

Matthias Flügge

Die ersten Bilder, die ich von ihm sah, waren Bilder der Versperrung. Ganz nah an den Betrachter herangerückt, in teils großen Formaten, drängen sich metallene Wände und Gitter oder steinerne Mauern auf die Fotografien. Links und rechts verlassen sie den Bildrand, nur oben und unten bleibt ein schmaler Streifen, der Mitteilung über die räumliche Situation der Aufnahme macht: ein kleines Stück Himmel und ein wenige Hand breiter Vordergrund, wie der schmale Bühnenprospekt vor dem Eisernen Vorhang im Theater. Manchmal liegt dort ein Teppich, manchmal auch verrät ein Streifen Gras oder Unkraut die Anwesenheit von Raum und Leben, das sich der allgegenwärtigen Glätte widersetzt. Der Blick stößt gegen eine brutale Barriere aus einem dieser neuen Materialien, die die Verbrauchsarchitektur der Gegenwart so liebt. Man könnte diese Bilder als abstrakte, konkret-konstruktive Kompositionen lesen, wäre da nicht diese sterile Perfektion, die die Materialien in fabrikneuem Zustand ausstrahlen, bevor sie rasant und würdelos zu altern beginnen. Jedes noch so die Emotion verweigernde Gemälde ist im Material persönlicher. Hans-Christian Schink hat in Leipzig Fotografie studiert, an einer Hochschule, deren Ausbildung von besonderer Sensibilität für sozialanalytische und dokumentarische Verfahren künstlerischer Fotografie geprägt ist. Er hat sich früh auf die Architekturfotografie konzentriert und beherrscht deren technische und handwerkliche Methoden genauestens. Seine erste Veröffentlichung ist ein schwarzweißer Band über die romanischen Feldsteinkirchen in der Prignitz, einem der ärmeren Landstriche in Brandenburg. Schon hier entgeht Schink jeglicher Versuchung, die Motive in Postkartenschönheit zu fotografieren, stattdessen erfasst er die einfachen, klarer Tektonik folgenden Bauten als skulpturale Körper von großartiger Proportion. Das Interesse an der körperhaften Substanz ist weitaus stärker als das am baulichen Zustand, sei er nun desolat oder bereits denkmalpflegerisch wiederhergestellt.

In schneller Folge publizierte Schink dann Bücher über die Industriearchitektur in den sächsischen Zentren Chemnitz, Dresden und Leipzig und arbeitete für Architekten, die am Bauboom der neunziger Jahre ihren Anteil hatten. Alle diese Aufgaben, so unterschiedlich in den Motiven und in der Differenz von Fremd- und Selbstauftrag sie erscheinen mögen, haben ein gemeinsames Thema: die Umbrüche und transitorischen Verhältnisse im Osten Deutschlands der Nachwendezeit. Sie finden ihren Ausdruck in der so nicht für möglich

gehaltenen Um- und Überformung einer räumlich, das heißt architektonisch und landschaftlich gewachsenen Situation, die sozial determiniert ist, weil sie als Ergebnis menschlichen Handelns entstand und weil sie zugleich menschliches Handeln beeinflusst. Hans-Christian Schink reagiert darauf im rechten Winkel, mit kühler Sachlichkeit: kein Mensch ist auf den Bildern, kein Wetter, keine emotionsgeladene Atmosphäre, kein Blick hinter die Kulisse. Alles ist, was es ist. Nur so kann es von sich erzählen.

Die Wende, die insbesondere in Leipzig vom Revolutionsgefühl durchtränkt gewesen ist, war nicht zuerst der Sieg einer überlegenen Ökonomie oder gar Ideologie, sondern sie folgte aus dem Sieg einer überlegenen Technologie. Das alternativlose Festhalten an industriell geprägten Produktionsweisen und der mit ihnen verbundenen nationalstaatlichen Begrenzungen, woraus die Verweigerung individueller Rechte und der Informationsfreiheit folgte, zeitigte letztlich den ideellen und materiellen Konkurs des realsozialistischen Systems. In das hinterlassene moralische Vakuum strömten die Gründerjahre in ihrer ganzen Janusköpfigkeit. Hans-Christian Schink hatte die Hochschule gerade verlassen, und das Thema lag auf allen Straßen. Eine dieser Straßen war die Magistrale, die Leipzig westwärts, Richtung Merseburg, verlässt und die nun Bundesstraße 181 heißt. Das, was sich heute als vorstädtische Konsumrennstrecke mit Bau-, Billigschuh- und Beate-Uhse-Märkten zeigt, war damals gerade im Entstehen. 1993 veröffentlichte Hans-Christian Schink in einer Publikation des Deutschen Werkbundes eine fotografische Folge über diese Straße, die alles andere als der Bericht eines Flaneurs ist. Vielmehr ist sie ein Dokument des Verfalls und der Beweis, dass man im Osten vollkommen entschlossen gewesen ist, die architektonischen, ökonomischen und sozialpolitischen Fehler des Westens gleichsam auf abgesenktem Niveau zu wiederholen. In präzise komponierten, panoramhaften Bildern – menschenleer und autofrei – zeigen die Fotografien Situationen einer schon versiegelten und mit dem ersten Wildwuchs aus Glas und Plastikplatten bestandenen Natur.

In diesen Bildern scheint erstmals Hans-Christian Schinks fotografische Methode auf, die Sachlichkeit und vorgeblich ästhetische Neutralität seiner Bilder so weit zu treiben, dass wir gar nicht anders können, als unsere Urteile und Gefühle in sie einströmen zu lassen. Und so kommt es, dass die Abbildung des Aufbaus als Dokument der Vernichtung erscheint und die Sachlichkeit paradoxerweise den Schmerz des Fotografen viel eher deutlich macht als verbirgt. In der ersten Blütezeit der Sachlichkeit der zwanziger Jahre hat es diesen Interpretationsspielraum noch nicht gegeben. Bertolt Brecht kannte ihn nicht, als er die viel

zitierte, zuweilen Walter Benjamin zugeschriebene Erkenntnis notierte, dass eine »Fotografie der Krupp-Werke oder der A.E.G. beinahe nichts über diese Institutionen« ergebe, denn: »Die eigentliche Realität ist in die Funktionale gerutscht.« Der Befund ist längst Gemeingut, Realität und Funktionale sind unaufhebbar in eins gefallen, sozusagen in den endlichen Terror ihrer Eigentlichkeit. Zumindest an der Ausfallstraße von Leipzig nach Merseburg ist dies geschehen. Das ist es, was Hans-Christian Schink uns zeigt.

Seit die Fotografie nicht nur als bildende Kunst anerkannt wurde, sondern sich in den vergangenen Jahren fast schon als deren Leitmedium gerierte, lesen wir die Bilder anders als Brecht und Benjamin dies in den zwanziger Jahren taten, als sie sich mit dem embryonalen Stadium dieser Entwicklung auseinandersetzten.

Seither haben die digitalen Möglichkeiten die künstlerischen Spielräume des Mediums bis zur Auflösung der klassischen fotografischen Sprache erweitert. Noch in den sechziger und siebziger Jahren hatte sich die internationale Malerei des so genannten Fotorealismus genuin fotografischer Strategien bedient und dabei die optischen Grenzen der analogen Fotografie durch malerisches Handwerk ausgedehnt. Schinks eingangs erwähnte Fotografien von gewerblichen Zweckbauten können in ihrer konkreten Formensprache auch als eine ironische Spiegelung der Medien gelesen werden, als Teil jener zeitgenössischen Galeriefotografie, nur allzu gern die ästhetischen Methoden und kanonischen Setzungen der Malereigeschichte aufruft. Doch bleibt diese Attitüde bei Hans-Christian Schink nur ein Zwischenspiel, im Vordergrund steht immer die persönliche Reflexion des Wirklichen. Er versteht sich als genuiner Fotograf, der mit den überlieferten Korrekturmöglichkeiten beim Vergrößern auskommt, keine digitalen Reproduktionsverfahren verwendet und auch nur in Ausnahmen computertechnisch eingreift. Das Konzeptuelle an dieser Arbeit besteht weniger im betonten Gleichmaß der fotografischen Sprache und auch nicht im Vorzeigen der Doppelbödigkeit der Motive. Vielmehr ist es die genaue Reflexion der jeweiligen Kontexte, in denen die Bilder auftauchen: Dokumentation, Publikation, Ausstellung und Buch. Schink vollzieht in seiner komplexen fotografischen Praxis eine Trennung zwischen »freier« und »angewandter« Arbeit. Im Verwertungszusammenhang ist es ein Unterschied, ob ein Bild für Sammler und Museen entsteht oder ob es ein Auftrag von Bauherren oder Architekten ist, die meist eine absehbare Affirmation ihrer Taten erwarten. Künstlerisches Ziel aber ist das eigene Bild in der ganz besonderen, unauflösbaren Ambiguität von Distanz und Nähe, von Melancholie über das Verlorene und der unabweisbaren Präsenz des Neuen.

Mit den Bildern vom *Verkehrsprojekt Deutsche Einheit* hat Hans-Christian Schink den funktionalen Konflikt der Bildsprachen selbst zum Gegenstand gemacht. Sie kritisieren in den Mitteln der Affirmation. Und umgekehrt. Sie stehen unzweifelhaft im Kunstkontext könnten aber auch in einem Informationsband reproduziert sein. Hier muss der Fotograf die Brüche gar nicht suchen, sie sind dem Ganzen eingeschrieben. Denn das monströse Wort »Verkehrsprojekt Deutsche Einheit« meinte nicht zuerst den Verkehr zwischen Menschen sondern den der Waren, der materiellen und der Arbeitskraft. Es ging darum, den Anschluss des Ostens auch infrastrukturell zu vollziehen. Straßen mussten gebaut werden, Brücken wiedererrichtet oder grundsaniert, Eisenbahnlinien gezogen und Flussläufe befahrbar gemacht werden. Die »blühenden Landschaften« allerdings, die Helmut Kohl versprochen hatte und an die eine – offenbar ihrer kritischen Instanzen müde gewordene – Bevölkerung im Osten glaubte, liegen noch immer in weiter Ferne. Erst einmal wurden die vorhandenen Landschaften gründlich umgebaggert. Schaffung von Arbeitsplätzen, Investitionen, Subventionen, Steuererleichterungen – das ganze Programm staatlicher Wirtschaftsinterventionen floss in das gigantische Vorhaben, das, als es beschlossen wurde, eine Perspektive der Angleichung der Lebensumstände in Ost und West aufzeigen sollte und dabei die eigene Kraft maßlos überschätzte. Man könnte sagen, es war die symbolische, betontgewordene Form der deutschen Einheitsvisionen, das Ende der gegenseitigen Neugier auf die differenten Lebensformen. Jedoch: Mobilität als Versprechen und als Wert an sich, das leuchtete uns Ostlern, die wir ehemals so schnell an Mauern gestoßen waren, irgendwie auch ein. Und die Erfahrung, um welchen Preis allein Mobilität zu haben ist, war noch nicht sehr verbreitet.

Hans-Christian Schink hat das früh erkannt. Welch ein Thema! Dass er sich ihm zuwandte, erscheint als die logische Folge seiner schon erwähnten früheren Betrachtungen vom Umbau des Ostens. Hatte Schink zuvor vor allem Häuser fotografiert, das heißt Gehäuse von Menschen, deren Tun sich darin auf unterschiedliche Weise abbildet, sind es nun reine Zweckarchitekturen, formal meist anspruchslos aber dafür schön breit. Der Zweck ist die Bewegung, nicht das Bleiben, für das man gemeinhin Häuser baut. Der Zweck ist Transport, vor allem Transport. Und der geht meist an den Menschen, deren Landschaftsbild die Trassen durchschneiden, vorbei.

Was Schink daraus macht, ist die reine, bildgewordene Metaphysik. Nicht die de Chiricos, die sich unter gleißenden Himmeln des Südens zeigt, sondern deren deutsche Variante im

winterlich grauen Hochnebel. Es sind Bilder der Leere, wie sie in deutschen Städten in Schwarzweiß nur noch Ulrich Wüst findet, Bilder vermeintlich ewigkeitlicher Versprechen, Bilder mit tiefen Horizonten, Bilder von Trassen, Löchern oder fremdartigen Skulpturen aus Pfeilern und den abgebrochenen Bögen unvollendeter Brücken. Sie sind so fotografiert, dass es eigentlich keinen Unterschied macht, ob hier aufgebaut oder abgerissen wird. Menschen sind nicht anwesend, nur selten ragt eine Maschine ins Bild. Es könnte irgendwo sein auf der Welt, wo es Bäume, Grün und winterliche Wiesen gibt. Und doch ist der Standort Deutschland genauestens kenntlich. Denn die Autobahn ist noch immer ein deutsches Motiv. Das begann in den 30er Jahren, als die Nationalsozialisten ihre militärischen Ziele hinter Arbeits- und Mobilitätsversprechen verbargen. Es setzte sich unter anderem Vorzeichen im Pathos des sozialistischen Realismus oder der westdeutschen Reportagefotografie vom Wiederaufbau fort. Das wunderbare Stück von Kraftwerk vielleicht ausgenommen, war die Autobahn nie ein Gegenstand von Elegien. Wir haben offenbar dazugelernt.

Hans-Christian Schink hat die Zerstörung der Natur in den Formen ihrer mythischen Erscheinung dargestellt, wohl wissend, dass Natur und Landschaft mit der Anwesenheit der menschlichen Arbeit immer Erscheinungsformen von Kultur sind. Diese Einsicht der Romantiker am Beginn der Moderne hat Schink in seine Bilder hinübergerettet. Vor manchen meinen wir Heinrich von Kleist besser zu verstehen, der vor Caspar David Friedrichs *Mönch am Meer* den Eindruck hatte, es wären ihm die »Augenlider fortgeschnitten«. Andere Fotografien erinnern an das romantische Fenstermotiv, in dem die Landschaft durch einen Ausschnitt als kulturelles Konstrukt des menschlichen Blickes sichtbar wird.

In Hans-Christian Schinks fotografischem Werk ist mit dem deutlichen Bezug auf romantische »Wahlverwandtschaften« eine neue Qualität entstanden. Er genügt sich nie im Historisieren. Die oftmals klandestinen Bezüge sind keine Proben technischer oder intellektueller Virtuosität, sondern sie verankern die Bilder gleichsam in der Kunstgeschichte, um sie in einem umfassenderen Sinne gegenwärtig zu halten.

Wie alle Bilderzyklen von Hans-Christian Schink hat auch die Arbeit *Verkehrsprojekte* einen Anfang und ein Ende. Dazwischen liegen etwa 250 Fotografien, von denen die Quintessenz in diesem Band versammelt ist. Sämtlich zeigen sie die Bauten im Stadium der Konstruktion. Die Momente des Unerledigten, der offenen Situationen, die die bei aller skulpturalen Monumentalität prekären Bauten in sich tragen, vermitteln die innere und äußere

Anspannung, unter der der Vereinigungsprozess in Deutschland noch immer steht. Das macht die Bilder aufregend und hebt sie weit hinaus über wohlfeile Kulturkritik oder gar die bestürzend in Mode gekommene Ostverkitschung, an deren Verlogenheit sich trefflich verdienen lässt. Die *Verkehrsprojekte* verweisen somit neben der spezifisch deutschen Situation auf den zivilisatorischen Prozess an sich. Die Euphorien der Moderne sind verflogen, in Schinks Bildern ist der so genannte »Fortschritt« stillgestellt. Darin verbirgt sich der Hinweis auf eine Chance.