



Jörg Brüggemann - *Autobahn*

3.7.2021 - 22.8.2021

Salle des Machines, Friche la Belle de Mai, Marseille



GOETHE
INSTITUT

FRICHE
LA BELLE
DE MAI

Interview mit Jörg Brüggemanns zu seiner Fotoausstellung (mit Clara Siller):

Warum hast Du dir die deutsche Autobahn als Motiv ausgesucht?

Ich habe in den Jahren davor sehr viel im Ausland fotografiert. Ich habe mich zwar immer auf irgendeiner Art und Weise mit der westlichen Kultur auseinandergesetzt, aber hatte nach den vielen Reisen das große Bedürfnis tatsächlich mal etwas vor der eigenen Haustür zu fotografieren und mich mit Deutschland auseinanderzusetzen. Da hatte sich dann die Autobahn als sehr gute visuelle Metapher angeboten, weil sie erstmals überall in Deutschland zu finden ist, im Norden, Osten, Süden, Westen, in den Bergen, am Meer, in den Städten und auf dem Land. Sie ist also ein durchgängiger Raum und ist natürlich auch das monumentale Bauwerk der Deutschen, so wie die Pyramide für die Ägypter ist, ist für die Deutschen die Autobahn. Ein Bauwerk, das deutsche Kultur spiegelt, vielleicht sogar stiftet. Dazu kommt bei mir sogar eine persönliche Ebene noch hinzu. Ich bin im Ruhrgebiet aufgewachsen nur 500m von der A42 entfernt und wir haben auf den Rachen hinter den Schallschutzwänden gespielt. Mein erstes Sehen von Deutschland, Erfahren dieses Landes, sind tatsächlich auch diese langen Autofahrten im Sommer- und im Winterurlaub und dann das Vorbeifliegen dieser Landschaft hinter der Autoscheibe und der Leitplanke und das ist etwas an dem ich ansetzen konnte. Zusätzlich hatte ich auch dazu Lust, wenn ich ein Projekt über Deutschland mache,

dann eins zu machen was mich wirklich auch durch die Nation führt also in dem Machen und in der Erfahrung des Herstellens des Projektes, es mir wichtig war, dass ich eine zusätzliche Erfahrungsebene habe, wirklich etwas zu sehen. Ich war dann entsprechend in vielen Ecken, in denen ich vorher noch nie gewesen war was ich wirklich genossen habe.

Wie bist du an das Projekt herangegangen?

Zunächst habe ich bald festgestellt, dass das ohne eigenes Auto nicht geht und habe mir tatsächlich dann für das Projekt mehr oder weniger ein Auto angeschafft, so ein französischer Kastenwagen, den ich mir so ausgebaut habe, dass ich da drin schlafen konnte, zumindest für die Sommermonate und ich bin dann meistens für 3-4 Tage alle 2-3 Monate losgefahren. Ich hatte dann meistens eine Region oder eine Autobahn im Visier, wo ich hinwollte, und habe mich dann einfach treiben lassen. Dies war manchmal frustrierend, weil es bei der Motivsuche bei 12 km/h dazu führte, dass ich etwas sah und wusste, dass ich 50km bis zur nächsten Abfahrt und dann 5 km zurückfahren musste. Vielleicht war sogar das Motiv nicht mehr da, wenn es ein situatives Motiv war. Ich bin oft auch einfach neben der Autobahn nochmal auf den Landstraßen nebenhergefahren und habe dann einfach angefangen Motive zu sammeln. So gehe ich meistens vor, dass ich am Anfang viel experimentiere, was die visuelle Sprache angeht, um mich da erstmal drin zu finden, bis

ich dann eine Sammlung habe von 10-20 Bilder, von denen ich das Gefühl habe, sie gehen in eine Richtung die ich für das Projekt richtig finde. Ich orientiere mich dann meistens noch deutlicher in diese Richtung. Ich gehe dann gezielter auf Motivsuche und zum Schluss kommt eine Phase in der ich dann zum Teil ganz gezielte Orte angefahren habe, von denen ich wusste aus der Recherche, dass diese Motive im Buch oder in der Ausstellung eine Lücke füllen würden, die ich noch nicht habe oder unbedingt noch drin haben möchte. Es gab den Anspruch dabei inhaltlich möglichst viele Aspekte, die die Autobahn betreffen, wie zum Beispiel die Geschichte, das Rasen, der Staub, aber auch die Freiheit, das Monumentale oder das Zwischenspiel vom brachialen Bauwerk und der Natur drin zu haben und zu wissen, wo ich sie herhabe.

Sollte dabei die Autobahn als Monument dargestellt werden?

Natürlich war das die Idee. Die Aufnahmen sind sehr architektonisch von der Bildsprache her, nicht bei allen Bildern, aber es kam immer wieder vor und ich habe auch absichtlich im Buch und in der Ausstellung bei den Titeln die Autobahnnummer unter den Bildern stehen, weil ich dabei ein Gesamt-Raum sehe. Es geht nicht darum eine journalistische Bildunterschrift zu schreiben, sondern die Autobahn ist ein komplett zusammenhängender Raum oder -Bauwerk, welches immer weitergebaut, verändert oder zum Teil abgerissen wird, aber das ist natürlich ein Motiv und ich hoffe, dass dies auch in den Bildern hervorkommt.

Die Natur und die Autobahn stehen oft in den Bildern im Kontrast, war dabei eine positive oder negative Darstellung beabsichtigt?

Das ist tatsächlich ein Aspekt, dass mir erst später so deutlich geworden ist. Dass dies in den Bildern drin ist, ist sicherlich etwas was unterbewusst reinkam und dann beim Edit sich herausstellte und ich dann nochmal betont habe. Ich würde es offenlassen, ob das positiv oder negativ dargestellt ist. Das liegt tatsächlich im Auge des Betrachters. Es ist auf jeden Fall ein starker Kontrast zwischen den beiden und den habe ich sicherlich visuell betont. Meine persönliche Meinung ist, dass sich eine starke Entfremdung von unserer Gesellschaft in unserem Verhältnis zur Natur deutlich an der Autobahn zeigt.

Und in welchem Verhältnis steht dabei der Mensch zur Autobahn?

Es sind menschliche Spuren zu sehen, aber es sind relativ wenige Menschen auf den Bildern drauf. Das hat sich im Laufe des Projektes beim Machen ergeben, weil ich die Autobahn als ein sehr anonymer Raum empfunden habe. Wir kommen auf der Autobahn gar nicht mit anderen Menschen in Kontakt, weil jeder in seiner eigenen kleinen Blackbox sitzt und reden maximal mit der/dem Kassierer*in an der Tankstelle und kommen kaum in sozialen Kontakt deswegen fand ich es am Ende richtig dort wenig Menschen zu zeigen. Das erste Bild mit den Menschen im Stau ist die Ausnahme, in der alle nicht mehr in den Autos drinsitzen und haben alle das gemeinsame Problem nicht

voranzukommen und dann kommt es eben zu Verbindungen zwischen den Menschen. Man sozialisiert miteinander. Natürlich ist es ein Bauwerk, das in seiner Konzeption und auch in seiner Umsetzung ganz wenig nach ästhetischen Gesichtspunkten gebaut wird, sondern fast ausschließlich nach funktionalen Gesichtspunkten gebaut wird. Es geht um Effizienz, es geht darum möglichst schnell von A nach B zu kommen. Wobei man auf der Autobahn selbst nie ankommt. man muss immer von ihr abfahren. Es ist immer ein kompletter Transit-ort und nach den Gesichtspunkten ist die Autobahn gebaut. Ob das etwas ist, was wir als Menschen in unserem Grundbedürfnis haben, weiß ich nicht, oder glaube ich eher nicht.

Würdest du die Autobahn als Nicht-ort beschrieben?

Das würde ich nicht so sagen, ich glaube, dass es für die Deutschen ein Bauwerk ist, dass Identität spiegelt und stiftet. Nicht ohne Grund haben Kraftwerk dieses Lied in den 70iger Jahren rausgebracht. Und es ist etwas was von außen vor allem der deutschen Identität zugeschrieben wird durch das fehlende Tempolimit und auch die deutsche Autoindustrie. Das hängt sehr stark mit dieser deutschen Ingenieurskunst zusammen, die im Ausland sehr bewundert wird und natürlich spielen da auch die Nazis in der Außenwahrnehmung eine große Rolle, weil sie anfangs zumindest ein Großteil der Autobahnen gebaut haben. Ich glaube, dass viele Deutsche sich ein Stückweit mit der Autobahn identifizieren oder da sowas drin sehen. Was das über die deutsche Kultur aussagt, wenn das gerade sowas ist wie die

Autobahn, das ist eben das was mich interessiert hat, aber ich würde die deutsche Kultur nicht darauf beschränken. Es gibt sehr viele Nicht-orte auf der Autobahn sicherlich, aber das gesamte Ding an sich ist etwas anderes. Ein Parkplatz, eine Tankstelle oder der Standstreifen ist nicht identitätsstiftende, aber das Gesamtwerk würde ich nicht als nicht-Ort bezeichnen.

In der Ausstellung, sollen die Fotos einzelne Strecken abbilden oder als Teil von einem größeren Netzwerk gesehen werden.

Es ist eine Foto-Serie, die Ausstellung soll ein Gesamtbild abgeben. Natürlich ergeben einzelne Teile im besten Falle die Summe und erzählen eine Narration, etwas Größeres. Das ist der Fotograf eigen, zumindest in der dokumentarischen Fotografie eigen, dass man auf kleine Dinge blickt und versucht im Kleinen auf das universelle und das größere zu schauen. Ich arbeite über Serien oder Sequenzierungen, um dann eben das größere Ganze auch noch mehr zu betonen und zu erreichen.

Gab es ein besonders einschneidendes Erlebnis beim Projekt?

Doch, in der Rezeption der Arbeit im Nachhinein. Das Buch ist letztes Jahr herausgekommen und ist dann auch auf Spiegelonline besprochen worden. Da gab es ein Interview mit mir und das Interessante waren dann die Kommentarspalten danach, weil ich mich ausgesprochen habe für ein Tempolimit und auf die Raserei eingegangen bin und so formulierte habe, dass ich mit diesem Projekt die letzten Jahre das Verbrennungsmotor fotografiert habe. Das Verbrennungsmotor,

und vor allem auch das Tempolimit löst in Deutschland unfassbare Beißreflexe aus und da hat sich eine wilde Diskussion ausgelöst. Das war, glaube ich, eine Zeitlang der am meist kommentierteste Artikel. Da sind dann so Sachen gefallen wie, „Fünf Jahre vertan für Bilder von der Autobahn“ und „fährt mit einem französischen Kastenwagen, naja tut mir leid“. Da merkte man wie polarisierend dieses Thema tatsächlich in Deutschland ist. Es gab natürlich Kommentare, die mir zugesprochen haben, aber das ging dann auf einmal sofort wild los. Das ist fast so wie die Nationalmannschaft da hat jeder eine Meinung dazu. Deswegen wusste ich, dass ich anscheinend das richtige Thema genommen habe, weil alles was polarisierend ist, ist meistens gut.

Jörg Brüggemann

Jörg Brüggemann (geboren 1979 in Herne) ist Photograph, Dozent und Kurator in Berlin. 2008 schloss er sein Fotografiestudium an der Hochschule für Künste in Bremen mit der Diplomarbeit „[Same Same But Different](#)“ über Rucksacktourismus in Südasien ab. Er ist seit 2009 Mitglied der Agentur OSTKREUZ arbeitet sowohl als Leiter als auch Dozent seit 2019. Er veröffentlicht seine Arbeiten in Magazinen und Blogs wie dem ZEIT Magazin, SZ Magazin, The Sunday Times Magazine, usw. und wurde 2013 als Mitglied der Agentur OSTKREUZ mit dem Konrad-Wolf-Preis der Akademie der Künste ausgezeichnet. Als Dozent für Fotografie, leitete Jörg Brüggemann zahlreiche Fotografie Seminare, insbesondere im C/O Berlin, im Goethe-Institut in Indien, im Vietnam, in Indonesien und zuletzt in Festival de la Fotografia Valparaíso in Chili. Ab 2019 ist er zusätzlich Dozent an der Ostkreuzschule für Fotografie in Berlin. Er arbeitet wiederholt als Kurator für Fotoausstellungen und Veröffentlichungen wie „Ostzeit. Geschichten aus einem vergangenen Land“, „25 Jahre Ostkreuze“ und „We will have been Young“.

Wenn Man Globalisierung versteht als ein Zusammenspiel von globalen Verflechtungen und lokalen Eigenheiten, dann bildet die Arbeit Jörg Brüggemanns sie ziemlich exakt ab. Er interessiert sich auf der einen Seite für Nischen, Randgruppen und den Alltag eines Ortes, fotografiert das junge Leben in der

Kreativmetropole Berlin oder Badende mit Kippa am Strand von Tel Aviv. Auf der anderen Seite zeigt er, besonders in seinen Arbeiten zu Tourismus und Jugendkultur, wie vernetzt die Welt und ihre Menschen heute sind. Er begleitet regelmäßig die Special Olympics, wo sich geistig behinderte Menschen aus der ganzen Welt zu Sportwettbewerben treffen. Für seine als Einzelleistungen in Bremen und Berlin präsentierte Arbeit „Same Same But Different“, fotografierte er die Backpackerszene quer durch Asien und wurde dafür mit dem BFF Förderpreis ausgezeichnet. Jahrelang reiste er durch die Kontinente, um Heavy Metal als globales Kulturphänomen zu dokumentieren. 2012 veröffentlichte der Gestalten Verlag sein erstes Buch „Metalheads – the Global brotherhood“.

Für sein Fotoprojekt ist Brüggemann fünf Jahre auf und längs den deutschen Autobahnen gefahren. Durch die Jahreszeiten ist er neben und auf ihr gereist und hat sie fotografiert. Damit schuf er ein bildnerisches Zeitdokument über Deutschland und seine Autobahn – diesen riesigen Teppich aus Asphalt und Beton, der sich über die Landschaft gewebt hat. Bevor sich in den nächsten Jahren das Bild auf unseren Autobahnen durch Elektroautos, Carsharing und automatisiertes Fahren radikal ändern wird, hält Jörg Brüggemann noch einmal fest, wie umfassend der Verbrennungsmotor die Mobilität des 20. Jahrhunderts geprägt hat.

Weiterführende Literatur und Quellensammlung:

Jörg Brüggemann:

- Der Ausstellungsort [Zephyr-mannheim](#) bietet durch ihre vorherige Zusammenarbeit mit dem Künstler weitere Informationen zu seiner Ausstellung.
- Die offizielle [Webseite von Jörg Brüggemann](#) beschreibt und zeigt sein künstlerischer Werdegang und weitere Werke.
- Die Seite der Agentur [Ostkreuz](#), deren Teil Jörg Brüggemann ist, führt alle seine wichtigsten Ausstellungen und Foto-Serien auf.

Die Propagandakampagne: „die Straßen des Führers“

- Das [Landesgeschichtliche Informationssystem Hessen](#) verfügt über eine Vielfalt von historische Bildern und Dokumente zur Vertiefung in das Thema.
- Der Artikel „[Deutscher Mythos: Adolf Hitler und die Autobahn](#)“ auf der Seite der Deutschen Welle informiert zur Propagandakampagne und eignet sich für das B1 Leseniveau.
- Das [Deutsche Historische Museum Online](#) fasst über diesen Link die wichtigsten Zahlen und Fakten zur Reichsautobahn während der NS-Zeit zusammen.
- Das [Institut für Bildungsanalysen Baden-Württemberg](#) stellt wichtige Fakten zur Propagandakampagne der Reichsautobahn dar.
- Auf filmportal.de findet man ein [Dokumentarfilm „Reichsautobahn“](#) 1984-1986 vom Regisseur Harmut Bitomsky.

Die Ursprünge der Autobahn: die HAFRABA

- Das [Stadtlexikon Darmstadt](#) informiert über diesen Link zum Thema HAFRABA
- Die [Stuttgarter Zeitung](#) erläutert den Ursprung des Begriffs Autobahn.
- Die ARD-Seite [plantwissen](#) bietet einen umfassenden Überblick in die Gesamtgeschichte der Autobahn in Deutschland.
- Die Stadt Gottenheim stellte eine [Zusammenfassung](#) der wichtigsten Informationen zur Gründung und Geschichte des Vereins „HAFRABA“

Die Autobahn: Heutzutage

- Der Artikel „[Journal d'une expatriée: à 200 km/h sur l'Autobahn](#)“ ist die Sichtweise einer französische Journalistin bei ihrer Auffassung der kulturellen Bedeutung der Autobahn in Deutschland.
- Der Dokumentarfilm „[Autobahn](#)“ von Daniel Abma herausgegeben von der Filmuniversität Babelsberg.

Die AVUS (Automobil- Verkehrs- und Übungsstraße):

- Die [Autobahn-Seite](#) bietet ein Vergleich von Autobahnstrecken aus der Vergangenheit mit heute.