

Das Fotoprojekt «Runway» knüpft an die Serien «Asphalt» und «Technik» aus der Desiderata-Reihe an.

An «Asphalt» offensichtlich aus motivischen Gründen, aber in einer anderen, «sachlichen» Sichtweise, ohne eine den Gegenstand kommentierenden Veränderung durch Licht und Schatten, Feuchtigkeit, Perspektive. Mit «Technik» hat das Projekt gemeinsam, dass es die Veränderung von Stofflichem durch den Menschen untersucht. Es handelt sich dabei um Veränderungen, die ein Funktionieren in einer bestimmten Absicht bezwecken, aber sich dabei immer der offensichtlichen Übermacht der inner- und außermenschlichen Natur zu erwehren haben: dem Versagen, dem Verfall, der Eigenmächtigkeit der Materie in Form von Gravitation, Korrosion oder Erosion.

Das unerreichte Vorbild in diesem Sinne ist ein anonymes Foto in der surrealistischen Zeitschrift «Minotaure» von 1937. Es zeigt eine von Pflanzen überwucherte Lokomotive, die mit letzter Kraft gerade dem Dschungel entflohen zu sein scheint, aber immer noch mit ihm verschlungen ist, so daß sie keinen Zentimeter mehr vorankommt und rostend darauf wartet, daß der Wald sie endlich doch verschlingen wird. André Breton kommentierte dieses Bild als «Dokument des Triumphes und der Katastrophe zugleich».

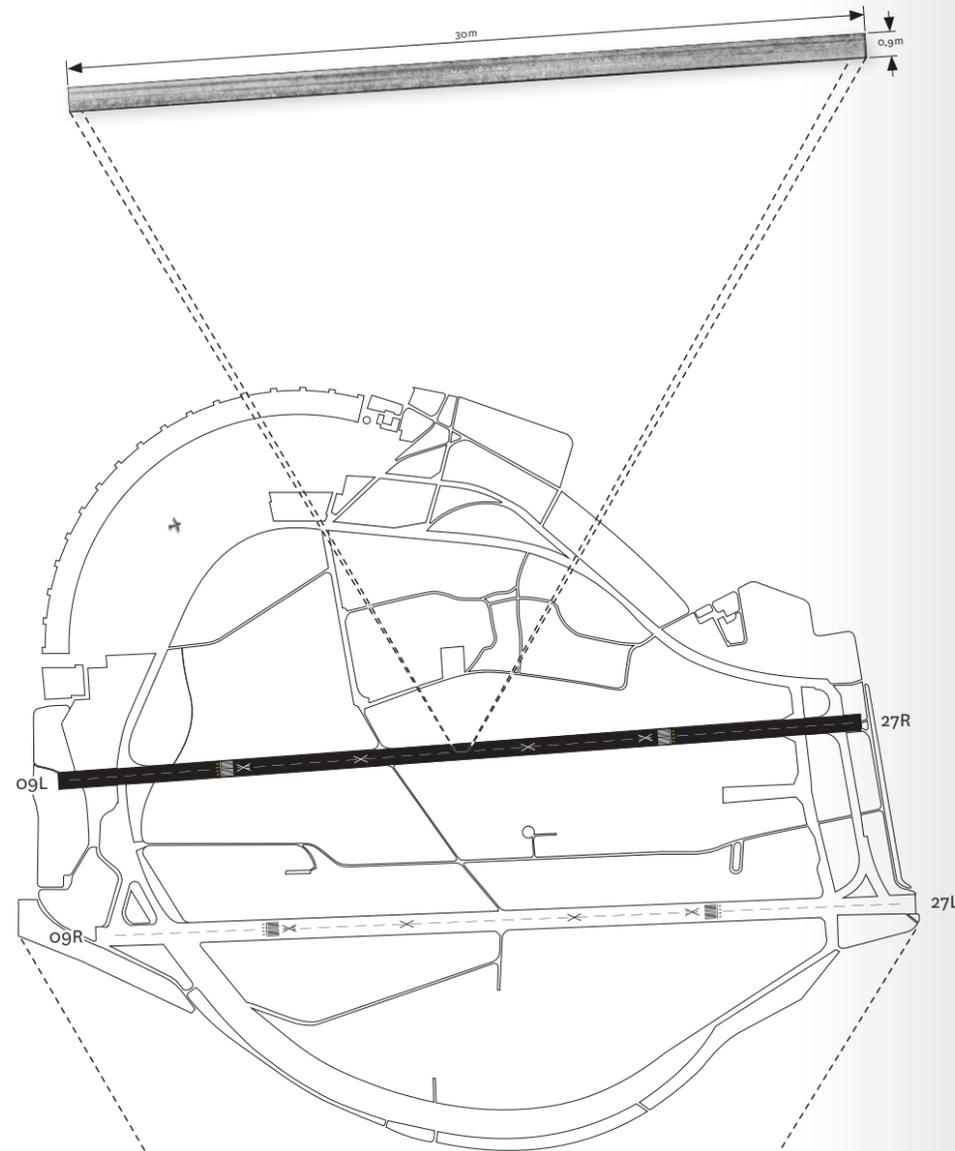
Was eigentlich eine rein weiße, scharf und gerade begrenzte Fläche sein sollte, erscheint in Wirklichkeit als zerklüftete, dramatische Mikrolandschaft, die man in Bildform geradezu musikalisch lesen kann.

Schon im Ansatz leicht verfehlt – selbst die äußerst primitive Konstruktion wird auf dem Asphalt nicht genau umgesetzt – ist das weitere Schicksal dieser Zeichen ungewiss, ebenso wie ihre Herkunft: es lässt sich nämlich selbst mit hartnäckigster Recherche im Dunkel der verschiedenen Zuständigkeits- und Eigentümerwechsel nicht mehr ermitteln, welche Firma sie wann hergestellt hat. Zudem tragen die Landebahnen, da sie ja nicht mehr angefliegen werden dürfen, riesige Kreuze, sogenannte «Schließungsmarkierungen», die allerdings schneller verwittern als das, was sie außer Kraft setzen sollen.

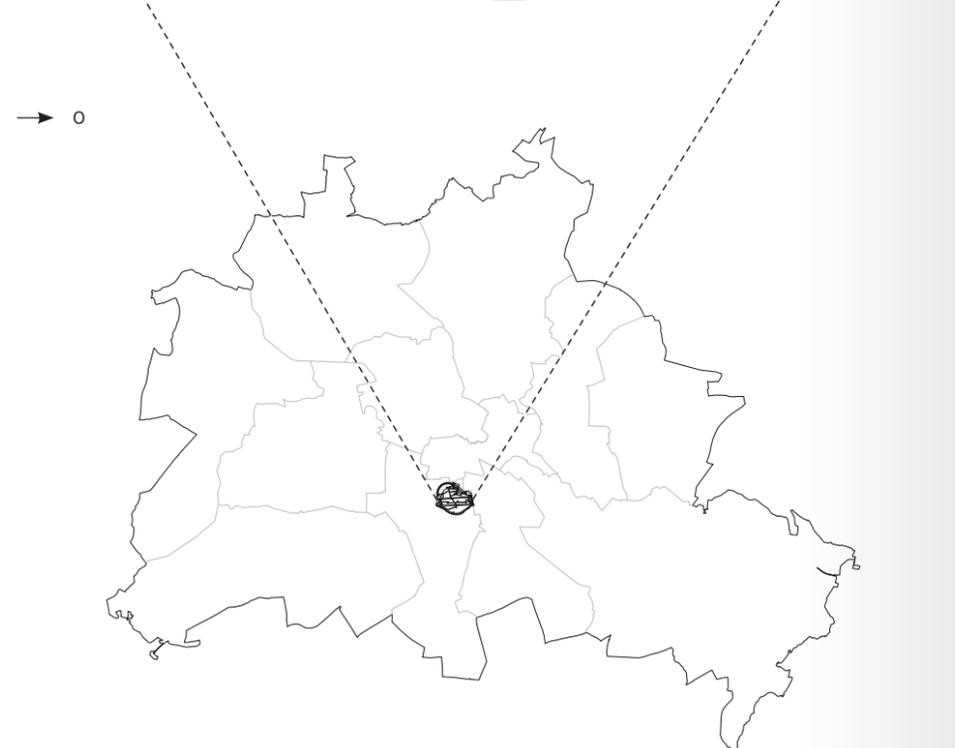


Ehemaliger Flughafen Tempelhof,
Nördliche Landebahn Richtung Osten, Juli 2011

Der 12. Streifen der «center line» der nördlichen Landebahn

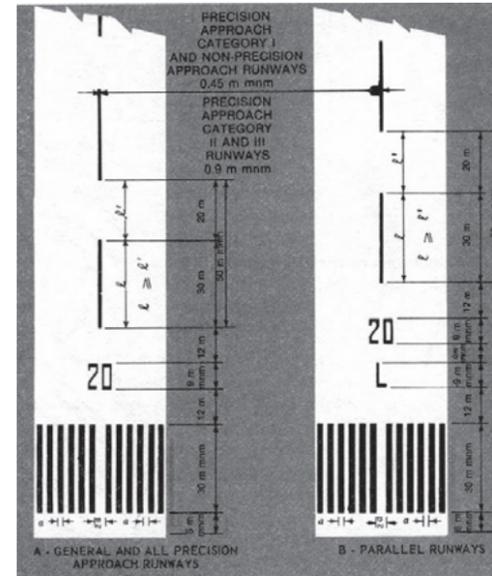


Flughafen Tempelhof, nördliche Landebahn (09L/27R) schwarz hervorgehoben

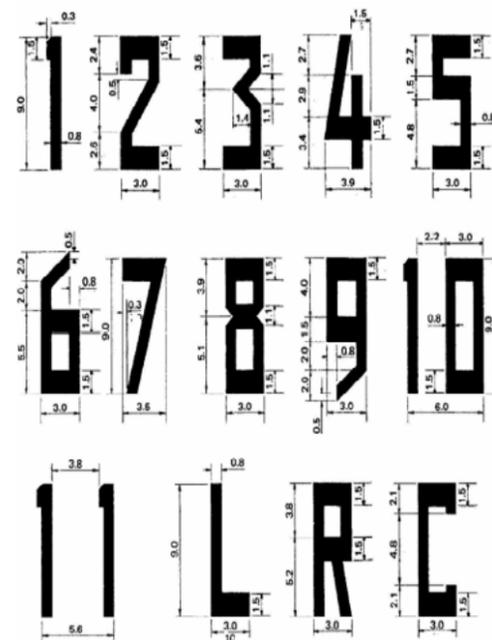


Berlin mit Flughafen Tempelhof

Precision Approach Category II and III Runways: Runway designations, centre line and threshold markings. Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoeer Abkommen), Annex 14, 7.99, Figure 5-2. Quelle: Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr vom 27.2.2003 (http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_27022003_S1160018701.htm)



Zahlen und Buchstaben für Start- und Landebahnbezeichnungen. Quelle: Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Markierung und Befuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr, NfL I 94/03 vom 18. Februar 2003 (<http://www.luftrecht-online.de/nfl/MarkierungBefuerungSichtflugplaetzeV.pdf>)



Das Buch

Das «Runway»-Buch enthält ein und dasselbe Bild unter zwei verschiedenen Titeln: von der einen Seite als 09L, von der anderen als 27R. Es steht hier bewußt nicht: «von vorne» und «von hinten», weil dieses Buch kein «Vorne» und kein «Hinten» hat. Dennoch sind die Leserichtungen eindeutig benennbar, da das Motiv eine geografische Ausrichtung hat, die sich im Namen der Landebahn ausdrückt. Das Buch wird nicht von vorne nach hinten gelesen, sondern von Westen nach Osten und umgekehrt. Das Drehen des Buches um 180° entspricht also einer Landung aus der Gegenrichtung.

Das Bild

Das Bild der Mittellinie ist Teil einer Serie von großformatigen Fotos, die einzelne Landebahnmarkierungen des ehemaligen Berliner Flughafens Tempelhof, unverzerrt und in höchster Auflösung wiedergeben. Es zeigt den 12. Streifen der sogenannten «center line» der nördlichen Start- und Landebahn.

Der Streifen wurde im April 2014 (nach einer ersten Version im Juli 2011) fotografiert, also zu einer Zeit, als der Flughafen schon nicht mehr in Betrieb war und von den Berlinern als Volkspark genutzt wurde. Zu den Spuren, die die Witterung und der Flugbetrieb auf dieser Markierung hinterlassen haben, kommen jetzt also noch die Spuren von Fahrrädern und Skateboards. Was an Interessantem in dem «Tempelhof»-Streifen enthalten ist, kommt nicht von der Art der Fotografie, sondern aus dem Gegenstand selbst: Selbst hochwiderstandsfähige Spezialfarbe auf steinhartem Asphalt ist nicht für die Ewigkeit geeignet, nicht einmal der Untergrund ist frei von Rissen, die regelmäßig gekittet werden müssen. Die Zeit schleift dieses Artefakt zu einem neuen Pergamonfries – dort der Kampf der Giganten gegen die griechischen Götter, hier der Kampf der Flughafenverwaltung gegen den Verfall der Infrastruktur.

An Details wie einzelnen Grashalmen kann man die reale Größe des Streifens erahnen: er ist mit 90 cm × 30 m siebeneinhalbmal so breit und zehnmal so lang wie die normalen Mittellinien auf Autostraßen. Im Buch wiedergegeben ist er im Maßstab 1:2,27, also bei 40 cm Höhe 13,20 m lang.

Spezifikationen

Die Markierungen für Flugplätze sind – selbstverständlich – international genormt. Nach dieser Norm ist ein Streifen der «centre line» bei Landebahnen für Präzisionsanflüge der Kategorie II und III 90 cm breit und 30 m lang, die nächste Linie folgt nach 20 m; so ergibt sich ein komplettes Intervall von 50 m. Interessanterweise bilden also die Größenangaben der Markierungen eine kleine metrische Blase in der Welt der Fliegerei, die sonst alles in Zoll, Fuß und Meilen mißt.

Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoeer Abkommen). Die deutschen Regelungen beziehen sich auf dessen Anhang 14, in dem u.a. die Vorschriften für das Design der Markierungen enthalten sind.

Die Ausrichtung von Landebahnen folgt der Hauptwindrichtung, die in Berlin West ist. Nach der oben erwähnten Norm werden die Bahnen nach ihrer Ausrichtung und abhängig von der Anflugrichtung benannt. Eine Landebahn kann aus beiden Richtungen angeflogen werden: Im Fall von Tempelhof von Westen aus 86° oder von Osten aus 274°. Der Name der Bahn ergibt sich aus diesen auf ganze Zahlen gerundeten Gradzahlen, geteilt durch 10: Aus 86° wird 9, aus 274° wird 27. Daraus ergibt sich Landebahnkennung 09/27. Die Differenz zwischen beiden Zahlen ist immer 18 ($^{180}_{10}$); der kleinere Wert wird in der Kennung, dem «runway designator» zuerst genannt. Hat ein Flughafen zwei Landebahnen in der gleichen Ausrichtung – wie Tempelhof –, dann wird die Nummer mit einem

Zusatz für die jeweilige Lage ergänzt: die linke Bahn, aus der Anflugrichtung gesehen, erhält also den Zusatz «L» – aus 09 wird 09L. Aus der andren Richtung gesehen liegt diese Bahn rechts, erhält den Zusatz «R» und damit im aktuellen Fall die Kennung 27R.

Die nördliche Landebahn in ihrer heutigen Form wurde im Jahr 1954 gebaut, nachdem die aus der Luftbrückenzeit stammende Vorgängerkonstruktion aus Lochblechen mit Asphaltüberzug entfernt wurde.

Die Lebensdauer des Asphaltbelags wird mit 15 bis 20 Jahren kalkuliert, aber auch der Name der Landebahn hält nicht ewig: Da die Gradzahlen dem Magnetfeld entsprechen müssen, weil die Piloten nach dem Kompaß navigieren, kann es passieren – und tut es auch – daß Landebahnen über Nacht umbenannt werden müssen, weil sich der magnetische Nordpol wieder einmal verschoben hat.

So wurden zum Beispiel im September 2014 die Rollbahnen des John-Wayne-Airports in Santa Ana, Kalifornien von 1/19 in 2/20 umbenannt:
<https://www.youtube.com/watch?v=rUFdyqT-YMg>

Flughafen Tempelhof – Tempelhofer Feld – Tempelhofer Freiheit

Nachdem schon 1909 die ersten Motorflüge auf dem Tempelhofer Feld stattfanden, das bis dahin als (was sonst in Berlin) Exerzierplatz genutzt wurde, entstand ab 1919 nach und nach einer der zeitweilig verkehrsstärksten europäischen Flughäfen. Von 1936 bis 1941 wurde das gigantische Flughafengebäude errichtet, das 2 Jahre lang das flächengrößte Gebäude der Welt war – bis es vom Pentagon übertrumpft wurde. Vollständig fertiggebaut ist es allerdings bis heute nicht.

Gleich nach Kriegsende begann der zivile Flugverkehr auf einem Teil des Flughafens, parallel zu der militärischen Nutzung durch die Amerikaner (auch als einer ihrer größten Geheimdienststützpunkte) und der für die Westberliner emotional hoch aufgeladenen Luftbrückenzeit. Nach einer zehnjährigen Unterbrechung ab 1975, in der der zivile Luftverkehr Westberlins ausschließlich über den neuen Flughafen Tegel abgewickelt wurde, wurde Tempelhof 1985 für den Geschäftsreiseverkehr wiedereröffnet.

Der endgültigen Schließung des Flughafens im Oktober 2008 gingen mehrere, bis ins Jahr 1986 zurückreichende Bürgerinitiativen voraus, denen sich aber ab 1995 eine Gruppe von Befürwortern des Betriebs entgegenstellte. Diese initiierte 2008 einen Volksentscheid, konnte aber trotz massiver Unterstützung aus Teilen der berliner Geschäfts- und Medienwelt keine Mehrheit für ihr Anliegen finden. Das Abstimmungsergebnis zeigte eine deutliche Spaltung der Meinung in das ehemalige Ost- und Westberlin. Möglicherweise gab es im Westen eine große Allianz aus Luftbrückennostalgie, Prestigedenken und Gentrifizierungsbedürfnissen, während im Osten kaum Herzen an dem Ort hingen, da man in der Regel von Tegel oder Schönefeld flog.

Seit 2010 ist der Tempelhofer Park für die Öffentlichkeit zugänglich.

Ein weiterer Volksentscheid hat 2014 mit großer Mehrheit bestimmt, dass das 380 ha große Gelände weder mit der geplanten Landesbibliothek noch mit Wohnhäusern bebaut wird, sondern zu «100% Tempelhofer Feld» (so der Titel der Initiative) bleibt. https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Tempelhof

Spezialstativ auf der nördlichen Landebahn, ehemaliger Flughafen Tempelhof, Februar 2014



Dies ist der Beileger zum Buch «Andreas Trogisch: Runway. Ein Streifen der Centre Line der Landebahn 09L/27R des ehemaligen Flughafens Berlin-Tempelhof, April 2014»

Buch: Gestaltung: Troppo Design, Berlin / Druck: Heenemann Druck GmbH, Berlin / Herstellung: buks!, Berlin / Das Buch erscheint in einer Auflage von 90 nummerierten und signierten Exemplaren / Peperoni Books, Berlin 2015 / ISBN 978-3-941825-36-9 / © Andreas Trogisch

Beileger: Gestaltung: Troppo Design, Berlin / Druck: Heenemann Druck GmbH, Berlin