



**ROAD\*REGISTERS.**

**Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten**

**ROAD\*REGISTERS.**  
**Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten**

**ROAD\*REGISTERS.**  
**Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten**

Eine Ausstellung im Rahmen des WWTF-Forschungsprojekts  
Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition

mit Beiträgen von Gerd Arntz | Noël Burch | Boris Despodov | Thomas Grabka |  
Martin Grabner | Michael Hieslmair | Kurt Hörbst | Helmut Kandl | Johanna Kandl |  
Emiliya Karboeva | Mindaugas Kavaliauskas | Matthias Klos | Sonia Leimer |  
Vesselina Nikolaeva | Katarzyna Osiecka | Zara Pfeifer | Tarmo Pikner | Lisl Ponger |  
Maximilian Pramatarov | Ed Ruscha | Rimini Protokoll | SO MAT-Archiv |  
Allan Sekula | Tim Sharp | Gabriele Sturm | Robert Venturi und Denise Scott Brown |  
Tatjana Vukosavljević | Ina Weber | Želimir Žilnik | Michael Zinganel

30.09. – 06.11.2016

x hibat  
Akademie der bildenden Künste Wien  
Schillerplatz 3, A-1010 Wien

Stop and Go. Projektraum Nordwestbahnhof  
Taborstraße 95, A-1200 Wien  
stopandgo-transition.net

Kuratorisches Team: Michael Hieslmair | Michael Zinganel

Lektorat: Claudia Mazanek  
Grafik: Susi Klocker  
Druck: druck.at Leobersdorf

Herausgeber:  
Tracing Spaces. Institut für künstlerische und wissenschaftliche Forschung  
Hohlweggasse 28/1/13, A-1030 Wien  
tracingspaces.net

Cover: Mindaugas Kavaliauskas,  
Kaunas second-hand car market, 2008  
Courtesy of the artist

ISBN 978-3-901371-10-3

## **ROAD\*REGISTERS.** **Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten**

Paneuropäische Verkehrskorridore bezeichnen die Verkehrsverbindungen zwischen dem ehemaligen Osten und dem Westen Europas, deren Ausbau ein Kernprojekt der EU-Infrastrukturplanung darstellt: Dabei handelt es sich um Monumente der Modernisierung von Staaten und Staatenverbänden, um außergewöhnliche technische Leistungen und finanzielle Investitionen, die unter politischem und ökonomischem Druck (und mitunter gegen ökologische Argumente und von Konflikten begleitet) geplant, errichtet und ausgebaut werden. Dementsprechend sind sie einer strikten Kontrolle (bzw. einem Kontrollwillen) unterworfen. Gleichzeitig stellen sie jedoch seit jeher auch Imaginationsarsenale dar, an denen sich eine Vielzahl an Träumen (und Albträumen) von Individuen und Institutionen festmachen lassen: von Wirtschaftswachstum und Völkerverständigung bis zum Truppenaufmarsch seitens der staatlichen Institutionen, von der motorisierten Flucht aus dem kleinbürgerlichen elterlichen Haushalt oder dem als entfremdet empfundenen Alltag in den Urlaub bis zur Arbeitsmigration und der Flucht aus Kriegsregionen.

Diese Korridore funktionieren wie Magnete,<sup>1</sup> 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.

Die Ausstellung *Road\*Registers. Aufzeichnungen mobiler Lebenswelten* nimmt Orte ins Blickfeld, an welchen der Verkehrsfluss aus unterschiedlichen Ursachen anhält oder angehalten wird – wie Bus-Terminals, Fährhäfen, Parkplätze für den internationalen Lastkraftwagenverkehr (TIR), Autobahnraststätten, Logistik-Zentren, formale und informelle Märkte oder Grenz-Stationen entlang der Korridore. An diesen Schwellen in der Mobilitätslandschaft lassen sich sowohl Strategien staatlicher und suprastaatlicher Institutionen und großer Unternehmen ablesen, wie sie Mobilitätsströme kontrollieren, als auch die unterschiedlichen Routen, Motive und Mobilitäts-Biografien der sie passierenden Akteur\_innen. Mitunter verwandeln sich dabei anthropologische Nicht-Orte<sup>2</sup> (an denen bestenfalls Objekte miteinander kommunizieren) zu intimen Ankern im Alltag der multilokalen Existenz hochmobiler Subjekte, an denen sie Rituale und Routinen entwickeln, um sich zu erholen, um Kontaktaufnahmen an die Ziel- und Quellregionen in Gang zu setzen, aber auch um vor Ort fragmentierte Gemeinschaften zu pflegen.

Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs entwickelten sich entlang der Straßen-Korridore zwischen dem vormaligen Osten und Westen die „Kriechströme der Ameisenhändler\_innen“, der unzähligen Kleinhändler\_innen, die – Karl Schlögel<sup>3</sup> zufolge – die Wiedervereinigung Europas von unten vorangetrieben hätten, noch bevor mit EU-Mitteln die Infrastrukturen ausgebaut wurden und die großen Logistik-Unternehmen ihre riesigen Warenumserschlagplätze und Hubs errichteten.

Dabei entsteht ein dynamisches Modell multilokaler Urbanität<sup>4</sup> aus miteinander vernetzten Archipelen, die jeweils nur Stationen einer Tour von Individuen oder Objekten in ihren Vehikeln darstellen. Sie sind jedoch nicht stetig, sie können durch neue Knoten ersetzt, obsolet werden und verwahrlosen. Informelle Knoten können formalisiert und kontrolliert werden, und an anderen Orten können neue informelle Knoten entstehen. Diese repräsentieren ‚polyrhythmische‘ Ensembles<sup>5</sup> aus statischen Architekturen, mobilen Objekten und Individuen, die abhängig von den täglich, wöchentlich oder saisonal wechselnden Rhythmen des Verkehrsflusses zu unterschiedlichen Nutzungsdichten anwachsen und wieder schrumpfen. Augenscheinlich sind hier menschliche untrennbar mit nicht-menschlichen und nicht-materiellen Mobilitätsformen verbunden. Zur Analyse und Repräsentation solcher vielschichtigen dynamischen Netzwerke und Hierarchien sind nach Deleuze/Guattari und Latour<sup>6</sup> Techniken der Kartografie naheliegend. Um den unterschiedlichen Maßstäben und Erfahrungsformen im Mobilitätsalltag zu entsprechen und den mikropolitischen Erzählungen einen intimeren Raum zu geben, schlagen wir vor, die abstrakten Diagramme mit comics-haften Darstellungen und Audiospuren anzureichern.<sup>7</sup>

Zentralen Bestandteil der Arbeiten der Ausstellung bilden die drei Case Studies des vom Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds WWTF geförderten Forschungsprojektes *Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition*, das die (postsozialistischen) Veränderungen von Knoten transnationaler Mobilität und Migration entlang der paneuropäischen Verkehrskorridore in einem geografischen Dreieck zwischen Wien, Tallinn und der türkisch-bulgarischen Grenze untersucht hat.<sup>8</sup> Wien galt seit jeher als ‚Drehscheibe zwischen Ost und West‘ und wird von wichtigen Routen durchzogen. Daher lassen sich hier – obwohl diesseits des ehemaligen Eisernen Vorhangs gelegen – auch die Transformationen eines großräumigeren geopolitischen Umfelds vorzüglich nachzeichnen. Tallinn in Estland und die bulgarisch-türkische Grenzregion liegen an den beiden entgegengesetzten Enden einer bedeutenden Nord-Süd-Achse in historisch sehr unterschiedlich gewachsenen geopolitischen Konstellationen und geprägt von sozialpolitischen Spannungsverhältnissen, in denen sich die Transformationsprozesse signifikant anders entwickelt haben.<sup>9</sup> Das Forschungsprojekt wurde geleitet von Michael Zinganel und Michael Hieslmair, beide Historiker, Architekten, Künstler und Kuratoren aus Wien, in Kooperation mit dem Humangeografen Tarmo Pikner aus Tallinn und der Anthropologin und Historikerin Emiliya Karaboeva aus Sofia.

*Road\*Register* verstehen wir als Zwischenbericht dieses Forschungsprojekts im Format einer Kunst-Ausstellung – mit dem Vorteil, anders als im Rahmen einer wissenschaftlichen Publikation von der disziplinierten linearen argumentativen Struktur und Lesart von Texten befreit zu sein. Zum anderen werden für den theoretischen und methodischen Zugang inspirierende Arbeiten nicht nur zitiert und diskret in Fußnoten und Quellenverzeichnissen angeführt, sondern sie lassen sich ebenso ausstellen und an Schlüsselstellen in den Ausstellungsräumen positionieren. Es können so Blickachsen und Querbeziehungen hergestellt und verschiedene Angebote an Wegführungen durch die unterschiedlichen Kapitel inszeniert und daher die Erzählstrukturen variiert werden. Für Kunstwerke als Repräsentationsmedien in Ausstellungen gilt jedoch wie für Textformate in wissenschaftlichen Publikationen, dass die Wahl der Medien und die Struktur der Arbeit bestimmte inhaltliche Aspekte bevorzugen und andere benachteiligen, dass sie gleichzeitig ein- und ausschließen. Wir haben daher versucht die Breite der methodischen Zugänge so groß wie möglich zu halten:

Die Anordnung der Darstellungen der drei zentralen Case Studies des Forschungsprojekts in den drei großen Ausstellungsräumen entspricht einer Kartierung, die der realen geografischen Situierung von Süden nach Norden folgt: Besucher\_innen betreten die Ausstellung demnach mit den Arbeiten zum ‚Raum Bulgarien‘, erreichen nach dem Passieren einer ‚Schleuse‘ mit historischen Referenzprojekten den ‚Raum Wien‘ und schließlich den ‚Baltischen Raum‘, der eine Sackgasse bildet. Hier kehren sie um und wandern / flanieren in Gegenrichtung durch die Ausstellung zurück: durch den ‚Raum Wien‘ nach ‚Bulgarien‘ – und zum Ausgang.

Die Repräsentationen dieser drei Case Studies bestehen vorrangig aus großformatigen Diagrammen und abstrahierten Karten von Wegen, Netzwerken und urbanen Archipelen entlang der transnationalen Routen, die wir mit unserem Kleintransporter der Marke Ford Transit befahren haben, sowie aus Objekten, die wir von den Forschungsreisen aus dem Feld mitgebracht haben. Zusätzlich wollten wir jedoch auch soziale Akteure\_innen wortwörtlich zum Sprechen bringen: Dazu bedienten wir uns semi-dokumentarischer Videoarbeiten anderer Künstler\_innen, deren Großbild-Projektionen die drei großen Räume jeweils fensterartig öffneten und zudem auch den geografischen und inhaltlichen Blickwinkel erweiterten: vom Netzwerk der LKW-Fahrer des einstigen Monopolunternehmens für transnationalen Güterverkehr im kommunistischen Bulgarien ausgehend, folgen wir über das Video *Corridor X* von Boris Despodov einem ehrgeizigen, aber nie realisierten Straßenbau-Projekt von der Schwarzmeerküste bis nach Albanien; von der Geschichte des internationalen Busbahnhofs in Wien, dessen meistfrequentierte Route über Serbien führt, zeigt das Video *Logbook Serbistan* von Želimir Žilnik das Schicksal von Flüchtlingen, die bereits vor der großen Flüchtlingswelle im Herbst 2015 aus Nordafrika, Syrien, Irak, Afghanistan kommend in Serbien hängengeblieben sind; und vom Fährhafen in Tallinn, dessen Fährverbindungen nach Helsinki den Rhythmus der Hafenstadt Tallinn dominieren, öffnet das Video *Forgotten Space* von Allan Sekula und Noël Burch ein Fenster zu dem die Weltmeere umspannenden Containerschiffsverkehr.

Ergänzend wurden Werke und Beiträge von Künstler\_innen, Kunsthistoriker\_innen, Journalist\_innen, Architekt\_innen und Anthropolog\_innen gezeigt, die im Rahmen der Recherchen und Recherche-Reisen für die Kuratoren und ihr Forschungsprojekt von entscheidender Bedeutung waren. Beispiele historischer Forschungs- und Darstellungsmethoden, die mittlerweile mehrere Generationen inspiriert haben, sind die Entwicklung einer bildorientierten universellen Zeichensprache durch Otto Neurath und Gerd Arntz,<sup>10</sup> die in kleinen selbstverlegten Künstlerbüchern dokumentierten Typologien von Architekturen von Ed Ruscha, sowie das von Robert Venturi und Denise Scott Brown geleitete Las Vegas Studio, in dem sie 1968 mit Studierenden der Yale University in Las Vegas die Architektur der Unterhaltungsökonomie, die sich entlang eines Straßenverlaufs entwickelt hatte, unter dem semiotischen Fokus von Straßennutzer\_innen untersuchten.<sup>11</sup>

Die aktuellen künstlerischen Arbeiten reichen – schon durch die jeweilige Arbeits-Methode begründet – vom Extrem einer betont kritisch-analytischen Distanz bis zu emphatischer Teilhabe: So entrückt die Standortsuche für Übersichtsaufnahmen des Straßenraums und seiner Infrastrukturen den Fotografen Matthias Klos automatisch in eine Entfernung, die der ästhetischen Kontrolle der Fotos zuträglich, der sozialen Kontaktaufnahme im Feld aber abträglich ist. Umgekehrt führt die Entscheidung von Gabriele Sturm, in teilnehmender Feldforschung einen LKW-Fahrer über 3000 Kilometer zu begleiten, unausweichlich zu Nähe, Intimität und Empathie, aber auch zu Kontrollverlust. Die zeitliche Dimension der Auseinandersetzung umfasst sowohl langjährige Untersuchungen wie Mindaugas Kavaliuskas fotodokumentarische Beobachtungen der Obsession der systembedingt verzögerten individuellen Motorisierung in Litauen, die nach dem Fall des Eisernen Vorhangs u.a. auch riesige Secondhand-Automärkte hervorgebracht hat, als auch kurzfristige Material-Aneignungen wie die Stücke ausgeschnittenen Straßenasphalts mit Gebrauchsspuren, die Sonia Leimer als isolierte Fragmente des städtischen Raums einer mehrdeutigen archäologischen, psychoanalytischen, politischen und poetischen Interpretation öffnet.

Ein zentraler kuratorischer Aspekt des Projekts ist das Ausloten von Bedeutungsverschiebungen in unterschiedlichen Kontexten: Im Gegensatz zum auratischen White Cube im „x hibit“ der Akademie der bildenden Künste Wien werden Arbeiten aus den Werkkomplexen der Teilnehmer\_innen auch im externen Stop and Go-Forschungslabor in einem aktiven Rail-to-Road-Güter-Terminal – einem Ort mit pragmatischem Themenbezug, ‚authentischer‘ Atmosphäre und jeder Menge Mobilitäts-Expertise – inszeniert. Dort steht den Besucher\_innen auch eine umfangreiche Bibliothek und Videothek zum Thema zur Verfügung.

- 1 Kathleen Stewart (2014): Road Registers. *Cultural Geographies* 21, 4: 549–563: 552.
- 2 Marc Augè (1995): *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. New York: Verso Books.
- 3 Karl Schlögel (2005): *Marjampole oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte*. München: Hanser.
- 4 Karl Schlögel (2009): *Die Ameisenhändler vom Bahnhof Zoo. Geschichte im Abseits und vergessene Europäer*. Berlin: Osteuropa 11/2009: 53–60.
- 5 Regina Bittner / Wilfried Hackenbroich / Kai Vöckler (Hg.) (2006): *Transiträume. Transit Spaces*. Edition Bauhaus, vol. 19. Berlin: Jovis.
- 6 Michael Crang (2001): Rhythms of the City. *Temporalised Space and Motion*. In: Jon May / Nigel Thrift (Hg.): *Timespace. Geographies of Temporality*. London: Routledge, 187–207. Mit Verweis auf: Henri Lefebvre (2013): *Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*, London: Bloomsbury Academic.
- 7 Gilles Deleuze / Felix Guattari (1987): *A Thousand Plateaus. Capitalism and Schizophrenia*. Trans. and foreword by Brian Massumi. Minneapolis: University of Minnesota Press. Bruno Latour (2005): *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- 8 Les Roberts (Hg.) (2016): *Deep Mapping and Spatial Anthropology*. In: *Humanities* 2016, 5, 5; doi:10.3390/h5010005
- 9 Michael Zinganel / Michael Hieslmair (2016): *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung* No. 63, Gastredaktion Schwerpunkt: *Korridore der Mobilität – Knoten, Akteure, Netzwerke*. Wien.
- 10 Michael Zinganel / Michael Hieslmair (2017): *Stop and Go. Investigating Nodes of Transformation and Transition*. In: Kevin Hannam, Aslak Aamot Kjaerulff, Sven Kesselring, Peter F. Peters (Hg.): *Envisioning Networked Urban Mobilities*. London: Routledge.
- 11 Angelique Groß (2015): *Die Bildpädagogik Otto Neuraths. Methodische Prinzipien der Darstellung von Wissen*. Heidelberg: Springer.
- 12 Robert Venturi / Denise Scott Brown / Steven Izenour (1972): *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form*. Cambridge MA: MIT Press.

Raum 1 – Case Study Bulgarien



Case Study Bulgarien

Alle Mitglieder des Teams in Bulgarien sind... (text is too small to read)



## Case Study Bulgarien

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

Als während des Kalten Krieges das Transportaufkommen von Gütern auf dem Landweg zwischen Westeuropa und den sich entwickelnden Nationen im Nahen und Mittleren Osten sowie in Nordafrika über das Staatsgebiet von Bulgarien signifikant zunahm, erlangte SO MAT, das Monopol-Unternehmen für grenzüberschreitenden LKW-Verkehr im sozialistischen 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.

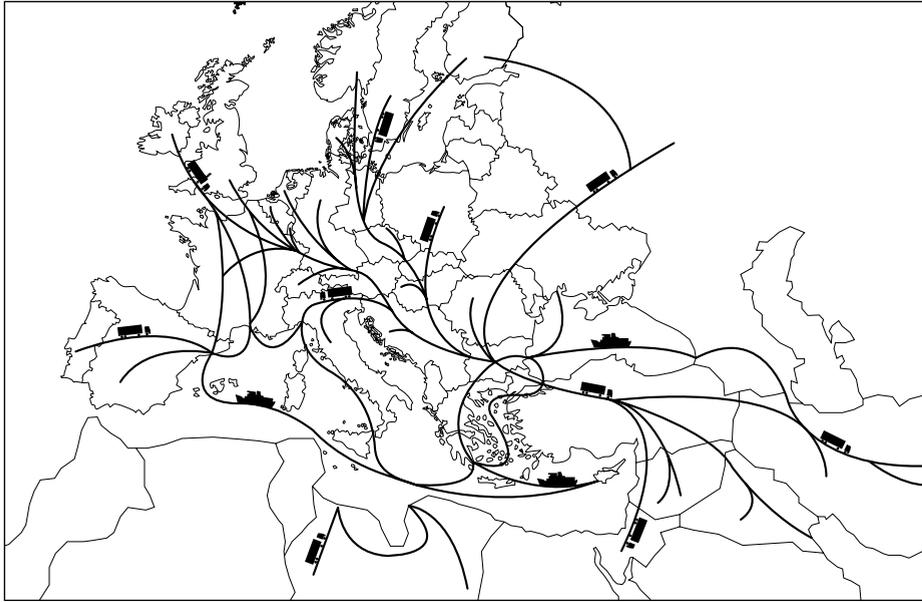
Aus westeuropäischem Blickwinkel war SO MAT ein äußerst preisgünstiger Mitbewerber. Das offizielle Gehalt der Fahrer war vergleichsweise bescheiden. Gegenüber der Mehrheit der Bürger\_innen in Bulgarien waren sie jedoch privilegiert: Denn sie durften ausreisen und konnten auf ihren weitläufigen transnationalen Routen in allen Fahrtrichtungen mit Schwarzhandel und Schmuggel von Gütern aller Art einen nicht unbedeutenden Nebenverdienst generieren. Besonders lukrativ war der Schmuggel mit Diesel und Kerosin oder mit verbotenen Gütern wie Pornoheften und Alkohol. Die aus dem Ausland mitgebrachten Konsumgüter steigerten ihren eigenen sozialen Status und den ihrer Familie in der Heimat beträchtlich.

Vitrine mit Schmuggel-Gütern, MP3-Player und Kopfhörer  
Courtesy of anonyme Leihgeber\_innen | Stop and Go

SO MAT Wegenetzinstallation, 2016, Bleistift-Zeichnung auf Wand, Nägel, Fäden  
Poster SO MAT, s.t., Faksimile-Digitaldruck, 70 x 100 cm  
Courtesy of SO MAT-Archiv | Stop and Go

SO MAT-Werbefilm, s.t., 22 min., digitalisiert 2015  
Courtesy of SO MAT-Archiv | Stop and Go





Transnationales Netzwerk der Firma SO MAT (ca. 1980) verbindet über zwanzig ausländische Partnerunternehmen, darunter die wichtigsten in Österreich, Iran, Libyen, Deutschland und Großbritannien. Karte, reproduziert auf Basis eines Originals, s.t. Courtesy of SO MAT-Archiv | Stop and Go



Werkstätte und LKW-Waschanlage einer seit Jahren ungenutzten Service-Station an der bulgarisch-türkischen Grenze. Durch den Neubau eines Autobahnteilstücks für die neue EU-Grenzkontrollinfrastruktur vom paneuropäischen Korridor X abgetrennt.



SO MAT-Station, Svilengrad, 2015. Fotos auf MDF, 30 x 45 cm, 40 x 60 cm, 60 x 40 cm. Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go





## SO MAT-Station Svilengrad s.t.

Das Transport-Unternehmen SO MAT 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 Netzwerknoden 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 Unterkünfte 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 SO MAT-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 SO MAT ausgestellt. Die Farbfotos stammen von einem uns unbekanntem Fotografen, der 1984 anlässlich des 20-jährigen Firmenjubiläums von SO MAT beauftragt wurde, die modern ausgestatteten Service-Stationen an ihren unterschiedlichen Standorten in Bulgarien zu dokumentieren.



SO MAT-Station Svilengrad, Architekturmodell, s.t., 100 x 100 x 20 cm  
Courtesy of SO MAT-Archiv | Stop and Go

SO MAT Werksdokumentation, Foto-Reproduktionen gerahmt, s.t., 24 x 30 cm  
Courtesy of SO MAT-Archiv | Stop and Go



**Rimini Protokoll**  
**Cargo Sofia-X. Eine europäische LastKraftWagen-Fahrt** 2006–2009

2006 recherchierte das Theaterkollektiv Rimini Protokoll über transnationale Warenströme. Als Beispiel diente das deutsche Speditionsunternehmen Willi Betz, das den bulgarischen Monopolisten SO MAT übernommen hatte. Für die Inszenierung wurde der Laderaum eines Sattelschleppers zum mobilen Zuschauerraum umgebaut, aus dessen großformatigem Schau-Fenster 45 Zuschauer während einer zweistündigen Reise durch die jeweiligen Aufführungsorte auf Straßenräume und Logistik-Architekturen blicken konnten. In diesen Ready-Made-Bühnenbildern des Transits erzählten zwei bulgarische Fernfahrer via Funk-Mikrofon aus der Fahrerkabine über ihre eigenen Mobilitäts-Biografien und Abenteuer zwischen Istanbul und Rotterdam. Sie hielten aber auch an und eröffneten in einem Sprachgemisch aus Bulgarisch, Englisch und Deutsch Dialoge mit lokalen Gemüseverkäufer\_innen, Lagerarbeiter\_innen, Spediteur\_innen und Zollbeamt\_innen. *Cargo Sofia-X* tourte mit den beiden LKW-Fahrern durch mehr als 30 Städte in Europa und im Nahen Osten und seit 2009 auch durch weitere Teile Asiens.

Regie: Stefan Kaegi, Co-Regie: Jörg Karrenbauer, Videodokumentation, Basel 2006, 22 min.  
 Courtesy of Rimini Protokoll



**Vesselina Nikolaeva**  
**Simply a Line – No Man's Land between Bulgaria and Turkey** 2004–2009

Nach dem Zusammenbruch des Kommunismus schienen die Grenzsicherungsanlagen entlang der bulgarisch-türkischen Grenze dem Verfall preisgegeben. Die damals in den Niederlanden lebende bulgarische Künstlerin Vesselina Nikolaeva besuchte über einen längeren Zeitraum hinweg in mehrwöchigen Reisen die Grenzregion. Bei ihren zahlreichen Besuchen gelang es ihr, Vertrauen zu den Grenzbeamten aufzubauen: Sie erhielt Zugang zum Archiv und zu historischen Karten des sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts mehrmals ändernden Grenzverlaufs, aber auch zu Fotoalben mit Bildern aus dem Alltag von ehemaligen Grenzsoldaten – Materialien, die alle Eingang in ihr Buch fanden. Zudem konnte sie die Grenzsoldaten für eine Serie von inszenierten Porträts gewinnen, die sie einer Reihe von melancholischen Architektur- und Landschaftsaufnahmen entgegenstellte. Mit der Unterzeichnung des Schengener Abkommens durch Bulgarien wurde die EU-Außengrenze durch einen massiven Zaun und neue Grenzterminals gesichert.

Foto, 50 x 40 cm, Buch, 20,5 x 24,5 cm  
 Courtesy of the artist



**Lisl Ponger und Tim Sharp**  
**Logbuch 2006/07: Eine bulgarische Reise** 2006–2007

Die Arbeit entstand im Auftrag des österreichischen Energieversorgers EVN, als dieser 2005 nach Bulgarien expandiert war. Während zweier Reisen 2006 und 2007 versuchten Lisl Ponger und Tim Sharp die Momente des Umbruchs zwischen Sofia und dem Schwarzen Meer festzuhalten. Ihr sozialpolitisches Interesse, ihr ethnografischer Forschungseifer und ihre multimediale Kompetenz ließen das Material des Reisetagebuchs so umfangreich und vielfältig werden, dass zu dessen Darstellung das Format einer DVD-ROM gewählt wurde: Mit den verschriftlichten Beobachtungen und den Fotos und Videos, die beide unterwegs selbst aufgenommen haben, umfasst die Arbeit über 1600 Fotos, 22 Stunden Video, 12 Stunden Ton, 8 Stunden Found-Footage, darunter großartige 16-mm-Wochenschauen und 8-mm-Amateurfilme, die sie von lokalen Flohmärkten zusammengetragen haben, Schnappschüsse von Badeszenen am Schwarzen Meer, private Videos von Familienfeiern oder dem berühmten Rosenfest, Urlaubsfotos, Hollywood-Spielfilme. Das *Logbuch 2006/07* ist demnach ein großartiges Beispiel für eine Kunstpraxis, die sich nicht der Wand entlang, sondern in die Tiefe eines Denkraums erstreckt.

DVD-ROM, herausgegeben von EVN AG, evn sammlung 2008 [abrufbar unter: [http://www.evn-sammlung.at/dvd\\_bg](http://www.evn-sammlung.at/dvd_bg)]



**Maximilian Pramatarov**  
**Confrontations down the E80** 2016

Das bulgarische Teilstück der E80, in der Terminologie der EU-Infrastrukturplanung der Pan-europäische Verkehrskorridor Nr. 4, stellt die wichtigste Straßenverkehrs-Verbindung für den Warenverkehr zwischen dem Mittleren 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 informelle Straßen- und Grenzökonomie entwickelt. Durch den verspäteten Ausbau der Bundesstraße zu einer modernen Autobahn wurde der Verkehrsfluss jedoch zunehmend in geordnete und kontrollierte Bahnen gelenkt. Maximilian Pramatarov bereiste im April 2016 die alte Route zwischen Sofia und der türkisch-bulgarischen Grenze. Dabei entstand ein fotografisches Reisetagebuch mit Spurensicherungen über den (schlechten) 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 Straße ihr Einkommen zu bestreiten. Neben Fotos brachte er auch gelbe Betonscheiben mit, die an den vielen Kiosken in Grenznähe für reifen gelben Käse werben, der den Heimkehrern aus der Türkei den Eintritt in einen anderen Kulturraum signalisiert.

Reisetagebuch, Fotos, 66 Stk. 14,8 x 21 cm | Auflage 21  
 Betonskulptur, Durchmesser 25 cm  
 Courtesy of the artist



**Thomas Grabka**  
**Across Europe in a Mini-Van (Der letzte Europäer) 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 Transporter nahezu unentwegt die 4000 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 pan-europäischen 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 Durchfahrtsverboten durch Städte, den Fahrer\_innen 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\_innen die Grauzonen und Toleranzen der Kontrollorgane kennen und daher das volle Vertrauen ihrer Passagier\_innen und Auftraggeber\_innen genießen.

Fotos, 6 Stk., 42 x 32 cm  
 Courtesy of the artist

**Boris Despodov**  
**Corridor #8 2008**

„Corridor #8“ ist der Name eines Infrastrukturprojekts der Europäischen Union, das sich bereits seit mehr als zehn Jahren in Planung befindet und das in Zukunft das Schwarze Meer mit dem Adriatischen Meer verbinden soll. Die geplante Schnellstraße durchquert Bulgarien, das ärmste Mitgliedsland der EU, Mazedonien, bis heute durch ethnische Konflikte gespalten, und Albanien, das sich nach der Isolation hektisch und unkoordiniert der restlichen Welt öffnete. Ihr Verlauf folgt dabei einer zu Zeiten des Jugoslawienkriegs beliebten Schmugglerroute.

Der Film *Corridor #8* setzt sich mosaikartig aus Fragmenten des Alltagslebens von Menschen zusammen, die entlang dieser geplanten Route wohnen, und eröffnet dadurch überraschende Einsichten in deren eigensinnige Haltung gegenüber dem ehrgeizigen EU-Projekt. Von ihnen werden nämlich die Völkerverständigung und Grenzöffnung als kontraproduktiv eingeschätzt: denn es sind gerade die Grenzkontrollen, die im Grenzland das Knowhow der lokalen Bevölkerung so profitabel machen. In den Worten des Filmemachers ist *Corridor #8* ein „road movie for a road that doesn't exist. The planned, but never built, highway project would have connected populations that have been geographically separated for generations.“

Video, Bulgarien, HD, 74 min.  
 Agitprop, Sofia | Courtesy of First Hand Films, Zürich

Raum 2 – Historische Referenzen



**Historische Referenzen**  
Die Grafik zeigt eine perspektivische Ansicht einer Straße mit Gebäuden, einem Straßenbahnwagen und Fußgängern. Die Zeichnung ist eine technische Illustration mit klaren Linien und hohem Kontrast.

**Historische Referenzen**  
Die Grafik zeigt eine perspektivische Ansicht einer Straße mit Gebäuden, einem Straßenbahnwagen und Fußgängern. Die Zeichnung ist eine technische Illustration mit klaren Linien und hohem Kontrast.





**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 grafischer 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 dem Warenfluss im Welthandel. Die Entwicklung der Isotype legte den Grundstein für die moderne Bildstatistik und für 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 kleinformatigen, 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 konzeptioneller „Road Movies“ hatten sie nicht nur Vorbildwirkung für viele andere Fotograf\_innen. Sie wurden auch von 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 montieren, eine Technik, die auch Robert Venturi und Denise Scott Brown 1968, in Rahmen ihres „Learning from Las Vegas-Studios“ aufgriffen.

Leporello-Fotobuch, 17,8 x 760,7 cm  
Courtesy of Neue Galerie Graz, Universalmuseum Joanneum Bibliothek



**Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates**  
**Mock-ups of casino signs**  
**Young Electric Sign Company offices, Las Vegas** 1968

Während die in Kulturkritik geschulten europäischen Intellektuellen die motorisierte Massenmobilität zunehmend einer harschen Kritik unterzogen, wurde in den USA insbesondere bei Künstler\_innen der Highway als Sehnsuchtsraum verklärt, an dem alles möglich schien. Dem Altraum Straße wurde dort die Heterotopie der Straße entgegengestellt: Von dieser Faszination sind auch die Zeichensysteme entlang des Straßenverlaufs nicht ausgenommen, wie das „Learning from Las Vegas-Studio“ unter der Leitung von Robert Venturi und Denise Scott Brown beweist. Die Begeisterung für großformatige Billboards führte nicht nur die Studierenden der Yale Universität in die Werkstätte eines der großen Hersteller in Las Vegas, sie prägte auch Robert Venturis und Denise Scott Browns Formulierung ihrer Theorien zur postmodernen Architektur.

Fotografie, 105 x 74 cm  
Courtesy of Museum im Bellpark Kriens © Venturi Scott Brown & Associates

**Jean-Luc Godard**  
**Weekend** 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\_innen beginnen auszubrechen, rasen vorwärts, karambolieren, Wagen gehen in Flammen auf, Bürger\_innen fallen wie Söldner\_innen 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, Frankreich, 103 min., Ausschnitt: 8 min.  
Courtesy of Bibliothek der Akademie der bildenden Künste Wien

Raum 3 – Case Study Wien



## Case Study Wien

Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go

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 lassen sich daher auch die post-sozialistischen Transformationen des geopolitischen Umfelds von Wien nachzeichnen, ebenso aber auch die städtebaulichen Effekte einer Autobahn-orientierten Entwicklung, die hier ausschnittshaft entlang der A4 von Wien-Erdberg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze dargestellt ist.

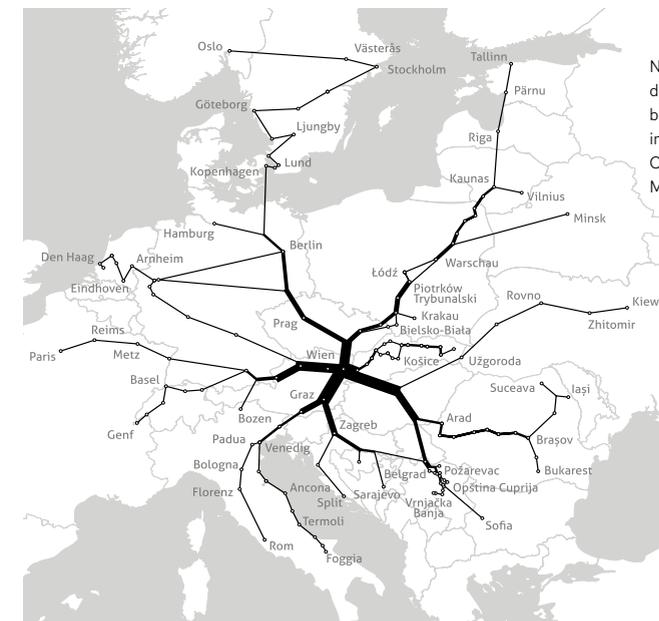
## Vienna International Busterminal 2015–2016

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 2007 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 Jahr der Eröffnung wurden Bulgarien und Rumänien Vollmitglieder der EU, Blaguss intensivierte die Kooperation mit Busunternehmen aus den Regionen, z.B. mit Air Kona aus Bulgarien und Atlas Sib aus Rumänien.

Erst nach sieben Jahren Übergangsfrist erhielten Staatsbürger\_innen aus Bulgarien und Rumänien 2014 uneingeschränkten Zugang zum Arbeitsmarkt in Deutschland und Österreich. Populistische Politiker und Medien befürchteten eine „Invasion“ von Zuwander\_innen. Das Image der Fernreisen mit dem Bus, in Wien vorrangig als Verkehrsmittel von Migrant\_innen wahrgenommen, ändert sich in den letzten Jahren 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. Selbst die staatliche Bahngesellschaft ÖBB steigt 2016 in den Wettbewerb für Bus-Fernreisen ein.



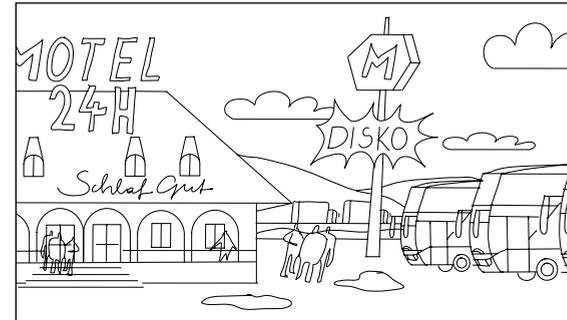
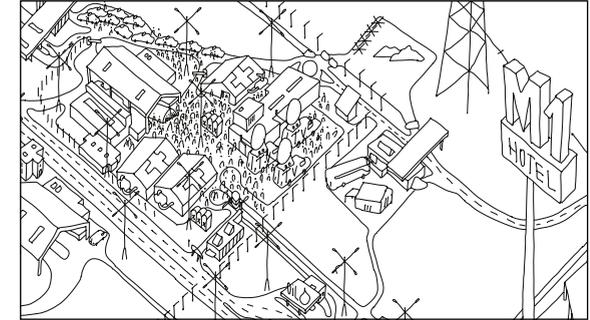
Installation, bestehend aus  
Architekturmodell, Karton auf MDF-Sockel, 36 x 36 x 110 cm  
Audiospur, 5 min.  
Digital-Druck auf Alu-Dibond, 3 Logistikknoten, ca. 100 x 100 cm  
Bleistift-Zeichnungen gerahmt, 5 Stk. 24 x 30 cm  
Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go  
Fotografie auf Alu-Dibond, 50 x 70 cm, Courtesy of Martin Grabner



Netzwerk internationaler Busverbindungen mit Zentrum Wien. Besonders bemerkenswert – die vielen Haltepunkte in Ost- und Südosteuropa.  
Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go



## BUS STOP NICKELSDORF



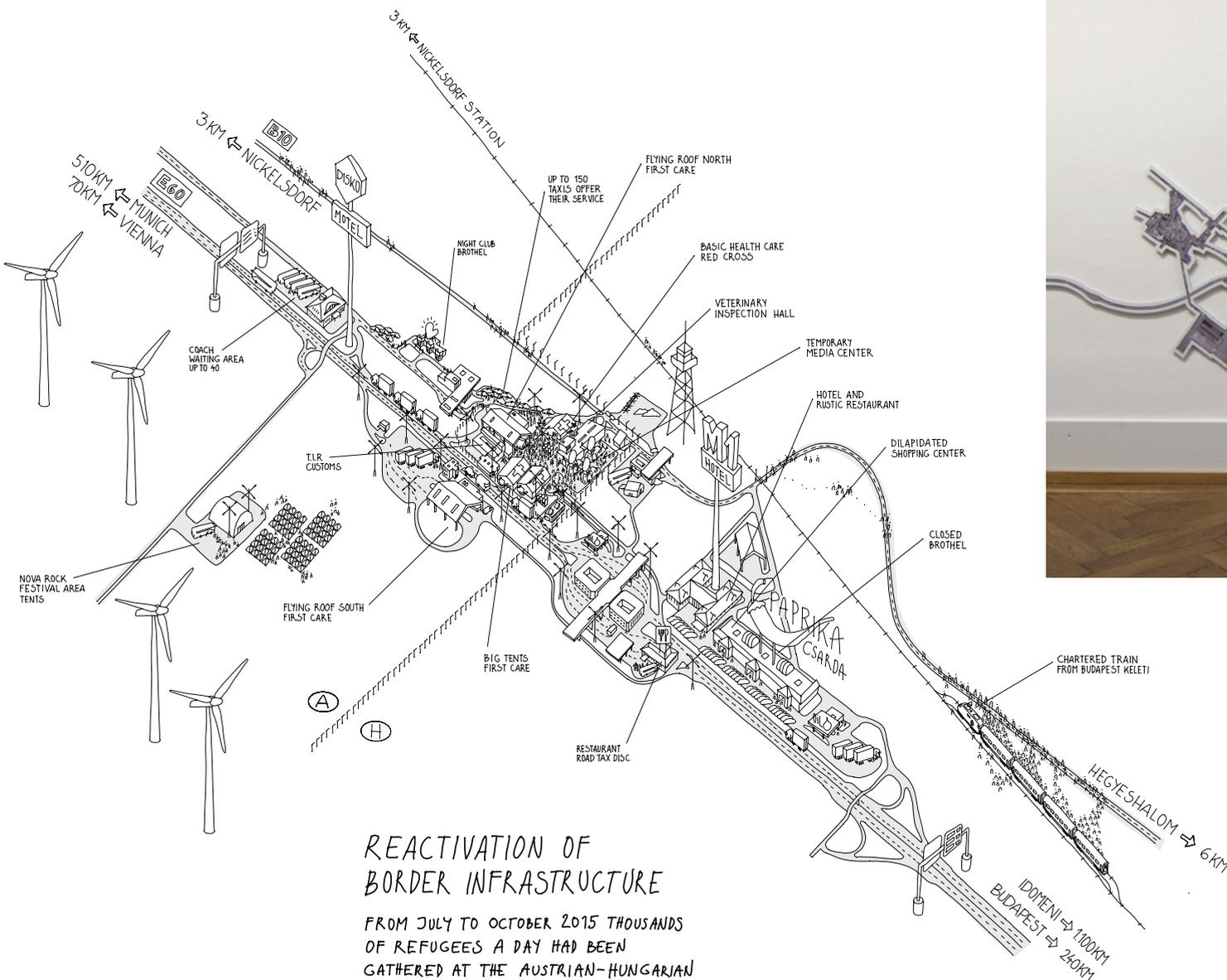
©2016 Michael Hieslmair | Michael Zinganel

Animierte Graphic Novel, 12 min.

Bus Stop Nickelsdorf beschreibt Erfahrungen beim Passieren der österreichisch-ungarischen Grenzstation Nickelsdorf sowie ausschnitthaft das Management des enormen Flüchtlingsandrangs von 2015 aus der Sicht von drei Autobusfahrern.

[abrufbar unter: <http://www.stopandgo-transition.net/publication/busstop/>]

Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go



REACTIVATION OF  
BORDER INFRASTRUCTURE

FROM JULY TO OCTOBER 2015 THOUSANDS OF REFUGEES A DAY HAD BEEN GATHERED AT THE AUSTRIAN-HUNGARIAN BORDER CHECKPOINT OF NICKELSDORF. WITHIN A FEW HOURS AUXILIARY STRUCTURES HAD BEEN PROVIDED BY EMERGENCY AID NGOs AND EVENT INDUSTRIES FOR FIRST CARE AND MANAGING PEOPLES' ONWARD TRANSPORT.



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 ankommen.

Zwischen Hegyeshalom und Nickelsdorf werden 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 entsteht 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 werden.

In Zusammenarbeit mit Gerhard Zapfl, dem Bürgermeister der Gemeinde Nickelsdorf, wurden diese Not-Einrichtungen des Flüchtlingsmanagements in einer Zeichnung rekonstruiert, die ihm dann später als Gegenleistung für seine Informationen geschenkt wird.

Bleistift-Zeichnung, gerahmt, 102 x 72 cm  
Warnweste, Nickelsdorf hilft!, Leihgabe der Gemeinde Nickelsdorf  
Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go

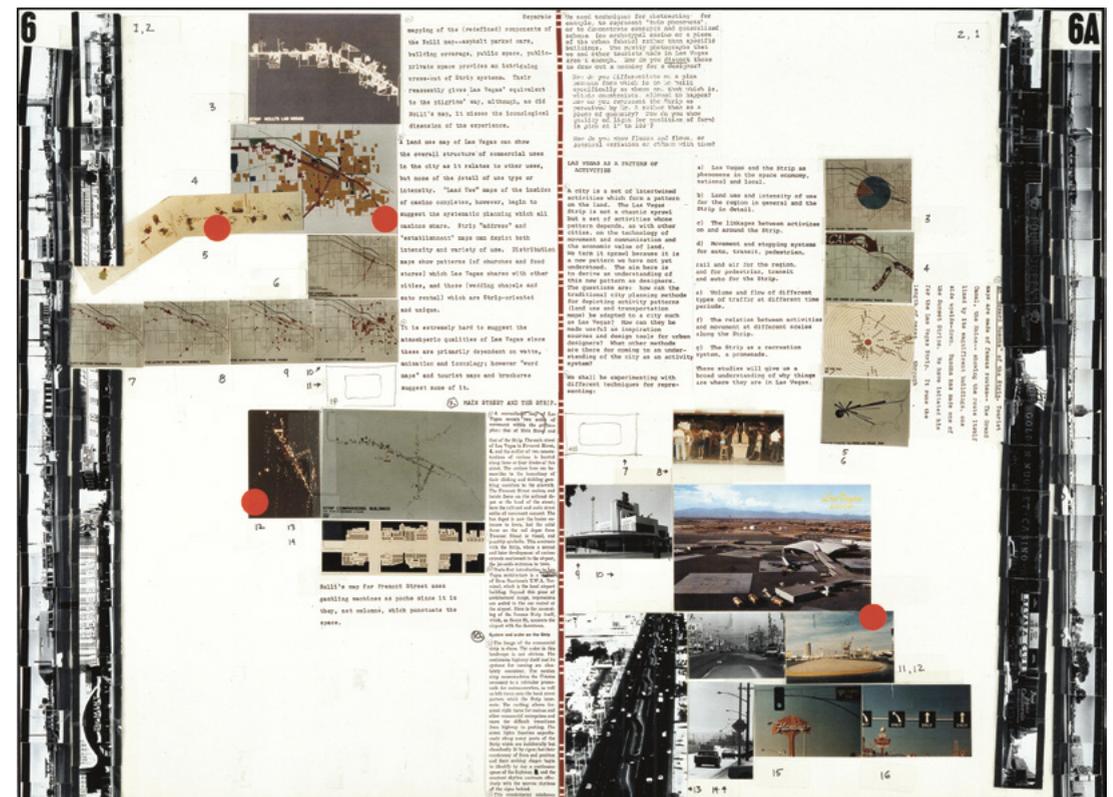
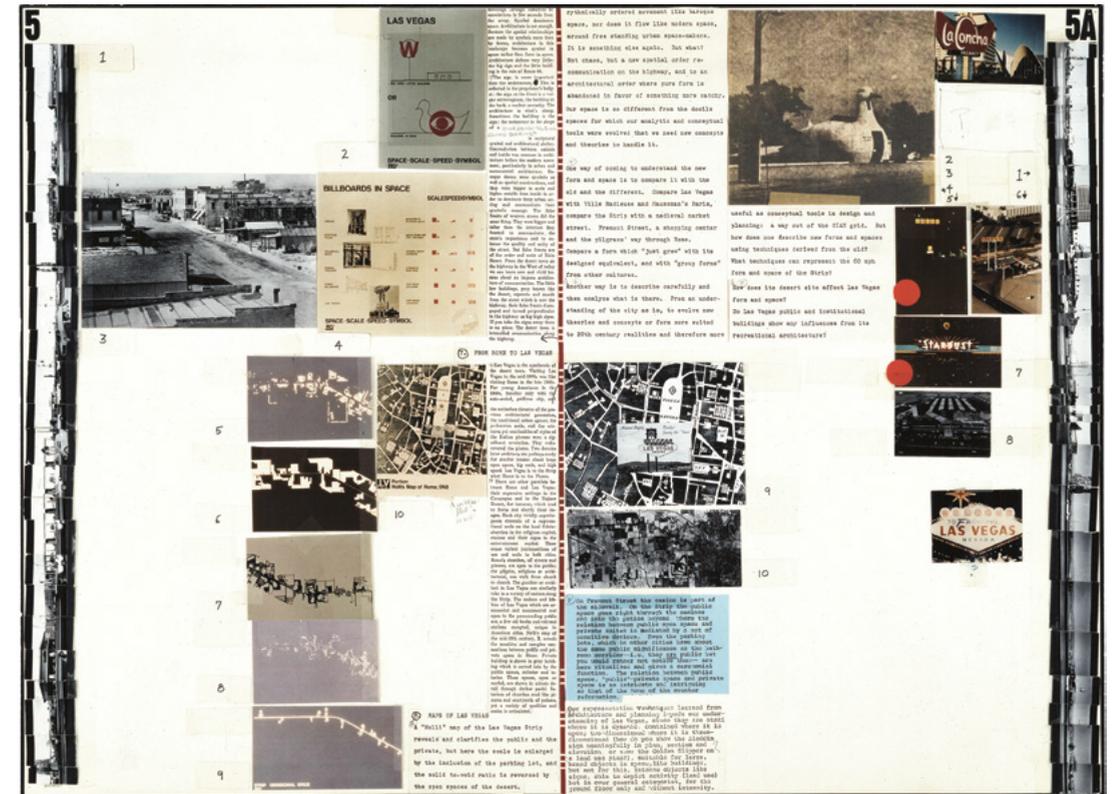


## Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates Mock-ups of the First Edition of „Learning From Las Vegas“ 1968

Das „Learning from Las Vegas-Studio“, ein Seminar mit Exkursion nach Las Vegas für Architektur-Studierende der Yale University 1968, 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 hatte, 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 in einem bedeutenden Statement über die Architektur als Zeichensystem und zu einem Schlüsseltext der postmodernen Architektur mündeten. Dem populärkulturellen Thema angemessen, entwickelten die Teilnehmer\_innen für ihre Projekt-Präsentation im Jänner 1969 einen Entwurf für eine Publikation, dessen Format sich an großformatigen Lifestyle-Magazinen wie Andy Warhols *Interview* orientierte. Angesichts der Ablehnung, die Robert Venturi und Denise Scott Brown in ihrem eigenen akademischen Umfeld erfahren hatten, insistierten sie 1972 auf der Produktion eines kleinformatigen Büchleins mit hoher Textdichte und eindeutig wissenschaftlichem Appeal, das sich tatsächlich zu einem der wenigen „Bestseller“ der Architekturtheorie entwickeln sollte.

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





## Las Vegas Studio, Venturi Scott Brown & Associates 1966–1968

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.

Um die dynamische Bildersprache der Billboard-Architekturen entlang des Strip und die sequenzartige automobiler Wahrnehmung der Stadtlandschaft angemessene zu repräsentieren, forderten Robert Venturi und Denise Scott Brown die Entwicklung neuer Techniken und die Einbeziehung filmischer Methoden. Diese Fotos in Art einer filmischen Annäherung aus dem Wagen geschossen, sind Testaufnahmen für einen Film, bei dem nach Vorbild von Ed Ruschas *Sunset Strip* die Filmkamera auf die Kühlerhaube des Autos montiert wurde.

Fotografie, Parking Lot with Roman Soldier, Caesars Palace, Las Vegas, 1966, 59 x 42 cm

Denise Scott Brown

Fotografien, Image sequence, Lower Strip, heading north, Las Vegas, 1968, 6 Stk. je 28 x 38,5 cm

Courtesy of Museum im Bellpark Kriens © Venturi Scott Brown & Associates

## 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.

Dreibein aus Stahl, Platzhalter, Asphalt

Paradisgasse, 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 2006–2016

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 3000 km in einem LKW selbst performativ begleitet hat. Die lange Fahrt hatte sie gleichzeitig via SMS kommuniziert und künstlerisch dokumentiert. Dabei entwickelte sich unausweichlich eine empathische Beziehung der Künstlerin zu den mobilen Akteuren und Objekten, die ihren zu Beginn sehr kritischen Blick produktiv öffnete. 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 Trägern von Produktinformationen und Versprechen an die Konsument\_innen kommt dabei eine besondere Rolle bei der Raumstrukturierung zu.

Installation, 1-Kanal Video, 108 min.  
 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



## Helmut und Johanna Kandl

### Roadhouse Blues 2016

In der Volkskunst, Populärkultur und (Welt-)Literatur werden entlegene Raststätten seit jeher als Angsträume und Sehnsuchtsorte thematisiert, an denen Gewalt und Verbrechen, aber auch Liebe und sexuelle Überschreitungen imaginiert werden: Helmut und Johanna Kandl fügen bekannte Texte zu einer Collage, die in lustvoller Selbst-Inszenierung von einer jungen „Wirtin“ an einschlägigen Orten vorgetragen wird: z.B. an einem Bus- und LKW-Parkplatz, einer Tankstelle an der Ostautobahn und vor einem heruntergekommenen Wirtshaus am österreichisch-ungarischen Grenzübergang Nickelsdorf. Die Figur der „Wirtin“ als Erzählerin verweist auf die Sexbesessenheit im populären Spottgedicht *Es steht ein Wirtshaus an der Lahn*, der Titel auf einen Song von Jim Morrison aus 1970. Aber auch Elfriede Jelineks Theaterstück *Raststätte oder Sie machens alle* von 1994 spielt auf einer Autobahnraststätte, wo zwei Hausfrauen auf Grund einer Kontaktanzeige auf einen anonymen Seitensprung warten.

Collage auf Karton, 120 x 80 cm  
 HD-Video, 2016, 15 min., auf Basis einer Performance über Liebe und Tod an der Raststätte, Schauspielerin Petra Staudan,  
 Kamera: Ulrich Reiterer  
 Courtesy of the artists



**Želimir Žilnik**  
**Logbook Serbistan** 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. *Logbook Serbistan* ist ein Doku-Drama, in dem die Laiendarsteller sich selbst spielen: Die Protagonist\_innen folgten einem Strang der Balkanroute, der sie später auch durch Wien hätte führen sollen. Statt jedoch nach Deutschland zu gelangen, sind sie vorübergehend in Serbien gestrandet und wundern sich hier über die europäischen Gepflogenheiten. Želimir Žilnik gelingt es, die Selbstdarstellungsambitionen seiner Protagonist\_innen mit seiner betont nüchternen Erzählweise auszubalancieren, um der Problematik ihrer Geschichten vom Flüchtlingsalltag ein menschliches Gesicht zu verleihen.

Video, Serbien, HD, 95 min.  
 Courtesy of Playground Produkcija



Raum 4 – Übergangszone Wien – Tallinn



Text on a white board or poster, partially visible on the left side of the room. The text is small and illegible, but appears to be a list or a set of instructions.





**Johanna Kandi**  
**modernize or die!** 2002

In ihren malerischen Arbeiten stellt die Künstlerin in der Regel geschriebene Parolen mit einem betont neoliberalen Imperativ sachlich dargestellten und unspektakulär anmutenden Alltagsszenen von Märkten, Handelsplätzen, Tankstellen oder Busstationen aus post-sozialistischen Transformationsräumen gegenüber. In dieser Arbeit ist es eine banale Tankstelle jenseits der österreichischen Grenze zu Tschechien. Die Ritterstatue davor wirbt für die Einkaufs-Erlebniswelt Excalibur City, die von Wien aus mit einem Shuttle Bus erschlossen wird. Das Bild sitzt genau in der Blickachse zu einem Foto eines römischen Soldaten, der am Parkplatz vor einem Casino in Las Vegas posiert und stellt dadurch den Bezug zum hitzig geführten Diskurs über postmoderne Architektur her, der durch die Studie *Learning from Las Vegas* mit ausgelöst wurde.

Malerei, Eitempera auf Holz, 115 x 150 cm  
 Courtesy of Sammlung der Kulturabteilung der Stadt Wien – MUSA



**Matthias Klos**  
**Topografien der Unrast** 2016

*Topografien der Unrast* geht der Frage nach, wie sich der Warentransport mit seinen Infrastrukturen außerhalb von urbanen Zentren in örtliche Geografien einschreibt. Der Künstler reiste von Österreich über die Tschechische Republik und Polen in die baltischen Länder. Die Europastraße 67 führt als zentraler Verkehrsweg für den Gütertransport von Prag über Breslau, Warschau, bis Tallinn und mit der Fähre weiter nach Helsinki. Die Fotos entstanden in Polen, wo im Gegensatz zu anderen Strecken-Abschnitten mit EU-Mitteln neue Autobahnen mit Brücken und Lärmschutzwänden, Tankstellen und LKW-Service-Stationen sowie Sonderwirtschaftszonen und Logistik-Hallen errichtet wurden. Es sind Infrastrukturen, die durch unser „Begehren nach Waren“ hervorgebracht werden – „eine Erschließung der Ferne, die das Nahe verändert“, so der Künstler in einer handschriftlichen Reisenotiz, die der großformatigen Broschüre beigelegt ist, in der die Bauwerke durch die Wahl des Standpunkts, der Belichtung und des Ausschnitts wie entrückt erscheinen.

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

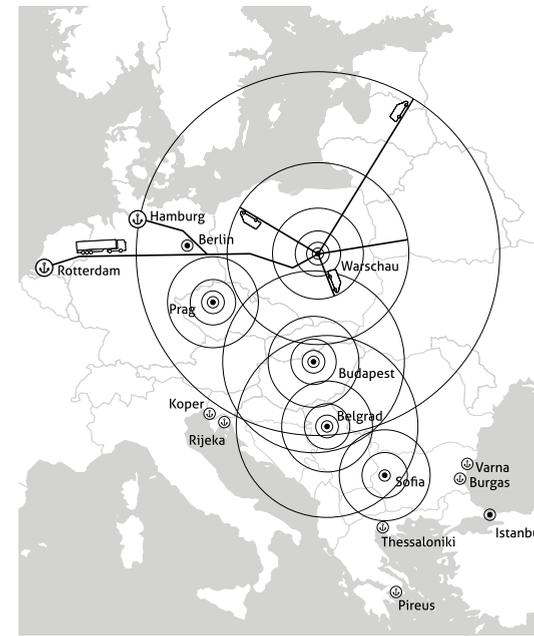


**Kurt Hörbst**  
**Ganglsiedlung** 4.2.2013

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 in einem Fotoband mit 85 Abbildungen dokumentiert. Durch die Langsamkeit und Präzision dieser Art von Landschafts-Fotografie beansprucht der Künstler, eine Distanz zur Baustelle zu wahren, um die enormen Auswirkungen des Bauwerks auf das soziale Umfeld und die Landschaft hervorzuheben. Während im Blick durch das Fenster eines Baucontainers der Eingriff in die Landschaft durch die schnurgerade Streckenführung sichtbar ist, zeigen sich im Container Spuren des Berufsalltags der Bauarbeiter. Die involvierten Akteure, die technischen Leistungen und Investitionen, aber auch die politischen Kämpfe, die mit einem Bauprojekt dieser Dimension einhergehen, werden zwar nicht explizit abgebildet, schreiben sich aber nichtsdestotrotz in das Bild mit ein.

Pigmentprint, gerahmt, 105 x 130 x 4 cm  
 Courtesy of the artist

Netzwerk asiatischer Großhandelszentren in Osteuropa und der Warenfluss am Beispiel von Wólka Kosowska südlich von Warschau und der Alltag in den endlosen Gängen im Inneren der Hallen.

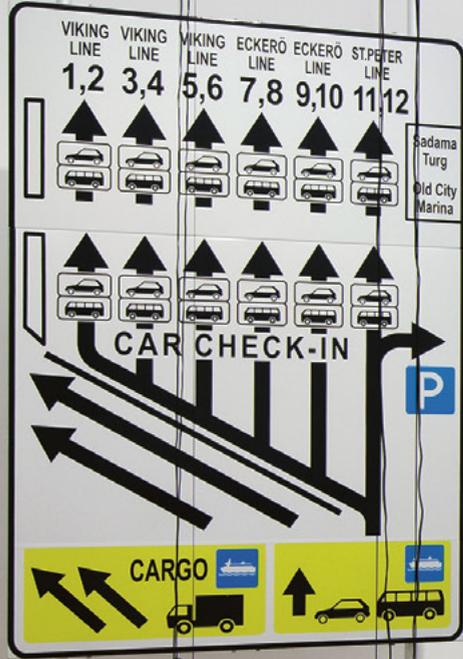


**Katarzyna Osiecka | Tatjana Vukosavljević**  
**Wólka Kosowska. Migration und transkontinentaler Handel** 2016

Im post-sozialistischen Osten Europas entstand sukzessive ein Netzwerk von Großhandelsmärkten die, von Migrant\_innen betrieben, lokale Märkte mit preiswerten asiatischen Produkten versorgen. Der größte, Wólka Kosowska, neben der E77 südlich von Warschau, hat sich seit den 1990er Jahren von einem Logistik-Hub zu einer multi-ethnischen Dorfstruktur ausgewachsen. Die Waren werden von Containerschiffen direkt aus chinesischen Sonderwirtschaftszonen in die Häfen von Rotterdam oder Hamburg transportiert und mit Sattelschleppern hier angeliefert. In einer Agglomeration aus Hallen mit kleinen kioskartigen Läden werden sie von chinesischen, vietnamesischen und türkischen Zwischenhändler\_innen zum Verkauf angeboten und schließlich von unzähligen lokalen Händler\_innen in Klein-Transportern in und über Polen hinaus bis zu 1000 km weit gefahren, um sie in Läden, auf offenen Märkten, mitunter aber auch direkt aus dem Bus heraus an die Endverbraucher\_innen zu verkaufen.

Pläne und Infografiken, Digitaldruck 12 x 40 cm  
 Fotos, 3 Stk., Digitaldruck 38 x 28 cm  
 Video, HD 12 min.  
 Tretroller und Kartonbox, vom Markt mitgebracht.

Das große Verkehrsschild von der Einfahrt zum Fährhafen haben wir von einem Schilderhersteller in Tallinn reproduziert lassen und mit unserem Ford Transit Transporter nach Wien mitgenommen. In ihm spiegelt sich die universelle diagrammatische Bildsprache, die Otto Neurath und Gerd Arntz in den 1920er Jahren entwickelt haben.



## Case Study Tallinn

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

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 Straßen-Korridor heute durch eine leistungsstarke Fährverbindung fortgesetzt. Fußgänger\_innen, Autos, Busse und LKWs werden in einem Rhythmus von drei 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.

Durch seine Geschichte als pittoreske, gut erhaltene Hanse-Stadt ist Tallinn im Sommer auch ein begehrtes Ziel von Kulturtourist\_innen und Kreuzfahrtschiffreisenden. Die zu Sowjetzeiten angesiedelte russische Bevölkerung – viele davon ohne Pass – wurde durch die De-Industrialisierung in den Niedriglohnsektor und in graue Märkte abgedrängt. Der Markt neben dem Bahnhof gilt heute als eine der populärsten „authentischen“ Attraktionen für Souvenirjäger. Der auffallende Bauboom wurde in Tallinn nicht einmal durch die Immobilienkrise unterbrochen. Der Grund liegt darin, dass die vielen eleganten, neu errichteten Bauwerke vorrangig über skandinavische Gesellschaften und Fonds finanziert wurden, mit deren Hilfe wohlhabende russische Investor\_innen ihr gefährdetes Kapital in einem sicheren EU-Hafen verankern wollten.

Zweiteilige Installation, 2015 | 2016, bestehend aus  
Verkehrsschild, Fährterminal Tallinn, Reproduktion  
Verzinktes Stahlblech, Scotch Folie 150 x 222 cm, Aluminiumrohre Durchmesser 4,5 cm  
Wegeneinzustallation, 350 x 720 cm, 7 MP3 Player mit Kopfhörer  
Gezeichnete Legende zur Installation, Digitaldruck 50 x 70 cm  
Klappbarer Trolley mit 6 Kartonboxen alkoholischer Getränke, das typische Souvenir  
eines männlichen finnischen Tallinn-Besuchers mit Diagramm der Einkommens- und  
Preisdifferenz zwischen Estland und Finnland.  
Courtesy of Michael Hieslmair | Michael Zinganel | Stop and Go



	Estland	Finland
Durchschnitts-Einkommen (Netto)	€ 715	€ 2.167
Durchschnitts-Pensionen	€ 375	€ 1.589
Alkohol (Trolley, wie abgebildet)	€ 133	€ 389
Fahrticket Helsinki – Tallinn und retour	€ 54	

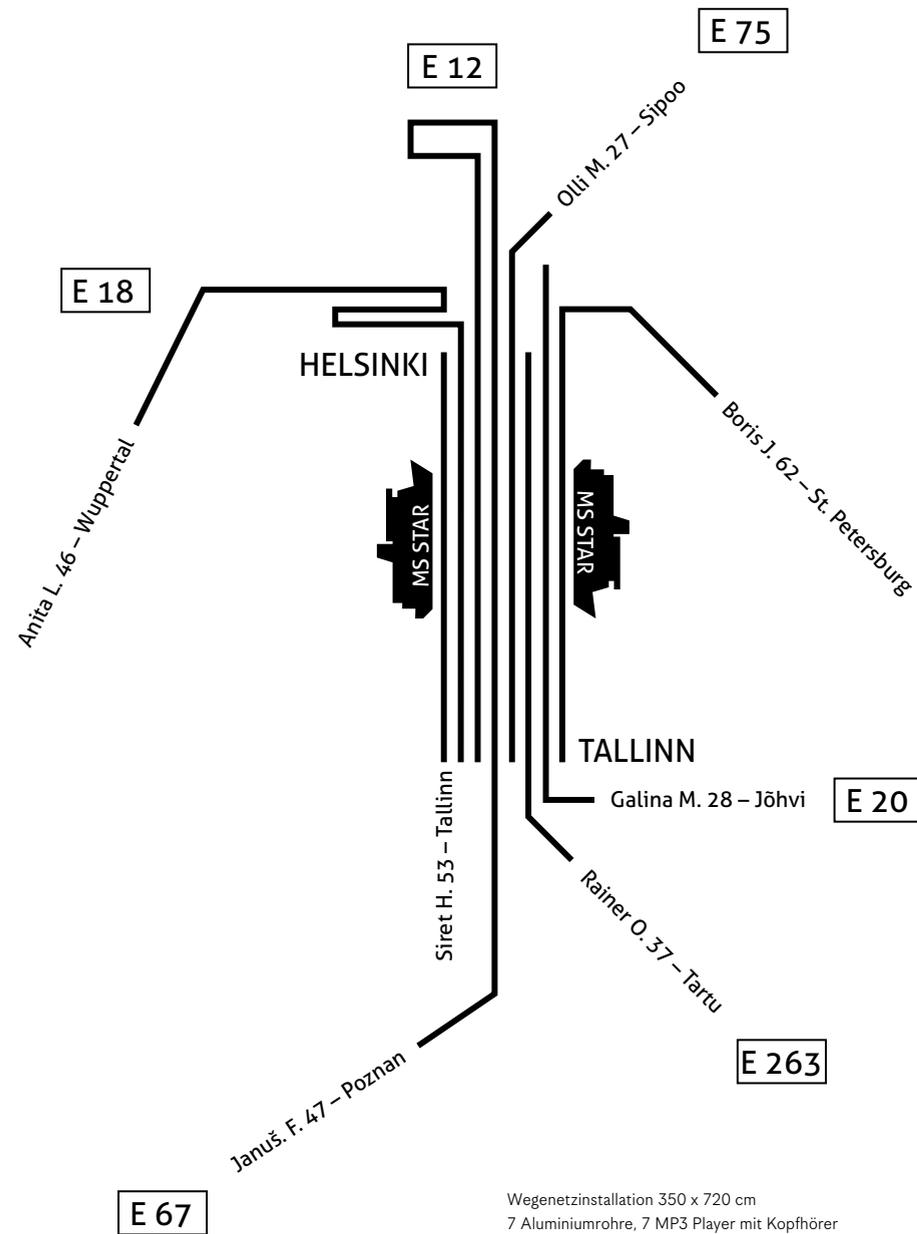
Terminal D  
Tallinn – Helsinki: 7,959,700\*



Terminal A + B  
Tallinn – Stockholm: 955,500\*  
Stockholm – Tallinn – St. Petersburg: 147,000\*

Cruise Area  
Baltic Sea: 486,600\*

\* Passengers per year in 2014



Wegenetzinstallation 350 x 720 cm  
 7 Aluminiumrohre, 7 MP3 Player mit Kopfhörer  
 Courtesy of Michael Hieslmair | Tarmo Pikner |  
 Michael Zinganel | Stop and Go

**Michael Hieslmair | Tarmo Pikner | Michael Zinganel | Stop and Go**  
**ON+OFF. (Dis-)Embarking Rhythms of Transient Communities** 2015 | 2016

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

**Januš. F., 47**

LKW-Fahrer aus Poznan, Polen, passiert mit seinem Volvo Sattelschlepper 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 Immobilieninvestitionen in Finnland und Estland

**Anita L., 46**

Export-Managerin aus Wuppertal, Deutschland, besucht zweimal 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, seit sie ihren ursprünglichen Job verloren hat

**Olli N., 27**

Auto-Mechaniker aus Sipoo in Finnland, reist dreimal 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

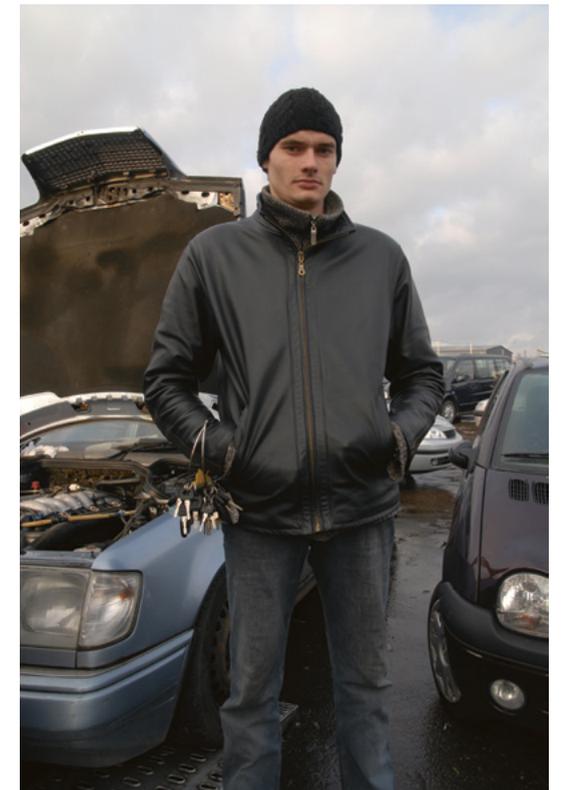


**Ina Weber**  
**Ohne Titel** 1998 **Invalidenstrabe** 2010

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 im Straßenraum generell. Dabei verzichtet sie auf jegliche kultur-kritische Belehrung. Stattdessen setzt sie in ihrer künstlerischen Übersetzung den standardisierten Fertigungstechniken dieser Bauten bewusst handwerkliche Techniken entgegen: So entstanden aus dem Blickwinkel der geöffneten Busschiebetür Serien von kleinformatigen Aquarellen, die Busterminals, Tankstellen, Autobahn-Raststationen zeigen, aber auch besondere Ereignisse, auf Grund derer die Fahrt unterbrochen werden musste, wie beispielsweise Autopannen und Unfälle. Gleichzeitig arbeitete sie an Miniatur-Modellen dieser Bauten, der Straßenmöblierungen, von architektonischen Elementen und ephemeren Architekturen, wie hier an einer Gruppe stapelbarer Baustellencontainer in glasierter Keramik, deren geradezu lieblicher Charakter in Kontrast zu ihrem Einsatz im Maßstab 1:1 steht.

Aquarelle, Mischtechnik, Transparentpapier, 29,7 x 42 cm  
 Courtesy of Neue Galerie Graz am Universalmuseum Joanneum

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



**Mindaugas Kavaliauskas**  
**Kaunas Second-hand Car Market** 2008

Bereit seit Jahren untersucht der litauische Künstler 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 entstand im ehemaligen kommunistischen Osten Europas ein Netzwerk aus riesigen Gebrauchtwagenmärkten. Die Autos werden in West-Europa eingekauft. Die größte Sammelstelle befindet sich in Essen im Ruhrgebiet. In Litauen sind es Kaunas und Marijampole nahe der polnischen Grenze, wo die Fahrzeuge auf großen Parkflächen ehemaliger Industrieanlagen – mitunter direkt vom Transporter – an Endkunden verkauft werden oder aber an Händler, die sie in andere post-sowjetische Regionen von Kaliningrad bis zum Baltischen und Kaspischen Meer weiter transportieren.

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



## 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 deren Ausläufer, die Städte durchdringen. Zara Pfeifer zeigte ein und dasselbe Sujet an zwei Orten: einmal in der Ausstellung in der Akademie als gerahmtes kleinformatiges Bild über dem Stück Straßenasphalt von Sonja Leimer und in Blickbeziehung zum Video von Allan Sekula über den globalen Containerschiffsverkehr, und ein zweites Mal als große Wandtapete im Außenraum des Logistikareals am Nordwestbahnhof, die sich inmitten des Werksverkehrs und der Ladetätigkeit großer Sattelschlepper in den Logistikalltag integriert.

Fine Art Print, gerahmt, Auflage: 7 + 2 AP, 60 x 40 cm  
Heft, DIN A4  
Fototapete, Inkjet auf Blueback Papier, 280 x 210 cm  
Courtesy of the artist

## Allan Sekula und Noël Burch The Forgotten Space 2010

Die Videoprojektion erweitert den geografischen und inhaltlichen Untersuchungsraum des Projekts von den paneuropäischen Straßenverkehrskorridoren und dem Fährhafen von Tallinn bis zum weltumspannenden Containerschiffsverkehr. In seinem Langzeitprojekt *Fish Story* untersuchte Allan Sekula das Meer als vergessenen Raum, in dem kostengünstig Waren aller Art quer durch die ganze Welt transportiert werden und der daher die logistische Basis für die Globalisierung von Warenverkehr und Arbeit darstellt. 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, wie uns der Film, begleitet von einem didaktischen Voice Over des Künstlers, vor Augen führt. Zum anderen erweisen wir mit der Arbeit Allan Sekula Reverenz, dem für unseren Zugang zu künstlerischer Forschung Vorbildwirkung zukommt, weil er es wie kein anderer verstanden hat, zwischen weltumspannenden und intimen Maßstäben zu changieren, sozial-historische Recherche, explizite materialistische Kritik, Emphase für die sozialen Akteure, die keinen Objekte des Alltags und die poetische Kraft der Kunst zu verbinden.

Video, Niederlande | Österreich HD, 112 min., Ausschnitt: 18 min.  
Courtesy of Doc.Eye Film Amsterdam | WILDart FILM Wien



## Biografien

**Gerd Arntz** war ein gesellschaftskritischer Künstler und Grafiker, der in den frühen 1920er Jahren als Mitglied der Kölner Progressiven erste Anerkennung fand. 1929 bis 1932 prägte er als grafischer Leiter des Wiener Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseums mit seinem reduzierten Stil die Umsetzung der von Otto Neurath erarbeiteten Bildstatistik. Seitdem gilt er als Miterfinder und Wegbereiter des modernen Piktogramms.

**Noël Burch** ist Filmemacher und Theoretiker. Er lebt seit 1951 in Frankreich. Von 1967 bis 1972 arbeitete er mit Janine Bazin und André S. Labarthe an der Serie *Cinéastes de Notre Temps*. 1970 war er Mitbegründer des Institut de Formation Cinématographique, einer alternativen Filmschule. Von 1972 bis 2000 unterrichtete er Geschichte und Theorie des Films an unterschiedlichen Universitäten. Sein bekanntestes Buch *Theory of Film Practice* (1973) zählte weltweit zu den Standardwerken der Filmbildung.

**Boris Despodov** schloss 1997 ein Studium an der Akademie der Schönen Künste in Sofia ab. Er hat als Künstler an mehr als fünfzig Gruppenausstellungen in Bulgarien und im Ausland teilgenommen. Seit 1997 ist er Herausgeber und Autor der Kulturzeitschrift *Kamikaze*. Er war auch als Gestalter von Illustrationen, Plakaten und Animationsfilmen erfolgreich, bevor er 2005–2008 mit *CORRIDOR #8* seinen ersten abendfüllenden Dokumentarfilm produzierte.

**Thomas Grabka** lebt als freier Foto- und Videojournalist in Berlin. Bekannt geworden ist er mit Reportagen aus Krisenregionen wie Afghanistan und Irak, aber auch Tschad, Georgien, Haiti, die jeweils in namhaften Zeitungen und Magazinen veröffentlicht wurden, insbesondere im *Spiegel*. Seine Arbeiten über Afghanistan, wurden 2003 in der National Gallery in Kabul ausgestellt. Er veröffentlichte aber auch in der *Zeitschrift der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit* und arbeitet ehrenamtlich für das Berliner Obdachlosen-Magazin *straßenfeger*.

**Martin Grabner** hat in Graz Architektur studiert und lehrt und forscht an der Fakultät für Architektur der TU Graz. Er schreibt unter anderem für gat.st über Architektur, Stadt und Kunst. Er ist Absolvent des Kollegs für Fineart Photography und Multimedia Art an der Ortweinschule Graz und arbeitet als freischaffender Fotokünstler.

**Kurt Hörbst** studierte Telekommunikation, bevor er sich 1992 dem Studium der Fotografie in Prag zuwandte. Er war 1995 Gründungsmitglied der Prager Fotoschule Österreich, die er seit 2014 im Team mit Peter Hofstätter weiter entwickelt. Fotografisch beschäftigt er sich vor allem mit Kunstprojekten und Architekturfotografie. Seine Buchprojekte und Ausstellungenskonzepte erhielten zahlreiche Auszeichnungen.

**Helmut Kandl** und **Johanna Kandl** leben in Wien und Berlin. Seit 1997 arbeiten sie auch gemeinsam vor allem an Recherche- und partizipativen Projekten. Im Zentrum ihrer künstlerischen Arbeit steht dabei die Beschäftigung mit ökonomischen Bedingungen und deren Auswirkung auf das tägliche Leben. Gegenstand der Beobachtungen sind z.B. gesellschaftliche Verhältnisse in den Transformationsländern, vor allem des Balkans, eine Beschäftigung, die bis in die 1980er Jahre zurückreicht.

**Emiliya Karaboeva** ist Historikerin. Sie erlangte ihren ersten PhD mit einer Dissertation in Geschlechterforschung an der Universität Sofia. Zur Zeit arbeitet sie unter dem Titel *Mediating East-West: International Bulgarian Truck Drivers during the Cold War Era* an ihrem zweiten PhD in Technikgeschichte und -anthropologie an den Universitäten Eindhoven und Plovdiv. Sie ist zudem Professorin am National College of Ancient Languages and Cultures sowie Lehrbeauftragte an der Fakultät für Kulturwissenschaften an der Universität Sofia.

**Mindaugas Kavaliauskas** arbeitet als Fotograf, Kurator, Kritiker, und Herausgeber in Kaunas, Lettland. Er ist Gründer und Leiter NGO „Šviesos raštas“ (2003), der F Galerija in Kaunas (2004) und des KAUNAS PHOTO Festival, der größten jährlichen Foto-Kunst-Veranstaltung im baltischen Raum (seit 2004). Er war im Vorstand der Union of Art Photographers of Lithuania (2005–2009), vielfach Leiter von Workshops, Juror und Kurator bei zahlreichen internationalen Fotofestivals, Wettbewerben und Preisen.

**Matthias Klos** lebt und arbeitet in Wien. In seinen konzeptuellen Werken entstehen reflexive Handlungsmomente, die in Beziehung zu den Bedingungen der künstlerischen Produktion und ihren Institutionen stehen. In seinen fotografischen Arbeiten verbindet er visuelle Recherche mit fiktionalem Text, die oft in kontextbezogenen Formaten publiziert werden. Die gegenseitige Beeinflussung von architektonischer Umwelt und alltäglichen Lebenspraktiken steht im Zentrum dieser Arbeitsweise.

**Sonia Leimer** lebt und arbeitet in Wien. Sie studierte Architektur an der TU und der Akademie der bildenden Künste in Wien, wo sie von 2012 bis 2016 bei Martin Guttmann unterrichtete. Von 2007 bis 2012 betrieb sie die Radiosendung *Image and the City*. In ihren Installationen untersucht sie individuelle historisch und medial geprägte Wahrnehmungs- und Erfahrungsmuster im Zuge von Transformationen von Räumen und Objekten. Diese wurden international in Galerien und Museen gezeigt, zuletzt im Leopold Museum und der Galerie nächst St. Stephan in Wien, im Ludwig Forum für Internationale Kunst in Aachen und der Barbara Gross Galerie München.

**Vesselina Nikolaeva** studierte Fotografie an der Kunstakademie Utrecht. In ihren Arbeiten und Fotobüchern, wie *Baba, School nr.7, Simply a Line, I'm Good I'm Great I'm Wonderful* und *Yesterday when I was little*, untersucht sie die sozio-kulturellen Effekte der Anpassung der historisch marginalisierten Gesellschaft Bulgariens an den Main-Stream Europäischer Nationalstaaten. Sie erhielt dafür zahlreiche Auszeichnungen. Ihre Arbeiten wurden in Museen in Bulgarien und in den Niederlanden ausgestellt und waren auf zahlreichen internationalen Festivals vertreten.

**Katarzyna Osiecka** ist Architektin und Wissenschaftlerin. 2011/12 war sie Stipendiatin der Stiftung Bauhaus Dessau. 2009 erhielt sie ihr Diplom in Architektur an der RWTH Aachen. Sie lebt in Köln und ist Doktorandin am Lehrstuhl für Architekturtheorie der RWTH Aachen. Im Rahmen ihrer Dissertation untersucht sie die nach 1989 erfolgte Transformation der Warschauer Peripherie.

**Zara Pfeifer** lebt und arbeitet in Wien. Sie studierte Architektur an der Akademie der bildenden Künste Wien und Fotografie an der Friedl Kubelka Schule. Ihre Fotografien zeigen ihr beständiges Interesse an räumlichen Phänomenen und wie Menschen mit diesen interagieren. Neben der Fotografie nutzt Zara Pfeifer Audioaufnahmen, die sie mit den Bildern zu Fotofilmen kombiniert. Ihre Arbeit *Du, meine konkrete Utopie* wurde ausgezeichnet und in Europa und den USA ausgestellt.

**Tarmo Pikner** erlangte das Doktorat in Human-Geografie an der University Oulu in Finnland mit einer Arbeit über *Cross-Border Urban Networks in the Baltic Sea Area*. Zur Zeit arbeitet er als Research Fellow am Centre for Landscape and Culture der Universität Tallinn über Urban Cultures, Sociality of Infrastructures, and Affects of Late Modernity. Pikner veröffentlichte in mehreren peer-reviewed Journals und Sammelbänden. Zudem unterrichtet er am Master-Programm Urban Governance an der Universität Tallinn.

**Lisl Ponger** lebt und arbeitet in Wien. Sie arbeitet über Stereotype, Rassismen und Blickkonstruktionen an der Schnittstelle von Kunst, Kunstgeschichte und Ethnologie in den Medien Fotografie, Film und Installation. Sie ist die Kuratorin ihres eigenen fiktiven *Museums für fremde und vertraute Kulturen* (MuKul), das in verschiedenen Institutionen Ausstellungen gestaltete. Im Weltmuseum Wien und dem Kunsthaus Dresden sind weitere Projekte des Museums geplant.

**Maximilian Pramatarov** diplomierte am Institut für Bildende und Mediale Kunst der Universität für angewandte Kunst. Er lebt und arbeitet in Wien. Seine narrativen fotografischen Arbeiten fokussieren auf kleine unscheinbare Details und Besonderheiten, die für viele im Fluss der Zeit und des Alltags unbeachtet blieben, oftmals leere Räume und Orte, in denen sich das menschliche Handeln in seiner Eigenwilligkeit eingeschrieben hat, wo jedoch kein klarer Verweis auf eine Urheberschaft oder keine bewusste Intention ablesbar ist.

**Rimini Protokoll** ist ein Label, unter dem die drei Regisseure Stefan Kaegi, Helgard Haug und Daniel Wetzler gemeinsam in verschiedensten Konstellationen dokumentarische Theaterstücke, Hörspiele und Stadtrauminszenierungen inszenieren, die oft wirtschaftliche Verflechtungen auf eine menschliche Komponente herunterbrechen. Für *Cargo Sofia* entwickelte Stefan Kaegi mit Co-Regisseur Jörg Karrenbauer immer wieder neue ortsspezifische Versionen des Stückes. Zuletzt entstand daraus das kuratierte Format *Truck Tracks Ruhr*.

**Ed Ruscha** lebt und arbeitet in Los Angeles. Zuerst der Pop Art und später der Konzeptkunst zugerechnet, zählt er zu den bedeutendsten Künstlern seiner Generation. Seine Arbeiten sind weltweit in den wichtigsten Museen vertreten: Gemälde und Druckgrafiken, in denen Schriftzügen eine tragende Rolle zukommt, und seine Anfang der 1960er Jahre selbst gestalteten und verlegten Künstlerbücher, deren fotografische Kartografien von Architekturen des Straßenraums zum Vorbild eines neues Genre wurden.

**Allan Sekula** unterrichtete als Medien-Theoretiker und Künstler am California Institute of the Arts. In Essays widmete er sich der Theorie und Geschichte der Fotografie. Bereits seit den frühen 1970er Jahren arbeitete er mit Foto-Sequenzen, Texten, Dia-Serien und Tonaufnahmen – stets an der Grenze zum Medium Film. So entstanden beispielsweise Arbeiten über das eigene Familienleben im Griff des militärisch-industriellen Komplexes der USA oder in *Fish Story* Untersuchungen über die Auswirkungen des weltweiten Container-Seehandels.

**Tim Sharp** lebt und arbeitet als Autor und bildender Künstler in Wien. In Texten, Videos, Fotografien und Installationen beschäftigt er sich mit der Beziehung von Text und Bild sowie den sozialen Auswirkungen des globalen Kapitalismus. Er hat an an zahlreichen internationalen Ausstellungen und Filmfestivals teilgenommen. Zur Zeit arbeitet er an *Remains to be Seen*, einem Lang-Zeit Video-Projekt über Wahrnehmung und Bedeutung von Ruinen.

**Gabriele Sturm** studierte Malerei und Grafik sowie Textuelle Bildhauerei an der Akademie der bildenden Künste Wien. Ihr ethnografisches Interesse an transnationalen Handelsströmen zeigt sich seit 2007 u.a. in *UN/FAIR TRADE* kuratiert von Peter Weibel und Günther Holler-Schuster in der Neuen Galerie Graz, insbesondere in ihrem Projekt *DIE REISE DER FEDER – von einem Ende der Handelskette zum anderen, Österreich – Papua Neuguinea*, 2012 und in *Welten im Widerspruch – Zonen der Globalisierung* in der Galerie im Taxispalais, Innsbruck 2015.

**Robert Venturi** und **Denise Scott Brown** zählen zu den bedeutendsten Vertreter\_innen der postmodernen Architektur und Theorie. Ihre Bauten und Schriften wie *Complexity and Contradiction in Architecture* von 1966 und *Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form* von 1972 (ins Deutsche übersetzt 1978 bzw. 1979) haben eine ganze Generation inspiriert. Mit Studierenden der Yale University führten sie am Strip in Las Vegas paradigmatisch die essentielle Relevanz des Symbolischen in der Architektur vor.

**Tatjana Vukosavljević** graduierte an der Abteilung Interior Design der Fakultät für Angewandte Künste in Belgrad. Sie arbeitet aktuell als Projekt-Koordinatorin der Belgrade International Week of Architecture – BINA. Als interdisziplinäre konzeptionelle Künstlerin forscht sie an der Schnittstelle von Urbanismus, Architektur, Kunst und Kultur. In ihren Arbeiten untersucht sie die Prozesse postsozialistischer Transformationen des urbanen Raums und insbesondere Bottom-up-Strategien zu dessen Planung und Gestaltung.

**Ina Weber** lebt in Berlin. Seit den 90er Jahren ist das zentrale Thema ihrer Arbeit die Stadt, deren architektonische Formen und die Umwertungen und Umnutzungen, die sie erfahren. In ihren Aquarellen und Skulpturen beobachtet, isoliert und kommentiert sie diese. Ohne ihn zu zeigen, steht doch der Mensch im Zentrum ihrer Arbeit, als Gestalter des Raums durch seine Planung und Aneignung. Ina Webers Installationen im öffentlichen Raum sind benutzbar und erschaffen Orte eines neuen Miteinanders.

**Michael Hieslmair** studierte Architektur in Graz und Delft. **Michael Zinganel** studierte Architektur in Graz, Kunst in Maastricht und Zeitgeschichte in Wien. Beide leben und arbeiten als Künstler, Kuratoren, Kulturwissenschaftler und Architekturtheoretiker in Wien. Seit 2005 realisieren sie gemeinsam Workshops, Konferenzen, Ausstellungen und Ausstellungsbeiträge über transnationale Mobilität, Massentourismus und Migration. 2012 gründeten sie die Forschungsplattform *Tracing Spaces*. 2014–2016 leiten sie das Forschungsprojekt *Stop and Go. Nodes of Transformation and Transition* an der Akademie der bildenden Künste Wien.

Abbildungsnachweis Fotos:

Boris Despodov, 2008: S. 21  
Thomas Grabka, 2015: S. 20  
Martin Grabner, 2014: S. 30  
Michael Hieslmair | Michael Zinganel, 2014–16: S. 12–13, 39  
Kurt Hörbst, 2013, S. 46  
Helmut Kandl | Johanna Kandl, 2016: S.39  
Mindaugas Kavaliauskas 2008: S. 57  
Matthias Klos, 2016: S. 45  
Vesselina Nikolaeva, 2004–09, S. 17  
Katarzyna Osiecka | Tatjana Vukosavljević, 2016, S. 47  
Zara Pfeifer, 2012: S. 58  
Lisl Ponger | Tim Sharp, 2006–07: S. 18  
Maximilian Pramatarov, 2016, S. 19  
Lisa Rastl, 2016: S. 8–9, 11, 24, 29, 36, 38, 40, 42–43, 48–49, 51, 56, 60–61  
Rimini Protokoll, 2006: S. 16  
Allan Sekula und Noël Burch, 2010: S. 59  
SO MAT Archiv, s.t.: S. 15  
Wolfgang Thaler, 2016: S. 14, 22–23, 26–27, 33, 34,  
Venturi Scott Brown & Associates, 1968: S. 25, 35  
Želimir Žilnik, 2015: S. 41



Straßenverkehrskorridore repräsentieren Monumente der Modernisierung von Staaten und Staatenverbänden, ebenso aber auch Imaginationsarsenale, an denen sich eine Vielzahl von Träumen (und Albträumen) festmachen lassen.

Sie funktionieren als 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 Alltagsgeschichten 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, Märkte oder Grenz-Stationen – lassen sich sowohl die Kontrollstrategien (supra-)staatlicher Institutionen und großer Unternehmen ablesen als auch die Motive und Biografien der sie passierenden Akteur\_innen. Dabei entsteht ein dynamisches Modell von Urbanität aus vernetzten Archipelen, die sich mitunter von Nicht-Orten zu intimen Ankeren im Alltag ihrer multilokalen Existenz verwandeln.

Ein interdisziplinäres Ausstellungsprojekt mit Beiträgen von  
Gerd Arntz | Noël Burch | Boris Despodov | Thomas Grabka | Martin Grabner | Michael Hieslmair | Kurt Hörbst | Helmut Kandl | Johanna Kandl | Emiliya Karboeva | Mindaugas Kavaliauskas | Matthias Klos | Sonia Leimer | Vesselina Nikolaeva | Katarzyna Osiecka | Zara Pfeifer | Tarmo Pikner | Lisl Ponger | Maximilian Pramatarov | Ed Ruscha | Rimini Protokoll | SO MAT-Archiv | Allan Sekula | Tim Sharp | Gabriele Sturm | Robert Venturi und Denise Scott Brown | Tatjana Vukosavljević | Ina Weber | Želimir Žilnik | Michael Zinganel

Kuratorisches Team: Michael Hieslmair | Michael Zinganel