



Aus Lohengrins Welt hat sich ein Schwan unter die Zyklopenbeine der Peenebrücke bei Jarmen verirrt

Foto: Katalog

Unheimliche Begegnung der Land Art

Die Foto-Ausstellung „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ im Berliner Gropius-Bau

Der Schwan, weiß dahingleitend mit hohem Hals, muss sich verirrt haben. Aus den Schlossteichen der Märchen und der Lohengrinwelt der Oper hat es das romantische Tier auf eine Bühne verschlagen, die ihm nur eine Rolle lässt: die des Fremdkörpers. Kaum mehr als ein kleiner heller Punkt, bildet er einen Gegensatz zu den wuchtigen Betonpfeilern, auf denen die neue Autobahnbrücke die Flussaue der Peene bei Jarmen überquert. So ein Ungetüm wie dieser zyklopenhaft große Tausendfüßler, der wie erstarrt zugleich am Ufer und im Wasserlauf steht, ist in der Schwanenwelt nicht vorgesehen.

Hans-Christian Schink, geboren 1961 in Erfurt, Absolvent der Hochschule für Grafik und Buchkunst in Leipzig, hat von 1995 bis 2003 die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ fotografiert: Autobahnkreuze, Anschlussstellen, Rastplätze vor der Inbetriebnahme, entstehende ICE-Trassen. Eine Auswahl der etwa 250 Fotografien, die bei den systematischen Exkursionen durch die „neuen Länder“ entstanden, ist nun im Berliner Gropius-Bau zu sehen.

Der Schwan unter der Peenebrücke der A 20 wirkt auch deshalb wie versehentlich ins Bild geraten, weil Schinks Fotografien, wohl aus einer berechtigten Scheu vor allzu griffiger Symbolik, es in der Regel vermeiden, das Statische mit dem lebendig Bewegten zu kontrastieren. Es gibt auf diesen Fotografien keine Menschen, keine Bauarbeiter, keine Vögel, kein Wetter, kein Spiel der Wolken, der Schatten und des Lichts. Sie sind auf einem anderen Planeten angesiedelt als dem der Momentfotografie, des fruchtbaren Augenblicks, den zwei Stockwerke

tiefer die große Cartier-Bresson-Retrospektive beschwört. Ein häufig wiederkehrendes Element der Landschaftsmalerei ist der sanft geschwungene Weg, der, häufig baumgesäumt, durch hügeliges Terrain in eine leere Ferne führt, in der er sich verliert.

Schink nimmt Muster wie dieses auf, aber er versetzt sie wie den Schwan in die Welt der modernen Technik. Die Landschaften haben sich den Gesetzen der Industriefotografie zu fügen; steil überragen und dominieren die Pfeiler einer Talbrücke die höchsten Baumwipfel, die in den Dunst hineinführende Autobahn zitiert den sanften Schwung des Weges wie durch ein Megaphon verstärkt. Rechts und links eines Feldweges durch eine grüne Wiese ragen die Zyklopenbeine auf, auf denen die vierspurige Autobahn wie zum Hohn Mimikry mit dem Weg betreibt, dem sie als dunkles Dach den Himmel nimmt.

Zu Schinks Konzept gehört, dass er die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ in der Bauphase, während der Entstehung fotografierte. Aber das reicht als Begründung für die Leere, in die Landschaft, Straßen und Trassen hier getaucht sind, nicht aus. Der klobige Klotz eines aufgerissener Erde abgestellten Brückenstücks, schon mit Geländer, wirkt wie eine gestrandete Fähre, deren Ladeklappe sich niemals öffnen wird.

Nichts sieht hier so aus, als warte es voller Tatendrang auf den Moment, in dem der Verkehr zu fließen beginnt, die Starre sich löst, zur Statik der Bauten ihre entscheidende Funktion hinzutritt: Bewegung zu organisieren, zu erleichtern, zu intensivieren. Etwas Unheimliches liegt über diesen Zwittern aus Land-

schaft und Technik, über die der Bann ewiger Bewegungslosigkeit verhängt scheint.

Dieses Unheimliche geht ironischerweise aus der Konsequenz hervor, mit der Schink die kühle Sachlichkeit, ein Erbe der Industriefotografie, ins Extrem treibt. Aber auch aus den großen Formaten dieser Originalabzüge, die sich als selbstbewusste Erben der Historienmalerei geben und den Wänden der hohen Räume des Gropius-Baus gewachsen zeigen. Und ist nicht in der Tat das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ ein historischer Gegenstand, eine heroische zivile Anstrengung, den Schlachten früherer Epochen ebenbürtig?

Doch der Respekt vor dem Aufbauwerk kann den Eindruck des Unheimlichen, der von diesen Bildern ausgeht, nicht vertreiben. Wer diese Ausstellung jetzt sieht, hat unweigerlich das Echo der Debatten über die Bauruinen des Aufbaus Ost im Ohr oder gerade noch in der Zeitung die Ankündigung einer weiteren Tagung über „Shrinking Cities“ in den neuen Bundesländern gelesen.

So wächst der monumentalen Leere auf diesen Bildern neuer Straßen und Trassen der Verdacht zu, dass sie die schlimmstmögliche Wendung der Geschichte, die sie erzählen, vorwegnehmen: Darin wären den neuen Straßen und Schienen die Menschen dauerhaft abhanden gekommen, und der Schwung, mit dem die Autobahn sich auf die Landschaft legt, eröffnete dem Osten statt der eigenen Zukunft den Fluchtweg nach Westen.

LOTHAR MÜLLER

Gropius-Bau Berlin, bis 5. Juli, Katalog (Hatje Cantz) 45 Euro