



UNLIKE U
TRAINWRITING IN BERLIN



Die Dokumentation „Unlike U“ beleuchtet die Trainwriting Szene in Berlin. Die Personen, die diese Szene - damals und heute - in Berlin geprägt haben, werden exemplarisch vorgestellt. Woher kommt diese Faszination und Leidenschaft, die es den Akteuren möglich macht, sich über alle Hindernisse hinwegzusetzen? Was macht den Typus des Trainwriters aus, wie sind seine Lebensumstände? Vor allem auf die Frage, was das Trainwriting mit ihren Protagonisten macht und wie es deren Lebensverläufe verändert, wollten die Filmemacher mögliche Antworten finden. Wir haben mit ihnen und dem Trainwriter BAS2 über die Besonderheiten und Schwierigkeiten einer solchen Dokumentation gesprochen.

Was habt ihr im Vorfeld zu „Unlike U“ schon mit Film, Graffiti oder Hip Hop gemacht?

BAS2: Ich bin BAS2 und male seit 1986. 1983 habe ich das erste Mal eine Sprühdose in der Hand gehabt und es wurde zur Passion. Ich habe früher viele Züge gemalt, was etwas weniger geworden ist, seit ich älter geworden bin. Ich bin damit viel um die Welt gereist und habe dadurch tolle Sachen erlebt.

Henrik: Ich bin Henrik Regel und habe seit mehr als fünfzehn Jahren mit Hip Hop zu tun. Ich habe natürlich Hip Hop gehört, habe dann irgendwann selber Beats gemacht und bin seit Ende der 90er vor allem durch Labelarbeit im Hip Hop Geschäft involviert gewesen. Zum Film bin ich dann gekommen, weil ich mit ein paar Kumpels die Idee hatte, dass man auch mal eine Dokumentation über die Berliner Hip Hop Landschaft machen könnte. Daraus sind die „Rap City Berlin“ DVDs entstanden. Dadurch bin ich dann mehr und mehr zum Film gekommen, obwohl ich schon vorher als Nebenjob manchmal beim Film gearbeitet habe. Das Ganze wurde dann zunehmend professioneller. Irgendwann habe ich mich mit Björn zusammen getan, um eine Dokumentation über das Trainwriting in Berlin zu machen.

Björn: Mein Name ist Björn Birg und ich habe mit Hip Hop nur soviel zu tun gehabt, dass ich einen großen Bruder hatte, der mir Mixtapes mit US Rap gemacht hat. Das hat mich geprägt. Später hab ich auch mal gemalt. Nie wirklich viel oder gut, aber ich habe dadurch Erfahrungen sammeln können und gemerkt, dass mich die Thematik interessiert. Da ich die Kontakte und Verbindungen hatte, bin ich irgendwann dazu übergegangen, die Szene filmisch und fotografisch zu dokumentieren. Wir waren nie wirklich damit zufrieden, wie unser Material verwertet wurde,



wodurch es ein Wunsch wurde, selber ein Endprodukt zu gestalten. Vor fünf bis sechs Jahren habe ich Henrik von meiner Idee erzählt und vor drei Jahren sind wir dann konkret an die Umsetzung gegangen.

Wie entstand die Idee zu diesem Film und wie hat sich das Konzept entwickelt?

Björn: Die Idee kam eben aus dem Wunsch, eine Graffiti Dokumentation zu machen, die anders ist als das, was es bisher gab. Vor allem nicht nur die typische Doku mit Actions und Pieces zu haben, sondern der Szene ein Gesicht zu geben und tiefer in sie einzutauchen. Wer steckt dahinter, was sind das für Leute, was bewegt sie? Wir haben Freunde, die das schon seit vielen Jahren machen und da sehr nah dran waren und haben mitbekommen, wie stark sie in diesem Leben verwurzelt sind und wie sehr sie das beeinflusst.

Henrik: Als wir uns zusammen getan haben, war das Konzept noch nicht so stark ausgereift. Hauptsächlich wollten wir Interviews machen und das Konzept ist dann mit der Arbeit am Material ausgereift. Bei diesem Thema kann man ja auch schwer planen und weiß nie, was genau passiert, denn wo man wie lange filmen kann, ist sehr zufallsgeprägt.



Je tiefer man eintaucht, umso mehr merkt man auch, welche Aspekte noch fehlen. Wir haben also erstmal Material gesammelt und Kontakte geknüpft. Wir hatten auch kein Drehbuch, was man dann im Schnitt abgearbeitet hat, sondern haben irgendwann gesagt: Jetzt machen wir mal den ersten Schnitt, schauen, wo uns das hinführt und wo der rote Faden ist.

Das heißt, in eurem Kopf gab zu Beginn keinen roten Faden?

Henrik: Doch schon, in der Hinsicht, dass wir wussten, was wir erzählen wollen. Aber uns war nicht klar, wie das filmisch dann funktioniert und umzusetzen ist. Es sollte kein Film mit einzelnen Kapiteln werden, weshalb man schauen musste, wie man in 90 Minuten die einzelnen Elemente verbindet, Zusammenhänge aufzeigt und wie lange man sich mit welchem Aspekt beschäftigt.

Am Anfang ging es auch noch allgemein um Graffiti, aber irgendwann wurde klar, dass wir das komplett ausblenden müssen, weil man Graffiti in Berlin nicht in 90 Minuten erzählen kann und dass wir uns nur auf Trainwriting konzentrieren wollen. Nicht alle Ideen die wir hatten, waren

auch in der Praxis umsetzbar.

Björn: Wir haben uns auch schnell davon verabschiedet Graffiti historisch aufzuarbeiten, weil wir da selber noch nicht dabei waren und uns auch nicht angreifbar machen wollten. Wir haben auch ein paar Anekdoten aus der Entstehungszeit dabei, aber wir wollten eher zeigen, was Trainwriting insgesamt ist. Wir haben uns zwar auf Berlin spezialisiert, aber ich denke, das kann man auch auf viele andere Großstädte übertragen.

Könnt ihr ein Beispiel nennen, eine Idee die nicht umsetzbar war?

Henrik: Wir hätten sehr gerne noch mehr den normalen Alltag der Leute gezeigt. Damit auch deutlich wird, in was für einem starken Kontrast das zu den nächtlichen Aktivitäten steht.

Björn: Wir haben auch viele Momente bei den Malern zu Hause erlebt, wo sie erst ihre Kinder ins Bett bringen, sich von ihrer Frau verabschieden und dann ihren Beutel packen und losziehen. Aber das hätte die Writer in eine viel zu große Gefahr gebracht. Da muss man einfach die Anonymität wahren.

Wodurch unterscheidet ihr euch von Filmen wie „Graffiti in Berlin“ oder „Power of Style“?

Björn: Alleine schon durch die Thematik, da wir uns konkret nur mit Trainwriting beschäftigen. „Power of Style“ hat ja Stylewriting im Fokus und der Film ist in Kapitel aufgeteilt, „Graffiti in Berlin“ widmet sich allgemein dem Thema Graffiti und seiner Bekämpfung. Uns geht es um die Personen, die Faszination und die Leidenschaft.

Diese Aspekte sehe ich aber auch bei „Power of Style“.

Björn: Ja, aber dadurch, dass bei uns das Trainwriting im Fokus steht, thematisieren wir auch erstmals die Schattenseiten von Graffiti. Vor allem sehen wir uns nicht in Konkurrenz zu diesen Filmen, es sind einfach nur unterschiedliche Herangehensweisen.

Ihr habt mir erzählt, dass der Film eine Art deutscher „Style Wars“ werden sollte oder sogar international auf einem Level mit „Style Wars“ konkurrieren soll.

Henrik: Moment, so haben wir das nicht gemeint, sondern so, dass in der Zukunft rückblickend unser Film eher wie „Style Wars“ wahrgenommen wird, als nur ein weiteres Graffiti Video unter den vielen Gleicharti-

gen. Auch in der Hinsicht, dass man sich unseren Film öfters anschauen kann und er auch für Leute interessant ist, die nicht aus der Graffiti Szene kommen. Deshalb haben wir auch nicht Actions auf Musik geschnitten, sondern ein dokumentarisches Format gewählt. Das ist wiederum eine Parallele zu „Style Wars“, aber wir wollten nicht sagen, dass unser Film die Qualität von „Style Wars“ hat, denn der Film ist einfach ein Meilenstein. Falls unser Film etwas Ähnliches auslösen wird, wird man das sowieso erst in zehn Jahren sagen können. Wir wollten nicht sagen, dass die Filme nebeneinander stehen, sondern eher, dass wir uns an so einem Film orientiert haben. Eher eine Kategorisierung von Machart und Arbeitsweise.

„Style Wars“ zeichnet auch aus, dass es sehr nahe und persönliche Momente gibt, z. B. wie sich die Writer untereinander unterhalten, diskutieren oder Entscheidungen fällen. Solche Momente gibt es bei euch kaum. Lag das an der Problematik, die wir eben schon besprochen haben, oder an der Unbefangenheit der damaligen Zeit?

Björn: Da sich alles in der Illegalität abspielt, muss man sehr vorsichtig sein. Die Anonymität war den Writern sehr wichtig, viele erscheinen nur maskiert und bedecken auch ihre Hände. Wir waren auch darauf bedacht, keine Anleitungen zu liefern, die erklären, wie die Writer wo reinkommen und wie sie genau vorgehen, weshalb wir auf solche Gespräche verzichten mussten. Natürlich finde ich solche Momente auch schön und hätte die gerne gezeigt, aber wir tragen auch eine ungeheure Verantwortung gegenüber den Leuten, die wir zeigen. Mir ist es wichtiger, dass wir und sie ruhig schlafen können. Unsere Thematik bietet einfach nicht die Möglichkeit, solche Szenen zu zeigen. Wir sind eine Art Puffer zwischen den Malern und der Polizei. Bei rechtlichen Konsequenzen müssen wir unseren Kopf hinhalten.

BAS2: „Style Wars“ entstand in einer Zeit, wo man solche Bilder und Momente noch zeigen konnte, da gab es ja kaum diese Sonderkommissionen für Graffiti so wie heute.

Henrik: Es gibt auch bei uns solche Momente der Unbefangenheit, bei dem Friedrichstraßen-Abschnitt von 1993, wo der Zug mit drei WESP Bildern einfährt und noch ein HERO Wholecar dahinter ist. Da unterhalten sich die Maler ja auch und genießen total diesen Moment, was man auch merkt. Deshalb: wir hätten diese Absprachen gerne mehr drin gehabt, es gibt diese Momente bei uns auch - aber sie sind so rar, um den Schutz der Leute sicher zu stellen, denn der kommt vor unseren

Interessen.

Björn: Oder dieser Moment, wo FINO im bemalten Zug sitzt und total euphorisch ist.

Wie hat sich denn das Trainwriting seit den 80er Jahren verändert? Unterscheiden sich die Generationen gravierend?

BAS2: Damals konntest du in New York einfach an den Zug gehen und malen, Trainwriting heute in Berlin ist mit ganz anderen Schwierigkeiten konfrontiert. Es ist ja heute noch leichter, in NYC einen Zug zu bemalen, als in Berlin.

Henrik: Die Oldschooler mussten sich noch alles selber erarbeiten und erforschen. Wie FINO sagt: „Früher war Graffiti selten und kostbar“. Heute wird mit Graffiti kommerzielle Werbung gemacht. Nicht nur im Lifestyle Bereich, sondern vom Bier bis zur Bank. Graffiti heute ist omnipräsent und es gibt alles für den Writerbedarf.

Björn: Einen weiteren Unterschied sehe ich darin, dass Graffiti heute kaum noch diesen Hip Hop Bezug von damals hat.



Was „Style Wars“ interessant macht, ist auch der Blick über den Teller- rand hinweg - auch damals haben nicht alle Writer Hip Hop gehört. Das ist ja auch ein Mythos, an dessen Entstehung Filme wie „Style Wars“ oder „Wild Style“ extrem beteiligt waren. Die Bedeutung von Rap Musik für Graffiti oder die Verbindung dieser beiden Ausdrucksformen ist einfach überbetont worden. Ihr hättet auch zeigen können, dass Train- writing in Berlin kaum etwas mit Hip Hop zu tun hat und Verbindungslinien zur Techno oder der Fußball Szene aufzeigen können. Wenn ihr diesen Mythos kritisiert, warum habt ihr das nicht gemacht?

Henrik: Haben wir schon indirekt, denn unser Film hat eben nichts mehr mit Hip Hop zu tun. Trainwriting ist eine Sucht und hat nichts damit zu tun, was derjenige für Musik hört oder sonst in seiner Freizeit oder im Arbeitsleben macht. In unseren Interviews hatten wir auch eine Frage, die auf den Hip Hop Bezug zielte, aber die Antworten haben da keine wirkliche Verbindung gezogen, außer dass die meisten früher auch mal Hip Hop gehört haben. Das liegt ja auch auf der Hand, weshalb es uns kein Kommentar im Film wert war.

Björn: Vielmehr geht es um eine Sehnsucht nach Freiheit; darum, sich einem gläsernen Überwachungssystem zu widersetzen. Da ist es auch



egal, aus welcher Szene man kommt, ich sehe da eher Parallelen zum Extremsport.

BAS2: Hätte man diese Linien, die du ansprichst, verfolgt, dann wäre der Film zu ausschweifend geworden Sie haben die Linie verfolgt, dass sie andere Linien nicht weiterverfolgen. Es stimmt, dass man da auch andere Aspekte jenseits von Hip Hop verfolgen kann, aber mir gefällt das Endprodukt so, wie es ist. Trainwriting ist letztendlich das, was all diese verschiedenen Menschen verbindet: von den Hooligans aus Hohenschönhausen bis zu den Deutsch-Rappern aus Zehlendorf.

Was ist das spezifisch Europäische oder Deutsche an eurem Film? Oder ist Trainwriting kein lokales Phänomen, sondern eher ein globalisiertes?

Björn: Trainwriting ist inzwischen ein globalisiertes Phänomen und das besondere an Berlin ist eben, dass es hier sehr schwer geworden ist. Es gibt hier einen wahnsinnig großen Graffiti-Tourismus, eben weil man nicht die Zeit hat, fünf Stunden am Zug zu malen. Die Schwierigkeit macht schon einen großen Reiz aus, was man aber auch auf andere europäische Metropolen übertragen kann.

Henrik: Das ist ja das Interessante oder Neue, dass die Vorbereitung in den Vordergrund gerückt ist - sie ist ausschlaggebend. Ein Tourist kann an einer bestimmten Stelle eben nur 10 Minuten malen, während der Berliner seine Vorbereitungen so gut macht, dass er an selbiger Stelle 45 Minuten malen kann, was auch ein besseres Endergebnis zur Folge hat. Das sorgt auch für Unmut, wenn gute Stellen von Touris einfach sinnlos verheizt werden. Diese Gründlichkeit in der Vorbereitung ist vielleicht das typisch Deutsche daran.

Das besondere an Berlin und Graffiti ist auch die Ost-West Vergangenheit bzw. der Fall der Mauer, weshalb es Geisterbahnhöfe, weitläufige Tunnelsysteme und viele Freiflächen an den Gleisen gab. Inwieweit war es euch wichtig, solche Berlin-spezifischen Aspekte aufzugreifen?

BAS2: Vor der Wende hatten wir ja nicht so viele Lay-Ups, und als die Mauer weg war, gab es ein ganz neues Territorium zu entdecken. Viele Freiräume, vor allem auch des Rechts, haben zur Entwicklung von Graffiti beigetragen. Aber heute ist ja alles entdeckt, jetzt gibt es nur noch - wie überall - schwer und leicht. In dem Film wird ja auch der neue Kanzlerbahnhof aufgegriffen, da waren schon einige inzwischen drin. Manche wollten einfach die Ersten sein, andere wollten es nur auf ihrer Liste abhaken. Im Graffiti gibt es immer viele Listen, wo Punkte

abgehakt werden müssen: Städte, Länder, Yards, Züge oder Bahnhöfe.

Björn: Was vielleicht noch für Deutschland oder Berlin spezifisch ist, ist der Style, also dass die Buchstaben auch einen eigenen und originellen Style haben. Ich habe das Gefühl, dass es in anderen Ländern doch mehr um die Action geht, also ran rennen und wieder weg. Das wollten wir auch bei den Künstlern zeigen, die wir ausgewählt haben.

Was war denn eure Grundlage für die Auswahl der Berliner Writer?

Henrik: Bei den Oldschoolern war es uns wichtig, die gewissen namhaften Leute dabei zu haben, die dann auch als Stellvertreter für die Oldschool gesehen werden können. Das waren POET, WESP, BAS2 und SHEK.

Dann gibt es noch die Jüngeren, die in den letzten fünf Jahren ihre Hauptaktivitätszeit hatten. Da war es uns wichtig, dass das keine Mitläufer-Typen sind, die einfach mal mitgehen, wenn ihre Kumpels was abchecken. Wir wollten die Verbissenen, die den Drang haben, mehrmals pro Woche etwas zu machen, also die Hardliner. Und wie gesagt, der Style war ein weiterer Faktor und dazu kommt, dass die auch in der Lage waren, vernünftig zu reden und die Bereitschaft mitbrachten, ein Interview zu führen.

Gab es denn Writer, die ihr gerne dabei gehabt hättet, die aber nicht mitmachen wollten?

Björn: Nein, eigentlich nicht. Es gab nur welche, die längere Bedenkzeit wollten und dann doch mitgemacht haben. In Sachen Style haben wir darauf geachtet, wertungsfrei zu sein, das heißt ein gewisses Niveau musste vorhanden sein, aber da haben wir dann keine Unterschiede mehr gemacht. Das will ich mir auch nicht anmaßen, denn für mich ist Trainwriting vor allem Kunst, die unter extremen Bedingungen entsteht.

Henrik: Berlin ist auch so groß und hat noch einen ganzen Haufen weitere Leute, die es verdient hätten, da dabei zu sein. Aber mir fällt jemand ein, der nicht mitmachen wollte: ein führender Mitarbeiter der BVG. Die BVG wollten wir dabei haben, aber die waren nicht bereit, ein Statement abzugeben. Die haben uns nur so einen standardisierten Presstext mit ein paar Zahlen geschickt. Da wollte sich niemand vor eine Kamera setzen. Das ist natürlich schade.

Und die Deutsche Bahn?

Henrik: Die wollten auch nicht und haben gesagt, das es terminlich nicht



machbar ist, wegen dem derzeitigen S-Bahn Chaos, worum sie sich kümmern müssten. Die waren sowieso nicht gut auf das Thema zu sprechen.

Wie seid ihr denn konkret vorgegangen bei der Auswahl?

Björn: Wir haben vor allem nach Stellvertretern für bestimmte Typen von Writern gesucht. Auch von ihrer Lebenssituation her, was sich im Film vor allem darüber ausdrückt, wie sie sich artikulieren.

BAS2, für welchen Typ stehst du? Oder gab es nur einen Typus Oldschool?

BAS2: Je oldschooler es wird, umso weniger Trainwriter gibt es. Viele haben keine Zeit mehr, wenn sie älter werden und hören auf. Die Repräsentanten der Oldschool sollten ja weiterhin aktiv sein, wenn auch nicht unbedingt so wie früher. Es sind natürlich nicht alle dabei. Viele Kids hätten wohl gerne einen ODEM gesehen, aber der ist erst später gekommen und hat wohl auch kein großes Interesse mehr an Graffiti. Da

ist er aber kein Einzelfall, für viele aus der Oldschool ist Graffiti heute kein Thema mehr.

Henrik: Es gibt ja viele bekannte Oldschooler in Berlin, AMOK oder PHOS hätten sicher auch viele erwartet, aber die waren z.B. eher für ihre geilen legalen Bilder bekannt und nicht unbedingt für ihre Züge. Wie gesagt, es ging nicht um die Geschichte von Graffiti in Berlin. Es ging um den Typus des Trainwriters, um seine Lebensumstände, seine Motivation und wie so ein Leben verlaufen kann, im Positiven wie im Negativen.

Was ist für den Typus des Trainwriters charakteristisch?

BAS2: Den einen gibt's eben nicht, sondern mehrere. Aber er ist sicherlich einer, der sich damit abfindet, dass wenn er erwischt wird, er auch eine Strafe bekommt, aber trotzdem weitermalt. Da trennen sich dann Spreu von Weizen. Von den 100%, die mal mit Trainwriting anfangen, bleiben am Ende gerade mal 5% übrig.



Henrik: Es gibt aber schon Charakter-Merkmale, die alle irgendwie an den Tag legen. Vor allem dieser Freiheitsdrang, sich nichts vorschreiben zu lassen, wäre zu nennen. Wenn da plötzlich ein Bewegungsmelder im Schacht ist, dann blasen die es nicht ab, sondern sehen diesen Bewegungsmelder als Herausforderung. Sie sind sehr einfallsreich, wenn es darum geht, ihr Ziel zu erreichen. Um zu erreichen, dass sie eine halbe Stunde malen können und ein Foto machen, was sie verstecken müssen, nehmen sie sehr viel in Kauf.

Björn: Trainwriter entwickeln eine Liebe für Kunst auf Zügen, die dann zur Sucht wird. Die freuen sich, wenn ein bemalter Zug einfährt. Das kann ich, der das selber nicht macht, aber total nachvollziehen, ich habe da auch eine Leidenschaft entwickelt. Ich finde das auch toll, wenn ein bemalter Zug durch die Stadt fährt.

BAS2: Man entwickelt auch bestimmte Angewohnheiten. Wenn ich beispielsweise am Bundesplatz vorbei komme, checke ich jedes Mal die Security ab, wo sind die gerade, gibt es Fußspuren? Auch, wenn ich gar nicht malen will.

Wenn ihr nicht aus Berlin kommen würdet und ihr euch euren Film anschaut, was hättet ihr danach über Berlin, Deutschland oder die Trainwriter herausgefunden?

Björn: Im ersten Augenblick ist Berlin eine harte, unfreundliche Stadt, aber hinter der Fassade verbirgt sich viel Liebe und Freundlichkeit, die eben nicht offen gezeigt wird. Und dass es hier Menschen gibt, die ihre Leidenschaft radikal verfolgen, egal, was dem im Weg steht. Hindernisse werden genommen, das ist eine positive Form von Radikalität. Was für Berlin vielleicht auch noch typisch ist, ist diese Haltung "geht nicht, gibt's nicht!". Das Schwierigere ist das Interessantere.

Henrik: Ein Statement aus dem Film ist, dass man durch Trainwriting lernt, unter Druck zu arbeiten. Trainwriting ist extremer als jedes Arbeitsverhältnis. Deine Zeit ist sehr begrenzt, aber selbst das Wenige kann jeden Moment vorbei sein und harte Konsequenzen nach sich ziehen.

BAS2: Bei einigen Writern sehen ihre Bilder auf den Trains viel toller aus, als legale Bilder, die ohne Zeitdruck entstehen. Manche brauchen eben genau diesen Druck, um über sich hinaus zu wachsen.

In „Style Wars“ hat Graffiti auch eine soziale und politische Dimension. Habt ihr das in Berlin nicht wieder gefunden?

Henrik: Wenn es politisch ist, sich über staatliche Regeln hinwegzusetzen

zen, dann zeigen wir das in dieser unterschwellig Weise. Ansonsten erkenne ich da keine direkte politische Dynamik.

BAS2: Eher in der Hinsicht, dass einem die Werbung im öffentlichen Raum überall aufgezwungen wird, aber für sich selber darf man nicht das Gleiche beanspruchen. Ansonsten habe ich eher das Gefühl, dass diese politischen Aspekte eher den Streetartists in die Schuhe gelegt werden. Oder den Anti-Stylern, die denken oft in eine politische Richtung.

Wenn ich euch richtig verstehe, seht ihr also das Politische, was doch ein wichtiger Aspekt bei „Style Wars“ ist, auch wieder als ein Teil dieses Mythos und nicht als etwas, dass den einen oder anderen Trainwriter wirklich motiviert.

Björn: Den politischen Ansatz von „Style Wars“ kann man nicht auf Berlin übertragen, das hängt ja immer auch mit einer Zeit und den gesellschaftlichen Umständen zusammen. Man kann diesen Vergleich so nicht ziehen.

Henrik: Graffiti kann sehr wohl politisch sein, aber beim Trainwriting sehe ich das einfach nicht. Das sehe ich doch viel mehr als Selbstverwirklichung.

Björn: Ich denke, warum Trainwriting heute hier nicht politisch ist, hat damit zu tun, dass 90% der Züge ja nicht fahren, denn wenn ich etwas Politisches mache, dann soll das die Öffentlichkeit ja mitkriegen. Daraus schließe ich, dass damit keine politische Motivation verbunden ist. Wir leben nicht im Ghetto, haben ein super Sozialsystem, super Krankenkassen und bessere Sprachrohre als Graffiti.

Wenn ich Writer bin, will ich Graffiti machen und nicht ein politisches Manifest schreiben müssen. Dann arbeite ich doch mit meinen Mitteln.

Henrik: Dann sag doch mal, was du daran politisch findest? Vielleicht kannst du uns ja überzeugen.

BAS2: Politisch ist, dass du dich gegen das Gesetz auflehnt.

Dann wäre ja jede kriminelle Handlung politisch. Ich sehe das Politische in der speziellen Praxis, nicht nur in der Selbstermächtigung, sondern auch darin, etwas Eigenes und Ästhetisches zu schaffen, was nur für den Moment existiert und mir auch keine Art von materieller Bereicherung bringt, schlimmstenfalls sogar das Gegenteil: gesellschaftliche Ächtung und den Verlust finanzieller Mittel.



Henrik: Vielleicht reden wir auch gerade an einander vorbei. Aber Graffiti und auch Trainwriting, wird definitiv zu politischen Zwecken von der Gegenseite eingesetzt. Gerade, wenn mal wieder ein Sommerloch oder so ist, bringt die BZ immer etwas über Graffiti und Vandalismus.

Die Musik spielt bei Graffiti Filmen und Videos eine wichtige Rolle, wie seid ihr das angegangen?

Henrik: Wir haben erstmal viel ausprobiert: Welche Stimmungen werden erzeugt, wenn man was darunter legt? Uns war eher dieser Spannungsbogen wichtig, gerade bei Actions hört man keine Beats, sondern eher nur ein Bass-Grummeln im Hintergrund. Bei diesen Action-Videos kommt dann immer so pompöse Musik, aber dadurch bekommt man gar nichts mehr mit, von dieser eigentlichen Ruhe, die ja auch am Zug herrscht. Man hört eigentlich nur das Klackern von den Dosen und das geht ja verloren, wenn man eine bombastische Musik darunter legt. Deswegen wollten wir eine Art zurückgenommene Musik haben, die



teilweise eher aus Geräuschen und Sounds besteht. Klänge, die auch an diesen Orten entstehen könnten. Und es gibt Musik, die das Interview begleitet, die auch passen sollte. Aber nicht so wie bei Fernsehdokus, wo die Strelcher kommen, bevor der Schatten hinter der Hecke hervorspringt und man weiß, dass jetzt gleich etwas passiert. Es war uns wichtig, dass die Musik eben nicht so reißerisch ist, sondern eher dezent.

Björn: Die Live-Geräusche sollten erhalten bleiben, auch das Geräusch vom Zug, was den Sprüher ja wichtig ist, musste hörbar bleiben, so dass man am Ort des Geschehens live mit dabei ist.

Henrik: Biztram hat fast die ganze Musik gemacht, bis auf die One Up Crew Action, da kam die Musik von Zpyz. Biztram kenne ich ja schon lange, wir haben auch vorher schon zusammengearbeitet, unter anderem für einen Film über einen Boxer, der bei Pro Sieben lief. Und ich weiß seine Arbeit sehr zu schätzen und wusste, dass er sich feinfühlig in Sachen einarbeiten kann. Wir haben ihm dann Szenen gegeben und er

hat Vorschläge gemacht, die wir dann gemeinsam konkretisiert und justiert haben. Er hat seine Arbeit sehr gut gemacht, wie wir finden.

Euer Film hat ja auch ein spezielles Feeling oder geheimes Thema. Ihr versucht eine Entmystifizierung des Ganzen, indem ihr auch negative Seiten zeigt. Versucht doch mal, das auf den Punkt zu bringen.

Björn: Ich würde eher sagen, wir beschönigen nichts. Genauso wenig sagen wir, das soll man nicht machen. Wir haben versucht, es möglichst wertungsfrei wiederzugeben, wie ein Spiegel der Szene.

Henrik: Der Film hat für mich drei Abschnitte: Zunächst soll geklärt werden, wie es dazu kam. Das haben wir hauptsächlich am Beispiel von SHEK gemacht, der da viel Raum bekommen hat, weil er deutlich macht, dass alles sehr spielerisch begonnen hat. Der Mittelteil behandelt die Materie an sich, die verschiedenen Aspekte des Trainwriting. Der letzte Teil beschäftigt sich mit den Auswirkungen im persönlichen Umfeld. Was hat es bewirkt, was hat es mit mir gemacht? Auch da gibt es ganz verschiedene Entwicklungen: eher positive, eher negative oder keine Veränderung bzw. eine Balance.

Aber ihr habt doch noch ein Unterthema - das Besondere an eurem Film ist ja nicht nur, dass er sich mit Trainwriting beschäftigt.

BAS2: Doch, denn er beschäftigt sich mit den Personen dahinter und reiht nicht Aktion an Aktion.

Björn: Das besondere ist, dass er weder aus der Szene kommt, noch von jemandem total außerhalb der Szene. Diese Mischung hat es uns erlaubt, es einigermaßen wertungsfrei wiederzugeben, was da passiert.

BAS2: In „Power of Style“ haben die zwar auch Interviews gemacht, aber das muss man wohl einen eher poetischen Ansatz nennen. Während „Unlike U“ klar eine dokumentarische Linie verfolgt.

Aber letztendlich ist das Dokumentarische auch limitiert, wenn man die Writer meistens nur verummt und posend erzählen lässt.

Henrik: Das ist natürlich eine spezielle Schwierigkeit in unserem Fall, dass man die Gesichter nicht sieht. Man hört übrigens auch meistens nicht die richtigen Stimmen. Das war auch ein Faktor, der uns viel Zeit gekostet hat. Wir haben den Schnitt mit den Original-Stimmen gemacht, dann jede einzelne Stimmspur exportiert und sind mit einem Kumpel von den betreffenden Writer ins Tonstudio gegangen und haben ihn das nachsprechen lassen. Es mussten dann auch die Kumpels sein und

keine Schauspieler, weil nur die wissen, wie ihr Freund spricht, sich ausdrückt, Wörter betont und das ist auch oft ähnlich bei Freunden.

Wie ist das genaue Verhältnis von Original und Nachgesprochenem im Film?

Henrik: 50/50. Es fällt den meisten nicht auf, gerade weil die verummmt sind. Das hatten wir schon zu Anfang beschlossen, denn verzerren bringt nichts, weil du das durch Filter ja genauso wieder rückgängig machen kannst. Außerdem stört eine verzerrte Stimme ja auch, deshalb sind wir den aufwendigeren Weg gegangen. Es ist auch gut, mal ein bisschen Verwirrung zu stiften.

Björn: Es gibt ja auch nichts Langweiligeres als 20 Vermummte mit verstellten Stimmen. Grade weil sie verummmt waren, mussten wir ihnen wieder eine Identität verschaffen. Das haben die Meisten auch wirklich Lippensynkron hinbekommen.

Der letzte Teil dreht sich hauptsächlich um den Writer RUZD, der sich das Leben genommen hat. Was war eure Motivation, der Thematik eine zentrale Rolle in eurem Film zu geben?

Björn: Stefan, also RUZD, ist einfach ein Ausnahmetalent gewesen und ein Trainwriter durch und durch. Er hat nicht nur eine extreme Radikalität an den Tag gelegt, sondern auch eine hohe Qualität. Da er verstorben ist, konnte er selbst nicht dabei sein, trotzdem wollten wir ihm Raum geben. Er verkörpert diesen Vollblut-Trainwriter. Da kamen wir gar nicht um ihn herum. Wir wollten eigentlich das Interview mit der Mutter führen, was aber schwierig war, da sie aus Berlin weggezogen ist und so sind wir zu seinem Bruder gekommen. Denn wir finden diese Sichtweise interessant, wie ein Familienmitglied das Ganze sieht.

Wobei man festhalten muss, dass sein Freitod nicht nur auf Graffiti zurückzuführen ist. Jeder der dazu mehr wissen will, kann sich das Buch „RUZD 79 – The Ultimate Blackbook“ (www.ruzd.com - Anm. d. Red.) besorgen, wo das alles sehr gut beschrieben ist.

Ihr sprecht RUZDs Fall zwar als großes Thema an, aber die anderen Writer sagen nichts dazu. Dabei geht's im Graffiti doch auch um soziale Dinge wie Werte und Solidarität. Über und durch Graffiti werden ja viele grundsätzliche Dinge in der individuellen Entwicklung ausgehandelt. Durch die Crews sind ja die meisten in einem sozialen Netz, das die Grundlage dafür bietet. Gerade beim Trainwriting kann man ja nur

schwer alleine aktiv sein. Hat Trainwriting nicht auch wichtige soziale Komponenten?

BAS2: Hier ist der Fokus auf Einzelinterviews und dem Trainwriter als Individuum. In einem zweiten Teil könnte es dann um Crews und Gruppeninterviews gehen. Auch innerhalb einer Crew gibt es ja ganz unterschiedliche Haltungen und Motivationen. Natürlich ist die Crew dein soziales Umfeld. Wenn du eine gute Crew hast, dann machst du auch fast alles mit denen zusammen. Heute sind die Crews aber eher Gruppen, die bestimmte Aktionen zusammen planen, aber privat trennen sich die Wege da schon häufig. Der eine ist arbeitslos, während der andere Jurist ist und der nächste Polizist. Ich denke diese Thematik, die du ansprichst, ist eher ein ganz eigenes Thema, was man hier ohnehin nur hätte anreißen können.

Björn: Wenn man das Crew Thema speziell im Trainwriting betrachtet, stellt man fest, dass es einen Zusammenhalt innerhalb der Crew gibt, aber es gibt keine Trainwriter Szene die insgesamt zusammenhält. Man ist Konkurrent, denn es gibt in Berlin mehr Writer als bemalbare Züge.





Es gibt auch Freundschaften, aber da das Thema so heikel ist, durch die Illegalität und die extreme Verfolgung dieser Form der Sachbeschädigung, kann ich nicht jedem vertrauen oder mit jedem befreundet sein. Deshalb kommt in diesem Bereich keine Community zustande.

Henrik: Wir haben den Crew-Aspekt schon aufgegriffen, aber eben in Bezug auf das Trainwriting. Da es sinnvoller sein kann, als Crew loszugehen, da sich das Risiko so auch verteilt. Man kann sich auch die Arbeit aufteilen und so größere Sachen in kürzerer Zeit machen. Natürlich hat das auch soziale Aspekte, denn gemeinsam einen Zug zu malen, verbindet dich auf ganz andere Weise als ein Disco-Besuch. Eine richtige Sozialstudie zum Thema zu machen, dafür hat uns einfach auch die Zeit bei einer 90 Minuten Doku gefehlt.

Trainwriting verbindet wohl auch noch mal anders als das Malen einer legalen Wand.

Henrik: Man trägt da auch gemeinsam eine hohe Verantwortung und das

erfordert auch ein hohes Maß an Vertrauen.

Björn: Man teilt Blut und Schweiß. Wenn man am Zug steht, ist man nackt, da spielt es keine Rolle, aus welchen sozialen Verhältnissen du kommst. Da treffen oft Welten aufeinander, die so meist nie zusammengekommen wären.

BAS2: Man lernt einfach Leute kennen und schätzen, die man sonst wohl nie kennengelernt hätte, das finde ich das Größte an der Sache. Ich denke Writing und speziell Trainwriting erhöht auch deine soziale Kompetenz. Ich habe viele New Yorker Freunde und da ist es in bestimmten Bezirken immer noch so, dass ein Schwarzer und ein Weißer nicht zusammen rumlaufen. Falls doch, sind es meist Zivilpolizisten. Writing durchbricht dort auch diese Grenzen und das schon seit den 80er Jahren.

Was habt ihr durch den Film gelernt über Graffiti?

Björn: Ein gutes Produkt bedarf viel Arbeit. Und man hat natürlich neue Leute kennengelernt. Viele Vorurteile, die man hatte, haben sich nicht bestätigt, andere schon. Diese Herangehensweise, ohne Drehbuch, war sehr schwer und für zukünftige Arbeiten haben wir viel gelernt, was man besser oder anders machen kann.

Henrik: Ich fand es gut, dass es ein ganz anderes Arbeiten war, als bei den „Rap City Berlin“ DVDs. Der Typ Rapper unterscheidet sich doch erheblich vom Typus Writer. Der Rapper sucht von alleine die Selbstdarstellung und plustert sich auf, sobald eine Kamera in der Nähe ist; dagegen ist der Writer wie ein scheues Reh. Ein Writer hat die Kamera immer das „Kameratier“ genannt und es war sehr interessant zu sehen, wie die Writer grundsätzlich auf die Kamera reagieren. Für den Sprüher gibt es ja keinen unmittelbaren Nutzen durch die Kamera, für sie ist diese eher ein Risikofaktor.

Was gibt der Film der nächsten Generation mit auf den Weg?

Björn: Das Internet macht es den Leuten leichter, bekannt zu werden, deshalb gibt es heute viel mehr Eintagsfliegen als früher. Man kann durch den Film lernen, dass man in dieser Szene nur bestehen kann, wenn man auch etwas kann. Vortäuschen geht nicht. Du wirst da getestet und auf die Probe gestellt. Wenn man wirklich Writer werden will, dann ist das sehr viel Arbeit.

Interview: Bianca Ludewig // Fotos: Unlike U // www.Unlike-U.com