmer des dortigen 'Empirischen Colloquiums zur Kultursoziologie' sowie – insbesondere mit Blick auf eine (illustrative) kulturelle Variation des Settings – an Monika Salzbrunn (Paris), Nina Degele (Minnesota), Veronika Tacke (Florenz) und Boris Nieswand (Bombay).

schen fehlte Bequemlichkeit, die profitträchtige Erschließung der Vertikalen brauchte Tempo (Hartwig 1994, S. 47).⁶

Auch für die ungleichzeitige Implementation der Transmissionssysteme gab es kulturelle Gründe. Die Treibscheibe (mit Seil) wurde zwar in Europa (im deutschen Bergbau) erfunden, aber viel früher in den USA für Personenaufzüge eingesetzt, während man in der Alten Welt noch lange an einem hydraulischen Antrieb festhielt – trotz seines Risikos eines ‘Sturzes nach oben’ (der Kollision mit dem Dach). Jeannot Simmen und Uwe Drepper (1984, S. 102) weisen darauf hin, daß das ‘reißende Seil’ in Europa und USA mit ganz unterschiedlichen Erfahrungen assoziiert war: In Europa hatte man historisch schlechte Erfahrungen mit dem „schwachen Seil“ aus zahlreichen Grubenunfällen im Untertagebau, in den USA, wo der Tagebau die Regel war, war das Seil dagegen vornehmlich Lasso oder Vollstreckungsinstrument, und das reiße Seil gab entweder einem gefangenen Tier die Freiheit oder einem zum Tode Verurteilten einen schicksalhaft-glücklichen Freispruch.

Aber der freie Fall war nicht die einzige Sorge des Publikums der neuen Technik. Ähnlich wie bei den langwährenden Anpassungen von Körper und Wahrnehmungen an die Eisenbahn (Schivelbusch 1977) glaubte man auch beim Fahrstuhlfahren bei Geschwindigkeiten über 3m/sec mit Gesundheitsschäden rechnen zu müssen. 1890 war in New York eine „*elevator sickness*“ Stadtgespräch: Man vermutete, daß einige Körperteile im Fahrstuhl langsamer als andere beschleunigt würden und empfahl zur Vorbeugung, Kopf und Schulter fest gegen die Wände zu pressen, um Übelkeit und Schwächezustände zu vermeiden (Simmen/Drepper 1984, S. 116).

Gegen solche Probleme bei der kulturellen Implementation der Technik waren vor allem drei vertrauensbildende Maßnahmen hilfreich, die sich um die Rekrutierung von Fahrstuhlfahrern bemühten: erstens ihre Inszenierung als öffentliches Ereignis. So wurde die von menschlicher Reaktionsgeschwindigkeit unabhängige Fallbremse von ihrem Erfinder selbst (E.G.Otis) in dramatischen öffentlichen Experimenten vorgeführt. Und auch die Aussichtsfahrstühle mit der ‘Bellevue’ als Belohnung erschufen den Fahrstuhl als Sensation für ein Publikum.

Zweitens wurden vertraute innenarchitektonische Muster bei der Vermarktung des Fahrstuhls eingesetzt. Die ‘niedere’ (industrielle) Tradition der Kabinenkonstruktion – die Lastplattform – wurde von einer ‘hohen’ (kunstgewerblichen) Tradition überlagert, die konstruktive und ästhetische Anleihen bei der Schiffskabine, dem Zugabteil und der Kutsche machte. Kutschenartige Kabinen waren gewichtig ausgestafferte Räume von einladender Behaglichkeit: mit Teppich, Sofa, Spiegel, Lüster und edler Holzvertäfelung. Ihre Ausstattung ermöglichte Geselligkeit: Sofa oder Bank eigneten sich nicht nur zum Sitzen, sondern auch zum Platzanbieten. Und durch die Scheiben blickte man nicht nur auf repräsentative Treppenhäuser, man *wurde* auch gesehen.⁷

Ein drittes ‘Scharnier’ bei der kulturellen Implementierung war schließlich die Mittlerfigur des Fahrstuhlführers. Er war Aufpasser und Auskunftsei, nahm auf Zuruf oder auf dem ‘Klin-

6) Wirtschaftliche Interessen stützten auch die technische Beschleunigung der Fahrstuhlfahrt: Man wollte Zeitverluste der Arbeitskräfte in Geschäftshäusern gering halten.

7) Die kutschenähnliche Ausstattung warf allerdings das Problem auf, daß die Räumlichkeit des Fahrstuhls nicht eindeutig klassifizierbar war. Seit Ende des 19. Jh. problematisierte man die Benimmfrage, ob Männer im Fahrstuhl den Hut abnehmen sollen oder (wie in der Kutsche) nicht. Einerseits befand sich der Fahrstuhl ja innerhalb eines Hauses (wo man Hüte abnimmt), andererseits war er eine Art ‘öffentliches Verkehrsmittel’. Einerseits sollte sich gerade in der Enge des Aufzugs ‘männliches Benehmen’ zeigen, andererseits war dort oft für Hüte nur auf dem Kopf noch Platz (Simmen/Drepper 1984, S. 153f.).

gelbrett' Fahrtwünsche entgegen, achtete auf das Schließen der Türen, steuerte mit Seil oder Handrad Stockwerke an, 'landete' die Kabine auf der exakten Etagenhöhe und mahnte zur Vorsicht beim Aussteigen.

Alle diese Funktionen wurden mit der Zeit technisch substituiert, in der Begrifflichkeit La-tours: einem Automaten 'transkribiert' (1988, S. 306): die Steuerung durch elektrische Druckknöpfe (seit 1890) und Sammelsteuerungsprogramme, das präzise Abstoppen durch Feineinstellungsmotoren, die Beaufsichtigung des Eingangs durch Selenzellen und automatische Doppeltüren (für Schacht und Kabine), das Notfall-Management durch Fernsprechanlagen. Schließlich wurden „Betriebsvorschriften“ ausgehängt, die dem führerlosen Fahrstuhl das Bedrohlich-Eigenständige nehmen, aber auch seinen Gebrauch normieren sollten. Was sie nicht ersetzen konnten, waren die *sozialen* Sicherungsfunktionen des Fahrstuhlführers: Kriminalitätsrisiken wurden erst durch den führerlosen Fahrstuhl virulent (und bilden den Horizont von Mustern visueller Kontrolle, die uns noch beschäftigen werden.)

Die heutige Gestalt des Fahrstuhls ist wesentlich das Ergebnis von Maßnahmen technischer Sicherheit. Die Kabinentüren und die Schachtführung gehen neben Brandschutzbestimmungen vor allem auf die Verhinderung eines Unfalltypus zurück, der nach der ersten Überwindung von Technikscheu häufig wurde: Einklemmungen, die aus neugierigen Blicken in den Schacht, Berührungen der Kabine im Treppenhausauge, sportlichem Be- und Entsteigen folgten. Wie wilde Tiere und Zoobesucher wurden Fahrstuhltechnik und Fahrstuhlfahrer voneinander getrennt.⁸

Diese Trennung wurde mit der weiteren Entwicklung des Artefakts nicht nur optisch, sondern auch haptisch vollzogen: Nachdem sich die passive Fortbewegung in der geschlossenen Kabine nicht mehr visuell feststellen ließ, wurden auch die (dem Gleichgewichtssinn erfahrbaren) Veränderungen der Geschwindigkeit durch magenfreundliche elektronische Beschleunigungs- und Verzögerungsprogramme minimiert. Je sanfter die Fahrstuhlfahrt wurde, desto abstrakter wurde die Wahrnehmung der vertikalen Ortsveränderung: Der Passagier wird in Raum und Zeit desorientiert.⁹ Wie die Eisenbahn erschloß der Fahrstuhl neue Räume (die Vertikale) und vernichtete zugleich die alten Zwischenräume, die im Treppenhaus noch leiblich erfahrbar waren. Einerseits ermöglichte er eine entsinnlichte innerhäusige Mobilität von der Tiefgarage bis zur Aussichtsplattform (Sennett 1995, S. 428), andererseits ermöglichte er aber auch eine neue Erfahrbarkeit der Stadt aus Zentralperspektiven auf ihre individuelle 'skyline'.

Die Geschichte des Fahrstuhls führt im Hinblick auf unser Thema vor allem zu zwei Ergebnissen. Zum ersten wurde der Fahrstuhlfahrer neu konstituiert: Aus dem Kunden einer Dienstleistung und dem Fahrgast eines Chauffeurs, der einen Fahrtwunsch erfüllt, wurde der *Nutzer* eines Automaten, der mit anderen Nutzern um die Rolle des (richtungsgebenden) Fahrers kon-

8) Das, was man nicht mehr sehen kann (der dunkle Beförderungsschacht), lädt natürlich zu Phantasien, vor allem zu Ängsten, ein. Therapien behandeln sie (als eine ernsthafte Mobilitätsbeschränkung von Stadtbewohnern), die Literatur (vor allem Thriller) und das Kino buchstabieren sie aus: „Fahrstuhl zum Schafott“ (Frankreich 1957), „The Towering Inferno“ (USA 1970), „The Lift“ (Holland 1983), „Abwärts“ (Deutschland 1984) usw. Die holländische Kinderbuchautorin Annie Schmidt ('Abeltje', Amsterdam 1953) expliziert die Kinderphantasie des Fahrstuhls als Rakete: Die Kabine fliegt aufgrund eines falschen Knopfdrucks aus dem Haus heraus und macht eine Reise durch die Welt.

9) Was dem gewöhnlichen Nutzer irritierende Desorientierung, war der modernen Physik Denkanstoß: Albert Einstein nutzte den Fahrstuhl weder als Metapher noch als Forschungsinstrument, sondern als theoretisches Modell. Er führte die Grundidee der Relativitätstheorie auf die neugierige Frage zurück, wie sich die Naturgesetze wohl in einem frei fallenden Aufzug verhalten. Das Gedankenexperiment des Absturzes galt der Beschränktheit der experimentellen Beobachtungen, die Physiker in der Kabine machen können: Nur sie, die „in dem Aufzugskasten geboren und groß geworden“, konnten die Erde für ein Inertialsystem halten (Einstein und Infeld 1950: 254 ff.)

kurriert. Der Nutzer tritt auch an die Stelle des geselligen Reisenden, der als Zuschauer durch ansehnliche Treppenhäuser geführt wurde und sich dort auch selbst sehen ließ. Und er verdrängt schließlich auch den 'Testpiloten', dessen explorativer oder spielerisch-sportlicher Umgang mit dem Artefakt durch dessen zunehmende 'Idiotensicherheit' unterbunden wurde.

Zum zweiten etabliert die Fahrstuhlgeschichte – neben bzw. anstelle der alten Körpertechnik des Treppensteigens – eine veralltäglichte *Praxis* des Fahrstuhlfahrens. Sie besteht einerseits aus einer *disziplinierten Handhabung* des Artefakts, die den Fahrstuhl überhaupt erst als Fahrstuhl konstituiert,¹⁰ andererseits aus der *technischen Konditionierung* von Handlungen durch das Artefakt: vielfältigen Anpassungen des Körpers, der Wahrnehmung und des Verhaltens an die soziotechnischen 'Skripte' (Akrich 1992, S. 208), die in seiner materiellen Struktur liegen.¹¹ Nach seiner kulturellen Implementierung bringt der Fahrstuhl auch neue Interaktionsmuster hervor, die uns nun beschäftigen werden.

3. Den Fahrstuhl nehmen: Rational Choice?

Lassen wir die Praxis des Fahrstuhlfahrens mit einer Wahlhandlung des Nutzers beginnen: er muß sich für den Fahrstuhl entscheiden. Dafür bietet sich eine etablierte soziologische Perspektive auf die Verwendung von Verkehrsmitteln an: die Handlungstheorie des Rational Choice. Dieser Ansatz hat in zahlreichen empirischen Studien den Aspekt der Verkehrsmittelwahl untersucht. Sie läßt sich als eine nutzenmaximierende Entscheidung zwischen diskreten Handlungsalternativen modellieren – Bahn oder Flugzeug (Franzen 1997), Auto oder Fahrrad (Bamberg/Schmidt 1994) – und der Ansatz könnte mühelos auf die Frage 'Fahrstuhl oder Treppe' übertragen werden. Schauen wir uns die Praxis des Fahrstuhlfahrens also einen Moment aus der eingeschränkten Perspektive eines rationalen Akteurs an.

Faktoren, die in das Kalkül eines Fahrstuhl-Nutzers eingehen, sind etwa die Länge der Strecke, die Fahrtrichtung, die körperliche Konstitution, die Vertrauenswürdigkeit des Fahrstuhls wie der Mitfahrer, der erwartbare Komfort, der besonders von der Zahl der Mitfahrer abhängt, und vor allem das Kriterium des Zeitaufwandes. Das Kalkül von Zeitersparnis ist deshalb kompliziert, weil der Fahrstuhl keine festgelegten Ankunftszeiten und Haltestationen hat. Beides entscheidet aber über optimale oder suboptimale Nutzung: Optimale Nutzung gelingt dem, der ohne Unterbrechung fährt, und dem, der den Fahrstuhl gerade noch kriegt, 'verloren' hat, wer ihn knapp verpasst. Zwischenstopps wie Ankunftszeit können nur über Indikatoren prognostiziert werden: die Zwischenstopps aufgrund der Zahl bereits Wartender¹² und die Ankunftszeit über äußere Stockwerkanzeigen (wenn vorhanden), über ein Klingeln im

10) Diese Disziplin, also die routinierten Selbstzwänge der Fahrer, tritt an die Stelle des 'Fahrstuhlführers' und der 'Bedienungsvorschrift'. Daß sie den Fahrstuhl in seiner Bedeutung als Beförderungsmittel erst konstituiert, verdeutlichen Fälle von 'undisziplinierten' Aneignungen des Artefakts, eigensinnige Abweichungen von seinem sozial normierten Gebrauch: Man kann während der Fahrt die Türen aufreißen oder den Fahrstuhl durch kollektives Springen zum Stehen bringen, ihn wie ein Surfbrett nutzen, indem man auf den Kabinen oder Gegengewichten reitet ('Spiderman'-Fahren: Kayes 1979), man kann ihn als Mülleimer, Kirmesgerät, Forschungsinstrument, Umkleidekabine, Searace, Leinwand, Ausflugsgefährd oder Verschrottungsobjekt für die Aggressionsabfuhr nutzen: In New Yorks Ghettos werden Lifts vandalisiert wie abgestellte Autowracks (Simmen/Drepper 1984, S. 115).

11) Konditionierung heißt nicht 'Determinierung', Handhabung bedeutet nicht freie 'Interpretation'. Der Begriff des Skripts soll hervorheben, daß in das Design von Artefakten spezifische Positionen und Spielräume für menschliche Aktivitäten 'eingeschrieben' sind, die als soziale Normen wirken, insofern ihre praktische Variation eben zu 'abweichendem Verhalten' wird. In diesem Sinne „erwarten“ (Johnson/Latour 1988, S. 306) Automaten, auf bestimmte Weise bedient zu werden (bevor sie uns dienen).

Treppenhaus, die Zahl der Wartenden und – wenn dies alles fehlt – nur über die eigene Wartezeit.

Diese zwanglose Anwendbarkeit des Rational Choice Ansatzes ist nicht zufällig. Wir haben bereits gesehen, daß der homo oeconomicus auch technikgeschichtliche Voraussetzungen hat. Dies gilt auch für seine 'Entschiedenheit': Verglichen mit der Treppe konstituiert der Fahrstuhl – wie andere automatische oder fremdgesteuerte Verkehrsmittel – ein zielstrebiges Individuum, das seine Mobilitätspläne schlechter im Zuge der Fortbewegung entwickeln oder revidieren kann als ein Fußgänger: kein Zögern, kein Verweilen, kein Schwatz im Treppenhaus. Wer einen Fahrstuhl nutzt, muß sein Ziel definitiv im Vorhinein kennen.

Unter dieser Voraussetzung lassen sich Verkehrsmittel recht zwanglos mit Transportzwecken korrelieren. Sie selbst scheinen diese Handlungstheorie inkorporiert zu haben: berechenbare Hilfsmittel, die aktivistischen Nutzenmaximierern Optionen für ihre klaren Präferenzen und knappen Zeitbudgets bieten. Solche technischen Artefakte sind anthropologisch schmeichelhaft und kommen daher einer 'heroischen' Handlungstheorie (mit einem starken Subjekt) entgegen.

Wenn wir die Entscheidungen der Nutzer allerdings nicht nur (in Interviews) rational rekonstruieren lassen, sondern in praxi beobachten, tauchen auch einige Schwierigkeiten bei der Anwendung des Rational Choice Ansatzes auf. So werden die Nutzenkalküle an den Haltestellen des Fahrstuhls oft gar nicht individuell, sondern als kollektive Urteile vollzogen: Man orientiert sich aneinander und geht, wenn auch die andern gehen, oder wartet – mit dem Zweifel, ob das vernünftig ist. Welche der konkurrierenden Zeitprognosen rational ist, wird also auch in Abhängigkeit davon entschieden, was andere als rational *darstellen*.

Ferner zeigen sich in situ Merkwürdigkeiten des Entscheidungsprozesses, die zu einer beträchtlichen Dehnung unserer Rationalitätsheuristik zwingen, weil die Nutzer ganz unbefangen das Artefakt animieren und zu einem nicht-menschlichen Akteur 'verzaubern'. So sind die Formen des Kalküls mit der eigenen Wartezeit von unterschiedlichen Maximen eines folkloristischen Glaubens abhängig. Eine, die den Bedingungen zweckrationalen Handelns noch klar entspricht, lautet: „jetzt warte ich schon so lange, jetzt warte ich auch noch bis er kommt“ – (man will nicht 'umsonst gewartet' haben, die Kosten eines Investitionsabbruchs vermeiden). Dagegen schleicht sich in eine andere bereits ein interaktives Moment hinein: „Wenn er *jetzt* noch nicht da ist, dauert es auch *noch* länger“. Eine solche Idealisierung des 'und so weiter' operiert mit der Zuschreibung einer individuellen Eigenart an den Fahrstuhl, (die dann zur Trennung von ihm führt). Noch stärker personalisierend ist die Maxime: „wenn man weggeht, kommt er bestimmt“ – also die Zuschreibung einer Art schadenfreudigen Verweigerungshaltung an den Fahrstuhl, was viele Nutzer dazu bewegt, sich nur zögernd für die Treppe zu entscheiden oder aber mißtrauisch ihren Knopfdruck zu wiederholen, solange sie die Unpünktlichkeit nicht eindeutig sich (Bedienungsfehler) oder ihm (Technikversagen) zurechnen können. Das Hadern und Zögern impliziert eine Kommunikation mit den Dingen, die im Sinne 'doppelter Kontingenz' damit rechnet, daß man auch sie „als ebenso frei und ebenso launisch wie mich selbst begreifen muß“ (Luhmann 1971, S. 63). Steve Fuller (1994) hat dargelegt, daß ein solcher Transfer von 'Agency' an Artefakte typischerweise um so intensiver wird, je unzuverlässiger sie funktionieren, also es verweigern, sich als bloßes 'Mittel' in ein zweckrationales Kalkül einspannen zu lassen.

12) Im Fahrstuhl kann man das Kalkül der Zwischenstopps dann an den gedrückten Knöpfen überprüfen: Wollen die Mitreisenden in höhere Stockwerke als man selbst, geht es auf, steigen sie vorher aus, hat man Pech gehabt.

Trotz dieser Vorbehalte dürfte der Rational Choice Ansatz aber grosso modo der Teilnehmer-Soziologie sehr nahe kommen. Dies erscheint jedoch zugleich als seine stärkste Beschränkung für unseren Fall: Er ist eher die Handlungstheorie der Fahrstuhlfahrer als die des Fahrstuhlfahrens. Ein Versuch, mit der Rational Choice Theorie Fahrstuhl zu fahren, erzeugt nämlich drei Probleme:

Zunächst sorgt sie für eine chronische Enttäuschung beim Versuch einer rationalen Wahl dieses Verkehrsmittels, weil unser egozentrisches Nutzungskalkül hier ständig von den unvorhersehbaren Nutzungsoperationen anderer durchkreuzt wird: Ihre Mobilitätspläne werden dem Verhalten des Verkehrsmittels laufend neu eingeschrieben. Ohne Fahrer und Fahrplan entfesselt der Fahrstuhl eine stille Konkurrenz zwischen Akteuren ohne Souveränität. Er ist der Inbegriff eines *Heteromobils*.

Ferner läßt uns ein Ansatz, der der Gesellschaft nur in den Köpfen stattfinden läßt, im Unklaren, was wir mit unseren Körpern machen sollen. Einerseits laden Verkehrsmittel durch ihre Überwindung körperlicher Mobilitätsbeschränkungen gerade zu einer solchen Soziologie ein, andererseits können wir uns mit ihr keinen Reim darauf machen, daß technische Mobilitätssteigerung aus Sicht des selbstbewegten Körpers aus gesteigertem Immobilismus besteht. Ein aktionistischer Handlungsbegriff hilft uns nicht bei der Frage, wie wir unseren Körper als *Immobilität* konstituieren können.

Und schließlich läßt uns der Rational Choice Ansatz *nach* unserer Wahlhandlung allein. Er bleibt gewissermaßen vor der Tür des Fahrstuhls stehen, während uns nach deren Schließen der Eindruck einer radikalen Umkehrung des Verhältnisses von Aktivität und Passivität beschleicht. Mit dem Knopfdruck 'delegieren' (Latour 1992) wird das Handeln an einen Automaten, der uns mit dem Treppensteigen auch viele Aspekte einer souveränen Handlungssteuerung abnimmt. Was bei der Fokussierung kognitiver Entscheidungsprozesse noch als asoziales Mittel eines zweckrationalen Kalküls erscheint, unterläuft in seiner tatsächlichen Arbeitsweise die handlungstheoretische Emphase einer solchen Soziologie: Gerade Verkehrsmittel handeln für uns. Besteigen wir sie, steigen wir also besser aus dem Rational Choice Ansatz aus.

4. Einsteigen: Reihenpositionen in einem Heteromobil

Unsere Entscheidung für den Fahrstuhl stellt uns in einen Pulk, der sich beim Klingelton einer ankommenden Kabine formiert. An dieser Stelle verlangt die Disziplin des Fahrstuhlfahrens die Lösung eines weiteren Problems: Wie kommen wir hinein? Dies ist zum einen eine Frage der Körpertechnik des Besteigens von Vehikeln mit automatischen Türen: Deren Eigenaktivität erfordert ein Timing, bei dem die Motorik des Körpers auf die einer Fortbewegungsmaschine abzustimmen ist. Zum anderen ist das Hineinkommen eine Frage der 'Reihenpositionen' (Goffman 1974, S. 63ff.) der Zustiegenden.¹³ Sie wurden mithilfe von drei Verkehrsregeln bestimmt. Zuerst haben Aussteiger Vorfahrt vor Einsteigern: Der Aussteigerstrom segmentiert den Pulk durch eine Gasse und verschiebt dadurch u.U. auch die strategischen Positionen, in die sich die Wartenden für den Einstieg gebracht haben. Anschließend gilt ein Überholverbot: 'einer nach dem anderen', was oft in einer Art Reißverschlussverfahren – mit links/rechts-*turns* – realisiert wird. Wenn schließlich Platzknappheit Konkurrenz erzeugt, tritt eine weitere Regel in Kraft: die Priorität der 'länger Wartenden'. Mit dem Warten

13) Die folgende Analyse der proxemischen Ordnung des Fahrstuhls greift einige Kategorien aus Goffmans klassischer Studie zu den 'Territorien des Selbst' (1974, S. 54-96) auf. Sie skizziert eine Typologie von Räumen, die Personen konstituieren, man kann auch sagen: von Dingen oder Unpersonen unterscheiden. Jedenfalls ist das die Zuspitzung, die mich hier interessiert.

verdient man sich einen Anspruch, der im Normalfall¹⁴ nonverbal durch die nahe Platzierung bei der Tür angezeigt wird. Insofern gibt es eine rudimentäre Schlangenbildung.

Ist das Mitfahren nicht gefährdet, wird dieses Ersteinsteigerecht oft abgetreten, wenn später Kommende günstiger am Einstieg platziert sind – oder weil eine Tür, die nur einen durchlässt, eben auch eine Gelegenheit ist, anderen den Vortritt zu lassen und so rituelle Gewinne zu erzielen. Solche (und andere) Höflichkeitsgesten gelten typischerweise Personen, die durch die Funktionsweise des Artefakts als Nutzer behindert und insofern zu Unpersonen gemacht werden: Personen mit vollen Händen (durch die Druckknöpfe), Kinder und Zwergwüchsige (durch die Höhe der Knöpfe), Eltern mit Kinderwagen (durch die vorgesehene Stehfläche und die Türautomatik), Senioren (durch das Schließtempo der Tür). Höflichkeiten im Fahrstuhl sind also zumeist interaktive Kompensationen von Diskriminierungen durch das dem Artefakt eingeschriebene Nutzer-Skript.¹⁵

Auf der anderen Seite kann es aber auch zu Nutzungskonflikten kommen, etwa wenn jemand 'per Anhalter' zusteigt:

A ist bereits im Fahrstuhl, B beeilt sich auch noch hineinzukommen und hält für C den Fahrstuhl auf, der wiederum für D das Schließen der Tür und damit die Abfahrt hinauszögert. Daraufhin A schnippisch: „jetzt ist's aber gut“. Kichern.

Der Erstnutzer erwirbt sich offenbar gewisse Ansprüche, denen gegenüber andere im Moment des Zusteigens bloße Beifahrer sind, bevor sie in den schnellen Rollenfluktuationen der Fahrstuhlfahrt zu Insassen mit gleichem Heimrecht werden.

Die Basisregeln des Einsteigens und die gelegentlichen Nutzungskonflikte drehen sich um ein zentrales Gut: den Zeitgewinn. Der Umgang mit der Zeit anderer ist denn auch das primäre *moralische* Thema des Fahrstuhlfahrens:

Eine Nachzüglerin, der es gelingt, die bereits geschlossene Tür durch Knopfdruck von außen noch einmal zu öffnen, zieht beim eiligen Betreten der gut gefüllten Kabine den Kopf ein, als erwarte sie 'Strafe': Sie signalisiert Schuldbewußtsein um den Zeitdiebstahl.

Auf der Dimension konkurrierender Zeitressourcen kann es auch zu stärkeren Differenzierungen des Personals kommen, nämlich zur *Typisierung* von Fahrstuhlfahrern, insbesondere zur Unterscheidung von legitimen (z.B. körperbehinderten) und illegitimen ('bummelnden') Kurzstreckenfahrern. (Ich werde darauf zurückkommen).

5. Aufstellen und Platzwahl: Die Stehordnung

Die Reihenpositionen des Einsteigens bestimmen auch die der Standortwahl im Fahrstuhl: Wer zuerst eintritt, kann den Platz frei wählen, wer später kommt, wählt aus dem Rest und wird nicht um einen Platzwechsel bitten. So kommt es zu Verteilungsmustern, deren jeweilige Realisierung von den Selektionen des ersten Nutzers abhängen, an die sich die weiteren Platzierungen wie Züge anschließen, die durch vorhergehende Züge limitiert sind. Diese proxemischen Strukturierungsaktivitäten sind dabei immer vorstrukturiert durch eine zellenförmige

14) Eine Informantin berichtet von einem Fall, in dem eine Reisende eine andere aus dem überfüllten Fahrstuhl mit dem expliziten Hinweis hinausbat, sie sei 'eher da' gewesen.

15) Andere Anlässe für das Vortritt-Lassen ergeben sich nicht aus der Struktur des Artefakts, sondern aus dem kulturellen Kontext: So ist das Ein- und Aussteigen in französischen Fahrstühlen viel stärker durch Höflichkeitsregeln zwischen den Geschlechtern strukturiert als in deutschen. Und in institutionellen Settings können die 'demokratischen' Basisregeln des Einsteigens durch die Organisationshierarchie modifiziert werden: Vortritt für die Herren der 'Chefetage'.

Architektur, die vorab definiert, wo ‘vorne’ und ‘hinten’ ist, wieviel Platz beansprucht werden kann und welche Plätze sich ‘von selbst verbieten’.

Der Erstnutzer kann seinen Standort noch aufgrund simpler egozentrischer Kriterien wählen: Ein Platz im Einstiegsbereich verkürzt die Wege, das Anlehnen an eine Wand bietet Stehkomfort, hintere Plätze gewähren Ausblick auf die Stockwerkanzeige. In den meisten Fällen muß der Alleinnutzer aber bereits die Nutzung durch andere antizipieren, was die Bedeutung der Entscheidungskriterien verschiebt oder sogar ihre Valenz umpolt: Hintere Plätze erlauben dann die beste optische Eingangskontrolle; Wände bieten nun Rückendeckung, Blickschutz und eine (unvollständige) Territorialmarkierung ‘seiner’ Seite; Plätze im Eingangsbereich sichern bei Kurzstreckenfahrten den Ausstieg,¹⁶ ansonsten werden sie wie die Plätze in der Mitte zu gemiedenen Fußgängerzonen für weitere Zu- und Abgänge. Der Fahrstuhl füllt sich aber auch deshalb zumeist von hinten und von den Rändern auf, weil die bevorzugte Blickrichtung die Plätze dieser Zone sozial verkleinert (s.a. Matson 1978).

Interessant ist hier das Timing: daß diese Plätze nämlich i.d.R. präventiv gemieden bzw. besetzt werden. Leitkriterium bei der Standortwahl ist also die Unterscheidung von unsicheren und dauerhaften Plätzen. Entscheidend scheint dabei nicht, daß man anderen persönlichen Raum einräumen muß, sondern daß man den eigenen schützt, indem man sich nicht in die Lage bringt, von ihnen angesprochen oder gar berührt zu werden.

Diese Relevanz wird umso klarer, wenn wir uns die Platzwahlen von weiteren Zusteigenden anschauen. Sie stellen die Kriterien der egozentrischen Wahl nämlich deutlich hinter ein anderes zurück: die Regel der *Distanzmaximierung*. Das hat konkret zur Folge, daß die häufigsten Positionen von Ersteinsteigern die hinteren Ecken, die des Zweiteinsteigers dazu diagonal gegenüber sind. Sehr unwahrscheinlich ist dagegen, daß er sich ‘ohne Not’ auf dieselbe Seite wie der Insasse oder ihm direkt gegenüber platziert: Man stellt sich versetzt auf.¹⁷

Die Regel der Distanzmaximierung stellt sich für Dritt- und Vierteinsteiger als Regel der *Äquidistanz* dar: Ungleiche Abstände werden als mögliche Beziehungszeichen vermieden. So folgt die Raumaufteilung bei steigender Personenzahl typischen geometrischen Mustern: bei drei Insassen etwa ein gleichschenkliges Dreieck, bei vieren ein ungefähres Quadrat usw. Die aus der Äquidistanz folgende Geometrie der Körper liefert allerdings nur Grundmuster für die Stehordnung. Sie werden durch eine Reihe von Faktoren modifiziert: durch die Innenarchitektur des Fahrstuhls (Nutzungsräume bei den Schaltern und der Tür werden ausgespart), durch Territorialmarkierungen individueller Reisender (die sich ‘dünn’ oder ‘breit machen’), durch die Darstellung und Beachtung von ‘miteinander’ Fahrenden – Goffman (1974, S. 43) spricht von ‘Mehr-Personen-Individuen’ – und durch die Relation von Körperhaltungen, die *Distanzierungsäquivalente* erlaubt: Man kann sich näher stehen, wenn man den Torso oder zumindest das Gesicht abwendet; man kann sich das Gesicht zuwenden, wenn der Blick strikt abgewandt bleibt.

Sobald ein Platz gewählt ist und sich der Fahrstuhl in Bewegung setzt, ‘sammelt’ man sich in einer kollektiven Hab-Acht-Stellung, die besonders den ‘*take off*’ markiert: als ‘atemberau-

16) Dagegen werden die hinteren Plätze, wenn sich der Fahrstuhl füllt, entwertet: Man ist dann vom Ausgang abgeschnitten. Eine Fahrstuhl-typische Ungerechtigkeit: Die zuletzt kamen, stehen unter einem anderen Aspekt nun am besten platziert.

17) Von dieser formalen Regel zu unterscheiden ist die Frage, welche Abstände konkret gewahrt werden. Hier herrscht natürlich beträchtliche kulturelle Variation: Ein Informant aus Bombay berichtet über die Erfahrung eines gewaltigen Raumgewinns bei der Rückkehr nach Deutschland, in den USA läßt sich schnell registrieren, daß auch der ‘deutsche Abstand’ noch wächst: Niemand würde in einen Fahrstuhl hineindrängen und bei seinem Betreten ist ein „*excuse me*“ fast obligatorisch: als hätte man jemanden schon angerempelt, indem man bloß in sein Blickfeld tritt.

bendes' Ereignis einer nunmehr unkontrollierbaren Fortbewegung. Bewegt sich das Artefakt, kommt es zu einer Art Stillstand aller menschlichen Tätigkeiten: *rien ne va plus*. Der Körper wird geparkt – wie ein Auto auf einer Fähre, und es ist (wie wir sehen werden) auch so, als würde er für die Dauer der Reise verlassen.

In diesem starren Tableau werden die Körper in einem Spannungsverhältnis zwischen Zu- und Abwendung gehalten. Einerseits bietet man sich nicht das Gesicht, andererseits kehrt man einander aber auch nicht den Rücken, z.B. indem man das Gesicht zur Wand richtete, – man macht gewissermaßen eine halbe Zuwendung, die durch die Winkel dargestellt wird, in denen man zueinander steht. Der weder zu- noch abgewandte Körper wird zwischen zwei entgegengesetzten kulturellen Bedeutungen seines Rückens gehalten: als 'kalte Schulter', mit der man andere kränken könnte (indem man ihnen die Kenntnisnahme durch Anblicken verweigert) und als 'Nacken', in dem man selbst verwundbar wäre (nämlich für ihre indiskreten Blicke).

Diese starre Ordnung der Körper löst sich bei jedem Stopp des Gefährts in einer spezifischen Fortbewegungsart: das *Rücken* – eine minimalistische Form von Mobilität, die sich selbst dementiert: Man bewegt sich so unauffällig fort als wäre man stehengeblieben oder man macht nur eine Geste des Platzmachens als hätte man sich fortbewegt. Das Rücken gibt es in zwei Varianten: das Platzmachen¹⁸ für Ein- und Aussteigende und das Auseinanderrücken, wenn sich der Fahrstuhl leert. In beiden Varianten erfordert es neben der Geschicklichkeit eines berührungsfreien Manövrierens auch ein spezifisches *Timing*:

Beim Platzmachen werden – wie schon bei der Wahl des Standorts – proxemische Ansprüche anderer *antizipiert*: Sobald sich zeigt, daß der Fahrstuhl von außen gebremst wurde, wird gerückt. Würde das Rücken erst an das Zusteigen anschließen, würde es eine 'Verengung' zur Darstellung bringen. Vorgezogen hält es dagegen die Fiktion aufrecht, daß genug Platz für alle da ist, d.h. daß man nichts miteinander zu tun hat, weil man auch auf die körperliche Präsenz anderer nicht reagieren muß.

Beim Auseinanderrücken bei sich leerendem Fahrstuhl entfernt man sich wieder voneinander.¹⁹ Allerdings geht man nicht auf die gleiche Distanz zurück wie zu Anfang, und man geht nicht *gleich* auf Distanz, sondern mit einer leichten Verzögerung, als hätte man es nicht eilig dabei. Kehrt man sofort zum Maximalabstand zurück, würde man nicht nur Distanz wahren, sondern sich distanzieren. Offenbar kann man sich nicht einfach von jemandem entfernen, ohne ihm zu nahe zu treten.

Ziehen wir ein Zwischenfazit: bei der proxemischen Ordnung des Fahrstuhlfahrens geht es zunächst wie bei anderen 'Territorien des Selbst' weniger um den Raum, den Körper brauchen, als um die vielfältigen Räume, die Körper brauchen, um Personen zu beherbergen. Diese kulturellen Einheiten werden durch Haltung und Platzierung der Körper in eine ambivalente Beziehung gebracht: Einerseits vermeiden Fahrstuhlfahrer mikro-ökologische Zeichen sozialer Zugehörigkeit. Insofern gewähren sie sich schon durch die Stehordnung Individualität. Andererseits halten sie mit Minimalzuwendungen die Möglichkeit offen, eine virtuelle Gemeinschaft im Krisenfall zu aktualisieren, etwa dann, wenn der Fahrstuhl im rhythmischen Wechsel der Bewegungen von Mensch und Maschine seinen Einsatz verpasst und 'steckenbleibt'.

18) Das Platzmachen wäre als 'Zusammenrücken' positivistisch fehlbezeichnet (dies träfe eher den Fall wechselseitigen Wärmens in Notunterkünften), denn man rückt zusammen, um abzurücken, wenn auch mit einer Geste, die eine gute (integrative) Absicht bei der 'Aufnahme Neuer' bekundet.

19) Der Fahrstuhl hat hier mangels Sitzplätzen einen Flexibilitätsvorteil für die Nachjustierung des persönlichen Raums. Goffman (1974, S. 58) weist darauf hin, daß es dagegen beim Leeren einer Straßenbahn peinlich werden kann, wenn zufällig zwei Mitreisende allein nebeneinander sitzen bleiben und dadurch eine Beziehung signalisieren, die sie gar nicht haben wollen.

6. Blickwechsel: Die visuelle Ordnung

Die Proxemik der Körper scheint aber gar nicht das größte praktische Problem des Fahrstuhlfahrens. Nichts braucht soviel Platz im Aufzug wie Blicke. Wo soll man sie nur abstellen: auf Boden, Decke, Fußspitzen, Fingernägeln, Taschen? Blicke werden im Fahrstuhl selbst vorrangig zum Objekt, zu etwas das Platz braucht anstatt andere Objekte zu verorten. Da das Auge durch die Fahrstuhlarchitektur als Sinnesorgan (also in seinen Erlebnismöglichkeiten) frustriert wird, wird es umso mehr auf seine sozial-kommunikative Funktion (das Blicken) konzentriert, – ohne daß dem aber eine hohe Kontaktmotivation entspräche. Was dem Sehen ein extremer Mangel an Panorama ist, ist den Blicken ein Mangel an ‘Auslauf’. So verharren sie ‘lauernd’ in einer Aufmerksamkeit, die nicht auf sich aufmerksam macht.

Unter diesen Bedingungen ist das zentrale Problem der *Blickkontakt*. Gilt er andernorts (z.B. in Paarbeziehungen) als Inbegriff von Reziprozität (so auch für Simmel 1992, S. 723), so steht er hier ebensowenig für gelingende Sozialität wie das gleichzeitige Reden zweier Sprecher: Er ist der Kollisionsfall.²⁰ Zu seiner Vermeidung gibt es ein kulturelles Lotsensystem für die Navigation von Blicken mit zwei Komponenten:

Die erste liegt in der Organisation des Raumes: Man vermeidet eben schon gegenüberliegende Stehplätze und orientiert die Blicke oft gemeinsam in Richtung Ausgang. Darüberhinaus richten Fahrstuhlfahrer in Abhängigkeit von ihrer Körpergröße und -ausrichtung in verschiedenen Höhen *Blickkorridore* ein, die ihre Blicke wie Flugzeuge aneinandervorbei steuern. Diese Korridore sind vertikal und horizontal mobil: Sie werden gesenkt und gehoben und seitlich geschwenkt.

Da aber vor allem Blicke Blicke auf sich ziehen – ein visueller Magnetismus –, reicht diese proxemische Komponente nicht aus. Man muß zweitens über Techniken verfügen, die die *Gleichzeitigkeit* des Taxierens vermeiden: Es braucht Techniken des ‘Blick-Wechsels’ (im wörtlichen Sinne). Blicke lassen sich vor allem sequenzieren, indem man sie in die Nutzungsoperationen einklinkt: Wer den ereignisarmen Raum eines Fahrstuhls betritt, sieht sich dem versammelten Interesse aller Insassen ausgesetzt und räumt ihnen durch das ‘Einziehen’ des eigenen Blicks auch *Blicklizenzen* ein. Es scheint auch hier eine Vorfahrtsregel zu geben: Insassen vor Einsteigern. Der Einsteiger kann aber auch den Rundblick, der zur Orientierung beim Platzfinden nötig ist, für ein erstes Taxieren nutzen. In jedem Fall bietet er dann beim Drücken der Knöpfe einen Anblick auf kurze Distanz, kann aber damit rechnen, daß diese Blicke wieder von ihm abgezogen werden, sobald er aus der Mitte heraustritt und an seinem Platz den Blick hebt, – wodurch die Blicke der Taxierer Gefahr laufen, erhascht zu werden. Deshalb hat er dann Gelegenheit, seinerseits zu taxieren, wer ihn taxierte.

Außerhalb solcher Nutzungsoperationen läßt sich das *Turn-Taking* von Blicklizenzen (der ‘Beobachterwechsel’) kaum kollisionsfrei organisieren. Es gibt aber eine Reihe von Techniken: Man kann einen Blick in zwei Sequenzen aufspalten, wobei einem verstohlenen Checken von Blickchancen aus den Augenwinkeln ein längerer zweiter Blick hinterher geschickt wird.²¹ Man kann ein Taxieren in einen scheinbar absichtslos schweifenden Rundblick einlassen. Oder man kann mit einem Heben des Blicks (eine ‘*turn-entry*-Technik’) auch Ansprüche auf visuelle Kontrolle erheben, und mit einem Senken des Blicks (*‘turn-exit’*) anderen diese Gelegenheit einräumen. So lassen sich ganze Blickstafetten organisieren. Kommt es zum Kollisionsfall – d.h. guckt jemand ‘zu lange’, so daß seinem Blick plötzlich aus großer Nähe be-

20) Auch hier sei nur angemerkt, daß der Charakter des Blickkontakts als Kollisionsfall mit individuellen Merkmalen der Passagiere variieren kann, z.B. hat die Blickordnung einen Geschlechtsindex. Buchanan/Goldman/Juhnke (1977) stellen in einer experimentellen Lift-Studie etwa fest, daß der direkte Blick von Männern gegenüber beiden Geschlechtern eine effektive Territorialmarkierung ist, der von Frauen dagegen nur gegenüber Männern. Zur kulturellen Variation siehe erneut Watson (1970).

gegnet wird, – guckt er typischerweise nicht bloß weg, sondern wendet das ganze Gesicht ab, jedes Interesse dementierend.

Dieses Lotsensystem aus engen räumlichen und winzigen zeitlichen Korridoren ist aber von der Zahl der Mitreisenden abhängig: Es versagt bei Überfüllung des Fahrstuhls. Sie besteht wesentlich darin, daß die zuletzt Zusteigenden mangels Platz mit ihrem Körper auch ihren Blick nicht mehr drehen können. Es kommt zu einem Gegenverkehr der Blicke – ja, zu regelrechten Geisterfahren -, Blickrichtungen und -sequenzen geraten in Unordnung. Hinzu kommt, daß der Boden als Blickfang verschwindet und durch die Leiber in Zentimeternähe ersetzt wird: Den Größeren stehen die Anderen bis zum Hals, über den Kleineren schwappen sie zusammen. Schwer erträglich ist daran nicht nur die Bedrohung der körperlichen Integrität, sondern daß der nunmehr unausweichliche Anblick der anderen auch mit der *eigenen* Lage konfrontiert. Es ist, als würde man gezwungen, gemeinsam in einen Spiegel zu schauen.

Spätestens bei dieser bedrohlichen Verengung des Blickfelds suchen die Blicke nach einem Aufhänger mit einer ähnlichen Dringlichkeit, mit der anderswo Gesprächsaufhänger gesucht werden. Die meisten Fahrstühle fangen die suchenden Blicke mit einer besonderen Vorrichtung auf: der Stockwerkanzeige über dem Eingang. Hier hängt man sie auf wie an den einzigen freien Kleiderhaken.

Der Blick auf die Stockwerkanzeige ist ein komplexes Darstellungsphänomen, das mit dem Auffüllen des Fahrstuhls verschiedene Stadien durchläuft: Für den *Alleinfahrer* bietet die Anzeige vor allem einen technischen Ersatz für die Desorientierung über den Streckenverlauf. Einem *Mitfahrer* kann durch den Blick auf die Anzeige gezeigt werden, daß man 'wartet' und nicht etwa 'herumlungert' (z.B. stumpf vor sich hinblickt). Der Blick auf die Stockwerkanzeige signalisiert wie der Blick auf die Uhr (etwa an Bushaltestellen) eine Inkongruenz von innerer und äußerer (hier: vom Automaten diktiert)er Zeit. Er markiert also eine Zeitspanne, eine Befristung des Stillstands als vorübergehende Untätigkeit. Zugleich distanziert er den Blickenden von diesem Ort: Er ist – wie der des Sträflings durch die Gitterstäbe – auf ein Anderswo gerichtet (bzw. auf dessen Platzhalter): *Hier* hat man 'nichts verloren', man ist 'unterwegs'.²²

Bei weiterer Anfüllung des Fahrstuhls wird es dringlicher, neben der Beziehung zum Ort auch die zu den Mitfahrern zu negieren. Die Orientierung an der Stockwerkanzeige wird dabei einerseits durch die Blickfeldverengung immer alternativloser, andererseits aber auch in einen Widerspruch verwickelt, weil sich die Blicke im Versuch, *sich* nicht zu begegnen, hier *in einem Fokus* treffen.²³ Der 'subjektiv gemeinte Sinn' des Anzeigenblicks als Distanz- und Warteresignal wird in dem Maße unterlaufen, wie sich sein Gebrauch durch immer mehr Personen

21) Erst zu gucken, wenn der andere nicht guckt, setzt ähnlich ein wie das visuelle Muster, mit dem ein Flirt eröffnet wird: zu gucken, ob der andere auch gerade guckt. Aber die Prozessstruktur der Blickverläufe ist entgegengesetzt: Im Fahrstuhl geht es fast immer um die Minimierung der Überschneidungszeiten, in flirtfreundlicheren Situationen dagegen um ihre Maximierung: Man sucht die Kollision und berauscht sich am Risiko eines ausgedehnten Blickkontakts i.S. einer mutuellen Leibesvisitation.

22) Augés 'Unorte' werden eben nicht allein durch architektonische Uniformität, sondern erst durch die Praxis ihrer Nutzung konstituiert: indem eine Beziehung zu ihnen negiert wird. Dies impliziert umgekehrt ihre Transformierbarkeit zu Lebensräumen: In Bombay etwa finden sich Fahrstühle, in denen Liftboys durch Aushängen von privatem Wandschmuck (z.B. religiösen Ikonen) eine Bindung an 'ihr' Fahrzeug dokumentieren.

23) In einem Fahrstuhl meines Samples wurde dieses Problem durch ein kleines Graffito direkt neben der Stockwerkanzeige auf schamlose Weise aufgespießt. Es warf die hierhin geflüchteten, um Kontaktvermeidung bemühten Blicke der Insassen mit fünf Buchstaben wieder in den Fahrstuhl zurück: „Fickt!“

zu einem Muster visueller Orientierung summiert, das man von öffentlichen Aufführungen kennt. Einerseits wird die Anzeige zunehmend zu jenem Restereignis, das die je individuelle Aufmerksamkeit noch binden kann (um nicht auf die Mitreisenden zu fallen), andererseits macht ihre Fokussierung durch viele Anwesende die Inkongruenz zwischen der kollektiven Aufmerksamkeit und dem Unterhaltungswert des Ereignisses immer unverkennbarer: Das Stück ist noch langweiliger als ein Aquarium.

Ist der Fahrstuhl schließlich voll, steuern seine Insassen diesem nicht-intendierten Vergemeinschaftungseffekt distanzsuchender Blicke dadurch entgegen, daß sie ihren Blick wieder um so intensiver als einsames und rationales Informationsverhalten darstellen. Sie *studieren* die Anzeige mit einer Geschäftigkeit, die in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Informationsbedarf der Fahrstuhlnutzung steht. Die Teilnehmer stellen in einer konzertierten Anstrengung dar, daß sie durch die peinliche Kontrolle der Stockwerkanzeige ihren rechtzeitigen Ausstieg sichern 'müssen'. Die gemeinsamen Blicke kommunizieren eine ernsthafte Priorität, die die egozentrische Nutzung des Fahrstuhls vor der sozialen Dimension des Zusammenseins haben soll. Der Individualismus des 'rationalen Akteurs' wird also *interaktiv inszeniert*.

Im Rückblick auf unsere kurze Geschichte des Artefakts erscheint der Blick auf die Stockwerkanzeige als integraler Bestandteil einer spezifischen Fortbewegungstechnologie. Simmel (1992, S. 727) meinte, daß die Großstädter der Jahrhundertwende erst in Eisenbahnen und Straßenbahnen lernten, dauerhaften Sichtkontakt auszuhalten, ohne miteinander zu sprechen. Der etwa zeitgleich eingeführte Fahrstuhl verlangt, wie wir gesehen haben, von seinen Nutzern über die Schweigefähigkeit hinaus eine höhere Blickdisziplin: nicht eine Kompetenz des stummen Blickkontakts (wie Simmel nahelegt), sondern die Fähigkeit, sich nicht anzublicken. Wie die Eisenbahn die Reisenden dazu zwang, einen 'Panoramablick' zu entwickeln (Schivelbusch 1977), der sich darauf einstellt, in die Ferne zu schweifen, um eine schnell bewegte Landschaft aufnehmen zu können, so ist auch der Fahrstuhl ein Vehikel der Einübung einer spezifischen Form urbaner Wahrnehmung: Er befördert die Entwicklung eines kurzsichtigen *Kabinenblicks*, der weder erlebt noch kommuniziert.

7. Wortwechsel: Kontaktgelegenheiten und -zwänge

Gelingt es den Fahrstuhlinsassen noch notdürftig, sich aus der gegenseitigen visuellen Wahrnehmung auszuklinken, so ist das Ohr ohne Chance der Abwendung „dazu verurteilt, alles zu nehmen, was in seine Nähe kommt“ (Simmel 1992, S. 730). Man ist unweigerlich 'in Hörweite'. Für den verbalen Austausch bedeutet dies ein weitgehendes Schweigegebot:²⁴ Auch im Fahrstuhl gelten beide Regeln, die Goffman (1974, S. 69) als allgemeine Komponenten von 'Gesprächsterritorien' in öffentlichen Räumen identifizierte: das Recht, nicht durch Einmischungen oder Lauschen Dritter behelligt zu werden, und das Recht, nicht durch jeden und jederzeit in ein Gespräch verwickelt werden zu dürfen.

Die Schweigedynamik des Fahrstuhls entsteht nun zunächst aus einer räumlichen Zuspitzung dieser Basisregeln: beide Rechte verstärken sich hier wechselseitig, weil ein fortgeführtes Gespräch andere zu unfreiwilligen Lauschern macht, sie also entweder als Eindringlinge oder als Unpersonen erscheinen läßt. Hinzu kommt eine Verschärfung der zeitlichen Restrik-

24) Gerade bei diesem Thema sei nochmal an die Grenzen unseres analytischen Zugriffs erinnert: Die 'Gesprächsfreudigkeit' von Fahrstuhlfahrern variiert empirisch natürlich erheblich mit den sozialen Beziehungen, die z.B. in bestimmten Gebäuden vorherrschen: Nachbarn, Kollegen, Patienten, Studenten oder Hotelgäste haben ganz unterschiedliche Grade von Bekanntschaftsbeziehungen. Auch die kulturelle Variation ist beträchtlich: Eine höhere Gesprächsneigung als in deutschen Aufzügen existiert z.B. im Kontext der Informalität holländischer Umgangsformen oder in US-amerikanischen Großstädten, wo sie als eine Harmlosigkeitsdemonstration gegen die Kriminalitätsfurcht gefragt ist. Zur Geschichte des Schweigegebots in europäischen Großstädten s. Sennett (1983, S. 42).

tion von Gesprächsgelegenheiten. Der Fahrstuhl ist, verglichen mit dem Treppenhaus, aus zwei Gründen kommunikationshemmend: weil die Gesprächszeit von der Fahrzeit des Automaten diktiert wird, und weil man gar nicht die Wahl hat, grüßend aneinander vorbeizugehen oder sich auf ein Gespräch einzulassen. Kontakte werden kaum aufgenommen, weil man sie nicht zum selbstgewählten Zeitpunkt *abbrechen* kann.

Gleichwohl gibt es auch im kontaktaversiven Setting des Fahrstuhls eine Reihe von umrissenen Gelegenheiten für Wortwechsel, die zugleich deutlich machen, welche strukturellen Restriktionen das Artefakt ihrer Entfaltung beschert. So ist die Fortführung eines außerhalb des Fahrstuhls begonnenen Gesprächs von vielen Faktoren abhängig: von der Privatheit des Themas, von der Platzierung der Sprecher, und von der Parteienstärke (ob es nur einen Mithörer oder eine schweigende Mehrheit gibt). Wichtiger als diese einzelnen Faktoren ist aber, wie sich die Fortführung in den Eigentümlichkeiten der Fahrstuhlsituation darstellt: Sie kann 'aufdringlich' sein, insofern sie andere zu unfreiwilliger Zuhörerschaft zwingt; sie erspart den Insassen aber auch einen *horror vacui tacendi*, den der Gesprächsabbruch erzeugen würde.²⁵

In jedem Fall müssen Konversationspartner im Fahrstuhl mit dem ungefragten Einschalten Dritter rechnen, selbst dann, wenn es sich um ein Pärchen (auf der Fahrt zum Kino) handelt:

Er: wo is das Kino eigentlich?

Sie: ach so! weißich auch nich

Mitfahrer: schon okay, hab schon gedrückt

Er/sie: (kichern)

Umgekehrt können Dritte aber auch durch bestimmte Genre öffentlicher Kommunikation zwangsweise beteiligt werden: Witze und Anekdoten z.B. adressieren von sich aus ein größeres Publikum, erhöhen damit die Zugänglichkeit, verpflichten aber auch zu einer Reaktion. Erschien es als unhöflich, ungefragt beteiligt zu werden, so wäre es doch noch unhöflicher, die Teilnahme bei appellativen Sprechereignissen zu verweigern. Der mimische Kompromiß für solche Zwangspartizipation ist das gequälte Lächeln.

Bei anderen Mehrheitsverhältnissen kann die Zwangspartizipation aber auch gegen die Konversationspartner gewendet werden:

Ein gut besetzter Fahrstuhl reagiert mit spöttischer Heiterkeit, als eine Studentin mit einer Kommilitonin, die nur eine Etage fährt, im Kontext eines Gesprächs über Sport-Veranstaltungen sagt: „vielleicht sollten wir doch jetzt mit dem Training anfangen“.

Solche Allianzbildungen gegen illegitime Fahrstuhlnutzung sind auch einer der Anlässe für die *Eröffnung* von Wortwechseln *im* Fahrstuhl:

Ein großer Fahrstuhl mit acht Insassen hält nach der Abfahrt sofort wieder in der ersten und zweiten Etage, ohne daß jemand zusteigt:

A: so wird das natürlich nichts

B: da kann man ja gleich zu Fuß gehen

Der Fahrstuhl-Mißbrauch schafft ein Kollektiv (mit zwei aneinander anschließenden 'Sprechern'), das sich in der Form einhelliger Kommentare Betroffenheit bescheinigt.

Auch bei anderen Gelegenheiten der Gesprächseröffnung handelt es sich um Störungen der öffentlichen Ordnung des Fahrstuhlfahrens: vom technischen Defekt (z.B. Ausfall der Beleuchtung), der sofort ein Handlungskollektiv konstituiert (woran liegt es? was ist 'zu tun'?)

25) Häufig läuft es auf Kompromisse hinaus: Der Wortwechsel stirbt bei gesenkter Lautstärke langsam ab, ohne in Abschlußformeln zu münden und flackert beim Ausstieg wieder auf. Das Gespräch wird also aufgeschoben, indem man gelegentlich ein Wort fallen läßt (vgl. Goffman 1971, S. 149).

wer übernimmt es?) bis zu erwünschten Störenfriedern der Fahrstuhlordnung: etwa Kindern oder Hunden, die in ihrer proxemischen oder visuellen Undiszipliniertheit Kontaktchancen bieten, indem sie der Interaktion einen Fokus geben.

Die häufigsten Fälle solcher Irritationen sind aber die schon erwähnten Behinderungen der Fahrstuhlnutzung: volle Hände, Kartons, Wagen mit Büchern. Die Hilfestellungen werden dabei i. d. R. als Kontakt minimalisiert, d. h. mit geradezu unhöflich knappen Formulierungen als unverbindliche Handreichung gestaltet: „wohin?“ – „4. Stock. Danke.“ Wird statt dieser utilitaristischen Verknappung eine höflichere Formulierung gewählt („Darf ich für Sie drücken?“), ist schon fast ein Gesprächsangebot gemacht, das auf der folgenden Strecke Anknüpfungszwänge eröffnen könnte. Ein hastiges „bitte, 3. Stock“ kann diesem Eindruck dann entgegenwirken, indem es dementiert, daß der Frager eine besondere Kontaktschwelle genommen hat. (Oder muß man sich nun beim Aussteigen verabschieden?)

Ein weiterer, regelmäßig vorkommender Störfall ist schließlich die Überfüllung, bei der sich plötzlich das konzentrierte Schweigen entspannen kann. Es gibt eine allseitige Teilnahmereitschaft, die auf die vorgängigen Inhibitionsanstrengungen verweist. Typisch ist dabei ein reflexiver Bezug auf die Tragikomik der Lage:

Der Fahrstuhl ist fast voll. Bei einem Zwischenstopp zwingt sich noch jemand hinein. Als der Fahrstuhl mit einem ungewöhnlich scharfen Rucken wieder anfährt, sagt er in entschuldigendem Tonfall: „Äh schwere Knochen“. Alles lacht.²⁶

Allerdings spannt sich die Atmosphäre beim Leeren des Fahrstuhls wieder an. Es ist eine latente Panik zu spüren, ob der Wortwechsel bis zum eigenen Ausstieg anhält.

Dies verweist auf eine Art konversationellen ‘Funktionalismus’: Der Wortwechsel ist hier bloßes Begleitgeschehen für ein vornehmlich proxemisches Interaktionseignis. Ja, die Worte selbst erscheinen als Abstandhalter: Man bringt sie zwischen sich. Außerdem müssen sie die *Zeit* der Begegnung füllen. Das gibt der Fahrstuhl-Tür eine eigenständige Rolle beim Beginnen und Beenden von Konversationen: Gespräche werden oft *mit* der Tür eröffnet und geschlossen, ein Beispiel dafür, daß die Materialität des Settings unabhängig von der Sequenzorganisation ‘agiert’. (Ich werde darauf zurückkommen).²⁷

Es gibt aber auch Fälle, in denen die Fahrstuhltür nicht nur die zeitlichen Grenzen des Gesprächs festlegt, sondern es auch initiiert. So gibt es Wortwechsel, bei denen der Fahrstuhl ‘Bekanntschaft’ konstituiert – durch technisch verursachtes Wiedersehen:

A und B warten. Beide wollen aufwärts. Der Fahrstuhl kommt, zeigt aber abwärts an, A steigt ein, B wartet. Die Tür schließt sich hinter A, öffnet sich aber sofort wieder. B steigt zu.
A: so kanns gehen!
B: tja

26) Die Komik der Bemerkung liegt hier natürlich darin, daß sie eine Komfortbeeinträchtigung (andere aufgehalten und ihnen Platz geraubt zu haben) als physische Bedrohung überzeichnet. Der Zusteigende entschuldigt sich nicht für den Komfortverlust, sondern für etwas Gravierenderes, für das er sofort geradezu dankbar entschuldigt wird: nämlich ein Sicherheitsrisiko zu sein.

27) Hier könnte eine konversationsanalytische Studie anschließen, die die Sequentialität der Kommunikation systematisch auf ihre Materialität bezieht. In US-amerikanischen Fahrstühlen kann man den Eindruck gewinnen, daß die Inklusion des Automaten in die Konversationspraxis weiter fortgeschritten ist als in Europa. Seine Rhythmen sind gegenüber denen des Gesprächs so dominant, daß sie einen abrupten Kommunikationsstil erzeugen: Das Gesprächsende wird kaum mehr angekündigt, sondern unvermittelt vollzogen. Der ‘elevator chat’ ist weniger auf die Rituale der Beziehungspflege eingestellt als für ‘soziale Staffage’ der Fahrstuhlzeit funktionalisiert.

Bei solchen Gelegenheiten kommt es häufig zu einem Wortwechsel, weil sich man sich nun face to face gegenübersteht und weil es sich um eine Begegnung von 'Bekannten' handelt, da der Fahrstuhl für eine Kontaktunterbrechung sorgte. Ein ausgedehnter Kontakt kommt hier allerdings selten zustande, vermutlich deshalb, weil sein mögliches Thema durch eine Asymmetrie bei der Fahrstuhlnutzung bestimmt ist: die größere Besonnenheit dessen, der wartete:

Ein großer Fahrstuhl hält in Parterre, drei Wartende steigen ein, ein vierter (A) bleibt draußen, weil die Anzeige noch eine Fahrt in den Keller signalisiert. Als sich die Tür aber gleich wieder öffnet, steigt A zu und lächelt in die Runde: „hat er sich's doch anders überlegt!“. Die Äußerung 'bleibt auf der Strecke', sie wird weder mit Worten noch mit Blicken erwidert. A bleibt daraufhin wie angewurzelt im Eingangsbereich stehen, wendet sich noch nicht mal zur Tür, schlägt seinen Blick nieder und hält sich während der ganzen Fahrt 'konzentriert' an die Schlagzeilen seiner zusammengefalteten Zeitung, offenbar außerstande, noch irgendetwas anderes zu tun.

Ein zweiter Fall, bei dem der Fahrstuhl selbst die Hauptinitiative für Wortwechsel hat, ist die Fahrstuhl-Begegnung von entfernten Bekannten, Personen, die man grüßt „um vorbeizukommen“ (Luhmann 1984, S. 562). Charakteristisch ist hier ein Zwang zur Gesprächseröffnung, dem ohne dritte Anwesende (auf die man 'Rücksicht' nehmen könnte) kaum auszuweichen ist. Der Zwang besteht darin, daß ein Schweigen die Flüchtigkeit einer Grußbeziehung offenkundig macht: Man grüßte sich so freundlich, als wollte man bei Gelegenheit eine engere Beziehung haben, aber man hat sich – wie diese Gelegenheit nun zeigt – gar nichts zu sagen, man kann und will es nicht. Die Begegnung mit flüchtigen Bekannten im Fahrstuhl ist also deshalb unangenehm, weil sie entweder bei Schweigen die Freundlichkeit als Konvention entkleidet oder bei Gesprächseröffnung eine Beziehung ungewollt vertieft. Der Fahrstuhl wird zum Katalysator einer Beziehungsklärung.

Entscheiden sich die Teilnehmer für Gesprächseröffnung, so haben sie ein doppeltes Problem des Timing zu beachten. Zum einen kann man mit der Eröffnung nicht so lange warten, als spräche man nur, weil es sich nicht vermeiden läßt – man muß in die Offensive gehen (als hätte man die Gelegenheit gewählt). Zum anderen darf das Ende des Wortwechsels nicht zu früh vor dem Ausstieg eines der Beteiligten erreicht werden, weil die entstehende Pause erneut bestätigen würde, daß man sich nichts zu sagen hat.²⁸ Daher gilt es, den Wortwechsel – wie den Fahrstuhl – in der Schwebe zu halten, und ihn erst zu schließen, wenn die Tür sich öffnet.

8. Aussteigen: kollektive Fiktionen

Das Aussteigen aus dem Fahrstuhl wird in einer konzertierten Aktion des Rückens bewerkstelligt, die man auch 'Rühren' nennen kann. Sobald der Fahrstuhl bremst, setzen sich Rundblicke auf der Suche nach Aufbruchsignalen in Bewegung, z.B. die Mobilisierung persönlicher Habe. Dann werden Gassen gebildet, durch die sich der Aussteiger schlängeln kann, bevor er aus dem Sichtfeld verschwindet.

Erneut ist das Timing dieser Praktiken bemerkenswert: Einerseits versuchen Fahrstuhlfahrer nicht 'zu spät' aufzubrechen, also so, daß sie durch Eile, Bitten oder Anrempeln auf sich aufmerksam machen müßten, um den Ausstieg zu schaffen.²⁹ Andererseits vermeiden sie auch

28) Alois Hahn (1991, S. 102) beschreibt diesen Kontinuierungszwang in der Konversation für Tischgespräche: „Man hat sich nichts zu sagen. Das darf man nicht sagen. Wenn man nichts sagte, würde man ebendies sagen. Darum muß man ständig etwas sagen, um nicht sagen zu müssen, daß man sich nichts zu sagen weiß. Deshalb: Musik!“.

29) Eine Relevanz, die man auch bei älteren Damen in Zügen beobachten kann: Wenn sie etwa 10 Minuten vor Ankunft des Zuges gespornt und gestiefelt den Mittelgang besetzen.

einen 'zu frühen' Aufbruch. Hierfür gibt es viele Gründe, die nochmal deutlich machen, warum es beim Fahrstuhlfahren geht.

Teilnehmer scheinen zunächst im Sinne der Kontaktminimierung abzuwarten, ob sie nicht wortlos im Kielwasser anderer hinauskommen. Weiter geben sie ihre Rückendeckung nicht grundlos auf: Aussteiger begeben sich in den Mittelpunkt der Blickrichtungen und zwar so, daß sie dies nicht selbst kontrollieren können – sie bieten ihren Nacken dar. Es gibt aber auch noch drei andere Gründe, die mit der Aufrechterhaltung kollektiver Fiktionen des Fahrstuhl-Fahrens zusammenhängen:

Erstens ist ein eiliges Hinausdrängen lange vor Öffnen der Tür 'zu früh', weil es eine Abstimmung der inneren auf die äußere Zeit vermissen läßt (so wie ein Hupen im Stau). Die 'Ungeduld' thematisiert – so wie das verspätete Platzmachen – den Zellen-Charakter des Fahrstuhls, sie stört die Fiktion eines komfortablen Platzangebotes.

Zweitens bedeutet der voreilige Ausstiegsversuch, sich 'früher als nötig' von anderen abzuwenden. Er läßt zuviel von der antizipierten Erleichterung erkennen, ihnen endlich 'den Rücken kehren' zu können. Aussteigende sind auch 'Aussteiger', unverschämt glückliche Abtrünnige einer Schicksalsgemeinschaft. Sie verletzen die spontan aufgebaute (minimal-solidarische) Erwartung, daß man es 'zusammen aushalten' kann. Insofern begleitet sie mit den Blicken im Nacken auch ein Ressentiment.

Und drittens bricht mit dem Gesicht vor der Tür die Fiktion zusammen, man könne sich im Fahrstuhl mit irgendetwas Interessantem beschäftigen. Es ist eine Fiktion, die die Fahrstuhlfahrer nicht nur individualisiert (voneinander absondert), sondern auch in ihrer kognitiven Komplexität als Personen bewahrt. Wartend vor der Tür ist der Fahrstuhlfahrer dagegen bloßgestellt, hier und jetzt nichts als eine Förderlast zu sein, eine 'Masse', deren Individualität das Artefakt in Kilogramm bemisst, und die – im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln – hier zwar gratis, aber auch extrem prestigearm befördert wird. Man fährt ohne Image.³⁰

Allerdings versuchen einige Fahrstuhlfahrer auch unter den Bedingungen eines klassenlosen Gefährts, das alle an der gleichen Erfahrung teilhaben läßt, noch Distinktionsgewinne zu erzielen. Die Dimension, auf der sich eine Sozialstruktur der Fahrstuhlfahrer darstellen läßt, ist der Umgang mit der *eigenen* Zeit: Am unteren Ende stehen jene 'Bummelanten', die viel Zeit verbrauchen, oben stehen die 'Drängler', die auch hier zeigen können, daß *ihre* Zeit kostbar ist.³¹

30) Das ist anders nicht nur bei all den Fahrzeugen, deren Nutzer als Kunden umworben werden, es war auch anders bei einem alten technischen Konkurrenten des Fahrstuhls: dem Paternoster. Hier schlossen schon behördliche Warnschilder Kinder und Gebrechliche aus, und das Gefährt verlangte Körpertechniken, die zur Darstellung von Männlichkeit taugten: Entschlußkraft und Reaktionsgeschwindigkeit beim Besteigen, die kleine Kraftmeierei des Sprungs aus der Kabine im öden Behördenalltag (Simmen/Drepper 1984, S. 228).

31) Diese Darstellungen haben natürlich einen Hintergrund darin, in welche Arbeitszeitrelevanzen das Fahrstuhlfahren eingelassen ist. An Universitäten etwa scheinen sich – folgt man den Personenkategorisierungen der Teilnehmer – 'Drängler' typischerweise aus der Professorenschaft und den Assistenten zu rekrutieren, 'Bummelanten' dagegen aus den Reihen des nicht-wissenschaftlichen Personals – Handwerker, Putzfrauen, Sekretärinnen – die auch bei kurzen Strecken Zeitgewinn hinter Bequemlichkeit zurückstellen, weil sie weniger ihre Arbeitszeit unternehmerisch ausschöpfen, sondern die eines Dienstherrn vertragsgemäß verbringen. Studienanfänger identifiziert man dagegen anlässlich der Verlängerung von Fahrzeiten zu Beginn des Wintersemesters, wenn Personen das Gebäude (wie das Studium) mit einer Orientierungslosigkeit erkunden, wie man sie im Stadtverkehr von Autofahrern mit auswärtigen Nummernschildern kennt.

9. Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit

Nehmen wir einen analytischen Rückblick. Ich gehe dabei davon aus, daß die beschriebenen Praktiken weder zufällig sind noch bloße kulturelle Konvention, sondern als laufende Lösungen interaktionsstruktureller Probleme von öffentlichen Begegnungen betrachtet werden können, die sich im Fahrstuhl verdichten: ein Problem körperlicher Navigation, ein Problem der Kontaktvermeidung, ein Problem der Fingierung eines Selbstbezuges, und das Problem, wie sich die 'Automatik' unterbinden läßt, mit der kopräsente Körper Interaktionen ingangsetzen.

Die Kopräsanz mobiler Körper stellt zunächst ein *Navigationsproblem* – Goffman meinte: weniger ein interpersonelles als ein 'intervehikulares' Problem (1974, S. 39): das der Kollisionsvermeidung.³² Gleichwohl sind diese Körper durch Zusammenstöße nicht nur deshalb verwundbar, weil sie keine Knautschzone haben, sondern auch, weil sie als Symbol und Container von *Personen* kulturell intakt gehalten werden müssen: Zusammen mit einem 'Fahrwerk' würde auch ein Gesicht entgleisen.

Das Navigieren von Körpern ist ein Problem, das auch in anderen Situationen des öffentlichen Lebens zu lösen ist, etwa beim Durchmischen von Passantenpuls, die eine Kreuzung überqueren. Bei stärker individualisierten Begegnungen, z.B. von zwei Fußgängern auf einem Bürgersteig, wird das Navigationsproblem auch für Blicke virulent: Nach einem kurzen aber offenen Blick aus 'gebührendem' Abstand werden die Blicke voreinander gesenkt und im Vorbeigehen wieder angehoben. Goffman (1971, S. 85) nannte dieses Muster '*civil inattention*', eine Kompetenz, Desinteresse ohne Mißachtung zu signalisieren, man könnte auch sagen: Beziehungen abzulehnen, ohne Unpersonen zu erzeugen.

Der Fahrstuhl versetzt flüchtige Begegnungen nun in Zeitlupe. Er zögert die Entlassung aus reziproker Aufmerksamkeit hinaus und verschafft dem Phänomen der *civil inattention* eine krisenhafte Dehnung, die es im Detail beobachtbar macht:³³ In der höflichen Nicht-Beachtung anderer stecken zwei entgegengesetzte Anforderungen, die die Ordnung der Blicke mit der proxemischen Ordnung verknüpfen. Die erste ist eben die Kontaktvermeidung: Man braucht Platz für die Blicke, weil vor allem sie es sind, die in größter physischer Nähe noch soziale Distanz markieren können. Der abgewandte Blick muß die körperliche Nähe als Beziehungszeichen dementieren. Die zweite Anforderung ist die visuelle Kontrolle: Da das Taxieren bei großer Nähe als Feindseligkeit oder Intimität gilt, ist maximale körperliche Distanzierung Voraussetzung für visuelle Kontrolle. Man vermeidet also Blickkontakt, weil man sich körperlich so nah ist, und man sucht körperliche Distanz, um Blickkontrolle haben zu können.

Das Interaktionsmuster der *civil inattention* gilt einem weiteren Problem der Kopräsanz von Körpern in der Öffentlichkeit: der Aufrechterhaltung der wechselseitigen *Unbekanntheit* von Personen. Fahrstuhlfahrer versuchen wie andere Passanten an öffentlichen Orten, es erfolgreich zu vermeiden, andere kennenzulernen. Die Unbekanntheit ist ein universell vorkommender, aber auch unscheinbarer und flüchtiger Aspekt von *Fremdheit*, der nicht die Konturiertheit eines sozialen Typus – 'der Fremde' – hat, noch nicht „zu einem kompakten sozialen

32) Eine genaue Analyse des Navigationsproblems in der Öffentlichkeit haben Ryave/ Schenkein (1974) in ihrer Studie zur 'Kunst des Gehens' vorgelegt. Sie zeigen das Gehen als eine konzertierte methodische Leistung. Teilnehmer stimmen sich z.B. ab, wer um wen herumzusteuern hat, oder sie signalisieren ein 'zusammen gehen' – etwa durch körperliche Nähe und Synchronisation des Schrittempos (vor allem in Kurven) –, oder sie respektieren 'eigene Wege', wenn sie es per versetztem Kurs vermeiden, sich 'auf den Fersen' zu sein, oder durch gesteigertes Schrittempo verhindern, andauernd auf gleicher Höhe zu gehen.

33) Jedenfalls, wenn diese Zeitlupe durch eine entsprechende Beschreibung weiter zu einer Bild-für-Bild-Analyse gedehnt wird.

Objekt verdichtet“ wurde (Stichweh 1997, S. 46). Sie besteht aus einem instabilen Nicht-Wissen von Namen, Gesichtern, Lebensumständen und Biographien.

‘Fremd’ an den Unbekannten ist also nicht die auf zugeschriebene Eigenschaften gestützte Randposition in einer Gruppe (Simmel 1992; aktuell: Stenger 1998), auch nicht das schlecht-hin Unverständliche, das kulturelle Selbstverständlichkeiten krisenhaft erschüttert (Schütz 1972), nicht die plötzliche Enttäuschung einer Verstehensfiktion zwischen Personen (Hahn 1994, S. 143ff.) und auch nicht die sachliche Indifferenz, mit der Personen aus funktional differenzierten Sozialsystemen exkludiert werden (Hahn 1994, Nassehi 1995), sondern die radikale Entwertung der mit ihrer bloßen Anwesenheit gegebenen Kontaktchancen. Sozialräumliche Verdichtungen (Urbanisierung) und geographische Mobilität haben die Ko-präsenz als Kontaktchance bedeutungslos gemacht, indem sie massenhaft ‘insignifikante Andere’ in momenthaften Begegnungen ohne Vergangenheit und Zukunft entstehen ließen. Relevant ist für das Fremdheitsphänomen der Unbekanntheit also nicht, daß Personen nur noch in bestimmten (funktionalen) Hinsichten interessieren (Hahn spricht von „generalisierter“, Nassehi von „struktureller Fremdheit“), sondern daß überhaupt nur noch ganz bestimmte von vielen möglichen Personen interessieren: Beziehungen zu ihnen gewinnen erst auf dem Hintergrund einer massenhaften Beziehungslosigkeit ihren Sinn.³⁴

Begegnungen im Fahrstuhl machen nun darauf aufmerksam, daß diese Beziehungslosigkeit *interaktiv aufrechterhalten* werden muß. Unbekannt sein, heißt nicht nur, keine Interaktionsgeschichte zu haben oder zu erinnern, sondern auch keine hervorzubringen: Anknüpfungszwänge an frühere Begegnungen zu unterbinden, das Wiedererkennen von Gesichtern nicht zum Ausdruck zu bringen, um die irreversible soziale Tatsache der ‘Bekanntheit’ (Goffman 1971, S. 256) nicht entstehen zu lassen. Fremdheit wird also nicht nur als krisenhaftes Ereignis passiv erfahren (bei Schütz etwa als kultureller Schock, bei Hahn als Falsifikation von Verstehensfiktionen), sie wird in wesentlichen Aspekten auch *praktisch vollzogen*, indem sich Personen konstant als Fremde (oder *wie* Fremde) behandeln.³⁵ Fremdheit ist im Fahrstuhl, deutlicher als an jedem anderen Ort öffentlicher Begegnung, eine *Leistung der Darstellung von Indifferenz*. Ohne diese Leistung der Bekanntschaftsvermeidung im urbanen Massentransport könnte man heute wohl kaum von ‘Individualisierung’ sprechen.

Aber auch das Problem der Bekanntschaftsvermeidung stellt sich (wie das Navigationsproblem) ähnlich an anderen öffentlichen Orten, etwa in anderen Verkehrsmitteln, wo an die Stel-

34) Verglichen mit dem klassischen Gemeinschaftsbegriff von Fremdheit, bei dem ein Individuum für ein Kollektiv von ‘Einheimischen’ fremd ist (vgl. Stichweh 1997, S. 46f.), ist die wechselseitig-symmetrische Nichtbekanntheit von Interaktionspartnern ein elementarerer Phänomen. Eine Asymmetrie (daß ‘der’ Fremde überhaupt im Singular erscheint und nicht von vornherein im Plural) ist in diesem Verhältnis der anomale Fall einer ungleichen Distribution von Wissen übereinander: Man wird so begrüßt, daß man sich fragen muß, ob der Grüßende einen Bekannten grüßt, ohne daß man ihn (er)kennen würde. Der Fall der „vertrauten Fremden“ (Waldenfels 1995), die uns ‘nur’ unbekannt sind, steht in vielfältigen – und explorationsbedürftigen – Beziehungen zu den anderen Aspekten von Fremdheit. Einerseits läßt das Kennen einer Person natürlich zu, sie explizit als Angehörigen einer fremden Gruppe zu erleben (Exklusionsaspekt), ja der Wissensvorrat über eine Person steigert auch die Enttäuschungsanfälligkeit für überraschendes Nicht-Wissen (Aspekt der Verstehensfiktion), andererseits verringert das persönliche Kennen eines anderen aber auch die Möglichkeit, ihn als schlecht-hin Fremden zu erleben und zu behandeln. Und schließlich können bloß Unbekannte zu „fremden Fremden“ werden, wenn sie auch in ihrer sozialen Identität nicht mehr durch lokale Typisierungen bestimmbar sind (Aspekt der kulturellen ‘Krise’, etwa durch Migration s. Sennett 1983, S. 66ff.).

35) Für die Soziologie des Fremden könnte hier eine Anregung liegen, systematisch nach der operativen Existenzweise von Fremdheitsphänomenen zu fragen: Wie wird ‘Exklusion’ in Grenzziehungen und Kontaktvermeidungen interaktiv vollzogen? Wie wird Unverständlichkeit durch aktive Verstehensverweigerung aufrechterhalten? Und wie wird ‘Andersartigkeit’ durch aktives ‘Befremden’, durch Exotisierung und Reifizierung von Eigenschaften hergestellt?

le der räumlichen Enge die längere Dauer der Fahrt tritt. Die Darstellung von Indifferenz greift hier typischerweise auf Formen des „Selbstengagements“ (Goffman 1971) zurück, mit denen die Anwesenden an die Stelle von sozialen Kontakten die Darstellung eines Selbstbezuges setzen. Genau in dieser Hinsicht fehlen dem Fahrstuhlfahrer aber die kommunikativen Mittel: In den meisten Fahrstühlen fehlt es an Beschäftigungsmöglichkeiten wie sie der Panoramablick aus dem Zugabteil, das Zeitunglesen in der U-Bahn, die Beobachtung entfernt sitzender Mitfahrer bieten. Mehr noch: Viele Fahrstühle rauben sogar noch Gelegenheiten der bloßen Inszenierung von Beschäftigtsein wie das Ordnen der Kleidung, Kramen in der Handtasche, Studieren von Plakaten, Blättern in Illustrierten (wie in Wartezimmern) oder bloßes Summen. Es bleibt eben oft nur, den Blick, den die Bekanntschaftsvermeidung auf die Etagenanzeige fixiert, ‘geschäftig’ wirken zu lassen. Das spezifische praktische Problem des Fahrstuhlfahrens ist also die *Kopplung* von Distanzwahrung und Beschäftigungslosigkeit: nichts zu tun zu haben, mit dem man sich versichern könnte, daß man nichts miteinander zu tun hat.

Ohne distanzsichernde Beschäftigungen eskalieren aber zwei gegenläufige Aspekte urbaner Fremdheitsbeziehungen: die ‘Zukunftslosigkeit’ von massenhaften zufälligen Begegnungen ohne biographische Perspektive (nämlich ohne Wiederholungschance) und die ‘Ausweglosigkeit’, mit der man trotzdem aufeinander fixiert sein kann. Solche sozialräumlichen Nötigungen wie sie der Fahrstuhl bereitet, stellen eine subjektlose, aber allseitige Aufdringlichkeit her, vor der sich alle Anwesenden verkriechen: Die Aufrechterhaltung von Fremdheit verlangt hier einen *Rückzug aus der Präsenz*, eine Modifikation der sozialen Herstellung von Anwesenheit.

Fahrstuhlfahrer versuchen, sich als ‘Teilnehmer’ aus der sozialen Situation abzumelden, indem sie der wechselseitigen Wahrnehmung die Reziprozität und der Anwesenheit die Präsenz nehmen. Sie ziehen die Ansprechbarkeitsschwellen hoch und reduzieren die gegenseitige Beachtung auf das Minimum einer Sicherheitsmaßnahme. Anwesenheit im Fahrstuhl ist gewissermaßen das Gegenteil der Bühnenpräsenz. Fahrstuhlinsassen versuchen, weder Hauptdarsteller noch bloße Mitspieler zu sein, auch nicht desengagierte Zuschauer und noch nicht mal Anwesende, bloß ‘Vorhandene’.³⁶

Für solche Modulationen von Anwesenheit hat die Soziologie der Interaktion bislang keinen systematischen Ort. Sie hat ihren Gegenstand immer in der ‘unmittelbaren Gegenwart Anderer’ verwurzelt gesehen³⁷ und Anwesenheit dann vornehmlich im Hinblick auf die Selektion relevanter Teilnehmer spezifiziert: Wer zählt für eine Interaktion zu den Anwesenden? (exemplarisch: Luhmann 1984, S. 560). Das Fahrstuhlfahren stürzt im Hinblick auf diese Grenzbildung von Interaktionen in eine Paradoxie. Einerseits machen die Wände eines engen geschlossenen Raumes das lokale Anwesenheitskriterium unzuweideutig: Der Fahrstuhl *partizipiert* an der Definition von Anwesenheit nicht nur in dem Sinne, daß er die Personen von der interaktiven Präzisierung des ‘Kreises der Anwesenden’ entbindet, er drängt ihnen vielmehr unabweisbar auf, wer ‘dazugehört’.³⁸ Andererseits stimmen die durch den Fahrstuhl als anwesend Gekennzeichneten i.d.R. *alle* darin überein, sich gegenseitig als *nicht* anwesend zu behandeln.

36) Als solche sind sie immer noch Personen und nicht etwa Dinge oder Unpersonen. Der äußeren Reserviertheit entsprechend werden die Territorien des Selbst zu inneren Reservaten (vgl. Simmel 1992, S. 721 u. 752).

37) Exemplarisch eine von Goffmans Definitionen sozialer Situationen: „Situationen entstehen, wenn gegenseitig beobachtet wird, sie vergehen, wenn die zweitletzte Person den Schauplatz verläßt“ (1971: 29). Allerdings finden sich bei Goffman auch einfache Differenzierungen von Absenz, etwa ‘mentale Abwesenheit’ (1971, S. 74) oder ‘soziale Abwesenheit’ ohne physische Entsprechung (etwa bei einem verhinderten Abgang nach Verabschiedungen).

Dies verweist auf eine über die 'horizontale' Teilnehmerbegrenzung hinausgehende 'vertikale' Dimension, auf der Anwesenheit hergestellt, gesteigert und gedämpft werden kann. Es ist soziologischer Common Sense, daß situative Anwesenheit nicht schon durch bloßes physisches Dasein an einem Ort gegeben ist, sondern erst durch die wechselseitige Wahrnehmung dieses Daseins. Aber dieser perzeptive Einbau des physischen Daseins in die Interaktionsstruktur läßt Anwesenheit noch nicht einfach definitiv geschehen. Die Grenzsituation des Fahrstuhls weist vielmehr auf ein *Präsenzkontinuum* hin: Anwesenheit ist eine komplexe Variable aus Haltung und Dekor (Aufmerksamkeitssteuerung), perzeptiver Spannung (eigene Aufmerksamkeit), wechselseitiger Kenntnisnahme (nonverbal oder verbal) und Teilnahme (Orientierung, Ansprechbarkeit, Aktivitätsniveau usw.).

An der Stelle dieser Modulationen auf einem Präsenzkontinuum findet sich in soziologischen Interaktionstheorien oft nur die Annahme einer Autokatalyse von Interaktionen durch Anwesenheit: Wer anwesend ist, kann nicht nicht kommunizieren.³⁹ Es bei dieser begrifflichen Axiomatik zu belassen, wäre aus zwei Gründen unbefriedigend. Zum einen übergeht sie die praktischen *Handhabungen* dieses zwanglosen Zwangs zur Kommunikation durch die Teilnehmer. Sie können ihn nutzen und unterstützen, um Beziehungen herzustellen (etwa durch Blickkontakte oder Grußsignale), sie können aber auch die Startphase von Interaktionen unterbrechen, indem sie Anknüpfungszwänge an Anwesenheit unterbinden und sie in diesem Sinne füreinander 'ungeschehen machen'. Die Kopräsenz von Fahrstuhlfahrern wirkt zwar als drängender Gesprächsapell – als würde ständig das Telefon klingeln –, aber alle tun eben so, als seien sie 'nicht da'.⁴⁰

Zum anderen läßt die axiomatische Feststellung eines Kommunikationszwanges bei Kopräsenz mangels Berücksichtigung der *Materialität* von Kommunikation seinen eigentlichen Grund im Dunkeln. Das Absentierungsbemühen der Fahrstuhlfahrer stellt nämlich auch Anforderungen an einen anderen 'Teilnehmer' der Situation, an das komplexeste Element materieller Kultur: den Körper.⁴¹ Was als Autokatalyse von Interaktionen durch Anwesenheit

-
- 38) Ob dadurch eine 'Wir-Beziehung' i.S. von Schütz entsteht, ist allerdings wesentlich davon abhängig, ob diese Wände durchsichtig oder undurchsichtig sind. In den alten, durch Treppenhäuser geführten Aussichtsfaßstühlen konnten die Insassen leicht über Ereignisse außerhalb des Fahrstuhls – etwa einen stolpernden Treppenbenutzer – eine *wir/die*-Unterscheidung aufbauen. Der optisch geschlossene Fahrstuhl hat demgegenüber einen Individualisierungseffekt, weil er keine Außenwelt kennt: Zustei-gende kommen aus dem Nichts und werden sofort zu Insassen, Aussteiger verschwinden einfach. Er verunmöglicht die Konstitution eines Zuschauer-Kollektivs, weil er in diesem Sinne ein 'differenz-loser Raum' ist.
- 39) Für Watzlawick u.a. entspringt der Kommunikationszwang aus einer begrifflichen Axiomatik: Man kann nicht nicht kommunizieren, weil man sich nicht nicht verhalten kann und alles Verhalten Mit-teilungscharakter hat (1969, S. 51). Ähnlich Luhmann: Verhalten wird unvermeidlich als Kommuni-kation aufgefasst, wenn es im Kontext reflexiver Wahrnehmung auftaucht und auf sie eingestellt interpretiert werden kann (1984, S. 561f.).
- 40) Im Hinblick auf die Integrität seiner Person ist der Fahrstuhlfahrer wie der von vielen Telefonen be-lästigte jemand, der in einer Umwelt plötzlich entgrenzter Kommunikations- und Interaktionschan-cen darum ringt, ganz für sich zu sein. Insofern stellt sich auch das Verhältnis von Fahrstuhl und Internet zum Ende dieses Aufsatzes etwas anders dar als zu Beginn. Erschien der Transport der Leiber mit den Mitteln der Industriegesellschaft zunächst als Anachronismus gegenüber der technisch ge-steigerten Reichweite der Kommunikationschancen in einer Informationsgesellschaft, so kann man den Fahrstuhl nun vielleicht als ein kleines Modell dafür sehen, was unter den Bedingungen grenzen-loser kommunikativer Erreichbarkeit erwartbar sein dürfte: daß die Präsenz und Absenz in sozialen Situationen für den kommunikativ allseits erschlossenen 'Teilnehmer' zu einer Frage der Selbstbe-stimmung wird.
- 41) Auch in dieser Hinsicht wieder richtungsweisend: Goffman: „Ein Mensch kann aufhören zu spre-chen, aber er kann nicht aufhören, mit seinem Körper zu kommunizieren“ (1971, S. 43).

erscheint, ist ihre Katalyse durch die kommunikative Selbsttätigkeit des Körpers. Für einen Absentierungsversuch werden alle seine kontrollierbaren Äußerungen – Bewegungen, Gestik, Mimik, Geräusche – zurückgenommen, den Blicken das Licht abgedreht: regungslos, ausdruckslos, tonlos und teilnahmslos.⁴² Man kann diese habituelle Anforderung als *‘Inaktivität’* bezeichnen – durchaus im Sinne eines latenten Vulkanismus. Denn diese innere Haltung besteht in einem laufenden Spannungsverhältnis zu möglichen Aktivitäten. Soziologische *Handlungstheorien* kennen dies von Unterlassungen, einer Klasse von negativen Aktivitäten, deren Exemplare durch einen Kontrast zu Intentionen und Erwartungen bestimmbar werden (s. Gesser 1986). Der *praktische Vollzug* des Unterlassens erfordert aber weniger ein Spannungsverhältnis zu solchen mentalen Phänomenen, sondern zu einer in den kultivierten Körper eingelassenen Produktivität, Nervosität, Unruhe und Wachsamkeit.

Verglichen mit anderen Kommunikationsmedien läßt sich der Körper nicht einfach abschalten,⁴³ er bleibt zumindest in einem *‘stand-by’*-Modus, der den Intentionen seines Bewohners zuwiderlaufen kann. Vor allem das kommunikativ sozialisierte Auge entfaltet im sozialen Leerlauf des Fahrstuhls ein nur schwer zu zügelndes Eigenleben, eine überschüssige Aktivität, die die Personen in Interaktionen verwickelt. Wie Hunde ihre Besitzer an der Leine hinter sich her zerren, drohen die Körper ihre Inhaber ins Gespräch zu ziehen.

Insofern wird das Subjekt der Handlungstheorie im Fahrstuhl nicht nur eingezwängt in Interaktionsregeln, die ihm Entscheidungssouveränität rauben, sondern auch in die Aktivitäten zweier selbsttätiger Artefakte: ein technischer Automat, der einsperrt, aber fortbewegt, und ein fleischlicher, der antreibt, aber auch beschwerlich dasein läßt (- und darin ja auch Anlaß zum Fahrstuhlfahren gab).

In der Praxis des Fahrstuhlfahrens kommt es zu einer wechselseitigen Verschränkung heterogener Ordnungen: So wie sich die Motorik des Körpers auf die Motorik einer Fortbewegungsmaschine abzustimmen hat, so arbeitet hier auch das interaktive Regelwerk der *‘Konversationsmaschine’* (Sacks et al. 1978) unter Einschluß der Rhythmik eines buchstäblichen Automaten, und so müssen interaktionsunwillige Personen schließlich mit der Automatik umgehen, mit der ihre Körper Interaktionen ingangsetzen. Die Praxis des Fahrstuhlfahrens ist ein Amalgam aus rationalen Kalkülen und unwillkürlichen Reaktionen, intentionalen Handlungen und nicht-intendierten Effekten, Interaktionsmustern mit und ohne Bewußtseinsbeteiligung sowie Operationen eines technischen Artefakts, – Beiträge, die durch all diese Ebenen hindurch sozial organisiert und kulturell reguliert sind. Wollte man diese Gemengelage *‘bereinigen’* – etwa auf rationale Entscheidungen, körperlose Kommunikationen oder auch sog. *‘Mensch-Maschine-Interaktionen’* reduzieren – , so könnte man wohl überschaubare Theorien konstruieren, aber nicht der inneren Komplexität einer schlichten kulturellen Praktik soziologisch genügen.

42) Instruktiv auch die Restprobleme der Absentierungsbemühungen: die nicht kontrollierbaren Äußerungen des Körpers, seine Gerüche und Geräusche. Sie sind denn auch Einfallstor für Kontaktaufnahmen: Man niest und jemand wünscht „Gesundheit!“.

43) Jedenfalls nicht ohne seine über die Kommunikation hinausgehenden Funktionen zu beeinträchtigen: Zur Modulation von Anwesenheit bei narkotisierten Körpern s. Hirschauer (1991), bei unbelebten Körpern Lindemann (1999).

Literatur

- Akrich, Madeleine (1992): The De-Description of Technical Objects, in: Wiebe Bijker/ John Law (eds): *Shaping Technology/Building Society. Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge: MIT Press, S. 205-224.
- Arbeitsgruppe Bielefelder Soziologen (Hg.) (1976): *Kommunikative Sozialforschung*, München: Fink.
- Augé, Marc (1994): *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. Frankfurt: Fischer.
- Bamberg, Sebastian/ Schmidt, Peter (1994): Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl, in: *KZfSS* 46, S. 80-102.
- Beck, Ulrich (1986): *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt: Suhrkamp.
- Buchanan, Douglas R./ Goldman, Morton/ Juhnke, Ralph (1977): Eye Contact, Sex, and the Violation of Personal Space, in: *The Journal of Social Psychology* 103, S. 19ff.
- Callon, Michel/ Law, John (1989): On the Construction of Sociotechnical Networks: Content and Context Revisited, in: *Knowledge and Society* 8, S. 57-83.
- Einstein, Albert/ Infeld, Leopold (1950): *Die Evolution der Physik*, Wien: Zsolnay.
- Engler, Bernd (1989): Fahrstuhl zur Karriere, in: *Deutsche Universitäts-Zeitung* 20, S. 15-17.
- Franzen, Axel (1998): Zug oder Flug? Eine empirische Studie zur Verkehrsmittelwahl für innereuropäische Reisen, in: *Zeitschrift für Soziologie* 27, S. 53-66.
- Fuller, Steve (1994): Making Agency Count, in: *American Behavioral Scientist* 37: 741-753.
- Geser, Hans (1986): Elemente zu einer Theorie des Unterlassens, in: *KZfSS* 38, S. 643-669.
- Goffman, Erving (1971): *Verhalten in sozialen Situationen*. Gütersloh: Bertelsmann.
- Goffman, Erving (1974): *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Goffman, Erving (1983): The Interaction Order, in: *American Sociological Review* 48, S. 1-17.
- Hahn, Alois (1991): Rede- und Schweigeverbote, in: *KZfSS* 43, S. 86-105.
- Hahn, Alois (1994): Die soziale Konstruktion des Fremden, in: Walter Sprondel (Hg.): *Die Objektivität der Ordnungen und ihre kommunikative Konstruktion*. Frankfurt: Suhrkamp, S. 140-163.
- Hall, Edward T. (1959): *The Silent Language*. New York: Doubleday.
- Hartwig, Lutz (1994): Aufzug und Architektur – Aufzugsarchitektur, in: Vittorio Lampugnani/ Lutz Hartwig (Hg.): *Aufzug, Fahrtreppe, Paternoster. Eine Kulturgeschichte vom Vertikal-Transport*. Berlin: Ernst & Sohn, S. 42-53.
- Hirschauer, Stefan (1991): The Manufacture of Bodies in Surgery, in: *Social Studies of Science* 21, S. 279-320.
- Johnson, Jim (alias Latour, Bruno) (1988): Mixing Humans and Nonhumans Together: The Sociology of a Door-Closer, in: *Social Problems* 35, S. 298 – 310.
- Kayes, Ralph (1979): What New Yorkers do in Elevators, in: *New York, New York*, November 1979, S. 51ff.
- Latour, Bruno, 1992: Where are the Missing Masses? The Sociology of a Few Mundane Artifacts, in: Wiebe Bijker/ John Law (eds): *Shaping Technology/Building Society. Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge: MIT Press, S. 225-258.
- Lindemann, Gesa (1999): Die Praxis des Hirnsterbens. in: Claudia Hornegger et al. (Hg.): *Grenzenlose Gesellschaft. Verhandlungen des gemeinsamen Kongresses der DGS, ÖGS und SGS in Freiburg*, Bd. 2. Frankfurt: Campus, S. 588-604.
- Luhmann, Niklas (1971): Sinn als Grundbegriff der Soziologie, in: Jürgen Habermas/ Niklas Luhmann: *Theorie der Gesellschaft oder Sozialtechnologie – Was leistet die Systemforschung?* Frankfurt: Suhrkamp, S. 25-100.
- Luhmann, Niklas (1984): *Soziale Systeme. Grundriß einer allgemeinen Theorie*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Matson, David (1978): Public Order in Elevators: Environmental Constraints on Proxemic Behavior, in: *Man-Environment-Systems* 8, S. 167-174.

- Mauss, Marcel (1978, 1935): *Soziologie und Anthropologie*, Band 2: Gabentausch, Todesvorstellungen, Körpertechniken. Frankfurt: Ullstein.
- Nassehi, Armin (1995): Der Fremde als Vertrauter, in: *KZfSS* 47, S. 443-463.
- Ryave, Lincoln/ Schenkein, James (1974): Notes on the Art of Walking, in: Roy Turner (ed.): *Ethnomethodology. Selected Readings*. Harmondsworth: Penguin, S. 265-274.
- Sacks, Harvey (1984): On Doing 'Being Ordinary', in: John M. Atkinson/ John Heritage (ed.): *Structures of Social Action*. Cambridge University Press, S. 413-429.
- Sacks, Harvey/ Schegloff, Emanuel/ Jefferson, Gail (1978): A Simplest Systematics for the Organization of Turn Taking for Conversation, in: James Schenkein (ed.): *Studies in the Organization of Conversational Interaction*. New York: Academic Press, S. 7-56.
- Shivelbusch, Wolfgang (1977): *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München: Hanser.
- Stichweh, Alfred (1972): Der Fremde. Ein sozialpsychologischer Versuch, in: *Gesammelte Aufsätze*, Band 2. Den Haag: Nijhoff, S. 53-69.
- Sennett, Richard (1983): *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*. Frankfurt: Fischer.
- Sennett, Richard (1995): *Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation*. Berlin Verlag.
- Simmel, Georg (1992, 1922): *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*. Gesamtausgabe Bd. 11. Frankfurt: Suhrkamp.
- Simmen, Jeannot/ Drepper, Uwe (1984): *Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung*. München: Prestel.
- Stenger, Horst (1998): Soziale und kulturelle Fremdheit. Zur Differenzierung von Fremdheitserfahrungen am Beispiel ostdeutscher Wissenschaftler, in: *Zeitschrift für Soziologie* 27, S. 18-38.
- Stichweh, Rudolf (1997): Der Fremde – Zur Soziologie der Indifferenz, in: Herfried Münkler (Hg.): *Furcht und Faszination. Facetten der Fremdheit*. Berlin: Akademie-Verlag, S. 45-64.
- Waldenfels, Bernhard (1995): Das Eigene und das Fremde, in: *Deutsche Zeitschrift für Philosophie* 4, S. 611-620.
- Watson, O. Michael (1970): *Proxemic Behavior. A Cross Cultural Study*. The Hague: Mouton.
- Watzlawick, Paul/ Beavin, Janet/ Jackson, Don (1969): *Menschliche Kommunikation. Formen, Störungen, Paradoxien*. Bern: Huber.

PD Dr. Stefan Hirschauer, Ludwig-Lepperstr. 29, 33604 Bielefeld,
Stefan.Hirschauer@uni-bielefeld.de