

Bettina Lockemann. KURVEN KREISEL TANGENTEN

**Eröffnung der Ausstellung in der Galerie für Fotografie, Hannover
31. März 2022, 19 Uhr**

Auszüge aus der Eröffnungsrede von Ulrike Schneider

Lieber Herr Becker,
liebe Frau Lockemann,
liebe Besucherinnen und Besucher der Galerie für Fotografie,

wie schön, dass diese Ausstellung, die eigentlich schon im Frühjahr 2020 eröffnet werden sollte und zweimal verschoben wurde, heute endlich eröffnet werden kann!

Als ich mit Bettina Lockemann über die Entstehung ihrer Arbeit „Kurven Kreisel Tangenten“ gesprochen habe, hat sie sich daran erinnert, wie sie vor drei Jahren mit einem geliehenen Faltrad im Zug von Köln nach Hannover gereist ist. Und wie sie dann im April und September 2019 tagelang mit dem Fahrrad, der Kamera und ihrem Stativ durch die Stadt gefahren ist, um die Aufnahmen für ihre Serie zu machen, aus der Sie hier in der Ausstellung 54 Arbeiten sehen.

In dem Zusammenhang erzählte sie auch, dass sie bei ihrem zweiten Aufenthalt immer wieder an Plakaten vorbeigefahren ist, auf denen Herr Onay sich mit der Forderung nach einer autofreien Innenstadt als Bürgermeister der Stadt Hannover beworben hat. Da Herr Onay damals also – ohne es zu ahnen – in gewisser Weise „Pate“ dieses Projektes war, hätte ich mich sehr gefreut, wie geplant gemeinsam mit Herrn Onay die Ausstellung von Bettina Lockemann zu eröffnen.

Bettina Lockemann ist die erste Frau, die das von der S-Hannover Stiftung ausgeschriebene Stipendium „Hannover Shots“ erhalten hat, und sie ist die Erste, die sich mit einem Vorhaben über „Die Zukunft der Mobilität“ beworben hat bzw. mit einem Projekt in dem sie sich – wie sie in ihrer Bewerbung geschrieben hat – mit Formen der Mobilität in Hannover auseinandersetzen wollte.

Die Jury hat sowohl das Konzept als auch die Aktualität des Themas überzeugt, und vor dem Hintergrund haben wir uns nach der Sichtung von etwa 60 Bewerbungen im Herbst 2018 für Bettina Lockemann entschieden, die sich bereits seit vielen Jahren fotografisch mit dem städtischen Raum auseinandersetzt.

Wenn man die Geschichte der Fotografie Revue passieren lässt, dann zählen der städtische Raum oder die Straße sicherlich zu den besonders reizvollen fotografischen Motiven. Gleichzeitig haben Fotografien unsere Vorstellungen von Städten ganz wesentlich geprägt: Denken Sie zum Beispiel an die frühen Paris-Fotografien von Atget oder Brassai oder an die Aufnahmen von Lee Friedlander und anderen Vertretern der amerikanischen Streetphotography. Oder auch an die Arbeiten des ukrainischen Fotografen Boris Mikhailov, der auf die Frage, weshalb er so häufig auf der Straße fotografiert, mal geantwortet hat:

„Die Straße reflektiert wie ein Spiegel die Prozesse der Gesellschaft“.

Als ich Bettina Lockemann vor Kurzem gefragt habe, weshalb sie sich als Fotografin seit Ende der 90er Jahre kontinuierlich mit dem städtischen Raum auseinandersetzt, hat sie darauf verwiesen, dass sie Anfang der 70er Jahre in Westberlin wortwörtlich im Schatten der Mauer aufgewachsen ist. Auch wenn sie als Kind regelmäßig zu ihrer Oma nach Mariensee ans Steinhuder Meer und später als Austauschschülerin in die USA gereist ist, so war Berlin doch der Ort, der ihren Blick nach eigenen Aussagen geprägt hat.

Die ersten fotografischen Arbeiten, die Bettina Lockemanns Interesse am städtischen Raum dokumentieren, entstanden interessanterweise jedoch erst, als sie nicht mehr in Berlin, sondern bereits in Leipzig lebte, einer Stadt, die sich damals ebenfalls in einem massiven Transformationsprozess befand. In Leipzig studierte sie an der renommierten Hochschule für Grafik und Buchkunst bei dem Medienkünstler Helmut Mark und dem Fotografen Joachim Brohm, der mit dokumentarischen Fotografien vom Strukturwandel in urbanen Randgebieten bekannt geworden ist.

Am Ende ihres Studiums entstand die Serie „Internationale Stadt“, in der sie sich 1999 mit der Identitätslosigkeit von Städten beschäftigt hat. Für diese relativ strenge, konzeptionelle Arbeit hat sie in verschiedenen Großstädten Aufnahmen gemacht, die nichts Ortsspezifisches aufweisen, sondern in Anlehnung an die Überlegungen des global agierenden Architekten Rem Koolhaas eine „eigenschaftslose Stadt“ zeigen.

Die Serie umfasst Schwarzweißfotografien von anonym und unspektakulär wirkenden Geschäftsstraßen, Bürovierteln oder Wohngebieten in New York, London, Paris, Zürich und Berlin. In Ausstellungen hat Bettina Lockemann diese Aufnahmen als Diapräsentation gezeigt, bei der man als Betrachterin oder Betrachter vergeblich nach Anhaltspunkten sucht, die darauf hinweisen in welcher Stadt die jeweilige Fotografie entstanden sein könnte.

Nach ihrem Abschluss wechselte die Fotografin an die Kunstakademie Stuttgart, wo sie 2007 mit einer Arbeit zur künstlerischen Dokumentarfotografie promovierte. In den darauffolgenden Jahren arbeitete sie dann an verschiedenen Hochschulen, u.a. auch an der HBK Braunschweig, wo sie bis 2015 als Professorin Praxis und Theorie der Fotografie unterrichtete. Parallel entwickelte sie ihr künstlerisches Werk weiter, über das man sich anhand von mehreren Ausstellungskatalogen informieren kann, die hier in der Ausstellung ausliegen.

Ob Bettina Lockemann sich fotografisch mit der Umnutzung eines Hafengebietes in Rotterdam, der Stadtentwicklung in Los Angeles oder der Dominanz des Autoverkehrs in Braunschweig beschäftigt hat: Die Straße ist für die Fotografin ein exemplarischer Ort, an dem historische und gesellschaftliche Prozesse sichtbar werden.

Ein ausgeprägtes Interesse am Leben auf der Straße, steht auch im Mittelpunkt der hier präsentierten Serie „Kurven Kreisel Tangenten“, die Bettina Lockemann auch in einem Magazin publiziert hat. Wenn man das Heft aufschlägt, blickt man als erstes auf die hochformatige Farbfotografie, die den Cityring Hannover aus der Perspektive einer Fußgängerin oder eines Fußgängers zeigt.

Auch wenn – wie auf fast allen Aufnahmen der Serie – die Sonne scheint und das frische Grün der Wiese und der belaubten Bäume eine positive Atmosphäre vermitteln: Hannover Stadtmarketing würde die Fotografie vermutlich nicht für seine Werbung

nutzen, da das Bild eher beiläufig wirkt und auf den ersten Blick auch in jeder anderen deutschen Stadt aufgenommen worden sein könnte. – Wäre da nicht am rechten Bildrand das Straßenschild „Rudolf Hillebrecht Platz 1“, das darauf hinweist, dass die Fotografie hier in Hannover, in der Nähe der Bauverwaltung neben dem Neuen Rathaus entstanden ist.

Rudolf Hillebrecht? – Ja genau, das war der Architekt, der seit 1948 als Stadtbaurat die im Zweiten Weltkrieg durch Luftangriffe stark zerstörte Stadt Hannover als moderne, autogerechte Stadt wiederaufbauen ließ. Rudolf Hillebrecht, dessen umstrittene Karriere im Dritten Reich begann, war visionär genug, eine Idee seines Vorgängers Karl Elkart aufzugreifen, der schon 1944 den Bau von „Ring-, Tangential- und Entlastungsstraßen“ vorgeschlagen hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat er ein Verkehrsnetz entworfen, das damals Städteplaner über die Landesgrenzen hinaus begeisterte.

Hillebrecht war es dann, der für das „Wunder von Hannover“ stand, so der Titel einer Ausgabe der Zeitschrift „Der Spiegel“, die im Juni 1959 ein Porträt des Stadtbaurats auf dem Cover veröffentlichte und in der damals zu lesen war, dass in der Bundesrepublik „nirgends sonst weitergreifende planerische Gedanken Wirklichkeit geworden sind“ als in Hannover. Der oft zitierte Artikel vermittelt ein Mobilitätsversprechen, das einem heute fremd, ja geradezu anmaßend vorkommt, wenn es zum Beispiel heißt, dass Autofahrer aus dem Ruhrgebiet „ungebremst durch Kreuzungen und Ampeln mit unbeschränkter Geschwindigkeit bis zum Stadtkern Hannovers preschen“ können.

Die Tatsache, dass Bettina Lockemann gleich in der ersten Fotografie ihrer Serie auf Hillebrecht verweist, legt nahe, dass sie sich in ihrem Projekt zum Thema Mobilität nicht nur mit der aktuellen Situation, sondern auch mit den städtebaulichen Entscheidungen der Nachkriegszeit auseinandersetzen will.

Wenn man sich die erste Fotografie der Serie noch einmal anschaut, kann man feststellen, dass die Fotografin ihren Standpunkt und den Bildausschnitt interessanterweise so gewählt hat, dass das Schild, das zum Rudolf Hillebrecht Platz weist, nach links zeigt. – Das heißt in die Richtung, in der die Autos im Hintergrund statt „ungebremst zum Stadtkern zu preschen“ vor einer Ampel oder im Stau stehen, während die Fahrradfahrer in einer gegenläufigen Bewegung entspannt aus dem Bild herauszufahren scheinen...

Vor diesem Hintergrund könnte man die erste Fotografie der Serie durchaus als ironischen Kommentar zu Hillebrechts Vision einer „autogerechten Stadt“ verstehen.

Dass Rudolf Hillebrecht bei dem Projekt eine zentrale Bedeutung zukommt, legt auch der Titel „Kurven, Kreisel, Tangenten“ nahe, in dem Bettina Lockemann drei geometrische Begriffe zitiert, die der Stadtbaurat häufig verwendet hat, um seine Verkehrsplanung zu beschreiben. Begriffe, die für Dynamik, Modernität und ein optimistisches Lebensgefühl standen: Denken Sie nur an die raumgreifende architektonische Geste des Guggenheim Museum in New York Ende der 50er Jahre.

„Dieses Schwingen“, hat Hillebrecht rückblickend über seine Verkehrsführung gesagt, „habe ich als Gefühl unserer Zeit empfunden, im Kontrast zum Gefühl des Marschierens oder des Geradeausgehens.“

In den ersten Fotografien der Serie hat Bettina Lockemann nach eigenen Aussagen versucht, Hillebrechts Vision ein Stück weit nachzuvollziehen. Zum Beispiel, indem sie städtische Orte fotografiert hat, die seine Begeisterung für Kurven oder mehrspurige Schnellstraßen dokumentieren und von denen die damals euphemistisch als „Auto-Wanderer“ bezeichneten Autofahrer noch heute auf blühende Narzissen schauen können. Am Ende folgt eine Detailaufnahme von einem Modell der Hochstraße hinter dem Bahnhof, die ein Symbol der autogerechten Stadt ist und der die Fotografin eine Aufnahme von Andreas von Weizäckers Skulptur „Hangover“ gegenüberstellt, die 1991 als ironischer Kommentar auf die Dominanz des Autoverkehrs in Hannover entstand.

Nach den ersten neun Fotografien wechselt Bettina Lockemann nicht nur das Format, die Farbigkeit und Materialität, sondern auch die Bildform: Es folgen drei querformatige, gerasterte Schwarzweißaufnahmen, die einen historischen Plan des Cityrings aus dem bereits erwähnten Artikel im „Spiegel“, und Ausschnitte aus Zeitungsartikeln aus den 60er Jahren zeigen.

Obwohl Bettina Lockemanns fotografische Serien seit vielen Jahren auf intensiven Recherchen basieren, ist es das erste Mal, dass sie Recherchematerial auf diese Weise in ihre Arbeit integriert und damit private und öffentliche Bildformen zusammenführt. Sie hält damit einerseits Geschichte als eine Form der Gegenwartsbetrachtung lebendig und reflektiert andererseits den Status des Dokumentarischen, mit dem sie sich sowohl in ihrer wissenschaftlichen als auch in ihrer künstlerischen Arbeit seit vielen Jahren beschäftigt.

Während die ersten neun Farbfotografien und die nachfolgenden drei Schwarzweißaufnahmen sich noch mit der Dominanz des Autoverkehrs beschäftigen, wendet die Fotografin sich im weiteren Teil der Ausstellung verstärkt neuen Formen der Mobilität zu: Dabei lenkt sie den Blick nicht nur auf Fahrradstraßen oder auf Zählstellen für den Fahrradverkehr, sondern auch auf Sammeltaxis, Carsharing-Angebote und Elektroautos, elektrische Roller oder Leihfahrräder.

Einige Fotografien lassen Interessenskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern erkennen, andere zeigen die Straße als öffentlichen Ort, an dem gesellschaftliche Gruppen Stellung beziehen: So zum Beispiel die Anhänger von „Fridays for future“ oder von „Extinction Rebellion“, die auf der Einladungskarte abgebildet sind, und die Bettina Lockemann fotografiert hat, als sie den Verkehr auf dem Königsworther Platz vor der Uni mit einer Aktion für wenige Minuten lahmgelegt haben.

Im letzten Teil der Serie zeigt Bettina Lockemann, die selber eine leidenschaftliche Fahrradfahrerin ist, anhand von Aufnahmen von Fahrradstraßen und -garagen oder Waschanlagen für Fahrräder, dass die Infrastruktur, die es lange nur für Autofahrer gab, inzwischen auch für Fahrradfahrer angeboten wird. Gleichzeitig verweisen einige Aufnahmen aber auch darauf, dass die neuen Formen der Mobilität auch neue Probleme mit sich bringen und der Versuch, Ordnung im Straßenverkehr zu schaffen, auch heute noch ein zentrales Thema ist, zum Beispiel wenn es um das Anbringen von Verkehrsschildern geht oder darum, wie E-Roller oder Fahrräder am besten abgestellt werden sollten.

Bei dem Gang durch die Ausstellung fällt auf, dass sich auf den Fotografien – abgesehen von dem ersten Bild – nur selten Hinweise auf die Orte finden, an denen die Aufnahmen entstanden sind. Selbst wenn man aus Hannover kommt und die Ansichten vertraut wirken, erkennt man viele Straßen erst auf den zweiten oder dritten Blick.

Das liegt einerseits daran, dass Bettina Lockemann auf Titel und somit auf eine leichte Lesbarkeit ihrer Fotografien verzichtet und andererseits daran, dass sie zum Beispiel die am Cityring gelegenen Sehenswürdigkeiten – wie etwa das neue Rathaus oder die Nanas – konsequent links liegen lässt. Allgemeingültigkeit erhalten ihre Fotografien aber auch dadurch, dass sie statt mit einem Querformat – das einen gewissen Überblick verspricht – durchgängig mit einem extremen Hochformat im Verhältnis 3:2 und zum Teil mit starken Ausschnitten arbeitet. Auf diese Weise gelingt es ihr in der Serie „Kurven, Kreisel, Tangenten“ sehr klug, das Allgemeine im Spezifischen zu verhandeln.

Bettina Lockemann bietet keine einfachen Lösungen, sondern regt uns in ihrer Ausstellung zum vergleichenden Sehen an und dazu, genau hinzuschauen und über unsere eigenen Erfahrungen und Vorstellungen von der Zukunft der Mobilität nachzudenken. Dabei nutzt sie die fotografische Serie, um der Vielgestaltigkeit, Komplexität und Widersprüchlichkeit des Themas gerecht zu werden. Sie vertritt damit einen ähnlichen Ansatz wie der ukrainische Fotograf Boris Mikhailov, den ich abschließend gerne noch einmal zitieren möchte und der gesagt hat:

„Ich brauche die Summe der Bilder, damit ich die Richtigkeit einer einzigen Wahrnehmungsweise in Zweifel ziehen kann.“

Stiftungen, die Stipendien vergeben, freuen sich in der Regel, wenn die Stipendiaten und Stipendiatinnen sich nicht nur mit einer bestimmten Fragestellung beschäftigen, sondern das Stipendium auch nutzen, um ihre eigene künstlerische Arbeit weiterzuentwickeln. Jetzt, da die Ausstellung hängt und die Publikation vorliegt, kann man abschließend, denke ich, sagen, dass Bettina Lockemann das Beste aus ihrem Stipendium gemacht hat: Nicht nur im Hinblick auf die komplexe fotografische Auseinandersetzung mit dem Thema „Mobilität“, sondern auch angesichts der konsequenten Weiterentwicklung der eigenen künstlerischen Arbeit, in der sie mit der Integration von Recherchematerial neues Terrain betreten hat.

Vor diesem Hintergrund möchte ich Bettina Lockemann im Namen der Jury ganz herzlich danken und ihr sowohl zu ihrem ausgesprochen gelungenen Katalog, als auch zu ihrer inspirierenden Ausstellung in der GAF gratulieren.

Ein großes Dankeschön geht außerdem an Anja Römisch, die das Stipendium „Hannover Shots“ ins Leben gerufen hat. Ich freue mich sehr, dass Stefan Becker ab morgen die Aufgaben von Frau Römisch übernimmt und finde es toll, dass das Stipendium fortgeführt wird und Kai Löffelbein als fünfter Stipendiat von „Hannover Shots“ im nächsten Frühjahr seine Arbeiten in der GAF präsentieren wird.

Vielen Dank auch an Friederike Kohn von der S-Hannover Stiftung, die mir sagte wie froh sie ist, nach den vergangenen Monaten endlich mal wieder eine Veranstaltung nicht nur zu planen, sondern auch durchführen zu können und damit, glaube ich, vielen aus der Seele spricht.

Bedanken möchte ich mich nicht zuletzt auch bei Katja Roßocha für ihre engagierte Betreuung der Jurysitzung und der Stipendiatin und bei den Kolleginnen und Kollegen aus der Jury: Roman Bezzak, Karen Fromm und Bernd Rodrian, der in einer Woche hier in der Ausstellung noch ein Gespräch mit Bettina Lockemann führen wird.

Ich danke dem Team der GAF für die Unterstützung der Ausstellung und Ihnen allen fürs Zuhören, wünsche Ihnen noch einen schönen Abend und freue mich sehr, das Wort jetzt an Bettina Lockemann zu übergeben.

Ulrike Schneider

© Ulrike Schneider, Hannover