



Architektur muss nicht schön sein. Oft reicht es, wenn sie ihren Zweck erfüllt. Die neu gebaute Verkehrsbrücke bei Beesedau etwa, die die Autobahn 14 über die Saale führt, wird vermutlich nur bei Bauingenieuren und Verkehrsplanern Gefallen gefunden haben. Auf riesenhaften Doppel-Betonträgern, die anmuten wie die Pforten zu einem Zyklopenbau, wird hier die Straße weitläufig über den Fluss getragen. An anderer Stelle ruht die Fahrbahn auf blaugelben Stahlfüßen, die sich schwer in den braunen Sandboden drücken.

So und ähnlich sieht es aus, wenn die Funktion über die Natur zu triumphieren beginnt. Dokumentiert hat diese Megabaustellen der Leipziger Fotograf Hans-Christian Schink. In seiner über fast zehn Jahre hinweg entstandenen Serie »Verkehrsprojekte Deutsche Einheit« hat Schink den Straßen- und Schienenwegebau in den neuen Bundesländern fotografiert; die Verkehrsstrassen, mit denen die östliche Zugewinnungsgemeinschaft ihre zärtlichen Bande mit den alten Bundesländern knüpfen sollte. Im Obergeschoss des Berliner Martin-Gropius-Baus hat man diese skurrilen Bilder der wachsenden Verkehrswüsten nun zusammen mit neueren Arbeiten des Fotografen ausgestellt.

Hans-Christian Schink, der an der Leipziger Hochschule für Grafik und Buchkunst Fotografie studiert hat, versteht sich mit diesen Bildern jedoch weniger als Architektur-, denn als Landschaftsfotograf. Ihn interessiert der Punkt, an dem Natur und Zivilisation aneinanderstoßen und so in einen konstruktiven Dialog zu treten scheinen. Nie fokussiert er nur den nackten Beton oder die sich glatt dahinstreckende Asphaltfahrbahn. Fast immer scheint ein Stückchen Grün durch die gigantischen Verkehrswüsten hindurchzuschimmern.

Seine Bilder von der A 14 bei Leipzig etwa beginnen mit einer Totalperspektive über eine herbstlich grüne Wiese. Während sich zur Rechten ein kleiner Wald befindet, zieht sich auf einem Wall zur Linken bereits die erste geteerte Fahrbahn dahin. Noch aber reicht der Blick bis zum Horizont, der, wie auf allen Bildern Schinks, von einem blassgrauen Himmel eingefangen wird. Je weiter man jedoch in diese Bildwelten eindringt, je mehr erkennt man, wie sich der Blickwinkel nach und nach zuzieht. Mal sind es die Halterungsvorrichtungen von Schallmauern, die die Aussicht auf die Landschaft verstellen, mal eine von schräg unten aufgenommene Brückenauffahrt, die sich gewaltsam ins letzte Grün zu bohren scheint.

Überführungspfeiler, Holzgerüste oder Tunnelfahrten – immer ist der Betrachter auf Schinks Landschaftsaufnahmen von Hindernissen umstellt. Die Zentralperspektive, einst eine Aussicht auf größtmögliche Erkenntnis, wird allmählich durch funktionale Artefakte unterbunden. Unverstellte Natur wird so zu einem verkehrspolitisch unerwünschten Phänomen.

Ralf Hanselle

Keine Ankunft, nirgends

EINHEIT ALS VERKEHRSPROJEKT ■ Hans Christian-Schink untersucht die Schnittstellen des Fortschritts

An anderer Stelle wird die Restlandschaft von Subways und Unterführungen eingefasst. An dunklen Rändern entlang tastet sich der Blick ins Freie, während die Landschaftspanoramata zu immer kleineren Ausschnitten verengt werden. So wie mit den Verkehrsbauten die erste Natur nach und nach überwunden werden soll, wie mit Straßen und Schienen Raum und Zeit nach zweckrationalen Aspekten durchökonomisiert werden, so bringt Schink diesen modernen Fortschritts-glauben auf einprägsame Symbolwerte. Denn seine Rahmen aus Tunneln und Viadukten grenzen die Natur nicht nur scharf von den neuen Verkehrsarchitekturen ab, sie scheinen sie auch optisch beherrschbar zu machen.

Genau genommen aber ist das, was auf Hans-Christian Schinks Fotografien noch als Landschaft identifiziert wird, längst selbst in den Status der Künstlichkeit übergegangen. Die kleinen Hügel und Grünflächen, die sich an den Rändern der geometrisch gezogenen Straßen auftun, die Bachläufe, die zwischen begrünten Erhebungen verlaufen – all das sind Produkte menschlicher Renaturierungsversuche. Natur ist hier längst nicht mehr der Ort, der in Opposition zum urbanen Fortschritt verharrt; kein *temporum aurum*, das dem gestreßten Verkehrsteilnehmer als unverbrauchter Rückzugsort zur Verfügung stünde.

Was den Romantikern noch Sehnsuchtsraum war, ist auf Hans-Christian Schinks »Verkehrsprojekten« selbst zu einem Areal modernen Wirtschaftens geworden. Eine zweite Natur, die der Ersten nachgebildet, deren unkalkulierbares Handicap aber domestiziert wurde. Auch wenn Schink in seinen Sujets und Bildaufbauten, in seinem Spiel mit Licht und Motiven immer wieder die romantische Ikonographie zitiert, letztlich macht er die klassischen Landschaftsbilder gegenläufig. Hier herrscht keine regressive Grammatik, keine zerfallene Abtei oder heruntergekommene Burgruine. Auf diesen Fotografien ist nur Stahl, Asphalt und Progression. Zurück zur Natur meint hier zurück zum Beton.

Dabei war der Kunst das naturwüchsige Grün schon immer verdächtig. Bereits als die flämische Malerei im 16. Jahrhundert die Landschaft als eigenständiges Sujet entdeckte, machte sie sich schnell daran, die Wirklichkeit phantastisch zu überhöhen. Als wäre ihr die Welt nicht genug, komponierte und phantasierte sie sich die Natur um vieles schöner, höher und viel weiter. Ein Berg durfte nicht nur Berg sein, ein Wald nicht nur

Wald. Unterhalb einer nach menschlichen Vorstellungen komponierten Paradieslandschaft nahmen Maler wie Jan Brueghel, Rolant Savery oder Paul Bril erst gar nicht den Pinsel zur Hand. Auch wenn die Landschaft fortan bildwürdig erschien, menschenwürdig war sie deshalb noch lange nicht.

Es ist, als hätte sich seither nicht viel geändert. Denn auch die Landstriche, die Hans Christian Schink auf seinen Fotografien zeigt, funktionieren nach den Vorstellungen eines menschlichen Optimierungswahns – ein bedarfsgerechtes Schlaraffenland geschaffen nach dem Bilde des Menschen. Es ist nur nicht mehr die Phantasie, die hier Kapriolen schlägt und in den städtischen Ateliers an der Natur herumzufummeln beginnt. Längst hat man in den genetischen Code der Landschaft selber eingegriffen. Nichts ist mehr zu phantastisch, um nicht längst real geworden zu sein. Der Fotografie als Kunst bleibt da nicht mehr zu tun, als diesen Wandel der Landschaft nachzuzeichnen.

Doch zumindest in Ostdeutschland scheint der schöne Traum von der Beherrschbarkeit der blühenden Landschaft ins Wanken geraten zu sein. Auch wenn die jungfräulichen Verkehrsstrassen auf Schinks Bildern anderes verheißen – die »Chefsache« Aufbau Ost ist längst nicht mehr so *straight* und gradlinig, wie es die Verkehrsprojekte vermuten ließen. Die jüngst entfachten Diskussionen um Sonderwirtschaftszonen, Leuchtturm-Politik und passive Sanierung zeugen davon, dass diese wie von *outer-space* erscheinenden Mammutbauten auf Sand gebaut sein könnten. Wer die zyklisch wiederkehrenden deutsch-deutschen Fragen und das medial aufgedrehte Gezeter näher betrachtet, den beschleicht Ernüchterung: Die Straße als Verbindungsnetz, als Beschleuniger von Transfer und Kommunikation, könnte als ewiger Bauabschnitt im aufgerissenen Gelände liegen bleiben.

Noch drückt sich in den Bildern der alte Glaube an den Mythos der Moderne aus, noch riecht es nach menschlicher Dominanz über Raum und Zeit, nach Machbarkeit und besserer Zukunft. Doch bereits die Menschenleere, die auf allen Bildern von Hans-Christian Schink so ernüchtern präsent ist, läßt nichts Gutes erahnen. Als hätte hier der technische Fortschritt am eigentlichen Ziel vorbeigebaut, liegt schon jetzt ein Hauch von Sentimentalität und Abschied über diesen Szenerien. Eine romantische Sehnsucht, die die Ruinen Caspar David Friedrichs jüngst gegen den Rohbau getauscht hat.

Als Symbole einer neuen Innerlichkeit zumindest eignen sich Schinks Fotografien op-

timal. Hier wird »der deutsche Schweremut« ins Bild gesetzt, der stets dann am stärksten wühlte, wenn der Mensch aus der am Reißbrett kreierte Logik zu verschwinden drohte. Im Nichts endende Straßen, Brücken ohne Fahrweganschluss und ungenutzte Rastplätze: Trotz aller Neuerung – nie war so wenig Ankunft wie jetzt.

Beruhigend wirkt da lediglich, dass nicht nur die innerdeutschen Seele nicht zu deuteln weiß, warum sie oft so traurig ist. Auf neueren Fotografien, die Hans-Christian Schink während eines mehrmonatigen Stipendienaufenthaltes in Los Angeles gemacht hat, scheint es um das Verhältnis von Zivilisation und Natur, von Fortschritt und verlorenen Illusionen nicht besser bestellt zu sein. Diesmal sind es nicht die Straßenbauten, die Schink auf ihre Naturverbundenheit hin abklopft, sondern die gesamte Megacity Los Angeles. Bei dem Versuch, sich der fremden Stadt zu nähern, verfiel der Fotograf der Idee, den Ort von seinen Rändern her aufzunehmen; von den Bergen und Wäldern, die den Lichtermoloch umfassen.

Ein Experiment wie eine Pilgerfahrt: Je mehr man sich der »Stadt der Engel« fotografisch nähert, je mehr legt sie ihr urbanes Profil frei. Taucht auf den ersten Bildern noch so etwas wie unberührte Landschaft auf, so werden schon bald die ersten Asphaltflächen sichtbar – zunächst nur als ver-einzelt städtische Brachen, bald aber als urbane Auslaufgebiete. Das Wuchern, ehemals ein Begriff, der wildwüchsigen Wäldern und Fluren vorbehalten war, bekommt hier seine zivilisatorische Konnotation. Wo zunächst noch die Natur mit der Kultur zu ringen scheint, da dreht sich das Verhältnis recht bald um. Nicht lange, und es sind die ersten Häuser und Straßen, die der ursprünglichen Natur die Luft weg drücken.

Ob Los Angeles oder Halle-Tornau – der Prozess, in dem aus Natur- Kulturlandschaften werden scheint sich überall in ähnlichen Wellenbewegungen zu vollziehen. Hans-Christian Schink ist es zu verdanken, genau jenen Punkt sichtbar gemacht zu machen, an dem dieser Wandel nachvollziehbar wird. Wenn die Verkehrsprojekte von den ersten Autofahrern genutzt werden und der *Mulholland Drive* in die großen Häuserschluchten biegt, wird von all dem nicht mehr viel übrig bleiben. Die zweite Natur erscheint uns dann schon bald wie die Erste.

Hans-Christian Schink: *Fotografien*. Noch bis zum 5. Juli 2004 im Martin-Gropius-Bau, Berlin. Der Katalog zur Ausstellung ist im Verlag Hatje Cantz unter dem Titel *Verkehrsprojekte* erschienen.