

Fangen wir unten an. Im Fernbahnhof. Dort, wo vielleicht eines Tages im Fünf- oder Zehn-Minuten-Takt Schnellzüge ein- und ausfahren, um Flugpassagiere ein- und auszuladen. Drei Gleise sind es, jedes mit solch einem schmalen Bahnsteig, dass die Menschen mit ihren Rollkoffern ihre liebe Mühe haben werden, aneinander vorbeizukommen. Aber noch gibt es auf dem Bahnhof keine Menschen, außer den paar Herren vom Sicherheitspersonal, die jahrein, jahraus bei eisiger Kälte in dicke Jacken und Pudelmützen gepackt auf Campingstühlen sitzen und darauf achten, dass niemand versucht, sich durch die Tunnel in den Berliner Flughafen zu schmuggeln. Wenigstens einmal am Tag soll ein Zug in den Bahnhof einfahren, um durch seinen Fahrtwind Schimmelbildung zu verhindern. Aber sie hätten seit Tagen keinen mehr gesehen, sagen die Männer. Dafür sei vor einer Woche oder zwei ein ICE ungebremst durch die Röhre geschossen. Der habe einen wahren Sturm entfacht. Und manchmal, sagen sie, müssten sie Handwerkern Schlüssel bereitstellen, damit sie sich ein Bild davon machen können, was hinter Wänden und Abdeckungen verborgen ist. Es wird momentan am neuen Flughafen Berlin Brandenburg viel hinter Abdeckungen geschaut.

Oben im Terminal sind allerorten Wandverkleidungen abgeschraubt, und von der Decke baumeln Gitter herab wie im Ritteraal die Fahnen der Fürstentümer. Darunter liegen über fast die gesamte Breite der Gänge dicke Stränge von Kabeln so bunt wie eine Haribo-Mischung, die sich immer dort neu verzweigen, wo Wege zu weiteren Gängen und Läden oder Gates abbiegen. Es müssen Hunderttausende sein, und ganz beiläufig und leise sagt ein anderer Mann von einer anderen Sicherheitskolonne: „Die wird niemals ein Mensch noch auseinandersortieren können.“ Aus den Lautsprechern folgt derweil dem Ton einer Sirene die Durchsage, dass eine wichtige Durchsage folge. „Bitte verlassen Sie sofort das Gebäude. Folgen Sie den gekennzeichneten Flucht- und Rettungswegen.“ Dann bleibt das Band einen Moment lang hängen. Die bunte Deckenbeleuchtung wechselt unverdrossen weiter von Rosa über Rot zu Violett.

Auch Matthias Hoch ist am Flughafen Berlin Brandenburg unterwegs, um sich ein Bild zu machen. Er ist Fotograf. Die Flughafenleitung unterstützt ihn nur insofern, als sie ihm Zugang zu allen Ecken und Enden des Terminals gewährt. Mit schwerem Stativ und einer Großbildkamera ist er unterwegs. Wie ein Archäologe komme er sich bisweilen vor, was man verstehen kann, denn der Flughafen sieht nicht aus, als sei er noch nicht eröffnet, sondern als sei er vor Jahrzehnten geschlossen worden. Fast so, als hätten alle fluchtartig das Gebäude verlassen, und seither läuft die Durchsage vom Endlosband ins Leere.

Aber er meint das viel konkreter, wenn er erzählt, Räume entdeckt zu haben, von denen niemand wusste, dass es sie gibt, und deren Funktion entsprechend niemand kennt. Da zeugt es von respektablem Selbstbewusstsein, dass ihm die Geschäftsführung des Flughafens vier Arbeiten im großen Format abgekauft hat. Sie hängen jetzt in deren Büro. „Ein schönes Dokument des Scheiterns“, soll sie der Handwerker genannt haben, der die Löcher für die Dübel in die Wand bohrte.

Matthias Hoch arbeitet am Schnittpunkt von Architekturfotografie und Kunst. Seine früheren Arbeiten galten Häusern mit Geschichte. Hier handelt es sich um Architektur im Wartezustand. Aber das ist seinen Bildern nicht abzulesen. Sie bleiben in der Schwebe zwischen Aufbau und Abriss. Prompt fragt man sich, ob die Gummihandläufe der Rolltreppen noch nicht aufgezogen sind oder schon wieder heruntergerutscht. Der ganze Flughafen scheint auf seltsame Weise in einer Art Vakuum zu schweben, auch wenn erst dieser Tage Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup stolz die Baugrube des T2 genannten zusätzlichen Terminals präsentierte sowie das längst fertiggestellte Regierungsterminal gegenüber des BER. Vom Eröffnungstermin 2020 für die gesamte Anlage wollte er bei der Gelegenheit nicht abrücken.

Und vielleicht müssen dann wirklich nur noch die Plastikplanen von den Sitzen gezogen, in den Treppenhäusern die Filzteppiche eingerollt und in den Ladenlokalen die Einhausungen hochgehoben werden, unter denen Regale und Vitrinen vor Staub geschützt stehen. Eine Putzfrau jedenfalls bringt engagiert mit einem Lappchen eine Leiste zum Strahlen, während nur wenige Meter entfernt der Boden aufgerissen wird. Das aber wäre eher das Motiv für eine Sozialreportage.

Matthias Hoch hingegen interessiert sich für das, was die Fassaden berichten. Nicht als Techniker, sondern als Künstler sucht er nach einem Zustand, einem Gefühl, das sich in die Wände eingeschlichen hat: Es ist die Melancholie des Baus.



An den Tagen vor der geplanten, jedoch verschobenen Eröffnung war vermutlich noch zu erkennen, was hinter der gläsernen Wand geschehen soll. Der Rückbau verwischt alle Spuren. Fotos Matthias Hoch / ©2018 VG Bildkunst Bonn

BER

Mit guten Vorsätzen geht die Geschäftsführung des Flughafens Berlin Brandenburg ins neue Jahr. Der Fotograf Matthias Hoch nimmt dort derweil Bilder auf, denen man nicht ansieht, ob sie Aufbau oder Abriss zeigen.

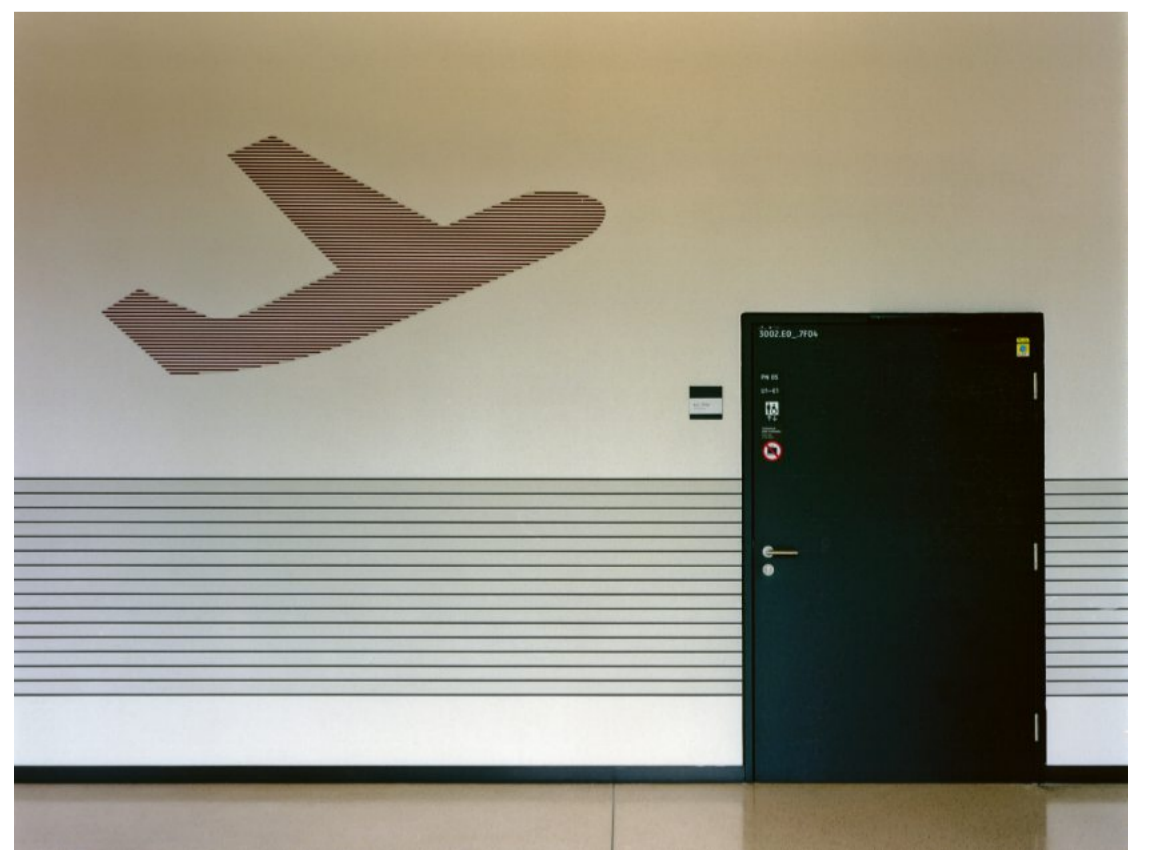
Von Freddy Langer



Keine Badehäuschen, sondern Einhausungen für Vitrinen



Nach Jahren des Wartens hat es sich der Staub längst auch unter den Planen bequem gemacht.



Noch startet hier kein Flugzeug. Und vermutlich geht auch niemand durch die Tür.