

## Foyer

### Road\*Registers. Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten

*Pan-europäische Verkehrskorridore* bezeichnen Verkehrsverbindungen zwischen dem ehemaligen Osten und Westen Europas, deren Ausbau ein Kern-Projekt der EU-Infrastrukturplanung darstellt: Straßenverkehrskorridore repräsentieren Monumente der Modernisierung von Staaten und Staatenverbänden, die unter politischem und ökonomischem Druck geplant, errichtet und ausgebaut werden. Gleichzeitig stellen sie jedoch auch Imaginations-Arsenale dar, an denen sich eine Vielzahl an Träumen (und Albträumen) von Individuen und Institutionen festmachen lassen. Diese Korridore fungieren wie Magnete, die sowohl Dinge als auch Individuen anziehen, die sich auf ihnen bewegen, an ihnen anlagern und deren Erfahrungen und Erlebnisse in den Statistiken der Kontrollorgane, den News-Clips der Massenmedien, in den Alltags-Geschichten der Straßenbenutzer\_innen und Anrainer\_innen, in Forschungsberichten und künstlerischen Arbeiten verzeichnet werden.

Insbesondere an Knoten, an denen der Verkehrsfluss angehalten wird – wie Bus-Terminals, Logistik-Zentren, Autobahnraststätten, Märkten oder Grenz-Stationen – lassen sich sowohl die Kontroll-Strategien (supra-)staatlicher Institutionen und großer Unternehmen ablesen, als auch die Motive und Biographien der sie passierenden Akteur\_innen. Dabei entsteht ein dynamischeres Modell von Urbanität aus vernetzten Archipelagos, die sich mitunter von Nicht-Orten zu intimen Ankerpunkten im Alltag ihrer multilokalen Existenz verwandeln.

Einen zentralen Teil der Ausstellung bilden die drei Case Studies aus einem vom Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds geförderten Forschungsprojekt, das die (postsozialistischen) Veränderungen von Knoten transnationaler Mobilität und Migration in einem geografischen Dreieck zwischen Wien, Tallinn und der Türkisch-Bulgarischen Grenze untersucht hat.

Ein interdisziplinäres Ausstellungsprojekt mit Beiträgen von Gerd Arntz | Boris Despodov | Thomas Grabka | Martin Grabner | Michael Hieslmair | Kurt Hörbst | Helmut Kandl | Johanna Kandl | Emiliya Karaboeva | Mindaugas Kavaliauskas | Matthias Klos | Las Vegas Studio | Sonia Leimer | Vesselina Nikolaeva | Katarzyna Osiecka | Zara Pfeifer | Tarmo Pikner | Lisl Ponger und Tim Sharp | Maximilian Pramatarov | Ed Ruscha | SO MAT-Archiv | Allan Sekula | Noël Burch | Gabriele Sturm | Tanja Vukosavljevic | Ina Weber | Želimir Žilnik | Michael Zinganel

Kuratorisches Team Michael Hieslmair | Michael Zinganel

Fr, 07.10.2016, 17.00 h

Stop and Go-Projektraum im Nordwestbahnhof

Road\*Registers on site. Testfeld Mobilitäts-Alltag

Ausstellungseröffnung, Film- und Grillabend, Live-Musik: Matthäus Bär

Sa, 08.10.2016, 11.00–18.00 h

A4-Busexkursion mit Live-Performance Wien-Grenzübergang Nickelsdorf

Abfahrt: Vienna International Busterminal Erdberg

## 1. Raum: Case Study Bulgarien

Als während des Kalten Krieges das Transportaufkommen von Gütern über Land zwischen Westeuropa und den sich entwickelnden Nationen im Nahen, Mittleren und Fernen Osten über das Staatsgebiet von Bulgarien signifikant zunahm, erlangte SO MAT, das Monopol-Unternehmen für grenzüberschreitenden LKW-Verkehr im kommunistischen Bulgarien besondere Bedeutung. 1964 gegründet war es nach eigenen Angaben Mitte der 1980er Jahre mit 4.500 LKWs das größte Transportunternehmen Europas und verfügte über ein dementsprechend weitläufiges transnationales Netzwerk. SO MAT entwickelte sich daher zu einem wichtigen Bestandteil der Identitätsstiftung der Nation und der individuellen Lebenserfahrungen vieler seiner Bürger\_innen. Aus diesem Grund wurde die sukzessive Reorganisation von SO MAT nach dem Fall des Monopols – einschließlich seiner Privatisierung – von vielen als schmerzhafter Niedergang empfunden. Dieser setzte bereits 1991 ein, als das Unternehmen durch das Embargo gegen den Irak und gegen die kriegsführenden Parteien im zerfallenden Jugoslawien schwere Geschäftseinbußen erlitt.

Michael Hieslmair | Emiliya Karaboeva | Michael Zinganel | Stop and Go

### Michael Hieslmair | Emi Karaboeva | Michael Zinganel

#### Case Study – Bulgarien

2015 | 2016

Poster SOMAT, s.t., Faksimile-Digitaldruck, 70 x 100 cm  
SOMAT-Werbefilm, s.t., 22 min., digitalisiert 2015  
Courtesy SOMAT-Archiv | Stop and Go

### Michael Hieslmair | Emi Karaboeva | Michael Zinganel

#### Case Study – Bulgarien

2015 | 2016

Seit seiner Gründung 1964 galt das staatliche bulgarische Unternehmen SOMAT als äußerst preisgünstiger Mitbewerber für Transporte zwischen Westeuropa, der Sowjetunion und dem Mittleren Osten. Das offizielle Gehalt der Fahrer war vergleichsweise bescheiden. Gegenüber der Mehrheit der Bürger\_innen in Bulgarien waren sie jedoch privilegiert: Denn sie durften ausreisen und konnten auf ihren weitläufigen transnationalen Routen mit Schwarz-Handel und Schmuggel von Gütern aller Art einen nicht unbedeutenden Nebenverdienst generieren. Zudem steigerten die aus dem Ausland mitgebrachten Konsum-Güter ihren eigenen sozialen Status und den ihrer Familie in der Heimat beträchtlich.

Vitrine mit Schmuggel-Gütern, MP3-Player und Kopfhörer  
SOMAT Wegenetzinstallation, 2016, Bleistift-Zeichnung auf Wand, Nägel, Fäden  
Courtesy anonyme Leihgeber\_innen | Stop and Go

**N.N.**

## **SOMAT-Station Svilengrad**

s.t.

Das Transport-Unternehmen SOMAT unterhielt ein Netzwerk an Service-Stationen in Bulgarien, in der Hauptstadt Sofia, nahe den Kreuzungspunkten der wichtigsten Korridore, nahe den Grenzübergängen, aber auch an ausgewählten Netzwerkknoten im Ausland. Dabei handelte es sich um eingezäunte Komplexe mit riesigen Parkplätzen und mehreren Bauwerken: einem Pförtnerhäuschen mit Schlagbaum, einer LKW-Waage, einer betriebseigenen Tankstelle, einer großen Werkstätte mit Autowaschanlage, Büros mit Tresor für Deponierung und Ausgabe von Bargeld für Auslandsreisen, für Frachtpapiere und Zollabfertigungen, einer Ordination für ärztliche Untersuchungen der Fahrer, einer Betriebskantine, WCs, Duschen und Unterkünften für LKW-Fahrer.

Diese großen Stationen wurden nach der Privatisierung und dem Verkauf des staatlichen Unternehmens an den deutschen Unternehmer Willi Betz stillgelegt. Einige der Stationen werden heute von mehreren kleineren Logistikbetrieben genutzt, die SOMAT-Station Svilengrad an der alten Bundesstraße in unmittelbarer Nähe des Grenzübergangs zur Türkei steht jedoch seit Jahren zur Gänze leer.

Das gezeigte Modell war all die Jahre in einer Vitrine im Foyer des Hotel SOMAT ausgestellt.

SOMAT-Station Svilengrad, Architekturmodell 100 x 100 cm  
Courtesy SOMAT-Archiv | Stop and Go

SOMAT-Station, Svilengrad, 3 Fotos auf MDF  
Fotos: Michael Hieslmair und Michael Zinganel  
Courtesy of the artists

## **Case Study Bulgarien 1984 | 2015 | 2016**

Die Farb-Fotos stammen von einem uns unbekanntem Fotografen, der 1984 anlässlich des 20-jährigen Firmen-Jubiläums von SOMAT beauftragt wurde, die Service-Stationen mit modernen Werkstätten, Kantinen, Büros und Fortbildungseinrichtungen an den unterschiedlichen Standorten in Bulgarien zu dokumentieren.

Fotos gerahmt, s.t., 24 x 30 cm  
Courtesy SOMAT-Archiv | Stop and Go

## **Maximilian Pramatarov**

### **Confrontations down the E80**

2016

Das bulgarische Teilstück der E80, in der Terminologie der EU-Infrastrukturplanung der paneuropäische Verkehrskorridor Nr. 4, stellt die wichtigste Straßenverkehrsverbindung für den Warenverkehr zwischen dem Nahen Osten, Kleinasien und Zentraleuropa dar – und in der Sommersaison einen letzten Strang der ehemaligen Gastarbeiterroute. Entlang des Streckenverlaufs, insbesondere nahe wichtiger Knoten und Grenzübergänge hatte sich eine intensive formelle und informelle Straßen- und Grenzökonomie entwickelt. Der verspätete Ausbau der Bundesstraße zu einer modernen Autobahn lenkt den Verkehrsfluss jedoch zunehmend in geordnete und kontrollierte Bahnen. Maximilian Pramatarov bereiste im April 2016 die Strecke zwischen Sofia und der türkisch-bulgarischen Grenze. Dabei entstand ein fotografisches Reisetagebuch mit Spurensicherungen über den Zustand der Straße, Porträts von Fahrzeugen, von soliden und weniger soliden Architekturen, aber auch von Händler\_innen, die immer noch versuchen, mit Geschäften entlang der großen Straße ihr Einkommen zu finden.

Buch, 14.8 x 21 cm | Auflage 21

Courtesy of the artist

## **Thomas Grabka**

### **Across Europe in a Mini-Van**

2015

Thomas Grabkas Fotos entstanden als Teil einer Reisereportage mit dem Journalisten Juan Moreno. „Der letzte Europäer“ berichtet über die Routen und Routinen eines rumänischen Busfahrers, der mit seinem Mercedes Sprinter nahezu unentwegt die 4.000 Kilometer Distanz zwischen Rumänien und Portugal zurücklegt, um vorrangig Arbeitsmigrant\_innen zwischen der Heimat und der Diaspora hin und herzutransportieren. Kleinbusse zählen zu den wichtigsten Verkehrsmitteln auf den paneuropäischen Korridoren, weil sie als Gebrauchtwagen zu erschwinglichen Preisen zu erwerben sind und mit normalem Führerschein gefahren werden dürfen. Sie unterliegen keinen Nacht- und Wochenend- oder Durchfahrtverboten durch Städte, den Fahrern werden keine strengen gesetzlichen Ruhezeiten vorgeschrieben und sie müssen sich bei den Grenzkontrollen nicht in die endlosen LKW-Warteschlangen einordnen. Sie eignen sich daher vortrefflich für den Transport von Personen und Waren, ob mit oder ohne gültige Papiere, insbesondere weil die Fahrer die Grauzonen und Toleranzen der Kontrollorgane kennen und daher das volle Vertrauen ihrer Passagiere und Auftraggeber\_innen genießen.

6 Fotos 42 x 32 cm

Courtesy of the artist

Videoprojektion:

**Boris Despodov**

**Corridor #8**

2008

„Corridor #8“ ist der Name eines riesigen Infrastrukturprojekts der Europäischen Union, das sich bereits seit mehr als zehn Jahren in Planung befindet und das Schwarze Meer mit dem Adriatischen Meer verbinden soll. Das Projekt verläuft in Ost-Westrichtung durch die drei Balkanländer Bulgarien, Mazedonien und Albanien, konnte aber bislang kaum in Ansätzen realisiert werden. 2007 trat Bulgarien der Europäischen Union als deren ärmstes Mitgliedsland bei. Mazedonien, während des Jugoslawienkriegs Schauplatz militärischer Auseinandersetzungen, ist bis heute durch ethnische Konflikte gespalten. Albanien, unter der kommunistischen Diktatur völlig isoliert, öffnet sich nun hektisch und unkoordiniert der restlichen Welt. Während des Embargos, das von 1992 bis 1996 über Jugoslawien verhängt war, stellte der spätere „Corridor #8“ einen beliebten Schmugglerweg dar. Der Film *Corridor #8* setzt sich mosaikartig aus Fragmenten des Alltagslebens von Menschen zusammen, die entlang dieser Route wohnen, und eröffnet dadurch überraschende Einsichten in deren eigensinnige Haltung gegenüber dem ehrgeizigen EU-Projekt.

HD-Video, 74 min.

Agitprop, Sofia | Courtesy of First Hand Films, Zürich

## 2. kleiner schmaler Raum: Historische Referenzen

### Gerd Arntz

#### **Straße**

1926/1979

Die Grafik entstand 1926, als Gerd Arntz als Mitglied der „Gruppe der progressiven Künstler“ in Köln mit seiner vereinfachten Bildsprache erste Aufmerksamkeit erlangte. Von 1929 bis 1932 entwickelte er in Wien als graphischer Leiter des Wiener Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseums gemeinsam mit dessen Vorstand Otto Neurath die „Wiener Methode der Bildstatistik“, eine bildbasierte universell verständliche Sprache, die in der Volksbildung und politischen Arbeit eingesetzt werden sollte.

Zu den Aufgaben der bildpädagogischen Praxis zählte von Beginn an auch die Darstellung von Mobilitätsströmen, wie etwa der Warenfluss im Welthandel. Die Entwicklung der Isotype legte den Grundstein für die moderne Bildstatistik und Verkehrsleitsysteme, ohne die aktuelle Darstellungstechniken der Transformation des städtischen Raums kaum vorstellbar wären.

Druckgrafik, Nr. 71/180, 33 x 50 cm

Courtesy of Gabriele Kaiser

### Ed Ruscha

#### **Every Building on the Sunset Strip**

1966

Die kleinformatischen preisgünstig im Eigenverlag herausgegebenen Fotobücher des in Los Angeles lebenden Künstlers Ed Ruscha mit extrem sachlich gehaltenen dokumentarischen Aufnahmen ausgewählter Typologien banaler Straßenarchitekturen – beginnend mit „Twenty Six Gasoline Stations“ von 1962 – gelten als Vorläufer eines Booms autonomer Künstler\_innenbücher. Angelegt als Kartografien populär-kultureller Alltagsarchitektur und konzeptionelle „Road Movies“ hatten sie nicht nur Vorbildwirkung für viele andere Fotograf\_innen. Sie wurden auch in der Stadtforschung mit Begeisterung aufgegriffen – insbesondere *Every Building on the Sunset Strip* von 1966: In einer Annäherung an kinematografische Methoden montierte Ed Ruscha eine Nikon-Kamera mit Motor auf die Ladefläche seines Pick-up Trucks und fotografierte während der Fahrt jedes einzelne Haus entlang des Sunset Strip, um die Fotos anschließend zu einem Leporello zu monieren, eine Technik die auch Robert Venturi und Denise Scott Brown 1968 während ihres „Learning from Las Vegas Studio“ aufgriffen.

Leporello-Fotobuch, 17,8 x 760,7 cm

Courtesy of Neue Galerie Graz Universalmuseum Joanneum Bibliothek

## **Jean-Luc Godard**

### **Weekend**

Frankreich 1967

Die Obsession für Automobilität ist kaum drastischer als gesellschaftliche Apokalypse dargestellt worden als in diesem Film, der die mobilisierte Flucht der französischen Bourgeoisie in ihren obligatorischen Wochenendausflug schildert.

Den Höhepunkt des Films stellt eine zehnminütige Kamerafahrt entlang einer endlosen Kolonne von Fahrzeugen im Stau dar. Einige Lenker beginnen auszubrechen, rasen vorwärts, karambolieren, Wagen gehen in Flammen auf, Bürger fallen wie Söldner übereinander her, Leichen liegen inmitten von Blut und Blech und brennenden Autowracks. Während in der endlosen Massenkarambolage die bürgerliche Welt zerbricht, kollabiert – so die Kritik – auch der Film: *das erzählende Kino*.

DVD, 35mm, 103 min | Ausschnitt: 8 min.

Courtesy Bibliothek der Akademie der Bildenden Künste

## **Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates**

### **Mock-ups of casino signs,**

### **Young Electric Sign Company offices, Las Vegas**

1968

Die Faszination für Zeichensysteme insbesondere für Billboards entlang des Straßenverlaufs führte die Teilnehmenden des „Learning from Las Vegas Studio“ unter der Leitung von Robert Venturi und Denise Scott Brown auch in die Werkstätte eines der großen Hersteller in Las Vegas. Diese Begeisterung sollte später die Theorien zur Postmodernen Architektur von Robert Venturi und Denise Scott Brown maßgeblich prägen.

Fotografie, 105 x 74 cm

Courtesy Museum im Bellpark Kriens © Venturi Scott Brown & Associates

### **3. großer Raum: Case Study Wien**

Die Stadt Wien wird von Straßenverkehrskorridoren aus dem ehemaligen Süd-Osten und Osten Europas tangiert bzw. durchdrungen, deren jeweilige Bedeutung und Nutzungsdichte von makro-politischen Entscheidungen beeinflusst wird. Dabei stellt der Internationale Busbahnhof in Wien Erdberg einen wichtigen Knoten dar. Er wird mehrheitlich von Personen aus Südosteuropa frequentiert, denen gegenüber populistische Politiker\_innen, Medien und auch Bürger\_innen Misstrauen hegen. Vorrangig sind es aber Arbeiter\_innen und Dienstleister\_innen, die viele der Unternehmen und privaten Haushalte in Wien am Funktionieren halten. Am Beispiel der Geschichte der Internationalen Busbahnhöfe in Wien und der Erfahrungen entlang der hier eintreffenden und von hier ausgehenden Routen ließen sich daher auch die post-sozialistischen Transformationen des geopolitischen Umfeldes von Wien nachzeichnen, ebenso aber auch die städtebaulichen Effekte einer Autobahn-orientierten Entwicklung, die hier ausschnitthaft entlang der A4 von Wien Erdberg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze dargestellt ist.

Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go

#### **Michael Hieslmair | Michael Zinganel**

##### **Case Study Wien**

2015 | 2016

Installation, bestehend aus  
Architekturmodell in Karton auf MDF-Sockel, 36 x 36 x 110 cm  
Audiostation, MP3-Player mit Kopfhörer  
3 Logistikknoten, Digital-Druck auf Alu-Dibond, ca. 100 x 100 cm  
5 Bleistift-Zeichnungen gerahmt, 24 x 30 cm  
Courtesy Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go

#### **Martin Grabner**

##### **Vienna International Busterminal Erdberg**

2015

Fotografie auf Alu-Dibond, 50 x 70 cm  
Courtesy of the artist

##### **Vienna International Busterminal**

2007

Da die bestehenden internationalen Busbahnhöfe in Wien Mitte und am Südbahnhof wegen Um- und Neubauten nicht mehr zur Verfügung standen, eröffnete das private Busunternehmen Blaguss in Eigeninitiative einen neuen Terminal in Erdberg. Der scheinbar unattraktive Standort unter der Brücke der Autobahntangente wurde bewusst gewählt, um in Zukunft nicht wieder Gentrifizierungs-Prozessen und Umsiedlungen zum Opfer zu fallen. Mit direktem



Anschluss an die U3 und Auffahrten an die Autobahnen ist der Vienna International Busterminal der bedeutendste Knoten für Busverbindungen von und nach Ost- und Südost-Europa.

Im selben Jahr werden Bulgarien und Rumänien Vollmitglieder der EU, Blaguss intensiviert die Kooperation mit Busunternehmen aus den Regionen, z.B. mit Air Kona aus Bulgarien und Atlas Sib aus Rumänien.

2014

Nach 7 Jahren Übergangsfrist erhalten Staatsbürger\_innen aus Bulgarien und Rumänien uneingeschränkten Zugang zum Arbeitsmarkt in Deutschland und Österreich. Populistische Politiker und Medien befürchten eine „Invasion“ von Zuwander\_innen.

2015

Das Image der Fernreisen mit dem Bus, in Wien zuletzt vorrangig als Verkehrsmittel von Migrant\_innen wahrgenommen, ändert sich signifikant: Mit der stark verzögerten Liberalisierung von Fernbus-Lizenzen in West-Europa und dem Markteintritt von neuen hippen Brands entsteht ein Boom im Fernverkehr, an dem auch junge und wohlhabendere Gruppen partizipieren. Das wiederum brachte die Stadt Wien auf den Plan einen neuen attraktiveren Busbahnhof zu fordern, um diese Gäste „angemessen“ in der Stadt willkommen zu heißen.

2016

Selbst die staatliche Bahngesellschaft ÖBB steigt in den Wettbewerb für Bus-Fernreisen ein.

## **Michael Hieslmair | Michael Zinganel**

### **Routen. Rhythmen. (Grenz-)Infrastruktur**

2015 | 2016

Wie eine Folge übergeordneter politischer Ereignisse – Kriegshandlungen, politischer Terror und schwindende Hoffnung von Flüchtlingen im Nahen und Mittleren Osten – Mobilitätströme auslösen, zeigen paradigmatisch die Ereignisse an der österreichisch-ungarischen Grenze vom Sommer und Herbst 2015, als hier rund 4.500 Flüchtlinge pro Tag aus Ungarn ankamen. Zwischen Hegyeshalom und Nickelsdorf wurden die seit der Auflösung der Schengen-Grenze obsoleten Parkflächen und Grenz-Infrastrukturen als Checkpoints und (Not-)Unterkünfte reaktiviert und mit ephemeren Infrastrukturen aus der Katastrophen-Hilfe und Eventindustrie ergänzt. In kürzester Zeit entstand ein provisorischer Lebensraum für Menschen im Transit, die mit Sonderzügen und Bussen zu den Wiener Bahnhöfen sowie zu Notquartieren in Wien und nahe der deutschen Grenze gebracht wurden.

Die Zeichnung basiert auf einem Gespräch mit Gerhard Zapfl, dem Bürgermeister der Gemeinde Nickelsdorf.

1 Bleistift-Zeichnung gerahmt, 102 x 72 cm

Nickelsdorf hilft! Warnweste, Leihgabe der Gemeinde Nickelsdorf

Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go

## **Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates**

**Foto: Denise Scott Brown**

### **Parking Lot with Roman Soldier, Caesars Palace, Las Vegas**

1966

Der Impuls zum „Learning from Las Vegas Studio“ ging maßgeblich von Denise Scott Brown aus, die 1965 in Los Angeles den auto-orientierten Städtebau des amerikanischen Südwestens untersuchte. Das Foto entstand 1966 während einer Vorrecherche-Reise nach Las Vegas, zu der Denise Scott Brown auch ihren Kollegen und späteren Ehemann Robert Venturi eingeladen hatte. Ein ganz ähnliches Sujet mit dem Titel „The Grand Proletarian Culture Locomotive“ wurde für das Poster zur Ankündigung der Ergebnisse des Las Vegas Studio im Jänner 1969 an der Yale University verwendet.

Fotografie, 59 x 42 cm

Courtesy Museum im Bellpark Kriens © Venturi Scott Brown & Associates

## **Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates**

### **Image sequence, Lower Strip, heading north, Las Vegas**

1968

Zur angemessenen Darstellung der dynamischen Bildersprache der Billboard-Architekturen entlang des Strip und der sequenzartigen (auto)mobilen Wahrnehmung der Stadtlandschaft forderten Robert Venturi und Denise Scott Brown die Entwicklung neuer Techniken und die Einbeziehung filmischer Methoden. Die Fotos sind Testaufnahmen einer filmischen Annäherung, bei der nach Vorbild von Ed Ruschas Sunset Strip eine Filmkamera auf die Kühlerhaube eines Autos montiert wurde.

6 Fotografien, je 28 x 38,5 cm

Courtesy Museum im Bellpark Kriens © Venturi Scott Brown & Associates

## **Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates**

### **Mock-ups of the First Edition of „Learning from Las Vegas“**

1968

Das „Learning from Las Vegas Studio“, ein Seminar mit Exkursion nach Las Vegas, das für Architektur-Studierende der Yale University 1968 angeboten, wurde von Robert Venturi und Denise Scott Brown initiiert und geleitet. Sie hatten sich zum Ziel gesetzt mit den Studierenden die Architektur der Unterhaltungsökonomie, die sich als zerstreute Bebauung – als „Sprawl“ – entlang des Straßenverlaufs, des „Strip“ von Las Vegas, entwickelt hat, vorrangig aus dem Blickwinkel von Straßennutzer\_innen zu untersuchen. Zu diesem Zweck wurden Forschungs- und Darstellungsmethoden anderer Architekt\_innen (wie Giambattista Nolli) und Künstler\_innen (wie Ed Ruscha) adaptiert und weiterentwickelt, die Generationen danach als Inspirationsquelle dienen sollten.

Unter dem Einfluss der aufkommenden Wissenschaftsdisziplin der Semiotik wurden in diesem Seminar auch jene Argumente entwickelt, die danach zu einem bedeutenden Statement über die Architektur als Zeichensystem und zu einem Schlüsseltext der postmodernen Architektur ausgearbeitet wurden. Dem populärkulturellen Thema angemessen, orientierte sich das Format der Publikation ursprünglich an Lifestyle-Magazinen wie Andy Warhols *Interview*. Aufgrund der vehementen Ablehnung in ihrem eigenen akademischen Umfeld, die Robert Venturi und Denise Scott Brown seit der ersten Präsentation im Jänner 1969 erfahren hatten, wurde stattdessen 1972 ein kleinformatiges text-orientiertes Büchlein produziert, das sich zu einem der wenigen „Bestseller“ der Architekturtheorie entwickeln sollte.

Faksimilie, Drucke auf Hahnemühle-Papiere, je 57 x 77 cm  
The Architectural Archives, University of Pennsylvania  
by the gift of Robert Venturi and Denise Scott Brown  
Reproductions courtesy of the Museum Bellpark

## **Sonia Leimer**

### **Ohne Titel**

2015

Die Arbeiten von Sonia Leimer bewegen sich zwischen realen Räumen und imaginären Kontexten. Die Stücke aus Straßen-Asphalt wurden anlässlich von Bauarbeiten an realen Orten des Wiener Straßenraums aus der Oberfläche des ursprünglichen Nutzungszusammenhangs herausgeschnitten und sorgfältig abgehoben.

Mit ihren vielfältigen Gebrauchsspuren stellen sie sich als isolierte Fragmente des modernen und motorisierten städtischen Raums dar. Es handelt sich um Indizien und Spuren, die zu keiner abgeschlossenen Identität gelangen, die stattdessen eine mehrdeutige archäologische, psychoanalytische, politische und poetische Interpretation des städtischen Straßenraums ermöglichen.

Asphalt  
Paradiesgasse, 101 x 101 cm  
Vorgartenstraße 77 x 125 cm  
Währinger Straße, 151 x 96 cm  
Währinger Straße 114 x 136 cm

Courtesy of Galerie nächst St. Stephan Rosemarie Schwarzwälder, Wien

## **Gabriele Sturm**

### **Wie weit ist weit, der Maßstab des eigenen Erlebens**

2006-16

Gabriele Sturm erforscht interkulturelle Zusammenhänge vor allem anhand von Handelsbeziehungen: So thematisiert sie den Bedarf nach unmittelbarer Verfügbarkeit von Waren und den immensen Aufwand ihrer Produktion und Anlieferung, indem sie den Transport von Tomaten aus der südlichen Türkei bis zum Gemüsegroßmarkt in Wien über 3.000 km in einem LKW selbst performativ begleitet hat. Die Fahrt hat sie gleichzeitig via SMS

kommuniziert und künstlerisch dokumentiert. Aus diesem konzeptuellen Gerüst entwickelt sie ein Geflecht aus Collagen, Fotos, Bildern, Objekten, und filmischen Arbeiten, die in Installationen übersetzt werden. Insbesondere den Tomatenkartons als Träger von Produktinformationen und Versprechen an die Konsument\_innen kommt dabei eine besondere Rolle bei der Raum-Strukturierung zu.

Installation

1-Kanal Video 1 h 48

Tomatenkartons 33,3 x 26,6 x 15,4 cm

Fotos 9,6 x 17 cm

Zeichnung 89 x 63 cm

Courtesy of the artist

Videoprojektion:

## **Želimir Žilnik**

### **Logbook Serbistan**

Serbien 2015

Der in Novi Sad lebende Filmemacher Želimir Žilnik hat in einer Reihe von semi-dokumentarischen Filmen die politischen und gesellschaftlichen Umwälzungen in den Staaten Südosteuropas untersucht: von den Routen legaler und illegaler grenzüberschreitender Händler\_innen im Norden Serbiens bis zu den Flüchtlingen, die sich in der Hoffnung auf ein besseres Leben auf den Weg nach Europa aufgemacht haben. Auch Logbook Serbistan ist ein „Doku-Drama“, in dem Laiendarsteller sich selbst spielen. Želimir Žilnik versucht jedoch die Geschichten vom Flüchtlings-Alltag so nüchtern wie möglich auf die Leinwand zu bringen, um der Problematik dadurch ein menschliches Gesicht zu verleihen.

HD-Video, 95 min

Courtesy of Playground Produkcija

## 4. Raum: Übergangszone Wien – Tallinn

### Johanna Kandl

#### **modernize or die!**

2002

In ihren malerischen Arbeiten stellt die Künstlerin in der Regel Parolen mit einem betont neoliberalen Imperativ sachlich dargestellten und unspektakulär anmutenden Alltagsszenen von Märkten, Handelsplätzen, Tankstellen oder Busstationen aus post-sozialistischen Transformationsräumen gegenüber. Die Ritterstatue vor der Tankstelle neben der Einkaufs-Erlebniswelt Excalibur City jenseits der österreichischen Grenze zu Tschechien erscheint vergleichsweise spektakulär, insbesondere im Kontext des hitzig geführten Diskurses über postmoderne Architektur, der durch der Studie *Learning from Las Vegas* mit ausgelöst wurde.

Eitempera | Holz, 115 x 150 cm

Courtesy Sammlung der Kulturabteilung der Stadt Wien – MUSA

### Kurt Hörbst

#### **Ganglsiedlung**

4.2.2013

Der Fotograf Kurt Hörbst hat zwischen 2011 und 2015 die Errichtung der Mühlviertler Schnellstraße S10 in der unmittelbaren Nachbarschaft seines Wohnsitzes mit einer analogen Großformatkamera begleitet und dokumentiert.

Durch die Langsamkeit und Präzision dieser Art von Landschaftsfotografie beansprucht der Künstler eine gewisse Distanz zur Baustelle zu wahren um die enormen Auswirkungen des Bauwerks auf das soziale Umfeld, und die Landschaft hervorzuheben. Im Blick durch das Fenster eines Baucontainers werden die involvierten Akteure, die technischen Leistungen und Investitionen aber auch die Konflikte, die mit einem solchen Bauprojekt einhergehen, zwar nicht explizit abgebildet, schreiben sich aber nichtsdestotrotz mit ins Bild ein.

Pigmentprint, 105 x 130 x 4 cm

Courtesy of the artist

### Matthias Klos

#### **Topografien der Unrast**

2016

*Topografien der Unrast* geht der Frage nach, wie sich der Warentransport mit seinen Infrastrukturen außerhalb von Metropolen und urbanen Zentren einbettet. Der Künstler Matthias Klos reiste von Österreich über die Tschechische Republik und Polen – der Europastraße 67 folgend – in die baltischen Länder. Diese Fernstraße führt als zentraler Verkehrsweg für den Gütertransport von Prag über Breslau, Warschau, Lazdijai, Kaunas, Riga

bis Tallinn und mit der Fähre weiter nach Helsinki. Entlang der E67 entstanden Aufnahmen von Orten, an denen sich der Transport, die Logistik und die sich daraus resultierenden Infrastrukturen in örtliche Geografien und Gegebenheiten einschreiben. Es sind Infrastrukturen, die durch unser „Begehren nach Waren“ hervorgebracht werden. Die Folgen dieser Veränderungen beschreibt Matthias Klos in seiner Reisenotiz als „Eine Erschließung der Ferne, die das Nahe verändert“.

Broschüre, Offsetdruck, Auflage von 100 Stück  
offen: 70 x 100 cm | geschlossen: 70 x 50 cm  
Courtesy of the artist

## Case Study Tallinn

Zwischen Tallinn in Estland, vor dem Fall des Eisernen Vorhangs Teil der Sowjetunion, und Helsinki in Finnland, Teil des kapitalistischen Westens, wird der pan-europäische Straßenkorridor heute durch eine leistungsstarke Fährverbindung fortgesetzt. Autos, Busse und LKWs werden in einem Rhythmus von 3 Stunden auf riesigen Fährschiffen über die baltische See transportiert. Die enorme Einkommens-, Preis- und Kaufkraftdifferenz zwischen Estland und Finnland treibt die Mobilitätsströme an: Während 15 Prozent der Bevölkerung aus Estland als Arbeitsmigrant\_innen in Finnland ihr Glück versuchen, pendeln Gruppen von Finn\_innen als Tourist\_innen nach Tallinn, um hier preisgünstig zu konsumieren und einzukaufen – vor allem Alkohol. Die Routen und Routinen dieser mobilen Subjekte zeigen einen enormen Einfluss auf den Stadtraum, denn sie ziehen sowohl bauliche Infrastrukturen nach sich (immer größere Schiffe, Terminals, Hotels, Kneipen, Souvenirshops und Supermärkte) als auch Dienstleister\_innen aller Art, die am Verkehrsfluss partizipieren wollen.

Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel | Stop and Go

### Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel

## Case Study Tallinn

2015 | 2016

Installation bestehend aus

Fährterminal Tallinn, Verkehrsschild, Reproduktion 2015

Aluminium, Scotch Folie 150 x 222 cm, Aluminiumrohre Durchmesser 4.5 mm

Wegenetzinstallation, 720 cm, 7 Aluminiumrohre, 7 MP3 Player mit Kopfhörer

Gezeichnete Legende zur Installation, Digitaldruck 50 x 70 cm

Klappbarer Trolley mit 6 Kartonboxen alkoholischer Getränke

Foto gerahmt, Folie auf Glas, 50 x 70 cm

Buch zur Geschichte des Hafens Tallinn 2005

Stadtplan, Digitaldruck auf Papier, 120 x 120 cm

Courtesy of Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel | Stop and Go

### Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel

## ON+ OFF. (Dis-) Embarking Rhythms of Transient Communities

2015/2016

Abstrahierte Karte von Routen und Wegen ausgewählter Akteure, die mit unterschiedlichen Motiven und Rhythmen die Fährverbindung zwischen Helsinki und Tallinn nutzen:

Januř. F., 47

LKW-Fahrer aus Poznan, Polen, passiert mit seinem Volvo Sattel-schlepper wöchentlich den Hafen, um Waren zwischen Polen, Estland, Finnland und Russland zu transportieren

Siret H., 53

Buchhalterin aus Tallinn, Estland, reist jeden Monat nach Helsinki, um ihre dort arbeitende Tochter zu besuchen und auf Flohmärkten Waren zu erwerben, die sie in Tallinn weiterverkauft.

Boris J., 62

Manager aus St. Petersburg, Russland, kontrolliert alle zwei Monate seine Immobilien-Investitionen in Finnland und Estland

Anita L., 46

Export-Managerin aus Wuppertal, Deutschland besucht zwei Mal jährlich in kombinierten Rundreisen Kunden ihres Unternehmens in Skandinavien und im Baltischen Raum

Galina M., 28

ausgebildete Grundschullehrerin, ethnische Russin aus Jõhvi, Estland, arbeitet als Kellnerin im Schichtdienst in einer Bar am Fährschiff, nachdem sie ihren ursprünglichen Job verloren hatte

Olli N., 27

Auto-Mechaniker aus Sipoo in Finnland, reist drei Mal jährlich mit Freunden nach Tallinn um durch die Bars der Altstadt zu streunen und vor der Rückreise so viel Alkohol wie möglich einzukaufen, weil die Preisdifferenz die Reisekosten refinanziert.

Rainer O., 37

Bauarbeiter aus Tartu in Estland, arbeitet aufgrund der enormen Einkommensdifferenz als Arbeitsmigrant in der Umgebung von Helsinki

Wegenetzinstallation 350 x 720 cm

7 Aluminiumrohre, 7 MP3 Player mit Kopfhörer

Courtesy of Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel | Stop and Go

## **Zara Pfeifer**

### **LKW**

2012

In ihren fotografischen Recherchen zum Güterverkehr im Stadtraum hält Zara Pfeifer alltägliche Bewegungsabläufe fest wie etwa das Rangieren großer Sattelschlepper. Durch einen scharfen Bildausschnitt und die Wahl des Moments der Aufnahme werden jedoch die gewohnten Proportionen außer Kraft gesetzt. So unterstreicht sie die Effekte der Verschiebung des vertrauten Verhältnisses von Gebäuden, öffentlichem Raum und mobilen Objekten, die eintreten, wenn die Routen des transnationalen Güterverkehrs, zumindest aber ihre Ausläufer, die Städte durchdringen.

Fine Art Print, Tassenrahmung | Linde weiß gestrichen

Auflage: 7 + 2 AP

60 x 40 cm

Courtesy of the artist



## **Ina Weber**

### **Ohne Titel**

1998

Seit ihrer Beziehung zu einem Musiker und ausgedehnten Tournee-Reisen mit dem Kleinbus der Band beschäftigt sich die Künstlerin Ina Weber mit Funktions-Architekturen entlang der Europäischen Autobahnen und Straßen. So entstanden aus dem angeschnittenen Blickwinkel der geöffneten Schiebetüre Serien von Aquarellen von Funktions-Architekturen Busterminals, Tankstellen, Autobahn-Raststationen, aber auch von besonderen Ereignissen, auf Grund derer die Fahrt unterbrochen werden musste, wie beispielsweise Autopannen und Unfälle. Gleichzeitig arbeitete sie auch an einer Reihe von Architektur-Kleinplastiken dieser Bauten, aber auch von architektonischen Elementen, und ephemeren Architekturen wie Baustellen Toiletten und Eurocontainer.

Aquarelle, Mischtechnik, Transparentpapier, 29.7 x 42 cm  
Courtesy Neue Galerie Graz am Universalmuseum Joanneum

### **Invalidenstraße**

2010

Miniaturarchitekturen, Keramik emailliert, jeweils 12 x 45 x 26 cm  
Courtesy Galerie Georg Kargl Fine Arts

## **Mindaugas Kavaliauskas**

### **Kaunas Second-hand Car Market**

2008

Über Jahre untersuchte der litauische Künstler in seinem Projekt die „für das post-sozialistische Litauen charakteristische Obsession für Autos“, die – so sein Argument – „in der systembedingten Verzögerung der individuellen Motorisierung begründet ist“.

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs entstanden nahe der polnischen Grenze riesige Gebrauchtwagenmärkte, zu denen Autos aus West-Europa importiert wurden, um sie vor Ort – mitunter direkt vom Transporter – an Endkunden zu verkaufen oder aber an Händler, die sie in andere post-sowjetische Regionen von Kaliningrad bis zum Baltischen und Kaspischen Meer transportierten.

Mit seiner Arbeit illustriert der Fotograf – unbewusst und unbeabsichtigt – die These des deutschen Historikers Karl Schlögel, wonach „die Kriechströme der unzähligen Kleinhändler“ („Ameisenhändler“) die Wiedervereinigung des vormaligen Ostens und Westens Europas von unten vorangetrieben hätten, noch bevor mit EU-Mitteln die Infrastrukturen ausgebaut wurden und große Logistik-Unternehmen ihre riesigen Warenumschatzplätze und Hubs errichtet haben.

Fotos 40 x 50 und 50 x 70 cm  
Courtesy of the artist

Videoprojektion:

**Allan Sekula und Noël Burch**

**The Forgotten Space**

Niederlande | Österreich 2010

Der Film erweitert den Untersuchungsraum des Ausstellungs-Projektes von den Pan-europäischen Straßenverkehrskorridoren zum weltumspannenden Container-Schiffverkehr. Der Film *The Forgotten Space* basiert auf Allan Sekulas Langzeitprojekt „Fish Story“, seinen Erkundungen des Meeres, jenem vergessenen Raum, der nach wie vor die ökonomische Basis für die Globalisierung von Warenverkehr und Arbeit ist. Es ist die See, auf der heute kostengünstig Waren aller Art quer durch die ganze Welt transportiert werden. Es sind die Häfen, die den Ausbau von Zulieferwegen – Schienen und Straßennetzen – erfordern. Damit Güter verkehren können, in zahllosen Containern auf kastenförmigen Riesen, deren spärliche Besatzung einander kaum noch kennt. Von Rotterdam über Los Angeles bis Hongkong zeigt *The Forgotten Space* wie das Diktat des Konsums mit den Folgen des Transports zusammenhängt.

HD-Video, 112 min. | Ausschnitt: 18 min.

Doc.Eye Film Amsterdam | WILDart FILM Wien