



HAND BUCH

Jörg Brüggemann

wie lange noch

5.9.2020 – 6.1.2021

ZEPHYR zu Gast im Museum Weltkulturen

WIR DANKEN:

Inhalt

04

Einführung

07

Jörg Brüggemann

08

Ostkreuz – Agentur der Fotografen

10

El Derecho De Vivir En Paz

14

Das Internationale Fotografie-Festival
von Valparaíso

16

Autobahn

20

Glossar zur deutschen Autobahn

24

Mi Madre Tiene Novio

28

Publikationen

29

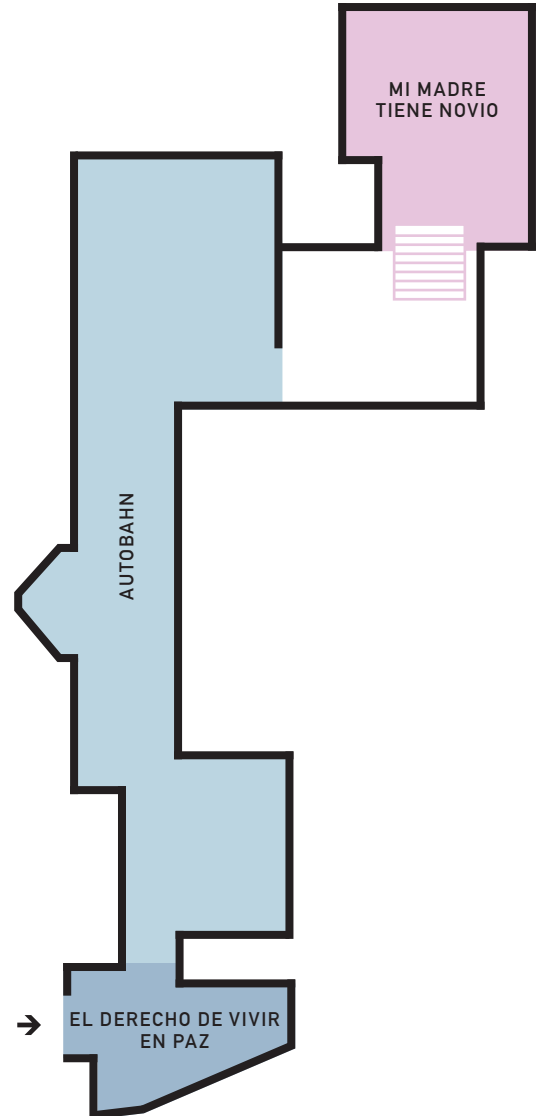
Editionen zur Ausstellung

30

Begleitprogramm zur Ausstellung

Impressum

Raumplan



Liebe Besucherinnen und Besucher,

wir freuen uns Ihnen mit Jörg Brüggemann: **WIE LANGE NOCH** eine Ausstellung zeigen zu können, deren Titel wunderbar zu all ihren drei Teilen passt. Jörg Brüggemann * 1979, lebt in Berlin und zählt zur jüngeren Generation der deutschen Fotograf*innen. Er ist Mitglied der Agentur Ostkreuz und ein erstes Mal konnten Sie seinen Arbeiten 2012 in unserer Ausstellung „Hijacked Australien – Deutschland“ begegnen.

Im Eingangsbereich sehen Sie **EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ** (Das Recht in Frieden zu leben) und entdecken auf der großen Stirnwand Bilder, die Jörg Brüggemann während der Unruhen in Chile im Herbst 2019 aufgenommen hat. Brüggemann war nach Valparaíso, Chile eingeladen um dort die Ausstellung „Mi Madre Tiene Novio“ zu eröffnen. Ursprünglich hatten sich die Proteste an einer Erhöhung der Fahrpreise für die Metro in Santiago entzündet, weiteten sich aber rasch zu landesweiten Protesten gegen das ultraliberale Wirtschaftssystem aus. Weiterführende Informationen hierzu, wie auch zu den anderen Ausstellungsteilen finden Sie weiter hinten in diesem Handbuch.

MI MADRE TIENE NOVIO (Meine Mutter hat einen Freund) finden Sie ganz am Ende dieser Ausstellung. Es bildet in seiner Zartheit einen beinahe maximalen Kontrast hierzu und ist das Ergebnis eines Stipendiums, welches Brüggemann 2018 in Valparaíso erhalten hatte. Assoziativ erzählen seine Bilder von einer Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch Südamerika.

Seine Suche nach einem scheinbar unerreichbaren Menschen führte ihn von Valparaíso bis an die karibische Küste Kolumbiens und beschenkt uns mit unerwarteten Bildern und einer zauberhaften Stimmung. Sein gleichnamiges Buch wird noch während der Laufzeit der Ausstellung erscheinen!

AUTOBAHN schließlich umgibt Sie im Hauptteil der Ausstellungsfläche. Von 2015 bis 2019 hat Jörg Brüggemann die deutschen Autobahnen befahren und beobachtet um ihnen ein Bild abzugewinnen, das die Vielfalt ihrer Existenz gültig wiedergeben kann. Mehr als 13.000 Kilometer deutscher Autobahn führen von der Nordsee bis zu den Alpen, vom Rhein bis an die Oder. Es gibt sie in allen großen Städten und in der abgelegensten Provinz. Als DAS monumentale Bauwerk der Deutschen repräsentiert und stiftet sie deutsche Kultur. In den nächsten Jahren wird sich das Bild auf unseren Autobahnen durch Elektroautos oder andere alternative Antriebe vermutlich radikal ändern. Vorher hält Jörg Brüggemann noch einmal fest, wie umfassend der Verbrennungsmotor die Mobilität des 20. Jahrhunderts geprägt hat.

Zur Ausstellung erscheinen die Bücher „Autobahn“ und „Mi Madre Tiene Novio“ bei Hartmann Books.

Bitte beachten Sie unsere Hinweise im Handbuch und auf unserer Website www.zephyr-mannheim.de zu Führungen und Veranstaltungen!

Thomas Schirmböck und Dorothea Kartmann für ZEPHYR

Jörg Brüggemann



© Daniel Hofer

Jörg Brüggemann ist freischaffender Fotograf, Dozent und Kurator aus Berlin. 2008 schloß er sein Studium der Fotografie an der HfK Bremen bei Prof. Peter Bialobrzeski ab. Seit 2009 ist er Mitglied der Agentur OSTKREUZ und seit 2019 gemeinsam mit Anne Schönharting deren Geschäftsführer. In den letzten zwölf Jahren hat Jörg Brüggemann für ungezählte nationale und internationale Zeitschriften und Magazine gearbeitet, u.a. für das ZEIT Magazin, das SZ Magazin, GEO oder Monocle. 2012 erschien seine erste Monografie „Metalheads – The Global Brotherhood“ im Gestalten Verlag. Er wurde mit zahlreichen Preisen und Stipendien ausgezeichnet, u.a. mit dem BFF Förderpreis, dem PDN Photo Annual und gemeinsam mit seinen Kollegen der Agentur Ostkreuz mit dem Konrad-Wolf-Preis der Akademie der Künste Berlin.

Seine Arbeiten stellt er national und international aus, u.a. bei C/O Berlin, im Robert Capa Center in Budapest oder bei Photolrland. Als Fotografie-Dozent hat Jörg Brüggemann zahlreiche Fotografie-Workshops geleitet, u.a. bei C/O Berlin, am Goethe-Institut Indien, Vietnam und Indonesien sowie beim Obscura Festival for Photography in Malaysia und dem Festival de la Fotografía Valparaíso in Chile. Seit 2019 ist er außerdem Dozent an der Ostkreuzschule für Fotografie in Berlin. Immer wieder arbeitet er als Kurator für Fotografie-Ausstellungen und Publikationen, u.a. für „OSTZEIT – Geschichten aus einem vergangenen Land“, „25 Jahre OSTKREUZ“ und „We Will Have Been Young“.

Ostkreuz – Agentur der Fotografen

„Ostkreuz – Agentur der Fotografen“ ist die erfolgreichste von Fotografen geführte Agentur Deutschlands. Jörg Brüggemann ist ihr im Oktober 2009 beigetreten und seit 2019 ist er zusammen mit Anne Schönharting deren Geschäftsführer. Der Name „Ostkreuz“ ist der S-Bahnstation in Berlin entliehen und steht für den Knotenpunkt, der die ganze Stadt verbindet, ebenso wie für den Ausgangspunkt und die Vernetzung, von der man vom Osten aus in alle Richtungen aufbrechen kann. Gegründet wurde sie 1990 – nach dem Mauerfall und vor der Wiedervereinigung – von sieben renommierten Fotografen der damaligen DDR. Sibylle Bergemann (1941–2010), Harald Hauswald, Ute Mahler und Werner Mahler u.a. wollten sich mit der Agenturgründung gemeinsam der Konkurrenz aus dem Westen stellen. Vorbild war dabei die unabhängige Fotografenagentur Magnum Photos.

UTE MAHLER, EINE DER GRÜNDERINNEN DER AGENTUR:

„In den 1970er-Jahren haben wir Thomas Höpker kennengelernt, der Korrespondent für den ‚Stern‘ in der DDR war. Und Höpker hat zu mir gesagt, für ihn sei ein gutes Foto eines, das als Doppelseite veröffentlicht ist. Da war ich verblüfft. Für mich war ein gutes Foto das, was zu Hause im Karton liegt und was ich meinen Freunden und Kollegen zeige, deren Urteil mir sehr viel wert ist, und das ich dann in eine Ausstellung gehängt habe. Geld haben wir mit anderen Bildern verdient.“

Der kollegiale Zusammenhalt, die besondere Art zu sehen und zu berichten, die Themen, derer sie sich annahmen und die erzählerischen Qualitäten ihrer Fotografien führten dazu, dass Ostkreuz schon nach kurzer Zeit in den Redaktionen internationaler Medien ein Begriff war. In den nunmehr 30 Jahren ihrer Existenz traten der Agentur weitere Fotograf*innen bei, die eine neue Form der Fotoreportage etablierten. Fast jedes der inzwischen 23 Mitglieder

wurde mit nationalen oder internationalen Preisen ausgezeichnet. Jeder dieser Fotograf*innen besitzt seine eigene Handschrift und verfolgt eigene Themen. Alle fühlen sich der Autorenfotografie verpflichtet und alle eint der journalistische Anspruch von Relevanz in der heutigen Medienlandschaft. Ihre Bilder werden in diversen Magazinen abgelichtet und viele der Bilder sind heute bereits Ikonen und im kulturellen Gedächtnis verankert.

Daneben zeigen Mitglieder in gemeinsam entwickelten Ausstellungen ihren Anspruch an die Fotografie als künstlerisches Medium. Gesellschaftlich brisante Themen werden in Ausstellungen wie „Ostzeit“, „Die Stadt“, „Über Grenzen“ oder aktuell „KONTINENT – Auf der Suche nach Europa“ aufgegriffen und im Hinblick auf die Zukunft der Fotografie diskutiert.

Hierbei legt Ostkreuz besonderes Augenmerk auf die Förderung der jungen Fotografie, um den Anschluss an nachfolgende Generationen zu halten. Der Schritt zur Gründung der privaten „Ostkreuzschule für Fotografie“ 2004 ergab sich hieraus. Er kann als Vermächtnis der Agentur gesehen werden und sichert das fotografische Sehen im Sinne Ostkreuz‘.

DIE FOTOGRAF*INNEN 2020

→ Sibylle Bergemann (1941–2010), → Jörg Brüggemann,
→ Espen Eichhöfer, → Sibylle Fendt, → Johanna-Maria Fritz,
→ Annette Hauschild, → Harald Hauswald, → Heinrich Holtgreve,
→ Tobias Kruse, → Ute Mahler, → Werner Mahler, → Dawin Meckel,
→ Thomas Meyer, → Frank Schinski, → Jordis Antonia Schlösser,
→ Ina Schoenenburg, → Anne Schönharting, → Linn Schröder,
→ Stephanie Steinkopf, → Mila Tessaieva, → Heinrich Völkel,
→ Maurice Weiss, → Sebastian Wells.



El Derecho De Vivir En Paz



26.10.2019

„hab mir das heute zum ersten mal richtig reingezogen
die menge an tränengas ist heftig
aber auch der wille zur zerstörung durch manche demonstranten.
gibt aber auch ganz viel kreativen, tollen protest.“

29.10.2019

„hier herrscht weiterhin das chaos.
es ist eine kaum zu fassende situation.
jeden tag riesige demos, die regelmäßig in gewalt enden.
die polizei geht gnadenlos vor und demonstranten
wehren sich heftig.
gleichzeitig versucht die stadt ein normales leben aufrecht
zu erhalten.
wir wohnen auf einem der hügel und schauen auf all das hinab
wie in einem amphitheater,
dahinter der pazifik und die anden.
man fasst es nicht.“

30.10.2019

„heute war es noch krasser.
die polizei kam mit drei wasserwerfern und einem tränengas auto,
hat die leute in einem park zusammengetrieben.
dann kamen polizisten zu fuss mit tränengasgewehren und
haben in die menge geschossen.
ich musste rennen, mich hinter einem auto vor den
wasserwerfern verstecken.
es ist wirklich schwer worte dafür zu finden.
mein glück ist, dass es das festival gibt.
da sind menschen mit denen ich die erfahrungen teilen kann.“

Jörg Brüggemann

→ Im Oktober 2019 war Jörg Brüggemann nach Valparaíso eingeladen, um dort auf dem Fotofestival seine Arbeit „Mi Madre Tiene Novio“ zu präsentieren. Doch aktuelle Ereignisse veränderten die Pläne und seinen Aufenthalt. Angekommen in Valparaíso, teilte Jörg Brüggemann seine Eindrücke von den Protesten mit seinen Ostkreuz-Kollegen Heinrich Holtgreve und Tobias Kruse in einem Gruppenchat.

Das Festival (FIFV) zu dem er als Workshopleiter und Speaker in die Stadt eingeladen war, hatte sich vor dem Hintergrund der dramatischen politischen und gesellschaftlichen Ereignisse spontan zu einer kompletten Neuausrichtung des Programms entschieden. Alle involvierten Fotograf*innen haben fünf Tage lang Bilder für die gemeinsame Zeitschrift fotografiert. Diese wurde auf den Straßen verteilt und ist nun ebenfalls Teil dieser Ausstellung geworden. Sie sehen sie in einer großen Wandinstallation im Eingangsbereich.

In seinen gegenüber gestellten eigenen Bildern dokumentiert Jörg Brüggemann den Beginn der chilenischen Proteste, die Hoffnung der Menschen auf einen gesellschaftlichen Umbruch und die Auseinandersetzung eines Landes mit seiner nicht verarbeiteten Vergangenheit. Neben der Wut und der Härte der Proteste zeigt er auch die Freude und die Kreativität. In allem ist Entschlossenheit zu spüren. Die Proteste dauern immer noch an.

„El Derecho De Vivir En Paz“ geschrieben von Víctor Jara, einem chilenischen Sänger und politischen Aktivisten. Als Hymne auf Ho Chi Minh, wurde es zum Lied des Widerstands gegen die Militärdiktatur von Pinochet, die von 1973 bis 1990 dauerte. Es ist auch die Hymne der aktuellen Proteste.

Am 25. Oktober 2019 haben tausende Demonstrant*innen das Lied gemeinsam in der Hauptstadt Santiago gesungen. An diesem Tag waren insgesamt über eine Million Menschen aus allen sozialen Schichten auf den Straßen. Sie kämpfen gegen eine neoliberale Politik, die Gesundheitsversorgung und den Zugang zu Bildung oder Wasser privatisiert hat sowie für eine neue Verfassung. Das Referendum über Änderungen an der Verfassung ist zum Zeitpunkt der Ausstellungseröffnung für den 25. Oktober 2020 angekündigt.

EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ

EL DERECHO DE VIVIR
POETA HO CHI MINH
QUE GOLPEA DE VIETNAM
A TODA LA HUMANIDAD
NINGÚN CAÑÓN BORRARÁ
EL SURCO DE TU ARROZAL
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ
INDOCHINA ES EL LUGAR
MÁS ALLÁ DEL ANCHO MAR
DONDE REVIENTAN LA FLOR
CON GENOCIDIO Y NAPALM
LA LUNA ES UNA EXPLOSIÓN
QUE FUNDE TODO EL CLAMOR
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ
INDOCHINA ES EL LUGAR
MÁS ALLÁ DEL ANCHO MAR
DONDE REVIENTAN LA FLOR
CON GENOCIDIO Y NAPALM
LA LUNA ES UNA EXPLOSIÓN
QUE FUNDE TODO EL CLAMOR
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ
TÍO HO, NUESTRA CANCIÓN
ES FUEGO DE PURO AMOR
ES PALOMO PALOMAR
OLIVO DE OLIVAR
ES EL CANTO UNIVERSAL
CADENA QUE HARÁ TRIUNFAR
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ
ES EL CANTO UNIVERSAL
CADENA QUE HARÁ TRIUNFAR
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ
EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ

VÍCTOR JARA, 1971

Das Internationale Fotografie-Festival von Valparaíso – FIFV

Valparaíso ist eine Weltstadt, die weit über Chile hinausweist. Ihr Puls ist noch jenseits unserer Grenzen spürbar. Von hier aus wollen wir unsere Zeit sehen, sie denken. Dies ist unsere Wirklichkeit. Von diesem Ende der Welt aus denken wir unsere Randidentität als möglichen neuen Mittelpunkt. In dem neue Formen entstehen. Das Projekt ist Ausdruck unseres Willens, Teil der permanenten Bewegung, der Experimente und Entscheidungen zu sein, ohne die es keine kreative Kunst geben kann. Die fotografische Abbildung ist unsere Grammatik, mit der wir die Welt, in der wir leben, bewusster lesen und beschreiben können.

Das Internationale Fotografie-Festival von Valparaíso (Festival Internacional de Fotografía de Valparaíso – FIFV) ist eine in seiner Art einzigartige Begegnung fotografischen Schaffens. Seit elf Jahren organisieren wir Aufenthalte, Workshops, Ausstellungen, Buchveröffentlichungen und Installationen, die zusammen mit den eingeladenen Künstlerinnen und Künstlern erarbeitet und durchgeführt werden. Wir wollen uns über die anhaltende Diskussion der Möglichkeiten der Fotografie auf dem Laufenden halten, den neuen Formen ihrer Verbreitung, Ausstellung und Veröffentlichung. Fotografie soll durchdacht und sinnlich sein, einen kritischen Blick provozieren, der unsere Identität mit anderen Sichtweisen konfrontiert und mit den Jahren – hier in Valparaíso – ein fotografisches Archiv unserer Zeit entstehen lassen.

Mehr als ein Fotofestival wollen wir ein Erfahrungsfestival sein, auf dem die Bilder und ihre Verwertung der Vorwand sind. Lebenserfahrung erlebbar zu machen. Wo das Menschliche im Mittelpunkt unserer Aufmerksamkeit steht. Aus welcher Entfernung betrachten wir den Unterschied? Liebe und Politik.

Wie geht das zusammen? Das sind die Fragen, die wir uns Jahr für Jahr stellen, und die durch kollektives künstlerisches Schaffen beantwortet werden sollen, indem wir für Begegnungen von eingeladenen Künstlern mit der Bevölkerung sorgen, bei denen Poesie und Politik ein Thema ist.

Die Gegenwart haben wir – in dem permanenten Bemühen, ihr gerecht zu werden – stets im Auge behalten. 2019 hat uns die gesellschaftliche und politische Lage in Chile nicht nur als Staatsbürger erschüttert, sondern auch als Organisation.

Chile war immer der Musterschüler Lateinamerikas, ordentlich, gehorsam, bemüht. Doch im Untergrund rumorte es, die Anspannung unter den Menschen wuchs und explodierte schließlich. Das chilenische Volk hatte genug und ging in massenhafter Verzweiflung auf die Straße. Das geschah wenige Tage vor dem Beginn unseres Festivals der Begegnungen. Deshalb mussten wir alles stoppen: sehen, fühlen, denken, aktiv sein. Das Land stand unter Ausgangssperre. Soldaten auf den Straßen, die Leute außer sich. Wir sagten die ganze Veranstaltung ab und entschieden uns stattdessen, das Geschehen draußen vor dem Vergessen zu bewahren. Ungefähr 100 Fotografinnen und Fotografen sollten auf dem Festival auftreten. Wir hatten also einen Ort, an dem wir uns austauschen, Zuflucht finden und arbeiten konnten, und so schufen wir eine kollektive Stimme mit unseren Bildern, die gedruckt und in 3.000 Exemplaren der brennenden Straße zurückgegeben wurden. Es sind schreiende Bilder, fotografische Beweise, Fotos als Widerstand, damit unsere Erinnerung wach und unser Blick scharf bleibt. Es ist die Denkschrift der sozialen Explosion (in Bildern). Oktober 2019.

Rodrigo Gómez Rovira, Valparaíso 2020.
(aus dem Spanischen von Willi Zurbrüggen)



Autobahn



A 1

A 2

A 3

A 4

A 5

A 6

A 7

A 8

A 9

A 10

A 14

A 20

A 24

A 40

A 42

A 43

A 44

A 45

A 46

A 72

A 73

A 93

A 111

Die deutsche Autobahn: Ein Netz aus 13.000 km Asphalt und Beton. Die Motive, die während des Langzeitprojektes entstanden sind, reflektieren deutsche Kultur- und Zeitgeschichte des 20. Jahrhunderts. Was ist das für ein Land, das stolz darauf ist, die Landschaft zu planieren, die Natur zurückzudrängen, um sie nutzbar zu machen? Wie sind wir als deutsche Gesellschaft, wenn wir den Wert der Freiheit damit verbinden, freie Fahrt zu haben – mit unbegrenzter Geschwindigkeit in einem Käfig aus Stahl, Eisen und Aluminium von A nach B zu reisen? Die Autobahn greift brutal in die Landschaft ein. Grau im Grün. Begegnungen finden auf ihr nicht statt. Nur bei einer Störung, wie einem großen Stau, steigen Menschen aus, kommen zusammen und erleben etwas gemeinsam. Ansonsten herrscht auf der Straße Konkurrenz – jeder möchte schnell an sein Ziel, die anderen Autofahrer*innen nerven. Sie fahren zu schnell oder zu langsam, blinken nicht, überholen knapp, rasen, schleichen. Die Autobahn ist vor allem ein Ort an dem wir uns über andere aufregen. Sie ist ein einsamer Ort, funktional und sachlich. Sie ist ein großes Netz, aber sie verbindet nicht. Das Projekt erinnert uns daran, dass wir uns mit alltäglichen Dingen wenig auseinandersetzen. Wir nutzen die Autobahn, weil wir etwas erreichen wollen: Wir wollen ankommen, weg von hier, hin nach dort. Dabei können wir auf ihr gar nicht ankommen. Um tatsächlich unser Ziel zu erreichen, müssen wir die Ausfahrt nehmen.

Es ist erstaunlich, dass die Autobahn trotz allem immer noch für Freiheit steht. Für Wirtschaftswunder. Für deutsche Ingenieurskunst. Für Moderne. Dass wir für die Autobahn im Ausland bekannt sind und uns das als Deutsche stolz macht. Erstaunlich ist auch, dass dieses Infrastrukturprojekt noch nicht neu erdacht wurde. Viele unserer Lebensbereiche haben sich durch die Digitalisierung verändert. Die Autobahn ist seit ihrer Erfindung in Form und Prinzip gleichgeblieben. Wie lange noch? Wann sind wir – endlich – angekommen im 21. Jahrhundert und erfinden neue, zeitgemäße Mobilitätskonzepte? Wann geben wir unsere Bequemlichkeit auf? Wann hören wir auf, das Sachliche, Funktionale und Zweckmäßige als oberstes Prinzip gelten zu lassen? Wann verabschieden wir uns vom Verbrennungsmotor? Und was kommt dann?



VORGESCHICHTE → Obwohl sie erst vor 100 Jahren erdacht und seit knapp 90 Jahren gebaut wurde, ranken sich um die Autobahn viele Mythen. Die Geschichte der Autobahnen beginnt mit dem italienischen Ingenieur und späteren Senator Piero Puricelli, der von seiner Heimatstadt Mailand aus die erste Autobahn plante und baute. 1923 wurde das erste Teilstück der „Autostrada dei Laghi“ bis Gallarate im Beisein des Königs Viktor Emanuel III. eröffnet, ihre Verlängerung bis Varese ein Jahr später. Die Straße war die erste, die der Allgemeinheit offenstand und ausschließlich für Autos konzipiert war. Sie war mautpflichtig aber nicht kreuzungsfrei und besaß keine getrennten Richtungsfahrbahnen. Beides sind nach heutiger Definition Grundlagen der Autobahnen. Damals jedoch stellte die „Autostrada“ eine Revolution dar. Sie unterschied sich deutlich von der AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) in Berlin, die 1921 eröffnet worden war. Diese war bis 1940 nämlich nicht für den öffentlichen Verkehr zugänglich, sondern diente ausschließlich als Versuchs- und Rennstrecke. Heute bildet sie das nördliche Ende der A115.

DIE ERSTE AUTOBAHN → Die heutige A 555 zwischen Köln und Bonn wurde als erste Autobahn 1932 durch den damaligen Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer eröffnet. Diese Strecke war kreuzungsfrei und je Fahrtrichtung zweispurig, hatte aber keinen Mittelstreifen. Erst als dieser 1955 eingerichtet wurde, bekam sie auch den Titel einer Autobahn. Der Begriff der Autobahn stammt – je nach Quelle – aus dem Jahr 1927 oder 1928, als Robert Otzen vorschlug den Begriff der „Nur-Autostraße“ durch „Autobahn“ zu ersetzen. Robert Otzen war seinerzeit Vorsitzender der HaFraBa (Hamburg – Frankfurt am Main – Basel), einer Organisation, die die erste Fern Autobahn in Deutschland plante. Nach deren Plänen wurde schließlich ab 1933 von Frankfurt über Darmstadt, Mannheim nach Heidelberg eine Autobahn gebaut. Um unter der NS-Herrschaft diesen Bau als ersten Autobahnbau ausgeben zu können, wurde die Autobahn Köln – Bonn kurzerhand zur Landstraße 185 herabgestuft.

HITLER ALS „ERFINDER“ DER AUTOBAHN → Um Adolf Hitlers Bedeutung für die Autobahn größer erscheinen zu lassen als sie war, wurde verboten auf die oben erwähnte, 1926 gegründete HaFraBa zu verweisen. Diese HaFraBa war die tatsächliche Initiatorin und Begründerin der Idee „Autobahn“ in Deutschland. So drohte etwa Fritz Todt, der „Generalinspektor für das Straßenwesen“ dem Schriftsteller Kaftan: „Die Reichsautobahnen, wie wir sie jetzt bauen, haben nicht als von der ‚HAFRABA‘ vorbereitet zu gelten, sondern einzig und allein als ‚Die Straßen Adolf Hitlers‘“ (Vgl. BAArch, R 4602/729, Bl. 79, Aufzeichnungen von Theodor Krebs). Dieser Aufforderung wurde von allen Beteiligten Rechnung getragen. Sogar mit Mussolini, unter dessen Regime Puricelli die erste Strecke gebaut hatte, legten sich Hitlers Unterstützer an. Ziel war es, aus der ingenieuren Leistung Puricellis eine Adolf Hitlers zu machen und die Autobahnen als „Straßen des Führers“ in den Köpfen zu zementieren. Dies gelang, weshalb bis heute Autobahnen als eine „Leistung“ der Herrschaftsjahre Hitlers gelten. Ein klarer Fall von Geschichtsklitterung, der heute „fake-news“ genannt würde. Die Autobahnen, die damals Reichsautobahnen (RAB) genannt wurden, hatten eminente infrastrukturelle und sozialpolitische Bedeutung. Damit nicht genug stellten die Verantwortlichen die Autobahnen in einen historischen Zusammenhang, der sie in den Rang von Nationalmonumenten erhob: Fritz Todt etwa formulierte 1937: „Deshalb sollen diese Bauwerke nicht gedacht sein für das Jahr 1940, auch nicht für das Jahr 2000, sondern sie sollen hineinragen gleich den Domen unserer Vergangenheit in die Jahrtausende der Zukunft.“ Hitler selbst ging sogar noch einen Schritt weiter und sah in „seinen Straßen“ ein „Monument des Tausendjährigen Reiches“, ein Zeugnis der „Unsterblichkeit“ seines Wirkens, vergleichbar mit den Pyramiden der Pharaonen.

KRIEGSENDE UND WIEDERAUFBAU → Bis 1943 und fast bis zum Ende der Schreckensherrschaft der NSDAP wurden in Deutschland 3896 km Autobahn fertiggestellt, bevor in den letzten Kriegswochen schließlich viele Brücken und Überführungen

gesprengt wurden. Der Wiederaufbau in Deutschland begann nach 1945 wesentlich mit den eingeschränkt nutzbaren Autobahnen, die relativ rasch wieder in Betrieb genommen werden konnten.

ORDNUNG Seit 1975 existiert das heutige Nummerierungssystem der Bundesautobahnen. Autobahnen in Nord-Süd Richtung tragen ungerade Ziffern, Autobahnen in Ost-West Richtung sind gerade nummeriert. Die Autobahnen A1 bis A9 verlaufen großräumig oder grenzüberschreitend. Die zweistelligen von der A10, dem „Berliner Ring“, bis zur A99, dem „Autobahnring München“ sind Einzelgebieten zugeordnet. Regionale Autobahnen, also Verbindungs- oder Zubringerautobahnen, haben eine dreistellige Nummerierung mit gleicher erster Ziffer, also etwa einer „6“ im Großraum Mannheim. So ist beispielsweise die weniger bedeutende A 656 Verbindungsstrecke zwischen der A5 und der A6 und weiter nach Mannheim bzw. Heidelberg.

KILOMETER, KILOMETER → Das Wachstum der Autobahn war durchaus dynamisch:

- 1932 → 20 km;
- 1940 → 3.736 km;
- 1955 → 2.187 km (alte Bundesländer);
- 1975 → 5.792 km (alte Bundesländer);
- 1990 → 8.822 km (alte Bundesländer);
- 2000 → 11.515 km (Gesamtnetz);
- 2018 → 13.009 km (Gesamtnetz).

Damit besitzt Deutschland nach China, den USA und Spanien eines der ausgedehntesten Autobahnnetze der Welt.

OPFERZAHLEN UND FAHRTSTRECKE → Von 1970 bis 2010 haben sich die jährlichen Todeszahlen auf den Autobahnen von 945 zu 430 reduziert und sind seither etwa gleich geblieben. 1970 starben 27 Menschen pro Mrd. gefahrene Autobahnkilometer, 2010 waren es 2 pro Mrd. Autobahnkilometer. Hieraus leitet sich ab, dass sich der Verkehr auf den Autobahnen in dieser Zeit ver-siebenfacht hat.

TEMPOLIMIT → Etwa auf der Hälfte der Autobahn gilt kein Tempolimit sondern nur die empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. Deren Überschreitung ist aber weder Straftat noch ordnungswidrig, weshalb sich viele Autofahrer schlichtweg nicht darum kümmern. Es kann jedoch sein, dass im Falle eines Unfalls die nichteingehaltene Richtgeschwindigkeit zu einer erhöhten Mithaftung führt. Etwa ein Drittel der Autobahnkilometer ist dauerhaft in der Geschwindigkeit begrenzt, für den Rest gelten ver-kehrs- und wetterbedingt wechselnde Begrenzungen. Für LKWs und Busse bestehen Tempolimits.

FREIE FAHRT UND DIE FOLGEN → Öffentliche Debatten fordern seit Jahren die Einführung eines bundesweiten Tempo-limits. Erwartet werden hierdurch geringere Unfallzahlen, eine Verringerung der Lärmbelästigung sowie stressärmeres Reisen. Als Begründung dienen u.a. die Unfallzahlen. So waren im Jahr 2013 drei Viertel der Getöteten auf Bayerns Autobahnen nach Unfällen in Abschnitten ohne Tempolimit gestorben. In einigen Grenzgebieten zu Nachbarländern kommt es zudem wegen des nicht vorhandenen Tempolimit zu einer Art Hochgeschwindigkeits-Tourismus. Auf den Autobahnen der DDR galt ein generelles Tempolimit von 100 km/h. Die Benutzung der Autobahn durch Mo-kicks (50 cm³) war damals im Unterschied zu heute zulässig.

ERWARTUNGEN → Während die einen die Zukunft des Indivi-dualverkehrs in Frage stellen, tüfteln andere daran, eine Strom-zufuhr von der Straße zum Fahrzeug einzuführen. Grob gesagt gibt es hierfür zwei Konzepte: Ein Oberleitungssystem, das LKWs nutzen können und das gerade an der A6 um Darmstadt herum getestet wird. Hiermit sollen LKWs auf Autobahnen ohne Ver-brennungsmotor auch lange Strecken zurücklegen können. Zum zweiten sollen Induktionsstreifen in der Fahrbahn montiert werden, mit der PKW und LKW Strom ziehen können. Dieses System ist noch nicht ausgereift, es wäre jedoch vermutlich deutlich kos-tengünstiger zu realisieren als die Oberleitungen.

Mi Madre Tiene Novio



MI MADRE TIENE NOVIO → Als meine Mutter im Januar 2008 nach langer Krankheit in ihrer Heimatstadt in Deutschland verstarb, war ich gerade für ein Fotoprojekt an der kolumbianischen Karibikküste. Meine Reise brach ich sofort ab und kehrte heim. Zehn Jahre später, im Oktober 2018, war ich für eine Künstlerresidenz in Valparaíso, Chile. Eines Nachts hatte ich einen Traum von meiner Mutter. Es war das erste Mal seit langer Zeit, dass ich von ihr träumte und es war der vielleicht realistischste Traum meines Lebens. Sie war jung, hatte langes rotgefärbtes Haar und sagte mir, dass ich es gut mache, dass ich auf einem guten Weg sei. Und sie erzählte mir, dass sie einen Freund habe. Mi Madre Tiene Novio. Einige Tage später stieg ich in Valparaíso in einen Bus und fuhr drei Wochen lang bis an die kolumbianische Karibikküste, bis an den Ort, an dem ich verweilte als meine Mutter starb. Auf dieser Reise sind die Bilder für Mi Madre Tiene Novio entstanden. Sie erzählen vom Unterwegs sein und vom Tod, von der Liebe, der Trauer, von Lebensfreude, dem Elternsein und vom Kind sein. Sie erzählen auch von einer anderen Welt, die in unseren Träumen existiert.

MI MADRE

Soñé con mi madre en Valparaíso.
La vi joven, con su pelo largo y rojizo.
Me aseguró que yo iba por buen camino.
Mi madre tiene novio.
Desperté en Valparaíso y emprendí viaje.
O quizás no.

Jörg Brüggemann



ROUTE CA. 8.000 KM

- Valparaíso, Chile
- San Pedro de Atacama, Chile
- San Pedro de Tacna, Peru
- Lima, Peru
- Los Organos, Peru
- Guayaquil, Ecuador
- Bogota, Kolumbien
- Parque Tayrona, Kolumbien

Ein an der Wasseroberfläche auftauchendes Kind. Zwei Hunde ringen miteinander. Eine Plastiktüte im Wind. Ein junges Paar. Menschen in einem Bus hinter verschwommenen Scheiben. Reisende. Fabelwesen. Eine kleine, schiefe Hütte am Fuße eines massiven Bergreliefs. Mutter und Kind.

Mi Madre Tiene Novio ist eine Arbeit, die wie in einem Rausch fotografiert ist. Sie folgt einer Spur. Sie folgt dem Erinnern. Wie können wir einer geliebten Person nahe sein, die sich unseren Sinnen entzogen hat? Worin spiegelt sie sich? Wie zeigt sie sich uns? Und wie antworten wir? Wie können wir ihr nah sein? Worin finden wir Trost?

Mi Madre Tiene Novio ist die bisher persönlichste Arbeit von Jörg Brüggemann. Es ist seine Art zu trauern.

Publikationen

ZUR AUSSTELLUNG ERSCHEINT DAS BUCH:

→ JÖRG BRÜGGEMANN, AUTOBAHN

Hartmann Books, 38.– Euro
26,8 x 32 cm, 96 Seiten, 46 Abbildungen
Design: HelloMe, Berlin
Hardcover mit Leinenbezug und Schriftprägung



WÄHREND DER AUSSTELLUNG WIRD ERSCHEINEN:

→ JÖRG BRÜGGEMANN, MI MADRE TIENE NOVIO

Hartmann Books
16,5 x 23,5 cm, ca. 88 Seiten, ca. 30 Abbildungen
Hardcover, Titelabbildung noch nicht verfügbar



Editionen zur Ausstellung



EDITION BRÜGGEMANN 1

→ A2 (AUTOBAHN)

Inkjet Print auf Hahnemühle Fine Art Pearl
Blattgröße 30 x 24 cm, Bildfläche 25 x 20 cm
2009 / 2020 signierte und nummerierte Auflage
150.– Euro



EDITION BRÜGGEMANN 2

→ A9 (AUTOBAHN)

Inkjet Print auf Hahnemühle Fine Art Pearl
Blattgröße 24 x 30 cm, Bildfläche 20 x 25 cm
2016 / 2020 signierte und nummerierte Auflage
150.– Euro



EDITION BRÜGGEMANN 3

→ FREGATTVÖGEL
(MI MADRE TIENE NOVIO)

Inkjet Print auf Hahnemühle Fine Art Pearl
Blattgröße 30 x 24 cm, Bildgröße 25,5 x 17 cm
2018 / 2020 signierte und nummerierte Auflage
150.– Euro



EDITION BRÜGGEMANN 4

→ SPIELENDE HUNDE
(MI MADRE TIENE NOVIO)

Inkjet Print auf Hahnemühle Fine Art Pearl
Blattgröße 30 x 24 cm, Bildgröße 25,5 x 17 cm
2018 / 2020 signierte und nummerierte Auflage
150.– Euro



EDITION BRÜGGEMANN 5

→ FEUER
(EL DERECHO DE VIVIR EN PAZ)

Inkjet Print auf Hahnemühle Fine Art Pearl
Blattgröße 30 x 24 cm, Bildgröße 25,5 x 17 cm
2019 / 2020 signierte und nummerierte Auflage
150.– Euro

Begleitprogramm

Ausführlichere Informationen unter www.zephyr-mannheim.de

30.09.2020, 19 Uhr

Lesung Florian-Waldeck-Saal, Museum Zeughaus

- **MICHAEL KRÖCHERT: AUTOBAHN. EIN JAHR ZWISCHEN MYTHOS UND ALPTRAUM.** Für Autoliebhaber und Autohasser: Blühende Landschaften und verlassene Ödnis. Rasende Fahrt und kilometerlanger Stau. Versprechen und Realität. Der Autor und Fotograf Michael Kröchert erzählt von einem zerrissenen Land, in dem viel Verkehr herrscht, aber kaum jemand weiß, wohin die Reise gehen soll. In seinem Buch beschreibt Kröchert Szenen eines Landes am Scheideweg, erzählt entlang der Autobahn: einst Versprechen auf Fortschritt, Bequemlichkeit und kurze Wege. Stattdessen: Stau. Verkehrstote. Lärm- belästigung. Umweltverschmutzung. Und doch: Wenn der Verkehr ruhig ist und die Sonne sich unter den Wolken hervorschiebt, die nassen Wiesen beleuchtet, kann man es manchmal noch spüren, das Gefühl von Freiheit.
- Michael Kröchert, geboren 1975 in Hildesheim, studierte Drehbuch- schreiben an der Filmhochschule Konrad Wolf in Potsdam-Babelsberg. Ausgedehnte Reisen in den Mittleren Osten, durch Asien und Ozeanien. Fotografiert und schreibt für Berliner Kurier, Der Freitag, Zeit Online. Er lebt mit seiner Familie in Berlin.
-

27.10.2020, 19 Uhr

Vortrag Florian-Waldeck-Saal, Museum Zeughaus

- **AXEL DOSSMANN: BEGRENZTE MOBILITÄT AUF TRANSIT- AUTOBAHNEN: EINE FOTOHISTORISCHE REISE IN DIE DDR.** Für Volkspolizei und Staatssicherheit war die Transit-Autobahn ein Dienst an der „offenen Grenze“. Transitstrecken galten als potentieller Hand- lungsraum für Spione, „Menschenschlepperbanden“ und Flüchtlinge. Foto- grafieren verboten! In den Archiven finden sich Bilder der Volkspolizei und Staatssicherheit wie auch private Versuche, diese sinnliche Erfahrung des DDR-Sozialismus fotografisch zu fixieren. War die Transitreise für manche Westdeutsche eine „Schule der Diktatur“ (F. C. Delius), erwies sich der Transitverkehr für ostdeutsche Blicke als ein verführerisches „Fließ- band“ westlicher Warenwelt. Der Vortrag des Medienhistorikers Axel Doßmann führt Szenen aus der Zeit des Kalten Krieges und der Entspan- nungspolitik auf ostdeutschen Autobahnen vor Augen.
- Axel Doßmann, 1968 in Ost-Berlin geboren, ist Historiker am Jenaer Lehrstuhl für Geschichte in Medien und Öffentlichkeit. Er hat 2003 mit einer Kulturgeschichte der Autobahnen promoviert. Zurzeit bereitet er eine Ausstellung zur „fotografierten DDR“ im BMBF-Projekt „Diktaturerfahrung und Transformation“ an der Universität Jena vor.
-

03.11.2020, 19 Uhr

Vortrag Florian-Waldeck-Saal, Museum Zeughaus

- **GUNNAR SCHMIDT: BILDOPERATIONEN – CONSIDERING RECONSIDERING ICONS.** Der Vortrag wurde im Rahmen unserer Biennale Ausstellung „Reconsidering Icons“ geplant und musste coronabedingt ausfallen. Moderne Ikonen sind rätselhaft schillernde Phänomene. Als kulturelle Leuchtpunkte markieren sie Bedeutsamkeit und zugleich haftet ihnen nicht selten der Ruch der Oberflächlichkeit an. Ikonen erscheinen überhistorisch, obwohl sie einem bestimm- baren kulturellen Kontext entstammen. Ikonen werden unkritisch idealisiert und tragen zuweilen pseudo-religiöse Züge. Unsere Biennale Aus- stellung hatte künstlerische Praktiken präsentiert, die Ikonen der Foto- grafiegeschichte zum Ausgangspunkt nahmen, um diese reflektierend, dekonstruierend, rekontextualisierend, spielerisch rekombinierend und ironisierend zu behandeln. Der Vortrag ist diesen bildstrategischen Operationen und Decouvrierungstechniken gewidmet. Gunnar Schmidt macht sich zur Aufgabe, die Möglichkeiten und Grenzen einer Aufschlüs- selung der Ikone mit den Mitteln des Bildes zu ergründen und damit einen spezifischen Blick auf die Ausstellung zu gewinnen.
- Gunnar Schmidt ist Medien- und Kulturwissenschaftler. Er war als Wissenschaftler und Lehrender an den Universitäten Hamburg, Dort- mund, Siegen und an der Folkwang Universität der Künste tätig. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehören u.a. Medienästhetik, Inter- medialitätsforschung zwischen Kunst- und Populärmedien sowie kulturelle Affektologie. Bis 2019 war er Professor an der Hochschule Trier für das Lehrgebiet Theorie und Praxis des Intermedialen.
-

Künstlergespräch in der Ausstellung mit begrenzter Teilnehmerzahl

19.11.2020, 19 Uhr

- **JÖRG BRÜGGEMANN UND THOMAS SCHIRMBÖCK**
-

Tandemführungen in der Ausstellung mit begrenzter Teilnehmerzahl:

18.10.2020, 16 Uhr

- **JÜRGEN HEINISCH** Erster Polizeihauptkommissar, Leiter der Führungsgruppe-Verkehrsgruppe BAB Seckenheim

08.11.2020, 16 Uhr

- **DR. HANNELORE PAFLIK-HUBER** ist Kunstwissenschaftlerin und Kuratorin. Ihre Forschungsschwerpunkte sind die Ästhetik und Zeitaspekte in der Gegenwartskunst. Sie ist Dozentin an der Kunst- akademie in Stuttgart und 1. Vorsitzende des Künstlerhauses Stuttgart.

06.12.2020, 16 Uhr

- **PETER SCHLÖR**, 1964 in Mannheim geboren, ist Fotograf und bildender Künstler. Seine eindrucksvollen Landschaftsbilder stehen trotz virtuosen Umgangs mit aktueller Technik in der Tradition der subjektiven Fotografie.
-

IMPRESSUM

Jörg Brüggemann wie lange noch

5.9.2020 - 6.1.2021

HERAUSGEBER:
rem gGmbH Stiftungsmuseen
ZEPHYR – Raum für Fotografie
C4.8 / 68159 Mannheim

TEXTE:
Jörg Brüggemann, Rodrigo Gómez Rovira, Alissa C. Wedler,
Thomas Schirnböck und Dorothea Kartmann für ZEPHYR

ÜBERSETZUNG:
(aus dem Spanischen) Willi Zurbrüggen

FOTOS:
Jörg Brüggemann

REDAKTION:
Dorothea Kartmann

GESTALTUNG:
Polynox, Darmstadt

KURATOR:
Thomas Schirnböck

KURATORISCHE ASSISTENZ:
Dorothea Kartmann

PLANUNG „HAUS“:
Uwe Bellm, Nicolas Meiringer, AP88

EHRENAMTLICHER HELFER:
Gerhard Lakus

AUFBAU / TECHNIK:
Uwe Rehberger

BESCHRIFTUNGEN:
Haakon Becker

© für diese Ausgabe bei rem gGmbH Stiftungsmuseen, ZEPHYR

© für die Abbildungen bei Jörg Brüggemann

Reiss-Engelhorn-Museen
ZEPHYR zu Gast im Museum Weltkulturen
D5 | 68159 Mannheim
www.zephyr-mannheim.de