

"Falter" Nr. 28/04 vom 07.07.2004 Seite: 59
Ressort: Kultur

WOLFGANG KRALICEK

Roll over Karajan

PERFORMANCE ImPulsTanz füllt auch heuer das Sommerloch auf Wiens Bühnen. Das spektakulärste Projekt des Festivals ist 15 Jahre alt: Der Salzburger Hubert **Lepka** holt seine Motorenperformance "108 EB" aus der Garage.

Das Herbert von Karajan Centrum macht die "sehr geehrten Karajan-Freunde" in einer Aussendung auf die Performance "108 EB" aufmerksam, die anlässlich des 15. Todestages des Dirigenten bei ImPulsTanz stattfindet. "Wir dürfen Sie sehr herzlich zu dieser sensiblen Verquickung von Lärm und Stille, Motoren und Mozart einladen." Die Beschreibung ist zwar nicht falsch, aber auch etwas irreführend. Genauso korrekt wäre es nämlich, "108 EB" als rauchendes, stinkendes und krachendes Inferno zu bezeichnen.

Hauptdarsteller der Performance sind vier Pkw-Motoren, die von den mit Overalls und Schutzbrillen ausgestatteten Akteuren auf offener Bühne angestartet werden. Ohne die schützende Karosserie, von der sie normalerweise umgeben sind, erzeugen die glühenden Aggregate einen tatsächlich ohrenbetäubenden Lärm. Und die ungefiltert ausgestoßenen Abgase bringen das Publikum an den Rand der Ohnmacht.

Der Titel "108 EB" bezeichnet nichts anderes als das Entstehungsjahr des Stücks - in der Zeitrechnung der Bugatti-Fans. 1989 - 108 Jahre nach Ettore Bugattis Geburt - haben vier junge Salzburger Tänzer ihre erste eigene Performance erarbeitet; zum Geldverdienen jobbten sie gleichzeitig bei den Salzburger Festspielen, wo sie in einer Inszenierung von Verdis "Maskenball" im Bewegungschor engagiert waren. Als Herbert von Karajan, der Dirigent der Produktion, eines Tages die Proben besuchte, war ihm das waghalsige Treiben des Chors, der sich gerade aus luftiger Höhe abseilte, nicht ganz geheuer: "Ja, sind denn die überhaupt versichert?", erkundigte sich der greise Maestro bei einem Regieassistenten. Das waren beinahe seine letzten Worte: Noch am selben Tag, dem 16. Juli 1989, erlitt Karajan - der übrigens fanatischer Porschefahrer war - einen Schwächeanfall und verstarb.

Das war Zufall. Aber Zufälle wurden in den von der Chaostheorie begeisterten Achtzigerjahren sehr ernst genommen. Also beschlossen auch

die vier Performer, Karajans Tod in "108 EB" einfließen zu lassen: In der Soundcollage, die den Kontrast zum Motorenlärm darstellt, sind Auszüge aus Karajans Totenmesse (dem Mozart-Requiem) zu hören. "Das Stück war prozessartig angelegt", erklärt Hubert **Lepka**, der "108 EB" gemeinsam mit Ekke Hager, Beda Percht und seinem Bruder Ludwig **Lepka** entwickelt hat. "Und in diesem Prozess ist eben dieser existenzielle Zufall passiert, dass Karajan gestorben ist."

Auf die Idee mit den Motoren war der passionierte Autobastler **Lepka** gekommen, als er eines Tages einen Motor ausbauen musste und ihn zum Spaß anstartete. "Das war so infernalisch, dass ich mir gedacht habe, damit müsste man Musik machen!" Der ursprüngliche Plan, mit Motoren ein Stück aus Bachs "Kunst der Fuge" zu spielen, erwies sich zwar als undurchführbar, das Projekt aber war nicht mehr aufzuhalten. "Autos sind vergrößerte Körperteile, die man wie Hände, die Beine oder den Hintern bewegen kann. Die Idee des Stücks war, dieses Phänomen einmal ohne Verkleidung auszustellen, die Motoren nackt zu zeigen."

"108 EB" ist also auch eine Art PS-Porno; **Lepka** selbst verweist in Zusammenhang mit dem Stück auf die sexuellen Konnotationen von Tanz, Musik und Motoren. "Natürlich ist das eine Plattitüde, aber ich finde es interessant, das wieder einmal zu sagen. Auch bei '108 EB' handelt es sich letztlich um eine Plattitüde: um die einfache Darstellung von Inszenierungen männlicher Sexualität, die hier halt künstlerisch verfremdet sind. Zwischen Ritterturnier und Autos, zwischen Mittelalter und Gegenwart besteht kein prinzipieller Unterschied."

Wenn Hubert **Lepka** gefragt wird, was er beruflich so treibt, antwortet er meistens: "Ich mache Freilufttheater." Ein gewöhnlicher Choreograf ist der 46-jährige Salzburger jedenfalls nicht. Er verfügt über ein abgeschlossenes Jusstudium ("um die Welt zu verbessern, erschien mir das damals am sinnvollsten"), begann am Mozarteum eine Gesangsausbildung und wandte sich erst dann dem Tanz zu.

Choreografien im engeren Sinn des Wortes sucht man in seiner Biografie vergeblich: Tanz ist in seinen Inszenierungen, wenn überhaupt, nur ein Ausdrucksmittel unter anderen; fast immer sind irgendwelche Maschinen mit im Spiel. Mit dem Begriff "Maschinentheater" kann **Lepka** dennoch nicht viel anfangen. "Maschinentheatermacher wie Survival Research Laboratories haben die Maschinen als Roboter inszeniert und ihnen damit einen Platz eingeräumt, den an sich die Menschen haben. Mir geht es eher um den selbstverständlichen Umgang des Menschen mit der Maschine - Beispiel Auto."

Zu Lepkas spektakulärsten Arbeiten gehören die Rekonstruktion von Hannibals Alpenüberquerung mit 500 Darstellern am Rettenbachgletscher in Sölden (das Spektakel wird am 15. April 2005 wieder aufgeführt) und das zur

Eröffnung des Hangars von Red-Bull-Chef Dietrich Mateschitz vorigen Sommer in Salzburg inszenierte Flugzeug-Theater "Taurus Rubens". Am anderen Ende der Skala steht das zweite heuer bei ImPulsTanz gezeigte **Lepka**-Projekt: In der minimalistischen Inszenierung "Love Turn" (2002) haben Bühne und Zuschauerraum im Inneren einer Audi-Limousine Platz. Jeweils drei Zuschauer nehmen auf der Rückbank des Autos Platz, während Fahrer und Beifahrerin auf einer kurzen Fahrt durch die Stadt die letzten 15 Minuten einer Beziehung (frei nach einer Episode aus dem Tolstoi-Roman "Anna Karenina") durchspielen.

Lawine Torrèn heißt das Label, unter dem **Lepka** arbeitet. Torren ist der Name eines Salzburger Bergdorfes und steht für die Verbundenheit des Künstlers mit seiner Heimat. "Ich bin nie aus Salzburg weggegangen, und irgendwann hab ich mir gedacht: Das ist auch was Besonderes." Lawine ist eine Metapher für Lepkas Arbeitsweise: etwas auslösen und dann schauen, was passiert. "Man wählt Ausgangsbedingungen, und dann tritt man die Lawine los."

Viele Projekte von Lawine Torrèn sind sehr kostspielig, die meisten werden in Zusammenarbeit mit oder im Auftrag von Unternehmen realisiert. **Lepka** hat da keine Berührungsängste. Im Gegenteil: "Letztlich ist es lohnender als am freien Kunstmarkt, der bedauerlicherweise enormen Restriktionen unterliegt. Öffentliche Geldgeber gehen von einem sehr altmodischen Kunstbegriff aus, der zwischen Romantik und Adorno pendelt. Das romantische Bild des Künstlers als Genie und ein klarer politischer Auftrag - zwischen diesen beiden Positionen eingesperrt zu sein, ist eine beinahe unerträgliche Situation für mich." Da arbeitet er lieber gleich mit kunstfernen Managern. "Es macht mir immer wieder Spaß, mit Menschen, die sonst nichts mit zeitgenössischer Kunst zu tun haben, etwas auszuhecken."

Für "108 EB" allerdings hat **Lepka** in der Autoindustrie keine Partner gefunden: "Bei BMW haben sie gesagt, was ihr macht, ist genau das Gegenteil von dem, was wir kommunizieren wollen: Unsere Motoren sind leise, und man riecht sie nicht." Beides kann man von den Geräten, die in der "Kammermusik für vier Motoren und Bedienungspersonal" (Untertitel) zum Einsatz kommen, nicht behaupten. Das 15 Jahre alte Stück, das 1991 im WUK zu sehen war, wird auf "Originalinstrumenten" (BMW- und Alfa-Motoren aus den Siebzigerjahren) gespielt; allerdings mussten im Lauf der Zeit zwei Triebwerke nach kapitalen Motorschäden ersetzt werden. Der Wiederaufnahme im Haupthof des MuseumsQuartiers sieht Hubert **Lepka** mit Spannung und Skepsis entgegen. Erstens wird "108 EB" erstmals open air gespielt ("möglicherweise funktioniert das Stück nur in einer bestimmten Intensität"), und zweitens stelle sich grundsätzlich die Frage, ob eine Performance nach so langer Zeit nicht überhaupt hoffnungslos veraltet sei. "Wir lassen's einfach drauf ankommen."

Hubert **Lepka** ist davon überzeugt, dass Maschinen leben. "Das ist das Teddybären-Prinzip: Jeder, der als Kind einen Teddybären gehabt hat, weiß ganz genau, dass der wirklich lebt. Und so wie man sich im Kino oder im Theater in Menschen hineinfühlt, kann man sich auch in einen Motor hineinfühlen." Haben umgekehrt auch Motoren Gefühle? So weit will **Lepka** dann doch nicht gehen. "Obwohl auch das nicht ganz falsch ist. Emotionen sind biochemische Prozesse im Organismus. Wenn also zum Beispiel die Drehzahl über den Unterdruck im Ansaugsystem an den Verteiler weitergegeben wird und dort der Zündzeitpunkt verstellt wird, könnte man auch von Gefühlen sprechen."

Merke: Liebe geht durch den Vergaser. Und: Was du nicht willst, das man dir tu, das füg auch keinem Auto zu.