

BERLIN

HERMANN PFÜTZE

Hans-Christian Schink

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 1997 2001

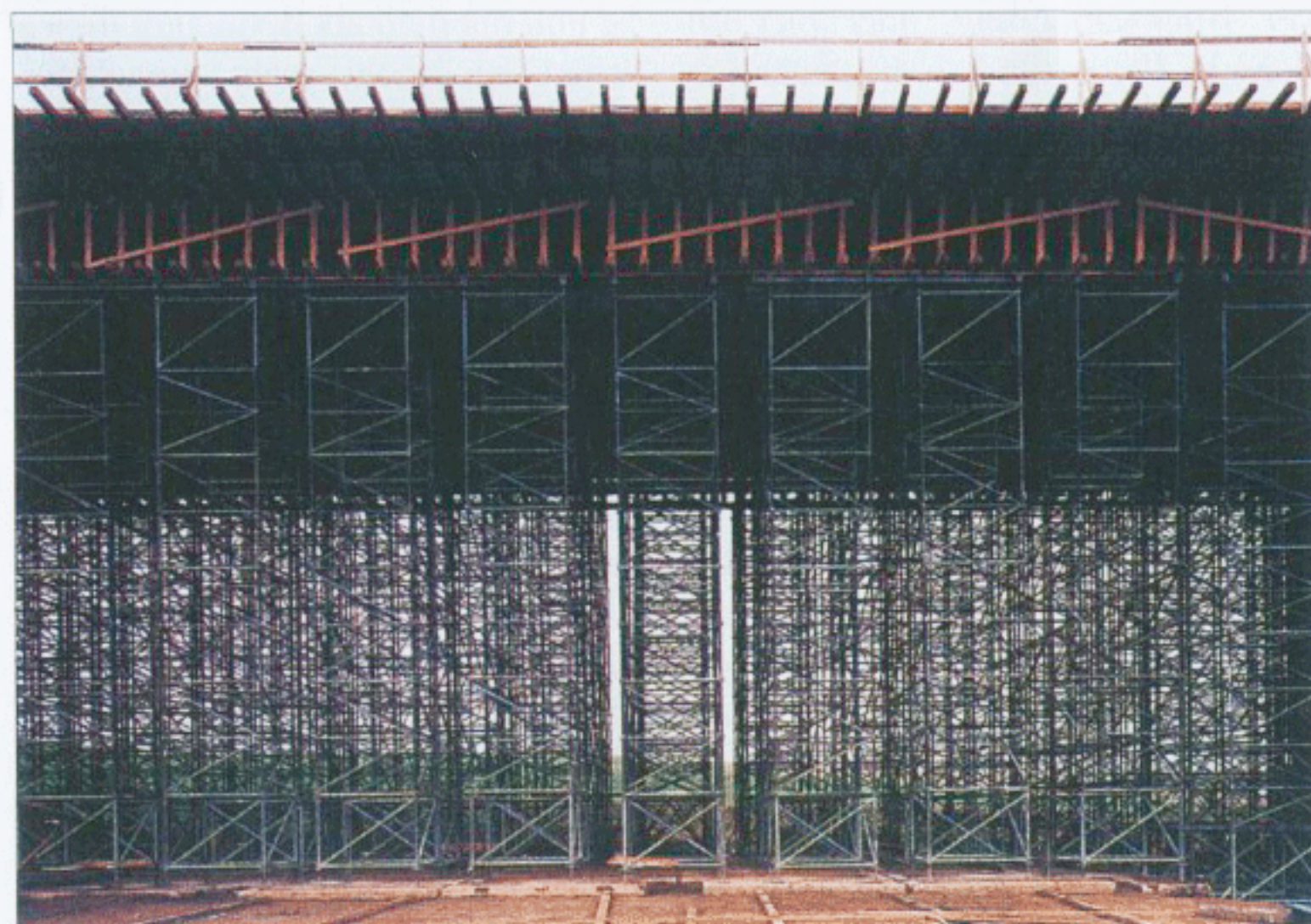
Galerie Bodo Niemann, Berlin, 29.9. – 22.11.2001

Der erste Eindruck ist: Endlich wird einmal die Schönheit moderner Schnellverkehrsverbindungen gezeigt und nicht nur ihre ökologische Bedenklichkeit. Das liegt aber schon am zweiten Blick, der vom Gemäldecharakter und Großformat dieser Fotos bestimmt wird. Hans-Christian

Schinks Aufnahmen gigantischer neuer Talbrücken, elegant geschwungener Autobahn-Rohbauten, pfeilgerader ICE-Trassen, riesiger Erdarbeiten, monumentaler Stützpfeilerkolonnen, künstlicher Bachbetten, Auf-fahrtstraßen und langer Tunnelröhren sind nicht nur Bauwerksdokumente,



HANS-CHRISTIAN SCHINK, A14, Saalebrücke Beesedau (3), 2001. Fotos in diesem Artikel: Hans-Christian Schink. Courtesy Galerie Bodo Niemann



HANS-CHRISTIAN SCHINK, A14, Brücke Nehlitz, 1998



HANS-CHRISTIAN SCHINK, ICE-Strecke bei Radefeld, 2001

sondern immer auch Bilder der Gegend, meistens im Südwesten der ehemaligen DDR. Auch durch ihre Formate, 121 x 143 cm und 178 x 211 cm, erinnern sie an Landschafts-Gemälde, wie z.B. an „Das große Gehege“ von Caspar David Friedrich in der Dresdner Gemäldegalerie Neue Meister (vgl. FAZ vom 21.11.2001), oder an die „Erd-Wandlungen“ des Lausitzer Braunkohletagebaus, die jüngst Christine Jakob-Marks gemalt hat. (vgl. KUNSTFORUM 157).

Auf den dritten Blick jedoch spürt man den Unterschied: Schinks Fotos sind zentralperspektivisch, während die gemalten Landschaften Panoramabilder sind. Die Zentralperspektive führt den Blick eng auf den Fluchtpunkt hin, während das Panorama den Blick weitet. Im Panorama sind Waldränder, Wasser oder Zäune Rastplätze der Blickwanderung, aber hier, in Schinks Fotos, sind sie buchstäblich Wegweiser. Alles weist auf die Trasse oder weicht vor ihr zurück. Das liegt an den Motiven, am Blickkonzept und am Schnellverkehr, um den es geht. Schink hat nicht Wanderwege und herkömmliche Straßen fotografiert, sondern Trassen, Schneisen, Durchbrüche, moderne Viadukte.

Denn das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ ist ein gigantischer Beschleuniger. Wo früher 'Trabis' – und im Westen VW-Käfer – über Straßen und Wege hoppelten, preschen heute schnelle, schwere Wagen hindurch; wo früher Eisenbahnen auf gewundenen Schienen Teil der Landschaft waren, schneiden sich heute Hochgeschwindigkeitszüge durch verbautes

Erdreich. Die Reise geht nicht mehr auf der Erde irgendwo hin, sondern Transportstrecken zerteilen das Land. Auch das Klima ist nicht mehr Außenklima der Gegend, sondern Binnenklima des Verkehrs und der Fahrzeuge. Damit wird jedoch nicht verschwundener Reiseromantik das Wort geredet, sondern das den Motiven geschuldete, zentralperspektivische Blickkonzept Hans-Christian Schinks beschrieben. Er hat diese Verkehrsbauten gewissermaßen so fotografiert, wie sie sich selber sehen: aus der Perspektive ungehinderten Schnellverkehrs und tragender Elemente. Das geht freilich nur, solange der Verkehr noch nicht rollt. Schink hat meistens in der kurzen Zeit zwischen Fertigstellung und Eröffnung der Trassen fotografiert, an Orten, die wahrscheinlich zu 'betreten verboten' ist und die man als Betrachter inzwischen gar nicht mehr einnehmen kann.

Verkehrsmotive ohne Verkehr – das lässt die Momente der Malerei an den Rändern hervortreten und macht die Schönheit der Bilder aus. Autos, Schilder oder ein Zug wären störende Details. Auch gelegentliche Schalbreiter und Reifenspuren von Baufahrzeugen sagen nichts, was den Betrachter ablenken würde. Auf Schinks Fotografien gibt es so gut wie nichts Anekdotisches, keine Zutat, mit der man sich, z.B. als Verkehrsteilnehmer, identifizieren könnte. Das macht sie der Landschaftsmalerei verwandt. Die deutsche Einheit ist zwar in erster Linie ein Verkehrsprojekt. Hier baut die Bundesrepublik Deutschland.

Aber Schinks Bilder enthalten hinter und neben der Zentralperspektive einen romantischen Überschuss aus Wald, Wetter und Weite, der den Fußgänger anspricht. Das Projekt ist nämlich auch eine große Wanderung, die der Fotograf unternommen hat durch mitteldeutsche Landschaften. Er hat stets als Fußgänger fotografiert, freilich mit Absicht Positionen gesucht, die künftig buchstäblich überrollt werden von schwerem Verkehr, verdrängt von der wahrnehmungsbeherrschenden Fahrerperspektive.

Auch das Wetter ist mit Bedacht gewählt. Der Himmel ist immer weiß bis hellgrau, die Atmosphäre nicht unfreundlich, aber etwas diesig und verhangen. Das Licht ist milde und die Schatten sind weich. Die Aufnahmen wurden stets im Winterhalbjahr gemacht, ohne jedoch winterlich zu sein. Das stärkt den malerischen Charakter der Bilder und macht sie unbrauchbar für andere Zwecke, etwa Reklame des Verkehrsministeriums oder der Bahn. Die würde z.B. eine neue ICE-Trasse nicht ohne Oberleitung zeigen können, und die massige Eleganz der Betonpylonen der Talbrücke Schkortleben oder der Saalebrücke Beesedau vermittelt weniger das Gefühl freier Fahrt als das riesiger Verkehrsbelastung.

Das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit“ war schon in Los Angeles und New York, in Jena und Erfurt zu sehen. Die Galerie Bodo Niemann hat jetzt zum ersten Mal in Berlin eine Auswahl dieser Fotografien gezeigt. Das Projekt ist noch nicht beendet (die deutsche Einheit ja auch nicht), in diesem Winter sollen weitere Motive hinzukommen und dann ist auch ein Bildband mit allen 35 bis 40 Verkehrsverbindungen geplant. Hans-Christian Schink hat in den letzten Jahren Schwarz/Weiß-Fotobände zur Industriearchitektur in Leipzig, Erfurt und Dresden nach 1989 vorgelegt, aber das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 1997-2001“ ist sein bisher anspruchvollstes Unternehmen. Für die Aufnahmen wurde eine Großbild-Analogkamera (4 x 5 inches) benutzt, und für die Großformate wurden die Abzüge vom Negativ (bei Krieger in Düsseldorf) in einem aufwendigen Verfahren von hinten auf Plexiglas kaschiert. Jedes Motiv gibt es in einer Auflage von fünf Exemplaren, und innerhalb der Auflage in beiden Formaten.