

Kunstraum AVUS

Ein Projekt der Initiative temporäre Kunsträume e.V.

Kunstraum AVUS

HerausgeberInnen:
Claudia Brieske
Elvira Hufschmid
Jaqueline Krickl
Peter Müller

E. A. SEEMANN

Inhalt

Intro	7
Jochen Sandig Von allen Seiten kommt ein ständiges Rauschen Der Kunstraum AVUS und andere temporäre Kunsträume	9
Jaqueline Krickl Spurensuche an der AVUS	11
Knut Ebeling AVUS. Ein Museum der Dromologie	21
Marc Wellmann Kunstraum AVUS im Georg-Kolbe-Museum	60
Margaret Ewing Art in a New West?	65
Sabine Sanio Kunstraum AVUS und die Lautsphäre der Stadt Erfahrungen aus dem Inneren des urbanen Lärms	97
Anmerkungen	130
Biografien	133

Intro

Die Initiative temporäre Kunsträume e.V. entwickelt und initiiert interdisziplinäre Kunstprojekte im Stadtraum, an Orten, die sich in einem Übergangsstadium befinden, an denen alte Nutzungsstrukturen im Auflösen begriffen und neue noch nicht manifestiert sind.

In den Jahren 2008 bis 2010 wurde die AVUS in Berlin-Charlottenburg zum Kunstraum erklärt. Die verdrängten, kuriosen und mitunter auch brisanten Situationen im Stadtteil waren für die InitiatorInnen Claudia Brieske, Elvira Hufschmid, Jaqueline Krickl und Peter Müller Ausgangspunkt der Auseinandersetzungen. Dazu gehören bis heute die Abrissdiskussionen um das ICC gleichermaßen wie der sukzessive Verfall der denkmalgeschützten Tribüne an der Bundesautobahn A 115, die Umnutzung des ehemaligen Rennleitungsturms als Motel und die durch Parkplatznutzung ruhiggestellte Nordkurve. Die AVUS ist Synonym für Mobilität, Geschwindigkeit, Transformation und Flüchtigkeit – symptomatische Zeichen unserer Zeit. Sie ist Zeugnis Berliner Stadtgeschichte.

Die KünstlerInnen reagierten mit Installation, Performance, Video, Musik, Interaktion, Spaziergangsforschung und Tanz auf die historischen, architektonischen, sozialen und atmosphärischen Gegebenheiten. Ziel war die Schaffung eines öffentlichen Bewusstseins für den jeweiligen Ort, um die Diskussion gegenwärtiger und zukünftiger Stadt- und Gesellschaftsentwicklungen anzuregen, die in Kooperationen mit dem Georg-Kolbe-Museum als Diskurse fortgesetzt werden konnten. Mit der Sasha Waltz & Guests Tanzcompagnie entstand eine Koproduktion.

In der Publikation sind die künstlerischen Prozesse der Jahre dokumentiert, die aus verschiedenen Ansätzen heraus von den AutorInnen analysiert wurden. Offengelegte Fragen nach Auswirkungen von künstlerischen Transformationsprozessen im Stadtraum wurden untersucht, um neue Perspektiven auf die Themen Bewegung, Transformation und Flüchtigkeit von Kunst im öffentlichen Raum zu eröffnen.

Von 2011 bis 2012 wurde die Autobahn A 115 grunderneuert. Wesentliche Teile der ehemaligen AVUS-Rennstrecke sind zurückgebaut. Dazu gehören die Südkurve, einige der Stellflächen für Rettungsposten und die dreifach übereinanderliegenden Schutzplanken.



Kunsthaus Tacheles Berlin, 1990

Jochen Sandig

Von allen Seiten kommt ein ständiges Rauschen

Der Kunstraum AVUS und andere temporäre Kunsträume

Der Kunstraum AVUS stellt einen lauten Meditationsraum dar, ein Paradoxon, das noch verstärkt wird durch ein Gefühl der Fremdheit, der Vergessenheit, des Stillstands bei gleichzeitig extremem Verkehrsfluss. Es ist nicht ungewöhnlich, dass gerade dieser Standort eine Faszination auf Künstler ausübt. Er hat die paradigmatische Reibungsfläche, die Berlin als Ganzes auszeichnet und daher Künstler aus der ganzen Welt anzieht.

Dieses Phänomen der sich anziehenden Widersprüche war direkt nach der Wende bei der Eroberung vergessener Räume am stärksten spürbar. Zeugnisse darüber legen beispielsweise das Kunsthaus Tacheles in der ehemaligen, zum Abriss geweihten Friedrichstraßenpassage ab oder in den späten 90er Jahren der Palast der Republik. Es gab daneben unendlich viele, auch kleinere Orte, vor allem in Berlin Mitte, wie die KuLe, den Eimer, den Schokoladen, das ACUD oder das Haus Schwarzenberg, in denen Nischen von Künstlern und für Künstler entstanden. Einige bestehen bis heute. Diese Orte sind jedoch seltener geworden und so manche völlig verschwunden.

Das Projekt Kunstraum AVUS ist daher wichtig und folgerichtig in seinem Bestreben, Möglichkeitsräume zu finden und entstehen zu lassen. Dass sich diese Orte im ehemaligen Westteil der Stadt befinden, ist naheliegend, da der Aufmerksamkeit für bestimmte Stadtteile in der Regel die Gentrifizierung folgt, die die Stadtgebiete für Künstler weniger attraktiv macht. Das Temporäre der Kunsträume bewahrt ihnen ihre Flexibilität. Das Transitorische stellt eine Herausforderung und Bereicherung dar. Zeitlich begrenzte Projekte können einem Ort wichtige Impulse geben und weitere Kreise ziehen. Die Energiefelder, die einer Stadt eingeschrieben sind und Kreative inspirieren, wandern auch durch die Bezirke. Diese Energie fassbar zu machen und zu transformieren ist den Initiatorinnen und Initiatoren von Kunstraum AVUS gelungen.

Ein Kunstort muss sich grundsätzlich ständig neu erfinden und seine Inhalte weiterentwickeln, um als Organismus qualitativ zu wachsen und lebendig zu bleiben. Die Institutionalisierung temporärer Kunstorte ist daher ein Widerspruch in sich. Das Tacheles beispielsweise hatte etwa zehn Jahre nach seiner Gründung mit diesem Problem zu kämpfen.



Radialsystem V Ansicht von der Spree



Sasha Waltz präsentiert Dialoge '09 im Neuen Museum



AVUS Raststätte und Motel

In diesem Sinne ist auch das 2006 von Folkert Uhde und mir gegründete Radialsystem V nicht in erster Linie als ein Ort zu verstehen, sondern vielmehr als eine Idee, in dessen Zentrum der Dialog der Künste steht. Die Architektur und der Standort sind dabei unterstützende Faktoren, aber das Modell einer flexiblen Bewegung in Räumen ist immer auch an anderen Orten und in anderen Strukturen denkbar. Das Wesentliche ist nicht die Hardware, sondern das Betriebssystem. In unserem Fall geht es um das permanente „In-Fluss-Bringen“ der Inhalte und des geistigen Austauschs, um Impulse für konkrete Ideen zu schaffen. Das Radialsystem V hat hierbei die Funktion einer Schleuse, die unterschiedliche Welten und Konzepte auf einem Level zusammenführt.

Das Ziel temporärer Kunstorte ist dabei ebenso eine körperliche und somit „begreifbare“ Aneignung eines Raumes. Das Bespielen temporärer Orte außerhalb des Theaters birgt zumal für die darstellenden Künstler eine große Faszination. Tanz hat viele Möglichkeiten beispielsweise Architektur bemerkenswert erfahrbar zu machen, wie es sich in Projekten von Sasha Waltz & Guests gezeigt hat: Bei *Dialoge '99* im Jüdischen Museum, bei *17-25/4* im Umfeld des Mendelssohnbaus der Schaubühne am Lehniner Platz, im Palast der Republik oder im Neuen Museum.

In dieser Tradition erforschte auch Mikel Aristegui in seinem vom Kunstraum AVUS beauftragten Projekt *Bewegungen 1 und 2* einen öffentlichen Raum – das ICC-Parkhaus an der AVUS, das Mobilität und Stillstand gleichzeitig repräsentiert – mit den Mitteln des Tanzes und generiert erstaunliche Raumerfahrungen. Gerade auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit, die dabei stattfand, hat Synergieeffekte ausgelöst, die die Wirkung jeder einzelnen künstlerischen Disziplin bei Weitem übersteigt; ganz im Sinne von Aristoteles: „Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile.“ In diesem Sinne sind auch die Projekte von Kunstraum AVUS zu verstehen, die eine künstlerische Möglichkeit im Umgang mit dem öffentlichen Raum offenbaren.

Jaqueline Krickl

Spurensuche an der AVUS

Der öffentliche Raum bekommt angesichts der globalen Occupy-Bewegungen neue Aufmerksamkeit. Menschen empören sich¹ weltweit über die zerstörerische Kraft des Finanzmarktes und deren Auswirkungen auf Leib und Leben. Sie belagern öffentliche Plätze vor Großbanken, um ihren Protest kundzutun.

Das Besetzen oder (Zurück-)Erobern von Orten, ob legal oder illegal, hat bereits in der modernen Kunst eine lange Tradition. Ein Beispiel dafür ist die vermutlich weltweit bekannte „Kunststraße“ *Ruta de la Amistad* in Mexiko-Stadt. 17 km lang säumen Großplastiken von 18 internationalen Bildhauern ein Teilstück der Avenida Periférico, die anlässlich der Olympischen Spiele 1968 aufgestellt wurden. Diese offizielle Intervention wurde von antagonistischen, künstlerischen Aktivitäten begleitet, innerhalb derer man politisch motivierte Botschaften an Nahverkehrsbussen plakatierete und die Informationen so in der Stadt Verbreitung fanden oder als Malereien und Grafiken auf Häuserwände brachte, die an die berühmten politischen Murales aus den 20er Jahren erinnern. Ziel dieser allgemein sichtbaren Aktionen und Interventionen war und ist es, direkt und unmittelbar auf Erinnerung und Wahrnehmung der Rezipienten Einfluss zu nehmen und ein breites Publikum zu erreichen.

Aktuelle Tendenzen zeugen von einem wiedererwachten künstlerischen Interesse an Aktionen im öffentlichen Raum.² Der Schulterschluss der Kunst mit der Occupy-Bewegung – sichtbar durch deren Teilnahme an der 7. Berlin Biennale in den Kunstwerken 2012³ – ermöglicht eine gemeinsame politische sowie symbolische Verortung im öffentlichen Raum. Für Gesellschaft, Stadtentwicklung und Kunst wäre diese Entwicklung wünschenswert, zumal die Effekte der *Neuen Urbanität* von verschiedenen Soziologen als „Folgen einer ökonomisch motivierten Stadtentwicklung“⁴ beschrieben werden und Handlungsbedarf erfordern. Damit gemeint sind Auswirkungen wie „Segregation und Marginalisierung sogenannter schwacher Teilöffentlichkeiten“⁵, die die *Neue Urbanität* zu einer Anti-Urbanität verkommen lassen. Davon sind in den Großstädten jedoch längst nicht mehr „nur“ Erwerbslose und Migranten betroffen. Selbst Bewohner mit durchschnittlichem Einkommen halten dem Preisdruck in den „hochsanierten“ Innenstadtebenen kaum mehr stand. Kunst und Kreativität bleiben



Elvira Hufschmid Kurvenzeichnung

ebenso wenig von der räumlichen Verdrängung verschont. Der öffentliche Raum bietet ein Podium, dessen sich die Kunst in langer Tradition bedient hat. Dieses auf neue und nachhaltige Art immer wieder zu erobern, bleibt Aufgabe der Kunst.

Das im südwestlichen Zentrum Berlins gelegene AVUS⁶-Areal wurde in den Jahren 2008 bis 2010 durch die *Initiative temporäre Kunsträume* zum öffentlichen Kunstraum erklärt. Die AVUS ist von markanten Bauten wie der ehemaligen, unter Denkmalschutz stehenden Start- und Zieltribüne der AVUS-Rennen, dem heutigen Motel, in dem bis in die 70er Jahre die Rennverwaltung untergebracht war, und der berühmten Nordkurve, die gegenwärtig als Parkplatzfläche dient, flankiert.⁷ Ihre zentrale Lage und das städtische Umfeld stehen, stadtentwicklungspolitisch betrachtet, im Kontrast zur Funktion des Areals, das durch die Tribünenruine und die ungenutzten Parkplatzsackgassen einer Brache gleicht. Ihre Geschichte steht für die Geschichte der Mobilität und des Rennsports ebenso wie für die Geschichte Deutschlands. Sie war Wahrzeichen Westberlins in Zeiten des Kalten Krieges. Sie ist verbindendes Element eines Gesamtberlins. Dieser Ort ständiger Transformation und verlorener, vermeintlich randständiger Urbanität bildet Räume der Flüchtigkeit; im Auflösen und der Suche nach Neubestimmung begriffen.

Die Arbeiten von Elvira Hufschmid und Kaaren Beckhof zielen auf das Hinterfragen von Wahrnehmung, Moment und Erinnerung ab. Die Künstlerinnen haben den Asphalt der Nordkurve und des AVUS-Rastplatzes in eine liegende Leinwand verwandelt und die gewohnte Frontalperspektive auf Wandgemälde auf den Boden verlagert. Hufschmid hat in *Kurvenzeichnung* (2009), einer ortsspezifischen ephemeren Kreidezeichnung, grafische Symbole der Kartografie auf den Belag gebracht, die an einen überdimensionalen Straßenatlas ebenso erinnern wie an die unsichtbar gewordenen Spuren der Rennwagen, die sich auf diesem Boden in rasender Geschwindigkeit ihren Weg zur Ziellinie bahnten. Mit verbundenen Augen schritt sie dagegen langsam und andächtig, einen Kreidewagen vor sich her schiebend, die Nordkurve ab und ging dabei auf Tuchfühlung mit dem Straßenabschnitt der stillgelegten ehemaligen Rennstrecke, der heute durch eine Leitplanke von der Autobahn A 115 abgegrenzt ist. Ihr blindes, intuitives Vorgehen steht in Divergenz zur „Rationalisierung des Sehens“⁸, das seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts gemeinsames Ziel der Kartografie⁹



Kaaren Beckhof Überall! ist unser Zuhause

und der Bildenden Kunst war. Um 1900 kam das Novum der Luftbildaufnahme hinzu, die in der Kunst, im Speziellen in der Fotografie und hier vor allem bei Alexander Rodtschenko und László Moholy-Nagy, das *Neue Sehen* ermöglichte und Ausdruck eines „modernen, die Raumwahrnehmung verändernden Blicks auf Städte, Landschaft und technische Artefakte“¹⁰ war. Hufschmid visualisierte ihre Gedanken von Topografie, Geschichte und Gegenwart des Ortes für drei Tage in breiten, weißen Kreidelinien, die sich über einen Abschnitt von etwa 5 x 15 m ausbreiteten. Die Flüchtigkeit dieser hinterlassenen Tags potenzierte sich durch Regengüsse und Schleifspuren von Skatern, die Schlieren auf den Kreidestreifen hinterließen, bis sie durch den Verwitterungsprozess unsichtbar wurden. Dieser transitorische Aspekt hebt auf das Moment der Zeit ab, die stetige Transformation generiert.

Beckhof kreierte mit den Kolams *Überall! ist unser Zuhause* (2009) temporäre Straßenbilder. Die Kolamzeichnung ist eine Streuzeichenkunst aus Indien, die mit weißem und gefärbtem Reismehl von Frauen vor ihrem Haus oder in Tempeln angefertigt wird. Ausgewählte Stellen werden vor dem Zeichnen gewässert und gereinigt. Die komplexen zentrischen Muster und Motive haben segnende und glückverheißende Funktion und sind Ausdruck von Kontemplation und Konzentration. Beckhof brachte etwa 10 m breite Kolams auf die unmittelbaren Flächen der Ausfahrten des Rasthofparkplatzes. Sie markiert damit diesen Platz als besonderen Ort und modifiziert zeitweilig die spezifische Funktion dessen, indem sie ihm durch diese Zeichnungen eine höhere Bedeutung zukommen lässt. Eine Neuinterpretation dieser tradierten Kolams erreicht sie durch die Partizipation der Fernfahrer. In Aktionen erklärte sie den Rastplatznutzern die Kolamkunst und ließ diese eigene Zeichnungen vor ihren Fahrzeugen anfertigen. Im öffentlichen Raum hinterließen sie ihre Signaturen; individuelle Hinweise ihrer Anwesenheit, die als konkrete Spur noch Tage zurückblieben. Das Ephemere ist beiden Arbeiten inhärent. Diese „temporären Zeichensetzung[en] im öffentlichen Raum“¹¹ entwickeln die Geschichte am Ort des Geschehens weiter und verweisen mithilfe der Wahrnehmung und Bewusstwerdung auf deren Flüchtigkeit und Transformation.

Andere künstlerische Arbeiten, die darauf abzielten sich der räumlichen Umgebung nachforschend gewahr zu werden, waren die *Spaziergänge* (2008 und 2009) mit Bertram Weisshaar. Zwischen AVUS, Bahngleisen, Brücken, Dämmen, Kleingartenkolonie und ICC



Mikel Aristegui Bewegungen 1



Peter Müller Artefakt

sollte das Areal des einstigen Motorrennsports neu erkundet werden, um unbekannte Pfade zu betreten. Den öffentlichen Raum in der Stadt als Landschaft zu betrachten und sich dieser in besinnlicher Art und Weise zu nähern, ist ein Ansatz der Spaziergangsforschung, die Weisshaar betreibt. Bekannt wurde diese Kunstform in Berlin ein Jahr zuvor durch den Kunstraum Bethanien in Berlin-Kreuzberg, der 2007 das Ausstellungsprojekt *WALK!* realisierte.¹² Bereits 1991 erlangte Janet Cardiff durch ihre Audio und Video Walks internationale Bekanntheit, die sie seitdem auf ihren weltweiten Reisen anfertigt.¹³ Wesentlich sind hierbei veränderte oder verändernde Sehgewohnheiten, die Unentdecktes sichtbar werden lassen; der Bruch mit einer punktuellen und inkonsistenten Wahrnehmung, die den hektischen Alltag der Stadtbewohner normalerweise prägt.

Mit Schroffheit und Absurdität des öffentlichen Raumes zwischen AVUS und ICC wurden Passanten des dritten Ausstellungsprojektes *Dreieck Funkturm* in der Arbeit *Bewegungen 1* (2010) von Mikel Aristegui ebenfalls konfrontiert. Von der Performance mehrerer Tänzer und Tänzerinnen flankiert, schleuste man Besuchergruppen über den AVUS-Parkplatz in das ICC-Parkhaus, vorbei an einer Tankstelle, über schmale Treppen hinauf zu einer Autobahnausfahrt und über Verkehrsinseln mit Ampeln, deren Grünphase für Fußgänger zu kurz ist. Im Mittelpunkt der Arbeit stand die Einbettung der Räumlichkeiten und Zustände der passiert Orte in den Rhythmus des Tanzes. Die bedrohliche Erfahrung des vorbeirasenden Verkehrs war körperlich und sinnlich spürbar. Gleichzeitig führte die Unmittelbarkeit von Lärm und Geschwindigkeit zur verstärkten Konzentration auf die Beobachtung und Veränderung der direkten Umgebung. Im autofreien ICC-Parkhaus wurde die Performance *Bewegungen 2* von Mikel Aristegui weitergeführt. Dafür nutzten Tänzer wie Besucher die einzelnen Parkebenen als Aktions- und Zuschauerraum gleichermaßen. Auf der untersten Ebene diente ein von den Parkrängen umgebenes Atrium ebenfalls als Bühne. Aus einer entfernten Ecke erklangen Saxophontöne, deren Schall sich durch die offene, von Pfeilern durchzogene Gesamtarchitektur des Gebäudes brach. Die Tänzer reagierten mit improvisierten Bewegungen sowohl auf die Musik als auch auf die Architektur. Dieser Tanz unvorhersehbarer Bewegungen, der stark von körperlichen Reflexen geleitet schien, ließ Assoziationen zur Tanzform *Contact Improvisation* zu, die in den 70er Jahren unter dem Einfluss der Musik von John Cage entstand.

Transformationsprozesse sind Thema der Arbeiten von Peter Müller. *Bett in Hanglage* (2008) war ein temporärer Eingriff in einen Raum des AVUS-Motels. Das ehemalige Büro der Rennleitung, heute das Motelzimmer 501, wurde mittels einer vor Ort angefertigten Bodenkonstruktion aus Holz in „Hanglage“ versetzt. Die Schrägstellung des Zimmerbodens hat die Besucher in die Situation versetzt, der ehemaligen Steilkurve der AVUS-Rennstrecke, die in den späten 60er Jahren aufgrund etlicher tödlicher Unfälle abgerissen und nivelliert wurde, nachzuspüren.¹⁴ Gäste und Zimmergegenstände drohten aufgrund der Schwerkraft in Richtung der Autobahn A 115 abzurutschen. Die Arbeit bildet die Relation zwischen vergangener und gegenwärtiger Nutzung des suburbanen Raumes der Metropole ab und verweist zudem im Titel auf die Relation von öffentlichen (Außen-)Raum und Innenraum.

Mit *Artefakt* (2009) potenzierte Müller die Darstellung der Prozesshaftigkeit der Transformation. In einer wochenlangen Aktion zerschnitt, zersägte und zerhackte er manuell einen roten Opel in tausende handgroße Einzelteile, nummerierte und sortierte die Teile einer Vorlagenschablone für ein Wandgemälde gleich und legte sie flach ausgebreitet als Installation auf der stillgelegten Nordkurve aus. Das ursprünglich dreidimensionale Objekt wurde zu einem beinahe zweidimensionalen Bild, das auf mehreren Ebenen Transformations- und Dekonstruktionsprozesse visualisiert. Die Form wird zum Motiv, das in seinen flachen, breiten Ausmaßen auch ein „Achtung!“ signalisiert. Die Veränderung der Dimension und Gestalt hat zoomorphe Züge. Nach Zerstörung und Neuordnung gleicht das Fahrzeug einem überfahrenen Wesen. *Artefakt* ist eine Parabel von der Rivalität zwischen Mensch und Maschine. Die vorsätzliche Variabilität der Arbeit ermöglicht immer neue Kontexte, die einem bildhauerischen Werk normalerweise nicht inhärent ist. So erfährt die Transformation eine erneute Potenzierung durch die Installation von *Artefakt* im Georg-Kolbe-Museum, die sich dadurch auch um eine räumliche Dimension erweitert. Im Anschluss an das Kunstraum AVUS-Nordkurve-Projekt im Jahr 2009 waren hier drei künstlerische Arbeiten in der Kunstammer ausgestellt: Müllers *Artefakt*, Hufschmids Videoinstallation *Highway Poem* und die Klanginstallation *AVUS Nordkurve* von Claudia Brieske. Müllers *Artefakt* war in dem 3 x 3 m kleinen Raum zu einem ebenen, etwa 40 cm hohen Schutthaufen aufgeschüttet.¹⁵ Aus dem ausgebreiteten, flachgedrücktten Bild wird ein *Objet trouvé*; ein in etlichen Einzelteilen zum Kunstwerk demontierter Gegenstand. Der Transformationsprozess setzt sich fort, indem



Christin Lahr FINE RED LINE



Elvira Hufschmid / Monika Lilleike Rede ans Volk

Müller die Einzelteile in 31 Umzugskisten verpackt archiviert. Dass er für diese Arbeit auf einen roten Opel zurückgreift, lässt sich mit der Historie der AVUS-Rennen in Verbindung bringen. Das erste Rennen, das im September 1921 stattfand, konnte Fritz von Opel, ein Enkel des Autobauers Adam Opel, in einem roten Opel für sich entscheiden.¹⁶ Der Kreis schloss sich im Mai 1998 mit dem letzten Rennen. Hier war das Siegerfahrzeug ebenfalls ein roter Opel.¹⁷

Auch die Arbeit *FINE RED LINE* (2010) von Christin Lahr recurriert auf das rote Automobil. In einer auf den Moment angelegten Aktion rief Lahr mit Unterstützung vieler kommunikativer Multiplikatoren dazu auf, sich innerhalb eines bestimmten Zeitfensters mit roten Fahrzeugen auf der AVUS zu befinden, um die Überbleibsel der ehemaligen Rennstrecke auf der Autobahn A115, vorbei an der leblosen Zuschauertribüne, zwischen der Nordschleife am AVUS-Motel und der Südschleife der Ausfahrt Hüttenweg mehrere Runden zu befahren. Ohne Intervention durch die Künstlerin formierten sich die Fahrerinnen und Fahrer selbstständig zu einem Korso und hinterließen eine sichtbare rote Spur auf der Autobahn. Dieser Eingriff in den regulären Verkehrsfluss kam einer Störzone gleich. Der Flyer beinhaltete folgenden Aufruf: „Begeben Sie sich in die Spur und fahren Sie mit.“ Interpretationsspielraum lässt hier der Begriff der Spur, der bereits von Walter Benjamin in seinem Passagenwerk in der Gegenüberstellung zur Aura philosophisch analysiert wurde. „Die Spur ist Erscheinung einer Nähe, so fern das sein mag, was sie hinterließ. Die Aura ist Erscheinung einer Ferne, so nah das sein mag, was sie hervorruft. In der Spur werden wir der Sache habhaft; in der Aura bemächtigt sie sich unser“¹⁸, heißt es da. Im Benjamin'schen Sinn hebt Lahr somit auf eine konkrete Spur ab, um durch die „Zeugnisse der Vergangenheit das Lebendige des Augenblicks gegenwärtig zu machen“.¹⁹ Interessant ist der nicht zu vermutende Aspekt, dass es sich bei der Anzahl roter Automobile auf den Straßen um eine absolute Minorität handelt. Der US-Lackhersteller DuPont ermittelt jährlich in einer weltweiten Studie die am stärksten vertretenen Automobilfarben.²⁰ Danach sind auf deutschen und europäischen Straßen 7% aller Fahrzeuge rot. Im weltweiten Durchschnitt liegt die Quote einen weiteren Prozentpunkt niedriger. *FINE RED LINE* bezieht damit auch im öffentlichen Raum Position und geht über den Ansatz einer klassischen Rennautofarbe hinaus. Diese Darstellung des gesellschaftspolitischen Standpunktes, der durch die menschliche Teilhabe und Intervention am Kunstwerk bestimmt wird, erinnert an den von Joseph Beuys geprägten Begriff der

„Sozialen Plastik“.²¹ Nach ihm formt die Gesellschaft sich selbst als „sozialer Organismus“, wenn sie an der Kunst partizipiert.²² Diese Idee ist in Lahrs Arbeit aufgegangen. Es gab weder Anweisungen noch Vorgaben, wie die Fahrzeuge auf der Rundstrecke bewegt werden sollten. Die Teilnehmer der Kunstaktion haben sich selbstständig formiert und ausschließlich über den Aspekt der Farbe ihrer Fahrzeuge ein Gefüge entwickelt. Die Entstehung von *FINE RED LINE* konnte vom ehemaligen Zielrichterturm aus beobachtet werden. Das Motelzimmer 501 wurde zum Kunstraum erklärt und ließ die Besucher vom umlaufenden Balkon aus die rote Spur auf der A115 verfolgen. Auch Anspielungen auf Filmzitate aus den 60er Jahren lassen sich in der Arbeit erkennen. *THE THIN RED LINE* (1964; Andrew Marton)²³ basiert auf dem gleichnamigen Roman von James Jones und thematisiert das Leben amerikanischer Soldaten im Zweiten Weltkrieg und verfolgt deren „Blutspur“.

Die verlassene Zuschauertribüne an der A115 ist räumliches Sujet der Videoarbeit von Elvira Hufschmid und Monika Lilleike innerhalb des Projektes *Motel* von 2008. *Rede ans Volk* (2007) zeigt eine in schlichtem schwarz gekleidete Frau mit streng zusammengebundenem Haar. In Halbfigur und Profil sichtbar, steht sie stark gestikulierend auf der Tribüne hinter einer Brüstung und wendet sich aus der erhöhten Position mit intensiver werdendem Körpereinsatz an die vorbeirasenden Fahrzeuge auf der Autobahn. Der Fahrbahnlärm frisst sich ins Gehör. Der visuelle Eindruck wird vom akustischen dominiert. Hinzu kommen unverständliche bis schrille Stimmfetzen, die die Rednerin an die Autofront richtet. Dieser Schwall bricht sich an der Wand der Geräuschkulisse und wird auf die Tribüne zurückgeworfen. Es scheint aussichtslos, einen Ansprechpartner zu finden und doch gelingt es der Protagonistin durch Gestik und Mimik zu bestehen. Es ist ein Anreden gegen die Fahrzeuge; ein Battle des Lärms, der verschiedenste Assoziationen weckt. Die Figur der Rednerin erinnert an das antike Vorbild des Orators. Es gibt unzählige Bildnisse und Skulpturen, wie beispielsweise die des Demosthenes, einem der bedeutendsten griechischen Redner, die einen sehr ähnlichen Habitus aufweisen. Der ausladende Zeigegestus, mit ausgestrecktem Arm und offener, nach oben gerichteter Handfläche, wird im Video häufig wiederholt. Man wird sich der frühen Geschichte des Ortes gewahr – 1913 wurde mit dem acht Jahre währendem Bau der AVUS begonnen – denkt man unweigerlich an die Nutzung der AVUS als Anschlussstrecke zur Reichsautobahn, als „das Interesse für unsere Straße bei den staatlichen Behörden sich erheblich gesteigert



Daniel Unsöld mAtchbox garden 100/2500/100



Volker Hormann / Michael Rauter / Jan St. Werner Partitur für die Nordkurve

hat, weil sich im Laufe des Krieges die außerordentliche Wichtigkeit von Automobil-Ausfallstraßen zur schnellen Beförderung großer Truppenmassen erwiesen hat²⁴. Zudem erinnert der Titel an die „Rede an das deutsche Volk“, in der Kaiser Wilhelm II. im August 1914 zur Kriegsbereitschaft aufrief.²⁵ Das „Volk“ tost jedoch vorbei und der Versuch der Ansprache wird zur Groteske, die durch den abschließenden Slow-Motion-Effekt noch verstärkt wird. Nicht zuletzt ist es auch die medienreflexive Ebene, die in der Videoarbeit thematisiert wird. Video, ich sehe, ist demonstrativer und verständlicher als die Stimmfetzen, die im Autobahnlärm untergehen. Etwas visuell wahrnehmen heißt zudem auch denken. Die durch das Auge aufgenommenen Reize werden im Gehirn auf relevanten Informationsgehalt untersucht und mit Erinnerungen abgeglichen. Nur der Akt des Denkens beweist die eigene Existenz; alles andere könnte eine Täuschung sein. Was wäre die Konsequenz, wenn die Protagonistin nur den Anschein erweckt, sich an die Autofahrer zu wenden? Die Kameraführung gewährt dem Rezipienten einen unmittelbaren Blick auf die Hauptfigur, ohne ein konfrontatives Porträt abzubilden. Durch den gewählten Bildausschnitt wird eine Nähe erzeugt, die betrachtende und handelnde Person in Dialog treten lassen. Der Betrachter wird zum Mitwisser und Komplizen.

Ein weiterer vereinsamter Ort im AVUS-Areal ist die stillgelegte Autobahnauffahrt in der Nähe des S-Bahnhofes Westkreuz. 2009 entstand hier Daniel Unsölds *mAtchbox garden 100/2500/100*. Die Intervention war ein temporärer „Guerilla“-Schrebergarten mit Grillecke, Gartenzweigen, Hollywoodschaukel und Bepflanzung, durch Tarnnetze vor Blicken geschützt. In diesem „mobilen Trainingslager“ (Unsöld) wurden Besucher von Performern in die Kunst und Theorie des Guerilla Gardenings eingeweiht. Im Schrebergarten liefen auf einem Monitor Szenen aus der AVUS-Geschichte und im Vorfeld erstellte Interviews mit von der A 100-Erweiterung bedrohten Kleingärtnern, Abwrackprämienkassierern und Guerilla-Aktivisten. Guerilla Gardening bezeichnet eine urbane Wiederaneignungsstrategie, durch die Bürger ungenehmigt Grün auf öffentlichem Grund und Boden einpflanzen und pflegen. Die künstlerischen, politischen und sozialen Aspekte dieser städtischen Intervention beschreibt Richard Reynolds in seinem „botanischen Manifest“.²⁶ Diese Bezüge in der künstlerischen Arbeit mitzudenken hat der Belgier Marcel Broodthaers maßgeblich für die Kunst der 80er und 90er Jahre mitgeprägt, in denen einige, mitunter illegale, künstlerische Pflanzprojekte

entstanden, wie Ben Wagins *Parlament der Bäume* (1990) am östlichen Spreeufer in Berlin, dem ehemaligen „Todesstreifen“ an der innerdeutschen Grenze.

Mitglieder des Solistenensembles KALEIDOSKOP beteiligten sich mit der zweiteiligen klangkünstlerischen Installation *Partitur für die Nordkurve* (2009) an dem Projekt Kunstraum AVUS. Michael Rauter, Volker Hormann und Jan St. Werner entwickelten eine mobile Komposition mit zehn Kassettenaufnahmegeräten, die an der Leitplanke der Nordkurve ausgelegt waren. Mit acht Geräten wurden verschiedene Geräusche der Umgebung aufgenommen. Diese wurden abgespielt, während neue Töne wiederum aufgenommen wurden. Dieses Verfahren von Geräuschaufnahme und Geräuschabspielen wurde in unregelmäßigen Intervallen repetiert, sodass viele Schichten von unterschiedlichen Klängen sich gegenseitig überlagerten. Den Lauten wurde akustische, elektronisch produzierte Musik von Kassette zugespielt, die nach dem gleichen Prinzip geschichtet war. Dadurch entstand ein „Drone“²⁷ aus vielen Schichten, der die einzelnen Töne in unterschiedlicher Intensität hörbar machte. Es formierte sich eine durch zufällige Prinzipien gesteuerte tonale Wellenbewegung, die den Umweltgeräuschen ähnelte, nur sehr viel konzentrierter zu vernehmen war. Zwei weitere Geräte wurden dazu verwendet, die Kommentare und Klangkulisse der Zuhörer aufzunehmen und ebenfalls abzuspielen. Diese wurden ebenfalls in den Drone eingefügt. Der zweite Teil der Installation besteht aus der dazugehörigen Notation *Fahren I – Komposition für eine frei wählbare Anzahl von Kraftfahrzeugen*. Die Notation erinnert an die auf Edgard Varèse zurückzuführenden Fluxus-Partituren von John Cage, Wolf Vostell oder Joseph Beuys. Auf einem Notenblatt in DIN-A4-Format ist der Aktionsplan für die Partitur festgelegt. Mit dem Auftakt „Senza Distanza“ beginnt die Notation, die Handlungsanweisungen wie „Scheibenwischer an/max.“ mit „Insektenaufschlag“ kommentiert. Der „Blick aus dem Fenster: Baumbestand prüfend“ ist neben „Hupen, Zurückhupen, Lichthupe und Vogel zeigen“ ebenso vorgeschrieben wie „Zigarettenanzünder ans Ohr drücken, con passione“. Die arrhythmischen Klangüberlagerungen in Kombination mit der Notation stehen offenkundig in Divergenz zur *Autobahn-Hymne* (1974, 22:43 min) der Band Kraftwerk. Dennoch lassen sich in gewisser Weise auch Assoziationen zu deren Song nicht von der Hand weisen. In dieser rhythmischen Soundkomposition sind ebenso verzerrte Verkehrs- und Fahrzeugklangspuren integriert wie in der Komposition von Rauter, Hormann und Werner. Bei Kraftwerk werden diese Sequenzen



Volker Hormann Interim fiet aliquid

elektronisch verfremdet nachgezeichnet. Die Mitglieder von KALEIDOSKOP verwenden reale Geräusche zur Erzeugung ihrer Klang-, „Taktonik“.

2010 komponierte Volker Hormann *Interim fiet aliquid* für das ICC-Parkhaus. Im Atrium verbanden sich in der musikalischen Installation eine Neukomposition der Richard-Wagner-Oper *Tristan und Isolde* mit ortsspezifischen Geräuschen des Gebäudes zu einer neu arrangierten temporären Klangskulptur. Die Installation bestand ebenfalls aus zehn Kassettenabspielgeräten, die einzeln manuell reaktiviert wurden. Hormann hat hierzu Richtmikrofone und Verstärker an Stellen des Gebäudes aufgestellt, durch die beispielsweise Tropfgeräusche des Wassers eines Entwässerungsrohrs in die Arbeit integriert wurden. Auch hier war die Transformation der verschiedenen Tonspuren elementarer Bestandteil der Komposition.

„In der Spur werden wir der Sache habhaft.“²⁸ Nach Benjamins Gegenüberstellung von Spur und Aura könnte man versucht sein, die innerhalb des Kunstraums AVUS entstandenen Arbeiten als anti-auratisch zu bezeichnen. Das trifft jedoch nicht zu. Intervenieren, eine Spur aufnehmen, um diese zu transformatieren – wenn auch nur transitorisch – sind zweifelsohne grundlegende Eigenschaften dieser Werke. Ebenso kann die interdisziplinäre Herangehensweise als „transformatorisches Prinzip“²⁹ und Hauptstrategie der künstlerischen Arbeiten beschrieben werden. Dennoch liegt gerade in der Flüchtigkeit der Kunst eine auratische Wirkung verborgen, die dem öffentlichen Raum häufig fehlt. Die Kunst hinterlässt auf dem Beton der Straße buchstäblich vitale Spuren, deren Aura es nachzuspüren gilt. Die Spur als wichtiges Zeugnis temporärer Kunst wird dementsprechend neu zu bewerten sein. Ihre Aneignung des öffentlichen Raumes eröffnet dem Menschen eine direkte Teilhabe am Prozess der demokratischen Meinungsbildung ganz im Sinne einer sozialen und künstlerischen Intervention. Denn sie besetzt in aller Bestimmtheit gerade jene Orte neu, die der aktiven Konfrontation und kontemplativen Betrachtung längst entzogen waren.



Justin Time Geisterbahn

Knut Ebeling

AVUS. Ein Museum der Dromologie

Was ist ein Unort? Es scheint genauso viele Theorien über Orte zu geben, wie es Orte gibt. Und es gibt seit Aristoteles nicht nur unzählige Theorien über Orte, neuerdings grassieren ebenso viele Theorien über Unorte, Nicht-Orte und andere Orte – die für Theoretiker derzeit spannender scheinen als jeder reale Ort. Ein Ort kann gar nicht abseitig und seltsam genug sein, um die Aufmerksamkeit von Raumforschern aller Art zu wecken. Besonders Berlin scheint eine Fülle dieser Nicht-Orte zu besitzen, die eingezäunte Stadt erweckt seit dem Bau der Mauer vor fünfzig Jahren den Verdacht, selbst eine gigantische Heterotopie, ein monströser Nicht-Ort zu sein. Man ging sogar so weit und brachte diese besondere Situation mit der Situation des Menschen an sich in Verbindung: Die Mauer, so schrieb zum Beispiel Maurice Blanchot 1962 in Bezug auf Uwe Johnson, die Mauer, dieser Nicht-Ort par excellence, das ist die Abstraktion, die der Mensch ist. Wenn der Mensch das Tier ist, das Grenzen zu ziehen und dadurch Orte zu stiften imstande ist, dann ist die Mauer *der* Ort, oder besser Nicht-Ort dieses Menschen.¹

Berlin war immer auch ein gigantisches Raumexperiment, von z. B. der Aufteilung in vier Sektoren bis zum Mauerbau und vom Fall der Mauer bis zum Masterplan. Bis heute dient die Stadt als Schauplatz und Bühne einer beeindruckenden Ortsproduktion, die im Zweijahrestakt der Biennalen neue spektakuläre ‚Nicht-Orte‘ produziert. Bekanntlich zieht diese Situation vor allem Künstler und Raumforscher an wie deren Wohnviertel die Gentrifizierung – weswegen die Kunstentwicklung dieser Stadt parallel zur Entwicklung ihrer Räume, Orte und Nicht-Orte verlief. Berlin war immer auch die Stadt der spektakulären Nicht-Orte – von Orten also, die mittlerweile vom Berlinmarketing der Immobilienhaie und Stadtentwickler übernommen wurden.

Dabei stand, was in Berlin als Nicht-Ort gefeiert und vermarktet wurde, immer im Widerspruch zu deren allgemeiner Definition. Marc Augé, der als Erfinder der Zauberformel vom Nicht-Ort gilt, verstand darunter vor allem anonyme und transitorische Orte. In seinem Buch *Orte und Nicht-Orte*² erwähnt er beispielsweise Autobahnen und Flugzeugterminals, Rolltreppen und Supermärkte, Hotelketten und Einkaufszentren, aber auch Flüchtlingslager und Slums – also verhältnismäßig ‚anonyme‘ Orte, die durch ihre Austauschbarkeit und Traditionslosigkeit den Nimbus des Nicht-Ortes erhielten. Was jedoch in Berlin als Nicht-Ort gehandelt wurde, waren



York Wegerhoff Fahnen der AVUS part 1-4



Jennifer Oellerich Platons Cave



Meira Ahmemulic Bourne Memory

keineswegs anonyme oder transitorische Orte, sondern historisch markante Architekturen, die aus dem Licht der Aufmerksamkeit gefallen waren. Anders gesagt: In Berlin gibt es eigentlich keine Nicht-Orte – und wenn, werden sie sofort in Orte umfunktioniert und territorialisiert. Die beeindruckende Berliner Raumgeschichte der letzten 20 Jahre ist auch eine Geschichte der Besetzung und Bespielung von Nicht-Orten, die unweigerlich in Orte umfunktioniert wurden.

Diese Romantisierung von Orten als Nicht-Orte, dieser „Aberglaube des Orts“, von dem Maurice Blanchot anlässlich der Territorialisierung des Weltalls sprach, ist umso skurriler, als Berlin mit der Mauer und dem *no man's land* eigentlich klassische Nicht-Orte aufzuweisen hatte – gesichtslose und menschenferne Orte, die für einen rein funktionalen Gebrauch gedacht waren und die eine neue Technologie des Sozialen erfanden; Orte, die so vertraut und heimelig wirkten wie eine Selbstschussanlage. Allein die AVUS mit ihren Verkehrsinseln und Tribünen, Motels und Parkhäusern, Parkplätzen und Gärten ist ein wucherndes Paradies der Nicht-Orte.

Doch es gibt noch einen weiteren Grund, aus dem das Missverständnis zwischen Orten und Nicht-Orten in Berlin resultiert: Denn in dieser Stadt hat man auch mit der Theorie und Bezeichnung von Nicht-Orten einige Erfahrung; auch der zweite klassische Begriff für die Nicht-Orte, Foucaults „Heterotopien“³ oder „andere Orte“, sind mit der besonderen Situation dieser Stadt verbunden. Foucaults Konzeption der „Heterotopie“, an der er bereits seit den 60er Jahren gearbeitet hatte, wurde im Kontext der Internationalen Bauausstellung 1984 in Westberlin bekannt.⁴ Zwar meinte Foucault mit seinem Begriff wie Augé durchaus auch transitorische Orte wie Feriendörfer oder Schiffe, die anders funktionieren als „normale“ Orte. Doch waren die klassischen Heterotopien – Friedhöfe oder Bordelle, Museen oder Bibliotheken, ganz zu schweigen von den Kranken- und Irrenhäusern, Gefängnissen und Archiven, mit denen Foucault sich sonst beschäftigte – nicht ganz so anonym wie eine Rolltreppe.

Aber eine Autobahn ist so anonym wie eine Rolltreppe – und aus diesem Grund ein vorzüglicher Nicht-Ort. Die Autobahn ist sogar ein noch kruderer, posthumanerer Nicht-Ort als die Mauer, denn sie wurde nicht vom Menschen, sondern vom Auto aus gedacht: Die Autobahn wurde für die Technik und nicht für den Menschen geschaffen. Zwar ist die AVUS, die erste ausschließliche Autostraße Europas, mittlerweile auch ein historischer Nicht-Ort, man könnte fast sagen:

ein Gedächtnisort der Nicht-Orte, die einen wichtigen Punkt in der Geschichte der transitorischen Nicht-Orte in der beschleunigten Moderne markiert. Doch kümmert die Historizität dieses Ortes – man müsste eigentlich sagen: dieses Netzes, denn die AVUS ist natürlich ein Ort, der jeden Ort zugunsten des Netzwerkes des Verkehrs auflöst und deterritorialisiert –, doch kümmert die Historizität dieses Ortes eigentlich niemanden. Außer vielleicht Autobahnforscher wie Benjamin Steininger, der von den „transitorischen Zentren“ der Reichsautobahn spricht und der den „ganzen von der Infrastruktur der Autobahn erfassten Raum als zentralen wie peripheren Möglichkeitsraum“⁵ beschreibt.

Der Nicht-Ort Reichsautobahn war jedoch zunächst der Ort des Führers. Die gesamte Deterritorialisierung und Entortung des Reichsautobahnraums reterritorialisierte sich in einer Gestalt: „Die Aufgabe der Reichsautobahn besteht darin, Straße Adolf Hitlers zu werden“, schrieb beispielsweise der Nazi-Berichterstatler Ernst Schönleben: „Sie ist das erste Werk der Technik, das seinen Namen trägt. Ihm Ehre zu machen, nicht nur für heute, sondern auf Generationen hinaus, das ist die höhere Aufgabe der Reichsautobahn.“⁶ Die Reichsautobahn war das Medium eines Führers, der in diesem Werk verehrt werden wollte wie der Pharao in der Pyramide.⁷ Bei diesem Nicht-Ort hat man es also nicht nur mit einem funktionalen Gebilde zu tun, die seltsame Entvölkerung und Entleerung der Autobahnlandschaften diente zunächst dem Ziel der Andacht des Volkes und seiner Verschmelzung mit seinem Raum: „Die Straße ist Anfang, ist Beginn; sie ist Gedanke, Begriff und Sinn. Die Straße ist Ursprung, ist trüchtige Saat, ist erster Baustein gewaltiger Tat.“⁸

Der Auszug aus der Stadt ins weite und entvölkerte Land sollte eine nationale Einheit herstellen, die durch ein Spinnennetz von Autobahnen verkörpert wurde, eingezeichnet auf zahllosen Karten: „Richtig gezogene Verkehrswege sind feste Ringe“, schrieb Rudolf Hess 1934, „die das Volk und seinen ihm von Natur und Vorsehung gegebenen Raum binden zu unlösbarer Einheit.“⁹ Kurz: Mit der Reichsautobahn als Medium und den Kraft-durch-Freude-Wagen als Fahrzeug wurde ein programmierter Nationaltourismus zu Ehren des Führers befohlen.

Doch die Motorisierung des Volkes blieb unter den Nazis ein Versprechen, ein Märchen, das für militärisch-ökonomische Ziele ideologisch eingesetzt wurde. Das Autobahnnetz wurde nur



Michael Rogge o. T.



Dirk Herrmann o. T.



Eva AM Widdersbach / Ommo Wille Rennseifen

zum Teil verwirklicht. Inmitten der Bauaktivitäten, nachdem gut 3000 km fertiggestellt waren, warf man plötzlich alles hin, um an anderer Stelle in Europa alles kurz und klein zu schlagen. Was übrig blieb, waren Ruinen und ein unfertiges Straßennetz, an dem bis heute, wie in der Umgebung von Halle, mit den Nazi-Bauzeichnungen in der Hand weiter gebaut wird.

Funktional hatten die Autobahnen vor allem zum Ziel, die Bewegung aus der Stadt zu verbannen: „Seit der Machtübernahme durch die Nazis wurde dem deutschen Proletariat Sport und Transport geboten“, schreibt beispielsweise Paul Virilio. „Je mehr Massen unterwegs sind, umso weniger ergibt sich die Notwendigkeit zu großen Repressionen; um die Straße zu entleeren, genügt es, allen die Straße zu versprechen.“¹⁰ Auch wenn die AVUS natürlich vor der Reichsautobahn gebaut und benutzt wurde, gehört sie jenem einzigartigen und mittlerweile historisch gewordenen Raum einer Beschleunigung an, den man mit Paul Virilio einen dromologischen Raum nennen könnte.¹¹ Natürlich ist dieser Raum – da er noch nach der Maßgabe entstanden ist, träge Materie von einem Ort zum anderen zu bringen – mittlerweile vom Zeitalter des Internets überholt, das statt träger Materie leichte, entmaterialisierte Datenpakete um die Welt schickt. Doch genau aus diesem Grund, weil der *Raum* des Transports historisch überholt wurde, lohnen sich Nahaufnahmen und Stillstellungen von *Orten* des Verkehrs wie der AVUS.

Tatsächlich lassen sich dromologische *Räume* wie die Autobahn in konkrete *Orte* wie die AVUS zurückverwandeln: Der dromologische Raum lässt sich reterritorialisieren, aus Nicht-Orten können Orte werden. Dann hat man es nicht mehr mit der posthumanen Gesichtlosigkeit einer Autobahn zu tun, sondern mit konkreten Orten innerhalb des Tumults namens Verkehr: einem Stück Asphalt, einem Zebrastreifen, einer Ampel. Oder mit einer Autobahnraststätte, einem Parkhaus, einer Tribüne: herausgerissene Szenen aus dem Alltag der Beschleunigung, Momentaufnahmen der Geschwindigkeit, Stillstand des Flüchtigen. Doch im Gegensatz zur Berliner Tendenz einer Monumentalisierung des Historischen, das aus dem Rampenlicht gefallen ist, geht es hier um die Historisierung des dromologischen Monuments selbst – darum, überhaupt eine Oberfläche oder Bodenhaftung für Phänomene zu entwickeln, die ansonsten in der allgemeinen Beschleunigung verschwinden. Kurz: Es geht darum, eine Sicht auf diese dromologischen Phänomene zu schaffen – ein Museum der Dromologie, wenn man so will.

Im Museum der Dromologie geht es weniger um Orte als um Nicht-Orte, weniger um Territorialisierung als um radikale Szenarien der Deterritorialisierung, weniger um Menschen als um Maschinen, weniger um Befindlichkeiten als um Techniken. Hier geht es um das Verschwinden des Menschen in der Geschwindigkeit – und vielleicht um sein Auftauchen auf anderen (Daten-) Autobahnen mit anderen Geschwindigkeiten. Denn Verschwinden tut der Mensch buchstäblich auch mit der Kehrseite der Geschwindigkeit, dem Unfall, dem sich Virilio ausführlich gewidmet hat.¹² Doch was ist die Geschwindigkeit, was ist die „Dromosphäre“ (Virilio) und ihre Beschleunigung? Wie kann ein Museum der Dromologie aussehen? Wie ein dromologisches Monument? Und wie könnte eine ortsspezifische Praxis am Ort der Beschleunigung, also am Ort des Verlassens jedes Ortes aussehen?

Wegen ihrer paradoxen Natur ist die Frage nach der Ortsspezifität am Nicht-Ort Autobahn naturgemäß spannend. Doch sollte man die Berliner Tendenz der Verwandlung von Nicht-Orten in Orte vermeiden und nicht versuchen, aus dem unwirtlichen, menschenfeindlichen Labyrinth namens AVUS wieder einen freundlichen und heimeligen Ort zu machen. Genau das ist der Einsatz vieler Künstler im AVUS-Projekt, die im Operationssystem der Beschleunigung selbst arbeiten und die verschiedenen Etappen der Entstehung dieser Nicht-Orte erforschen – also die Stadien der Deterritorialisierung und Entmenschlichung sichtbar machen.

Erstens erforschten sie die *Geschichte der Entortung* und brachten in Erfahrung, welche Rolle konkrete Orte in der allgemeinen Entortung der Autobahn spielen – also der Ort einer Ampel, der Ort einer Leitplanke, der Ort der Tribüne. Auf die Ampeln und Verkehrsinseln beispielsweise bezieht sich die Arbeit von Mikel Aristegui, *Bewegungen 1* (2010). Bertram Weisshaar untersuchte das Terrain in diversen Spaziergängen *Zwischen AVUS, Bahngleis und Knüppeldamm* (2008). Justin Time thematisierte in *Geisterbahn* (2008) die Besuchertribüne, York Wegerhoff die *Fahnen der AVUS part 1–4* (2008), Daniel Unsöld in *mAtchbox garden 100/2500/100* (2009) diverse Brach- und Grünflächen dazwischen. Allein die legendäre Nordkurve der AVUS, die 1937 die mit der höchsten Geschwindigkeit durchfahrbare Kurve darstellte, ist ein konkreter Ort der Dromologie, ein Monument der Geschwindigkeit, ein dromologisches Monument, das von Kaaren Beckhof in *Kolam Nordkurve* (2009) bearbeitet wurde. Alle diese Arbeiten sind insofern aufschlussreich, als kein Ort seine Gewordenheit und



Fabian Knecht Welcome To Berlin



Paul Darius todesross - driven by



Thomas Rössler anschwellen - abschwellen

Geschichte derart verbirgt wie die Autobahn, die allein in der Präsenz ihres Gebrauchs funktioniert; eine Geschichte der Autobahn ist also eine Geschichte eines geschichtslosen Orts.

Zweitens haben die AVUS-Künstler genau diese *Kontingenz des Verkehrs* untersucht und verändert: Gerade weil jeder Verkehr seinen eigenen Imperativ setzt und von sich behauptet, die beste aller möglichen Welten zu sein, wurde gezeigt, dass jede Verkehrslösung nur eine mögliche Welt darstellt. So haben Elvira Hufschmids *Motel* (2008), Peter Müllers *A 115-Finale* (2008), Jana Debrodts *GegenLärm* (2008) und Thomas Rösslers *Zeichenperformance* (2009) die Kontingenz jeder Verkehrssituation herausgearbeitet. Christin Lahrs *FINE RED LINE* (2010) griff in den fließenden Verkehr ein und stellte mit seinen ausschließlich roten Autos alternative Szenarien bereit. Denn jede Verkehrssituation, jede mögliche Welt könnte auch ganz anders aussehen.

Drittens wurde von verschiedenen Arbeiten die *Ästhetik des Verkehrs* erforscht und eine *Sichtbarkeit des Verkehrs* hergestellt. Auch wenn jede Verkehrsregelung seine rein funktionale Natur behauptet, ist kein Verkehrsdesign neutral. Man muss nur einmal die Landesgrenzen verlassen und sich vom anderen Aussehen von Schildern, Markierungen und Straßen überzeugen – um den Glauben zu verlieren, dass ein Verkehrssystem das einzig Richtige sein könnte. Das Aussehen des Verkehrs unterliegt einer historischen Kontingenz, die von Arbeiten wie Jennifer Oellerichs *Platons Cave* (2008), Claudia Brieskes *Mobile Klanginstallation* (2009), Jana Debrodts *Lärmkraftwerk* (2009), Elvira Hufschmids *Kurvenzeichnung* (2009), Peter Müllers *Artefakt* (2009) oder Fabian Knechts *Installation* (2009) am historischen Beispiel der AVUS sichtbar gemacht wurde. Das konnte durchaus auch orchestral geschehen, wie die Mitglieder des Solistenensembles KALEIDOSKOP in ihrer *Partitur für die Nordkurve* (2009) deutlich machten.

Aber natürlich überlappen sich die drei aufgezeigten Richtungen auch in diversen AVUS-Arbeiten: Die Arbeiten des Jahres 2010 – Christin Lahrs *FINE RED LINE*, Claudia Brieskes *Traffic Belcanto 501*, Mikel Aristeguis *Bewegungen 1 und 2*, Michael Rauters und Volker Hormanns *5x5 (a Tribute to The Flaming Lips)* und *Interim fiet aliquid* – beziehen sich sowohl auf die Geschichte der Entortung, die Kontingenz des Verkehrs als auch auf die Ästhetik des Verkehrs und der Orte.

Diese *neuen Ästhetiken der Autobahn* konkurrieren nicht zuletzt mit ihrem berechtigten historischen Vorbild, schließlich wurde auch die Reichsautobahn von den Nationalsozialisten zum Kunstwerk stilisiert und in Form von Sammelbildchen, Briefmarken, Ausstellungen und Spielfilmen verehrt.¹³ „Bekannt ist die ‚neue Schau der Deutschen Landschaft‘, die wir auf der Reichsautobahn erleben“, so der Verkehrsforscher Walter Ostwald 1937: „Erstaunlich ist es, wie sehr man sich in den Kraftfahrer eingefühlt hat, der auf der Reichsautobahn sein Fahrzeug guten Gewissens weitgehend vergessen darf und sich in das Schauen vertiefen kann. Reichsautobahnen geben Gelegenheit zur ‚dynamischen Schau‘, die bei hoher Geschwindigkeit einen raschen Wechsel von Bildern zu einer Art von Landschaftsakkord zusammenklingen lässt.“¹⁴ Laut Ostwald hat die Straßenbauergesinnung, „die Schönheit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gleichberechtigt wirken lässt“, zu einer höchsten Form der Fahrfreude geführt, die man selbst erleben muss: „Wie der Künstler durch die Führung des Straßenzuges, in der Ausführung jedes einzelnen Bauwerkes, mit liebevoller Betreuung von Pflanzenwelt, Wasser und Fels ein in der Welt wohl einzig dastehendes naturnahes Fahrerlebnis schuf, das muss man selbst sehen – und in beiden Sinnen des Wortes – erfahren.“

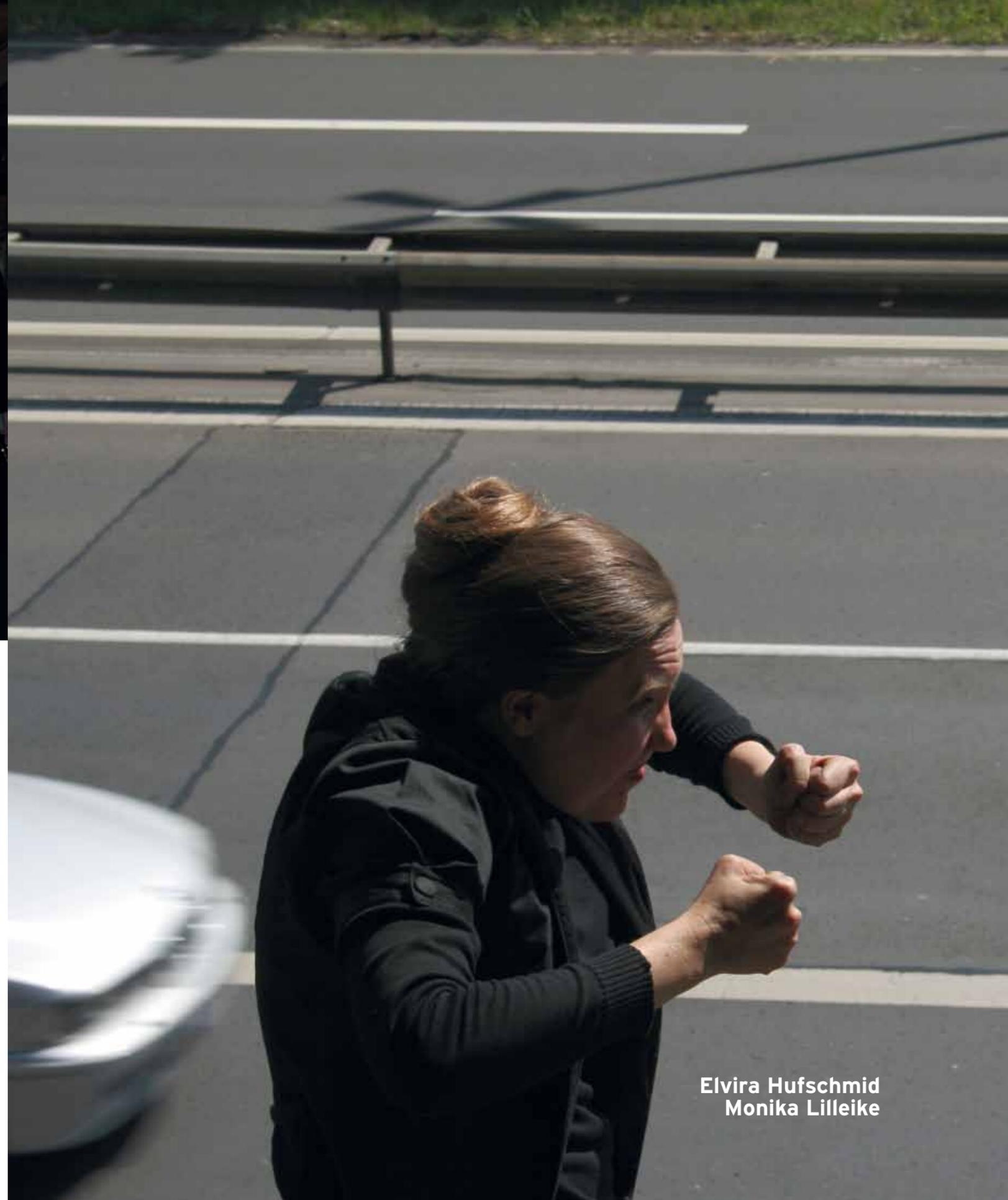
Doch was man auch untersucht, erforscht, verändert – stets gilt es im Gedächtnis zu behalten, dass diese Fragen in Berlin spannender als an jedem anderen Ort sind. In Berlin, diesem Museum des 20. Jahrhunderts, ist die Kopplung der verkehrstechnischen Beschleunigung an die politische Beschleunigung des 20. Jahrhunderts mit seinen Totalitarismen heftiger sichtbar als an jedem anderen Ort. Zwar demonstriert die AVUS eine Etappe in der Beschleunigung des Verkehrs im 20. Jahrhundert; doch diese rasante Beschleunigung des Verkehrs war auch ein Teil jener politischen Beschleunigung, die an dieser Stadt ablesbar ist – und die mit den neuen Datennetzen eine neue und ungeahnte Dimension erreicht hat.



RASTSTÄTTE

Motel Kunstraum AVUS

Erinnerung Die Arbeiten *A 115-Finale* (2006) von Peter Müller, *Rede ans Volk* (2007) von Elvira Hufschmid und Monika Lilleike und *Geisterbahn* (2006) von Justin Time, alle an und auf der Zuschauertribüne entstanden, markieren den Ausgangspunkt der Entwicklung der Kunstraum AVUS-Projekte. Im Jahr 2008 stand das Projekt *Motel* unter dem Leitthema „Prototyping AVUS“. Diese erste Intervention zielte darauf ab, die öffentliche Wahrnehmung für den Ort zu schärfen und auf die ortsspezifische Situation aufmerksam zu machen; ob mittels Spaziergangsforschung, Mastbeflaggung oder Sitzskulptur. Am Eröffnungsabend gab die Künstlerin Catherine Lorent (GRAN HORNO) eine Musikperformance im Restaurant des AVUS-Motels. Die Präsentationen fanden vom 30. 10.–03. 11. in mehreren Motelzimmern und im Außenraum statt.



Rede ans Volk

Video, DV Video 4:45 min

In der Videoarbeit *Rede ans Volk* wird die Autobahn zum Zuschauerraum: Die Vokalistin und Performancekünstlerin Monika Lilleike interpretiert von der AVUS-Tribüne aus die vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge als Lärmkörper. Ihre „Rede“ entwickelt sich zu einer gestischen Stimm- und Klanginszenierung, die aus der Geräuschkulisse des Ortes heraus entsteht. Elvira Hufschmid schärft durch die Kameraführung diese Konfrontation zwischen Autowahn und singulärem Körper-/Sprechakt.

Elvira Hufschmid
Monika Lilleike



A 115-Finale

Intervention, DV Video 2:09 min

Am 12. Februar 2006 fand das A 115-Finale statt. Der Streckenposten an der neuen Ziellinie hat das Rennen der ersten Berufsverkehrswelle des Tages zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr mit einer Zielfahne abgewinkt. An diesem Rennen nahmen unwissentlich tausende Fahrerinnen und Fahrer von Autos teil und passierten die Zielmarkierung.

Peter Müller

← TO
SGANG

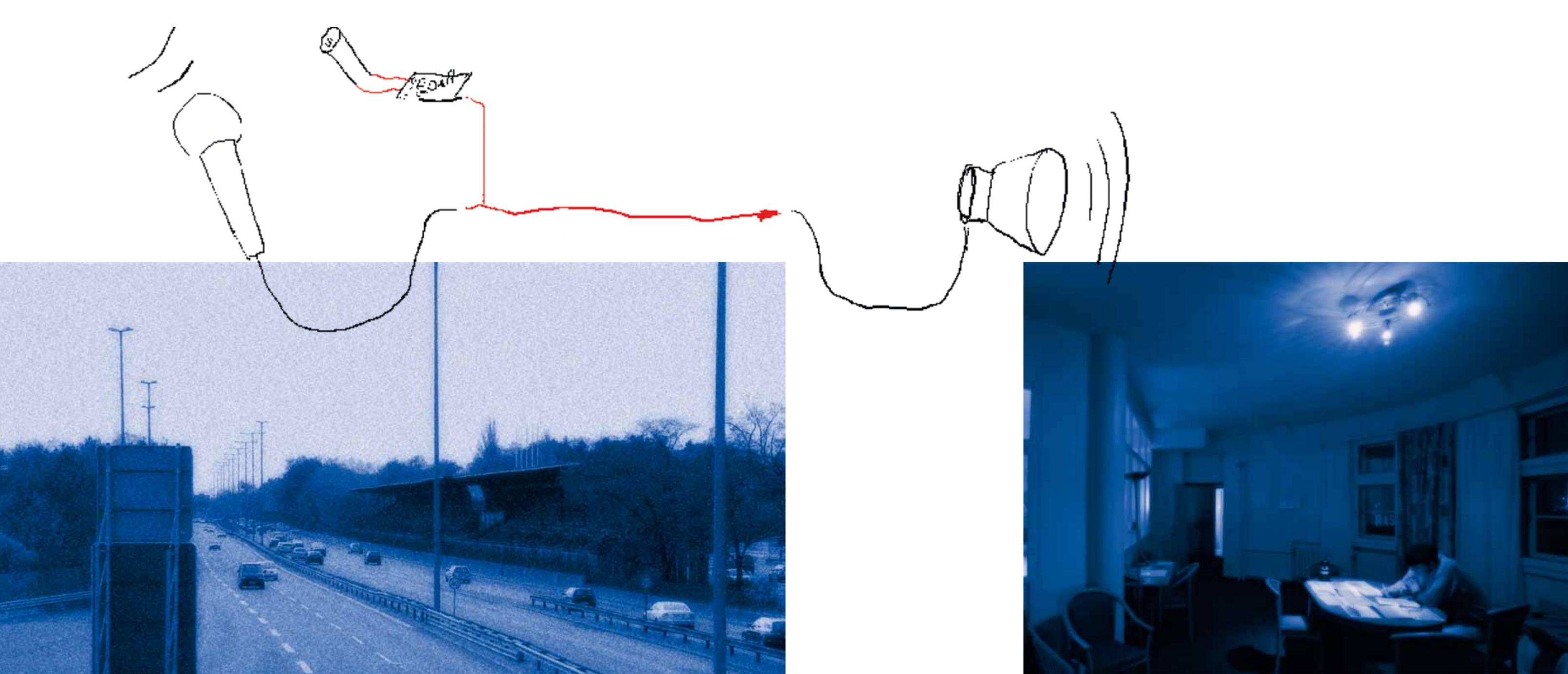


todesross - driven by
Skulptur, mixed media

An Kinderfahrzeugen sind häufig Lenkstangen befestigt, die es den Eltern ermöglichen, Einfluss auf die eingeschlagene Fahrtrichtung ihres Kindes zu nehmen. Proportional zu solchen Spielautos ist ein Lenker an der hinteren Stoßstange eines realen Autos befestigt, der eine Höhe von etwa 4 m hat. Der Erwachsene ist in die Position des Kindes versetzt. Die Unmöglichkeit der tatsächlichen Nutzung wirft Fragen nach Schutz und Verantwortung, Spieltrieb und den Umgang mit Statussymbolen auf.



Paul Darius



GegenLärm - Noiseseater

Klanginstallation

GegenLärm - Noiseseater ist eine angewandte Installation speziell für Hotelzimmer, die sich in einer durch Verkehrslärm dominierten Umgebung befinden. Diese Installation verwandelt in Echtzeit Straßenlärm in Wellenrauschen. Dabei schwillt das Wellenrauschen je nach Verkehrsaufkommen an und ab.



o. T.

Performance, Wasserzeichnungen und Sitzskulptur

Die in Wellenrauschen verwandelten Geräusche des Autoverkehrs von Jana Debrodt sowie der reale Lärm der Autobahn, an den Turm des Motels brandend, inspirieren Michael Rogge zu täglichen Zeichnungen vor Ort. In stundenlangen „Arbeitssitzungen“ im Motelzimmer produziert er während der gesamten Ausstellungsdauer Grafit- und Buntstiftzeichnungen von Meerlandschaften.



Michael Rogge

Fahnen der AVUS part 1-4

Installation

Stoff-Schablonendruck, originaler Fahnenstoff

Die Motive der vier Fahnen setzen sich mit dem Thema und der Geschichte der AVUS als Rennstrecke auseinander. In die Gestaltung der Fahnen fließen Textfragmente, Zahlen und Daten, Zitate sowie ein Porträt aus dieser Zeit mit ein.

Part 1:

Hinter den Zahlen stehen wichtige Daten zu Begebenheiten, Ereignissen und Vorfällen in der Geschichte der AVUS, z.B. Geschwindigkeitsrekorde, schnellste Rundenzeiten (2:59 min), Besucherzahl am ersten Renntag nach dem Zweiten Weltkrieg (350.000), Tag des ersten Rennens (24.09.1926), letztes Rennen (03.05.1998) oder Kosten zur Errichtung des AVUS-Geländes (6.800.000 RM)

Part 2:

Das Motiv greift auf die Struktur der Karo-Start-Ziel-Fahne bei einem Autorennen zurück; Start und Ziel, Anfang und Ende. Gedruckt wurden die schwarzen Karos mit einem Autoreifen. 43,6° war der Neigungswinkel der Steilkurve (Nordkurve) der alten AVUS-Rennstrecke. Schnell bekam sie ihren Ruf als Todeskurve, da sie durch ihre Bauweise, besonders bei feuchtem Wetter, ein großes Risiko für die Rennfahrer darstellte.

Part 3:

Der französische Rennfahrer Jean Behra war einer der erfolgreichsten Rennfahrer seiner Zeit mit vielen Platzierungen und Rundenrekorden in der damaligen WM-Statistik. Am 01.08.1959 kam er bei regennasser Fahrbahn in der Nordkurve ins Schleudern, wurde aus seinem Cockpit geschleudert und schlug mit dem Kopf gegen einen Flaggenmast. Er war auf der Stelle tot.

Part 4:

Fritz von Opel stellte am 28.05.1928 mit seinem raketenbetriebenen Fahrzeug RAK 2 einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf. 24 Pulverraketen mit insgesamt 120 kg Sprengstoff katapultierten den RAK 2 mit einem langen Feuerschweif auf die Rekordgeschwindigkeit von 238 km/h.



MOTEL RASTSTÄTTE AVUS

The photograph shows the exterior of the AVUS building at night. The main sign 'MOTEL RASTSTÄTTE AVUS' is illuminated in bright yellow. In the foreground, four vertical banners are displayed on poles. From left to right: 1. A banner with a list of numbers and dates. 2. A checkered racing flag banner with the number '46' in red. 3. A banner with a quote in German and 'RAK2' at the bottom. 4. A banner featuring a black and white portrait of a man wearing a racing helmet. A glowing Mercedes-Benz logo is visible in the top left corner of the image.

6671.350
6.800.000
24.9.1926
261.200
4312.131
192.17.0
3.1.1998
25.311
351000
12/24.2
75/1937
2764.1.8
102.19275

46

" ... Ich
trete auf
das Zünd-
pedal,
hinter mir
heult
es auf und
wirft mich
vorwärts.
Es ist wie
eine
Erlösung..."
RAK2



A vertical banner featuring a black and white portrait of Jean Behra, a French racing driver, wearing a racing helmet and goggles.

o. T.
Raumarbeit, Diaprojektion

Lichtzeichnung im Motelzimmer 500.



Dirk Herrmann



Bett in Hanglage
Rauminstallation

Auf die plane Bodenfläche des Rundzimmers im AVUS-Motel ist eine zweite Ebene aus Holz als Schräge installiert. Diese Bodenkonstruktion schneidet sich als eigenständige Form in den vorhandenen Raumteiler, der das Apartment in Wohn- und Schlafbereich teilt. Durch die Neigung wird der Anstieg der ehemaligen Nordkurve im Motelzimmer simuliert. Möbelstücke und Zimmergäste begeben sich in das Abenteuer der Schwerkraft im Steigungswinkel, welcher in Richtung der Autobahn A 115 abfällt.





Platons Cave

Verspiegelte Satellitenschüssel

Die konkave Spiegelung der Innenseite der Satellitenschüssel kehrt die gewohnte Körper-Raum-Wahrnehmung um. Das Spannungsverhältnis zwischen Desorientierung und Fokussierung wird hier zum erlebbaren Thema. Alltagssituationen, wie der morgendliche Blick in den Spiegel oder der flüchtige Blick auf das eigene Spiegelbild beim Passieren von Schaufensterfronten, werden hierdurch ebenso reflektiert wie das Element der allgegenwärtigen Überwachung.





nimmits - Rennseifen

Seifenform, Zellophanhülle, Etikett, Website, Postkarte

Für Kunstraum AVUS sind als Teil des *nimmits*-Projektes zwei Editionen von Gästeseifen produziert worden, die während der Ausstellungsdauer in den Toiletten- und Waschräumen des AVUS Motels ausliegen. Die Seifen sind als Referenz an die legendären Silberpfeile von Mercedes aus den 50er Jahren und diesen geschichtsträchtigen Ort als kleine Rennautos gestaltet. Eine Edition ist in silber, die andere in rot eingefärbt. Die Seifen werden von den Besuchern benutzt und/oder mitgenommen.



Eva AM Widdersbach
Ommo Wille



Motel

Videoinstallation

Hinter einer beinahe schalldichten Fensterscheibe des Motelzimmers rauscht der Verkehr pausenlos vorbei. Die Installation *Motel* holt diesen Verkehr in den Innenraum. Auf den Monitoren erscheinen Autos, die durch das Motelzimmer hindurchfahren. Die durch Slow Motion im Video verlangsamte Geschwindigkeit der Verkehrsbewegung im Innenraum entspricht der Dämpfung des Lärmpegels, der von außen hineindringt.



Spaziergang - zwischen AVUS, Bahngleis und Knüppeldamm

Aktion (Spaziergangsforschung)

Lohnt sich ein Spaziergang entlang einer der meistbefahrensten Straße Deutschlands? Ja! Denn in deren Nachbarschaft finden sich ungewohnte Ansichten dieser Stadt. Die Spaziergangsforschung sucht ein Raumerlebnis und weckt Neugierde für die vielfältigen Verflechtungen und Überlagerungen der unterschiedlichen Raumnutzungen und der daraus resultierenden Gestalt. So führt der Streifzug durch Zwischen-Landschaften, vorbei am Mythos AVUS und dessen Gegenwart als „Verkehrs-Spaghetti“, ebenso wie zu Orten kleiner Alltagsfluchten. Weniger geht es um das Bestaunen von Sehenswürdigkeiten; vielmehr führt der Weg vorbei an Merk- und Denkwürdigkeiten: z. B. der Besuch der Paint-Ball-Halle, in welcher man dem Spiel

des „Sich-tot-Schießens“ zuschauen kann. Ein Anwohner erzählt von der Zeit, in der das Gebiet der heute zerfallenden Werkstätten noch eine wenig gesicherte Enklave der Reichsbahn im kapitalistischen Westen war. Vorbei an Kleingärten kommt man wieder zurück zur Stadtautobahn, in deren unmittelbarer Nachbarschaft wir 70-jährigen Nudisten begegnen, die bis in den späten Herbst hinein und trotz amtlichen Verbots regelmäßig und tapfer im Halensee schwimmen gehen. Und schließlich, vorbei an der „Toteninsel“ (Friedhof Grunewald), gelangen wir zum Kurfürstendamm – zurück zum tradierten Bild von Berlin.



Bertram Weisshaar



Geisterbahn

Hotelfernseher, Video, Loop, 1 min

Im Apartment 501 des AVUS Motels läuft das Video *Geisterbahn* auf einem kleinen Hotelfernseher: Die Kamera nähert sich aus der Perspektive der Autobahn, begleitet vom Brummen eines Motors in Slow Motion der verlassen Tribüne. Auf Höhe der Tribüne angekommen, wechselt die Geschwindigkeit unvermittelt zu Realzeit. Ebenso unvermittelt bricht der euphorische Jubel einer unsichtbaren imaginären Publikumsmenge aus, der sich immer mehr steigert, bis die Kamera am Ende der Tribüne angekommen ist. Abrupt bricht hier der Jubel ab und die Fahrt wechselt zurück in Zeitlupe. Das Video versetzt den Betrachter für die kurze Zeit des Vorbeifahrens in die Rolle des Rennfahrers und holt eine jubelnde Menschenmasse auf akustischer Ebene aus der Vergangenheit zurück. Dem Publikum wird ein unsichtbares Publikum gegenüber gestellt, das dieses kurzzeitig bejubelt.

Justin Time



carscapes
Video, 11 min

Spannung auf Geschwindigkeit, Explosionen, Motorengeräusche, Lärm. Eine Rennstrecke lässt Aktion erwarten, aber was geschieht, wenn diese einer Brache gleicht? Sie wird zu einem augenscheinlich funktionslosen Ort. Stille tritt ein. Der Blick schweift über die verlassene Rennbahn und erfasst dabei Sequenzen, die denen einer Formel-1-Übertragung widersprechen. In der Videoarbeit *carscapes* ziehen zusammengesetzte Bilder von Rennbahnen aus aller Welt an einem vorbei. Die Arbeit wird auf dem Monitor im AVUS-Restaurant gezeigt, vor dem sich regelmäßig ein Stammtisch von Formel-1-Freunden versammelt.



Kimberley Horton



Transformation An drei aufeinanderfolgenden Wochenenden im September waren die künstlerischen Arbeiten im *Nordkurve*-Projekt auf die Analyse und Reflexion der vorgefundenen Orte und der angrenzenden Umgebung ausgerichtet. Mit Blick auf die Gründung der AVUS, die sich zum 100. Mal jährte, schrieben Mitglieder des Solistenensembles KALEIDOSKOP dem „Denkmal der Mobilitätskultur“ eine eigene Partitur. Mit akustischer Umwandlung befassten sich Claudia Brieske, die in ihrer Klanginstallation die leiseren Nebengeräusche der Umgebung über Megafone verstärkte, und Jana Debrodt, deren Kraftwerk den AVUS-Lärm in Licht umwandelte. Eine zeitliche wie räumliche Ausweitung des Kunstraums AVUS wurde durch assoziierte Ausstellungen in der Kunstammer des Georg-Kolbe-Museums erreicht. Hier fand im November ein abschließendes KünstlerInnengespräch statt.

Nordkurve Kunstraum AVUS



Jean Ipoustéguy *Der Mensch baut seine Stadt* (1980–2005)



Max Esser *Ernst Henne und Ewald Kluge* (1935–38)

Marc Wellmann

Kunstraum AVUS im Georg-Kolbe-Museum

Ich begegnete dem Kunstraum AVUS-Projekt erstmals im Herbst 2008. Aufmerksam geworden durch eine ganzseitige Besprechung im Berliner Stadtmagazin *tip* über die künstlerische Intervention im AVUS-Motel als unabhängig organisiertes Satelliten-Projekt der Kunstmesse Art Forum, machte ich mich zu Fuß von den Messehallen am Hammarskjöldplatz auf, um einen Ort neu zu entdecken, den ich vor allem beim Vorbeifahren mit dem Auto auf meinem Weg zur Arbeit ins Georg-Kolbe-Museum erlebe.

Die AVUS-Raststätte und der dazugehörige Parkplatz sind ein geradezu surrealer Ruhepol inmitten der permanent rasenden Mobilität eines innerstädtischen Autobahnkreuzes, das zu den am dichtesten befahrenen Strecken Europas zählt. Als Kind erlebte ich den Bau des 1979 eröffneten ICCs. Vor dem Hintergrund einer zur selben Zeit genährten Begeisterung für Science-Fiction-Filme fantasierte ich mir diesen Gebäude-Koloss, vor dem von 1980 bis 2005 Jean Ipoustéguy's Monumentalskulptur *Der Mensch baut seine Stadt* (*Alexander vor Ekbatana*) stand, als gelandetes Raumschiff. Der frühere Zielrichterturm, der heute als Teil des AVUS-Motels genutzt wird, gehörte als Tower eines ganzen Raumhafens dazu, der sich auf dem Messegelände fortsetzte. Auch verfolgte ich die Aufstellung der Skulptur *Looping* (1992) von Ursula Sax, die zur künstlerisch-architektonischen „Dromologie“ (Paul Virillio) dieses Ortes ebenso dazugehört wie die 1989 gegenüber des ICC-Parkplatzes aufgestellten zwei Motorradfahrer *Ernst Henne und Ewald Kluge* (1935–38) von Max Esser, deren Geschwindigkeitsstreifen ein Novum in der Skulpturengeschichte darstellen.

Als Rennstrecke habe ich die AVUS noch zu Mauerzeiten einmal im Rahmen eines Formel-3-Rennens als Gast auf den Zuschauertribünen erlebt, was mir als höchst langweiliges Ereignis in Erinnerung geblieben ist. Als damals dilettierender Autofahrer war die Empörung jedoch groß, als dann im Mai 1989 vom frisch gewählten rot-grünen Senat (zu Recht!) ein Tempolimit eingeführt wurde. Vorher war die AVUS verkehrstechnisch ein kleines Stück „Westdeutschland“, d. h. im Gegensatz zur Berliner Stadtautobahn galt hier keine Geschwindigkeitsbegrenzung, verbunden mit dem Silberpfeil-Mythos der Steil-

kurvenrennstrecke, die bis an die Grenzanlagen in Dreilinden führte. Auf dem Staatsgebiet der DDR wurde die Einhaltung der maximalen Geschwindigkeit von 100 km/h strikt kontrolliert. Nun war sie zu einer normalen Schnellstraße degradiert worden. Der damalige Protest entlud sich in dem unsäglichen Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“, dessen politisch-geschichtliche Dimension noch von den kollektiven Erfahrungen einer ummauerten Stadthälfte geprägt war, welche von den kommenden Ereignissen im Herbst 1989 noch nichts ahnte.

Das soll in Stichpunkten den Assoziationsraum umreißen, mit dem ich auf das Kunstprojekt anfänglich reagierte. Die persönliche Begeisterung führte nach kurzem Dialog mit den künstlerischen MitinitiatorInnen Claudia Brieske, Elvira Hufschmid und Peter Müller zur Einladung in die Kunstkammer des Georg-Kolbe-Museums, ein kleiner, ungewöhnlich proportionierter Raum im 1996 fertiggestellten Anbau. Die Kunstkammer ist ein Projekt-raum für zeitgenössische Kunst und wurde als neues Ausstellungssegment im Januar 2009 ins Leben gerufen. Parallel zu den laufenden Ausstellungen des Hauses und in unmittelbarer Nachbarschaft zur Sammlung des Museums im Untergeschoss werden dort aktuelle bildhauerische Positionen gezeigt, um den Skulpturbegriff in seiner Vielfalt und Aktualität zu behandeln.

Das Atelierhaus-Ensemble, das sich der Bildhauer Georg Kolbe 1928/29 in der Sensburger Allee nahe des S-Bahnhofs Heerstraße erbauen ließ, stellt ein bedeutendes Beispiel der Berliner Architektur der 20er Jahre dar. Der Charlottenburger Stadtteil Westend entwickelte sich in dieser Zeit zum Siedlungs- und Wohngebiet. Bedingt durch die Vergabe der Olympischen Spiele 1931 an Berlin und den damit verbundenen Bau des Olympiastadions (1934–36) prosperierte dieser Stadtteil städtebaulich. In enger Zusammenarbeit zwischen Kolbe und den Architekten Ernst Rentsch und Paul Linder entstand das bauliche Konzept von zwei parallel gelegenen, streng kubischen Ziegelbauten, die einen Skulpturengarten flankieren. Einerseits nahm dieser Entwurf die landschaftlichen Vorgaben auf – zwischen den Baukörpern verlief ein Waldweg mit Grunewaldkiefern – andererseits war er auf die Bedürfnisse des Bildhauers und seiner Familie abgestimmt, denn er berücksichtigte die Verschränkung von Wohnen und Arbeiten.



Elvira Hufschmid Highway Poem, Kunstkammer

In diesen Jahrzehnten entwickelte sich auch der Rennsport auf der AVUS. Das erste Autorennen fand im September 1921 auf der als Rundkurs angelegten Strecke zwischen Halensee und Nikolassee statt, einen Tag nach der Eröffnung der „Ersten Deutschen Automobilausstellung“ auf dem benachbarten Messegelände. Die Strecke konnte auch danach gegen Entrichtung einer nicht unerheblichen Gebühr von Privatpersonen durchfahren werden. 1937 wurde dann die berühmte Steilkurve an der nördlichen AVUS-Kehre gebaut, zusammen mit dem bereits erwähnten Zielrichterturm. Im selben Jahr entstanden auch die markanten Rundbauten und großen Hallen entlang der Masurenallee und des Messedamms. Letztere dienten vor nicht allzu langer Zeit als Kulisse für die Stauffenberg-Verfilmung mit Tom Cruise.

1924 wurde mit dem Bau des Funkturms anlässlich der ersten Großen Deutschen Funkausstellung, der heutigen IFA, begonnen. Mit diesem 1926 fertiggestellten, weithin sichtbaren Rundfunkmast erhielt die deutsche Hauptstadt 35 Jahre nach der Errichtung des Pariser Eiffelturms ein etwa halb so großes phallisches Wahrzeichen. An der Schnittstelle von AVUS und Berliner Messe durchdrangen sich seitdem Mobilitätstechnik und Mediengeschichte. Neben dem Funkturm ist auch das von Hans Poelzig 1929/30 entworfene Haus des Rundfunks an der Masurenallee, dem heutigen Sitz des RBB, unter diesem Aspekt zu erwähnen, für dessen Lichthof Georg Kolbe 1930 vom preußischen Kultusminister Adolf Grimme den Auftrag erhielt, eine Statue auszuführen. Für die sportlich bewegte Frauengestalt der *Großen Nacht* vergrößerte Kolbe das Flugmotiv der 1926 entstandenen Figur einer *Schwebenden*, was die Auftraggeber mit dem „Emporschweben der Radiowellen“ in Verbindung brachten.

Der Kunstraum AVUS war als vierte Kunstkammer vom 20. September bis 15. November 2009 zu Gast im Georg-Kolbe-Museum und zwar aufgeteilt in drei Einzelausstellungen. Diese Präsentationen waren Teil des Projektes *Nordkurve* von Kunstraum AVUS, das anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH“ veranstaltet wurde. Im Zentrum dieser zweiten Projektreihe standen die temporären Interventionen in und vor der AVUS-Raststätte am 13., 20. und 27. September 2009.

Als Auftakt zeigte Elvira Hufschmid vom 20. September bis 11. Oktober 2009 die auf den Boden gerichtete Videoprojektion *Highway Poem* (2002), in der die AVUS buchstäblich ins



Claudia Brieske AVUS Nordkurve, Kunstkammer

Museum geholt wurde. In dem mit Verkehrslärm unterlegten Video waren drei Autobahnspuren zu sehen, auf denen die Fahrzeuge durchs Bild rasten. Eine Passantin überquerte von links nach rechts die stark befahrene Straße und wurde – wie durch ein Wunder – von keinem der Autos erfasst.

Vom 13. bis 25. Oktober 2009 war eine Klanginstallation von Claudia Brieske in der Kunstkammer ausgestellt, bei der Geräusche zu hören waren, die die Künstlerin mit Piezomikrofonen inmitten des tosenden Lärms des AVUS-Klangraumes aufgenommen hatte. Diese zum Teil abseitigen Klangspuren, wie etwa vom Wind bewegtes Papier, eine an eine Straßenbegrenzung schlagende Metallkette oder das Zuschlagen einer Lkw-Tür, waren auch während des *Nordkurve*-Projektes auf dem Parkplatz vor dem AVUS-Motel durch Megafone verstärkt zu hören.

Am Ende des Kunstraum AVUS-Ausstellungsreigen in der Kunstkammer des Georg-Kolbe-Museums brachte Peter Müller einen roten Opel ASTRA-F-CC ins Museum (*Artefakt*, 2009), der in tausende Einzelteile zerlegt war. Beim *Nordkurve*-Projekt waren diese Teile in Form eines Tierfells ausgelegt, was sowohl die Assoziationen einer überfahrenen tierischen Kreatur als auch unsere von animistischen Projektionen geprägte Beziehung zum Auto bloßlegte. In der Kunstkammer waren die Teile auf engstem Raum sorgfältig geschichtet. Eine Acrylgasscheibe am Eingang, hinter der die etwa kniehoch aufgetürmten Autoteile in ihrer Tiefe zu erkennen waren, ließ an den legendären *Earth Room* (1977) von Walter de Maria in New York denken.

Am 07. November 2009 wurde mit der Projektgruppe von Kunstraum AVUS ein öffentliches Künstlergespräch veranstaltet, aus dem sich dann im folgenden Jahr eine zweite diskursive Veranstaltung entwickelte. Als Abschluss des dritten Kunstraum AVUS-Kapitels, *Dreieck Funkturm*, fand am 28. Oktober 2010 im Georg-Kolbe-Museum eine Podiumsdiskussion unter dem Titel *Räume der Flüchtigkeit* statt. Schwerpunkte der Auseinandersetzung waren die Relevanz von ortsspezifischer Kunst im öffentlichen Raum und die Frage nach einem künstlerischen Umgang mit funktionslos gewordenen Stadträumen bzw. dessen Transformationen. Teilnehmer der Diskussion waren unter anderem Jochen Sandig, als Gründer



Peter Müller Artefakt, Kunstkammer

von Sasha Waltz & Guests und dem Radialsystem V., sowie Prof. Dr. Knut Ebeling von der Kunsthochschule in Berlin-Weißensee.

Der Kunstraum AVUS war an zwei Momenten temporär im Georg-Kolbe-Museum verortet. Die Institution hatte dabei im Rahmen des Gesamtprojektes eine Satellitenfunktion, die sich insbesondere durch den Kontrast des kleinen Ausstellungsraumes der Kunstkammer zu den ephemeren Interventionen in der weitläufigen urbanen Wüste des Autobahnkreuzes bedeutungstiftend darstellt. Gleichsam eingesperrt auf weniger als 8 m² Grundfläche entfalteten die drei Ausstellungen von Elvira Hufschmid, Claudia Brieske und Peter Müller einen weitläufigen Assoziationsraum, der sowohl die topografischen als auch historischen Bezüge des Projektes verdichtete.



AVUS-Motel Aufnahme von der Tribüne

Margaret Ewing

Art in a New West?

In 2011, among the sea of glossy advertising in central Berlin, a series of posters appeared promoting a surprising subject. Interspersed with notices for upcoming dance parties and the best deals on mobile phones, ads for the Europa Center – West Berlin’s first shopping mall, built on the Kurfürstendamm in 1965 directly across from the bombed out Kaiser Wilhelm Memorial Church – sought to rebrand this dinosaur of Cold War era consumerism as again relevant and hip. While that in and of itself might not have commanded more than an amused passing glance, the text on one poster was revelatory: “Our Palace of the Republic” (Unser Palast der Republik), a reference to East Berlin’s parliament building, torn down in 2008 amidst fervent debate over the course of city planning.

It was surprising to encounter this reassertion of “us” versus “them” this proud counter to the more politically correct position since reunification that Berlin is again whole and its former halves equal. And it prompted a reevaluation of where things stand in the process of reunification, on the legacy of division, its impact on life in the city since 1989, and just what it is that we mean by “Berlin”. Similarly the Kunstraum AVUS, with its three years of temporary installations and performances in this seemingly remote corner of the city – far west of the well-trafficked routes of Berlin’s hipster art crowd – provokes a series of questions about art in this city, some two decades into its emergence as an international art capital.

Without a doubt, Berlin counts among the hottest centers of contemporary art on the international scene. Its development since 1989 is well known: the fall of the Berlin Wall occasioned an explosion in accessibility to large and cheap (often free) spaces, attracting hundreds of artists. But this standard narrative relies on limitations and exclusions, which the Kunstraum AVUS project helps to reveal with its unusual approach to artmaking in Berlin. What do we mean by “art in Berlin”? Which Berlin, and when it comes to taking local history as subject matter, which histories do we expect to encounter? In this city that has seen wave after wave of significant historical events – illustrated by the well-rehearsed fact that it was the capital of no less than five governments across the twentieth century –



Illustration Eingangsbereich Motel



Tribüne Blick vom Messedamm



Tribüne Blick auf die Nordkurve

which moments are privileged? And what might it mean for these artists to choose what now appears to be such a banal site nearly two decades after the start of Berlin's most recent incarnation?

Since the last motor race was held on the AVUS in 1998, its campus has been absorbed into Berlin's A 115 highway. The main strip forms part of the road from Berlin to Potsdam, and traffic is apparently oblivious to the historic environs. The track's north curve and observation bleachers are fenced off and disused – landmarked historical relics whose functionality disappeared with the cessation of races. Overall the place feels as though it could be part of any highway, with a fleet of trailer trucks parked in front of a roadside motel, next to a stream of traffic seemingly intent on getting to a destination – somewhere other than here. In a city suffused with history, this place seems remarkable for its unremarkableness, and certainly doesn't feel like "Berlin". Yet here, some ten kilometers west of the historically-laden center with which it is most readily identified, lies a past that has been largely dormant in the articulation of local history. History's omnipresence in Berlin has produced a competition for acknowledgment in what sometimes seems like a zero-sum game. With so many layers of history crowded into a limited space, certain narratives inevitably claim more weight than others. The magnitude and severity of the Nazi period and its consequences, inscribed most starkly by the city's East-West division, have suppressed other accounts that – if much less violently – still comprise valuable local history.

First initiated in 1909, the *Automobil-Verkehrs-und Übungsstraße* was finally opened for automobile traffic and racing in 1921, following a construction break during the First World War. During the Nazi period, under the administration of the National Socialist Motor Corps (Nationalsozialistische Kraftfahrkorps), races on the AVUS were dedicated to a nationalistic promotion of the Third Reich, with German race drivers portrayed as "fighters for the German people and fatherland" (Kämpfer für Volk und Vaterland).¹ It was at this time, too, that the site was significantly reconfigured when, in 1937, the track's famed north curve, its most iconic feature, was recast at a steep incline to permit faster speeds and supposedly improve safety. The new grandstand and striking cylindrical administration building were also constructed at this time. In 1940 the AVUS, until then a private road, was integrated

into the Autobahn network, which had expanded rapidly in the preceding years. Extensive wartime damage had been repaired by 1951, when the first races since the war were held, and in 1971 the north curve was replaced for a second time, returning to its original flat design in order to reduce the incidence of crashes.

Many longtime Berlin residents know this history already. But more recent arrivals – those since 1989 – are unlikely to have encountered it. In the gradual shift of creative energies eastward following the fall of the Wall, the West has increasingly fallen off of the art world map, and a S-Bahn ride from Alexanderplatz to Zoologischer Garten – the former centers of Berlin's East and West – still feels like journeying to a different city altogether. In the swirl of constant exhibition openings in Mitte and Kreuzberg, it is easy to forget that twenty years ago Charlottenburg was the center of the Berlin art scene, with galleries sprinkled around the Kurfürstendamm and late night parties at the Paris Bar or Schwarzes Cafe. The concentrated artistic energy that swirled through West Berlin during the city's division has dissipated, and with it a broader public interest in the particularities of its history.

Encountering the AVUS today, it is difficult to conjure its history without help from photographic records, and different from Berlin's better-known sites, one finds little on-site documentation. Standing on the AVUS's north curve, now a decommissioned surplus road, which lies empty except for occasional use by remote-controlled car operators and other private recreation, and with the administration building-turned motel and empty grandstand in view to either direction, this feels decidedly *not* like Berlin. It might be anywhere within Germany's Autobahn network. These artists and performers draw our attention here, facilitating attention to an obscured history. Interestingly, and perhaps not surprising in this culture of frequent memorialization, a monument to the AVUS was erected in 1990, after a 1938–39 design by Berlin sculptor Max Esser. With a traditionally figurative vocabulary, two racing heroes of the 1930s – Ernst Henne and Ewald Kluge – are represented riding motorcycles on a rather tame version of the bricked north curve. A chronology of the track's historical milestones runs along the base. Situated on the side of a road, which by design encourages little foot traffic (indeed, walking in this area feels a bit like walking in Los Angeles – among a maze of roads surely planned for automotive traffic), the memorial's near-



ICC, Messe und Nordkurve Aufnahme vom Funkturm



Nordkurve Aufnahme vom Funkturm

invisibility offers an accidental commentary on the way in which cars now distance us from our environs. At this site of automotive history, where the latest technologies in speed were tested, the majority of today's drivers have little awareness of the history through which they are passing.

The discovery of the AVUS and its eclipsed history was part of the process of Berlin artists Elvira Hufschmid and Peter Müller, initiators of the Kunstraum AVUS, who were later joined by Claudia Brieske and Jaqueline Krickl. Led here by a student from Hufschmid's sculpture class at the Kunsthochschule Berlin-Weißensee, who presented it as one of the city's "non-sites", they were drawn to its potential for a productive investigation into the interplay between past and present uses of the space, and to the ways in which individuals relate (or don't) to the site today. It was intriguing for its very ordinariness, and its potential for diverse explorations: visual, aural, and phenomenological. At once historically significant and largely forgotten, the site shares qualities with many East Berlin locations discovered by artists in past decades. The opening of the border between East and West afforded not only "new" living and working spaces for artists from the West – both Germany and abroad – but also a wealth of unexamined historical sites. The early years of post-Wall transition in this city were thus punctuated by iterations of local histories. Critical investigations that would have been banned in East Germany were now possible.² The recent past and immediate future were subjects of many of these projects, as the realities of the divided city and uncertainty about the future dominated the local scene. Within this atmosphere, histories like that of the AVUS were comparatively marginalized, peripheral to the principal narratives of the Third Reich and Cold War and spatially removed from the "sexy" new spaces of the East. Two decades on from the fall of the Wall, however, there is now enough room in the agenda of historical investigation and the practice of memory work to expand those initial priorities.

The Kunstraum AVUS refocuses attention on history in West Berlin, and in so doing challenges the artificial limits of the art world's attention. As fresh as the former East seemed to so many artists in the early 1990s, it has lost its sense of infinite possibility now that the city's characteristic roughness, its chronic unfinished quality, has become its very trademark. Here in the city's west, however, subject to a different trajectory since 1989, development has taken

a much more leisurely pace. The Kunstraum AVUS, in expanding a monolithic definition of Berlin and reasserting this neglected account, is part of a burgeoning attention to the former West, and the history here that has yet to be investigated and understood. Yet this is more than a simple correction to the historical record. At a time when perceptions of West Berlin seem to be very much in flux – consider one reporter's recent suggestion to Mayor Wowereit that iterations like the Europa Center advertising campaign might signal a "wave of Westalgie"³ – the projects of the Kunstraum AVUS offer a set of proposals for how a place like this might be utilized now and into the future. One of Berlin's greatest resources is its vast available space, and on the city's outskirts there remains a surplus. Hufschmid's repurposing of the north curve into a drawing surface, Daniel Unsöld's conversion of an abandoned highway on-ramp into a guerrilla garden, or Mikel Aristegui's transformation of a high-rise parking garage into a performance space expand the realm of the possible. At a moment when grassroots organizers in the city are protesting the ever-advancing commercialization of space, these projects remind us that there are always alternatives to attending to just the bottom line.



Überall! ist unser Zuhause

*Transkulturelle Intervention mit temporären Bodenzeichnungen; zweiteiliges Kolam (Steinmehl, Gelbwurz), je ca. 10 x 5 m; ca. 50 Kreidezeichnungen; Video 60:00 min
Mitarbeit: Christine Lenz, Karin Kaiser und internationale Fernfahrer*

Ohne Kolam – eine Streuzeichnung aus verschiedenen Mehlen, die täglich auf dem Boden vor dem frisch gereinigten Hauseingang aufgebracht wird – gilt eine Behausung als unvollständig. Diese alte Tradition wird bis heute in Südindien praktiziert. Auf dem AVUS-Parkplatz sind pausierende Fernfahrer eine Woche lang Teil der transkulturellen Intervention von Kaaren Beckhof. Die Künstlerin bittet die „Kings of the Road“ der häuslichen und meditativen Seite ihres wegreichen Lebens Ausdruck zu verleihen,

indem sie die Fernfahrer selbst vor ihren Trucks ein Kolam zeichnen lässt. Am Eröffnungstag der Ausstellung sind auf dem Parkplatz unzählige Kreidezeichnungen zu sehen. An die Parkplatzausfahrt setzt die Künstlerin ein riesiges Kolam, das sie den Fernfahrern zum Ende des Fahrverbots (sonntags, 22 Uhr) widmet. Der auf Video dokumentierte Entstehungsprozess dieser Arbeiten ist während der Ausstellungsdauer in der Autobahnraststätte zu sehen.



Kaaren Beckhof



AVUS Nordkurve - Mobile Klanginstallation

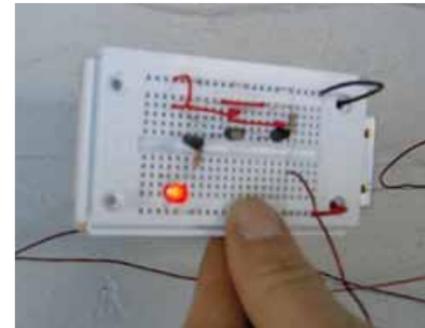
Diverse Piezomikrofone, vier Megafone

Die Nordkurve, der stillgelegte und in einer Sackgasse zur Autobahn hin endende Streckenabschnitt der ehemaligen AVUS-Rennstrecke, ist vom Lärm vorbeifahrender Fahrzeuge auf der Autobahn A 115 dominiert. Die Existenz unzähliger, jedoch kaum vernehmbarer Geräusche, die ebenfalls Teil dieses speziellen Klangraums sind, hat Claudia Brieske in einer mobilen Klanginstallation hörbar gemacht. Klangspuren wie beispielsweise vom Wind bewegte Papier- und Plastikgegenstände, eine Metallkette, die an einen Zaun schlägt, Fernfahrer, die ihre Lkw-Türen

schließen, Blätterrauschen und Regenwasser, das auf den Asphalt prallt, werden mit Piezomikrofonen aufgenommen und direkt durch vier Megafone verstärkt übertragen. Die Einzelklänge sind in der ersten Phase als Echtzeit-Komposition auf dem AVUS-Areal zu hören. In der zweiten Phase werden sie in die Kunstkammer des nahen, aber weitaus idyllischer gelegenen Georg-Kolbe-Museums transferiert. Das Szenarium assoziiert einen Chorus, der den gewohnten Klangraum im Außen- wie im Innenraum stört, um ein Gleichgewicht herzustellen.



Claudia Brieske



Lärmkraftwerk

Holzhütte, Lautsprecher, Analog-Digital-Wandler

Das *Lärmkraftwerk* mit der Grundfläche von 1 m² und einer Höhe von etwa 2 m nutzt akustische Energie und wandelt Lärm in elektrischen Strom um. Der Begriff „akustische Energie“ bezieht sich auf alle akustischen Schwingungen; auch jene, die nicht von Menschen wahrnehmbar sind. Die Schallenergie ist die in einem Schallfeld oder Schallereignis enthaltene Energie. Energie ist eine physikalische Zustandsgröße. Maßeinheit der Schallenergie ist das Joule. Die zugehörige logarithmische Größe ist der Schallenergiepegel. Schallschwingungen und Schallwellen gehen mit kleinen Wechselbewegungen von Teilchen des Mediums einher, in dem sich der Schall ausbreitet. Deshalb besitzen und transportieren Wellen kinetische Energie. Auf der Rückseite des zur A115 ausgerichteten und auf der Nordkurve platzierten *Lärmkraftwerkes* sind Energiegewinnungskollektoren angebracht, die eine rote Diode im Innern zum Leuchten bringen. Der Verkehrslärm auf der AVUS wird in elektrische Energie umgewandelt.





Kurvenzeichnung

Ortsspezifische Zeichenperformance, Kreide auf Asphalt

Mit einem Kreidewagen wird eine großflächige, temporäre Zeichnung auf der Nordkurve aufgebracht. Die Zeichnung entsteht in der Annahme, dass mentale Bilder, die an einem Ort auftauchen, mit dem porträtierten Ort selbst zu tun haben. In der Aufzeichnung von ortsbezogenen inneren Bildern entsteht ein Porträt des Ortes in Form einer überdimensionierten und flüchtigen Kartografie von Assoziationen.

Elvira Hufschmid



Artefakt

Aktion/variable Installation, Grauguss, Aluminium, Kunststoff eines Autos der Marke Opel

In Handarbeit wird das industriell hergestellte Gefüge eines Autos auseinandergebrochen. Die aufwendige Demontage in handtellergröße Einzelteile verweist auf den Produktionsprozess. Die Herstellung eines Autos benötigt eine Vielzahl von schwierigen und teuren Produktionsschritten; die Dekonstruktion und Katalogisierung der Einzelteile scheint diesen Herstellungsprozess in angemessener Weise zu würdigen – wäre da nicht die von der Politik ausgerufene Abwrackprämie, die einen Neuwagenkauf subventioniert. In der Nordkurve ist *Artefakt* in seinen Einzelteilen flach und großflächig auf der ehemaligen Rennstrecke ausgelegt.



Bourne Memory (aus der Serie The Berlin Trilogy)

Video inspired by the amnesia of Jason Bourne; 8:24 min

Die Videoarbeit *Berlin Trilogy* basiert auf dem amerikanischen Thriller *The Bourne Supremacy* (*Die Bourne Verschwörung*, 2004, Regie: Paul Greengrass), der zweite Teil einer Trilogie über den CIA-Agenten und Auftragskiller Jason Bourne. In einer Operation verliert Bourne sein Gedächtnis während er eine Verschwörung innerhalb der CIA aufdeckt. Meira Ahmemulic reinszeniert mit zwei Schauspielern verschiedene Szenen des Thrillers, der zum größten Teil Berlin zum Schauplatz hat. Die Schauspieler wurden von einem ehemaligen amerikanischen Soldaten trainiert und instruiert, der als Linguist für russische Sprache auf der größten Spionage-Abhörstation der USA zur Zeit des Kalten Krieges in Berlin arbeitete. Durch das Fokussieren spezieller Szenen, das Nachspielen bzw. Wiederholen in neuer Besetzung ergeben sich Widersprüche,

Konfusionen und Verschiebungen der Inhalte. Es entwickelt sich eine Unsicherheit über die Zuordnung von Gut und Böse und die eigentliche Mission der beiden Darsteller. Im Originalfilm *The Bourne Supremacy* gibt es zwei Szenen, die auf der AVUS gedreht und für die Videoarbeit von Meira Ahmemulic reinszeniert wurden. In der ersten Sequenz trifft ein russischer Geheimagent seinen Auftraggeber im AVUS Motel, der ihm die Anweisung erteilt, Jason Bourne zu töten. In der zweiten Szene erreicht Bourne mit einem gestohlenen BMW Berlin, parkt auf dem AVUS Parkplatz und geht hinunter auf die Männertoilette des AVUS Motels, um sich nach einem Mord die blutigen Hände zu waschen und einen langen Blick in den Spiegel zu werfen.



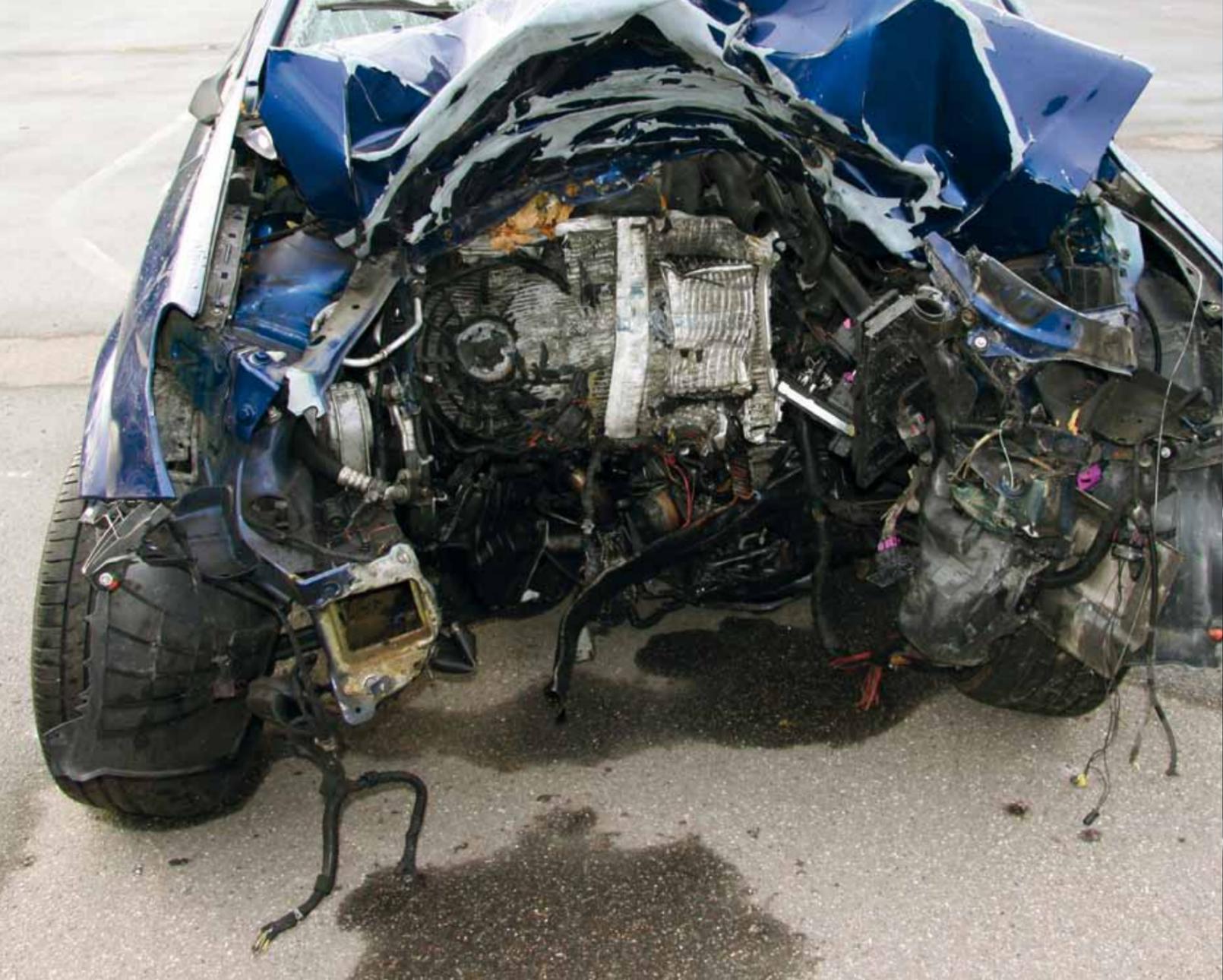
Meira Ahmemulic



nimmmits - Rennseifen
Seifenform, Zellophanhülle, Etikett, Website, Infokarte

Zweite Edition der Arbeit Rennseifen. In der Geschichte des AVUS-Rennsports brachte Mercedes Benz mehrere Silberpfeile an den Start. Eva AM Winnersbach nimmt sich für ihre nimmmits-Interventionen das Modell 300 SL der Baureihen W 125 und W 194 aus den 50er Jahren als Vorlage für ihre in Zellophan verhüllten limitierten Mini-Rennautoseifen.





Welcome To Berlin
Performative Installation

Installation eines tatsächlichen Unfallwagens an dem Autobahnkreuz AVUS, vor der Nordkurve. Fabian Knecht wird von der Polizei aufgefordert, das Fahrzeug vom Standort zu entfernen. Das Abschleppmanöver wird mit Video dokumentiert.

Fabian Knecht

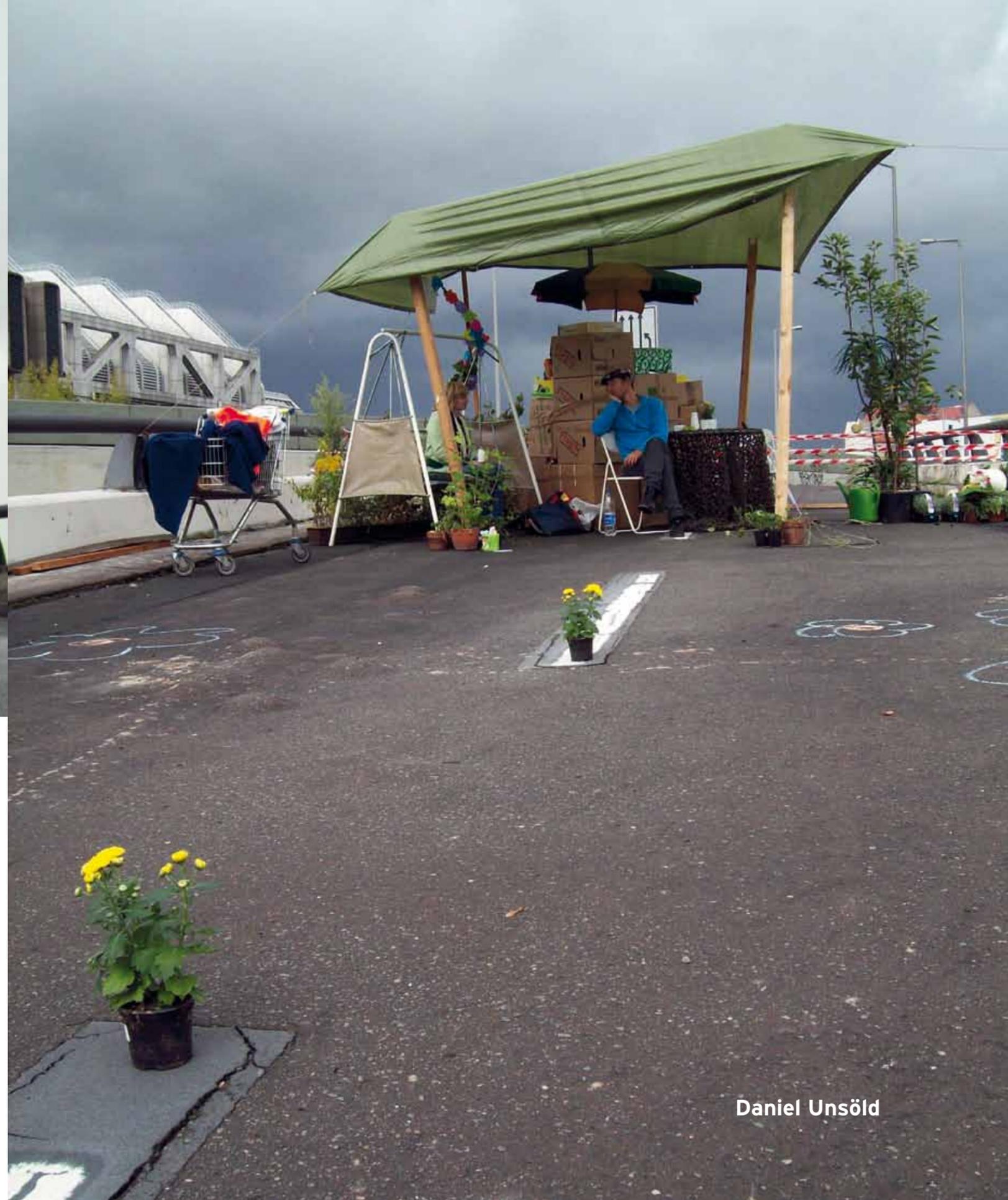


mAtchbox garden 100/2500/100

Aktion, Installation

Auf der stillgelegten Autobahnauffahrt entsteht ein temporärer „Guerilla“-Schrebergarten samt Hollywoodschaukel, Grillecke und Bepflanzung, durch Tarnnetze vor Blicken geschützt. Als mobiles Trainingslager werden die Besucher von Performern in die Kunst und Theorie des Guerilla Gardenings (GG) eingeweiht – GG bezeichnet eine urbane Wiederaneignungsstrategie: Bürger pflanzen und pflegen ungenehmigt Grün auf öffentli-

chem Grund und Boden. Im Schrebergarten laufen auf einem Monitor Szenen aus der AVUS-Geschichte und im Vorfeld erstellte Interviews mit von der A 100-Erweiterung bedrohten Kleingärtnern, Abwrackprämienkassierern und GG-Aktivisten. Besucher können Pflanzen gegen eine Spende erstehen. Sie erhalten mit der Pflanze eine Anleitung zum Guerilla Gardening sowie Informationen zum Autobahnprojekt A 100 in Berlin-Treptow.



Daniel Unsöld

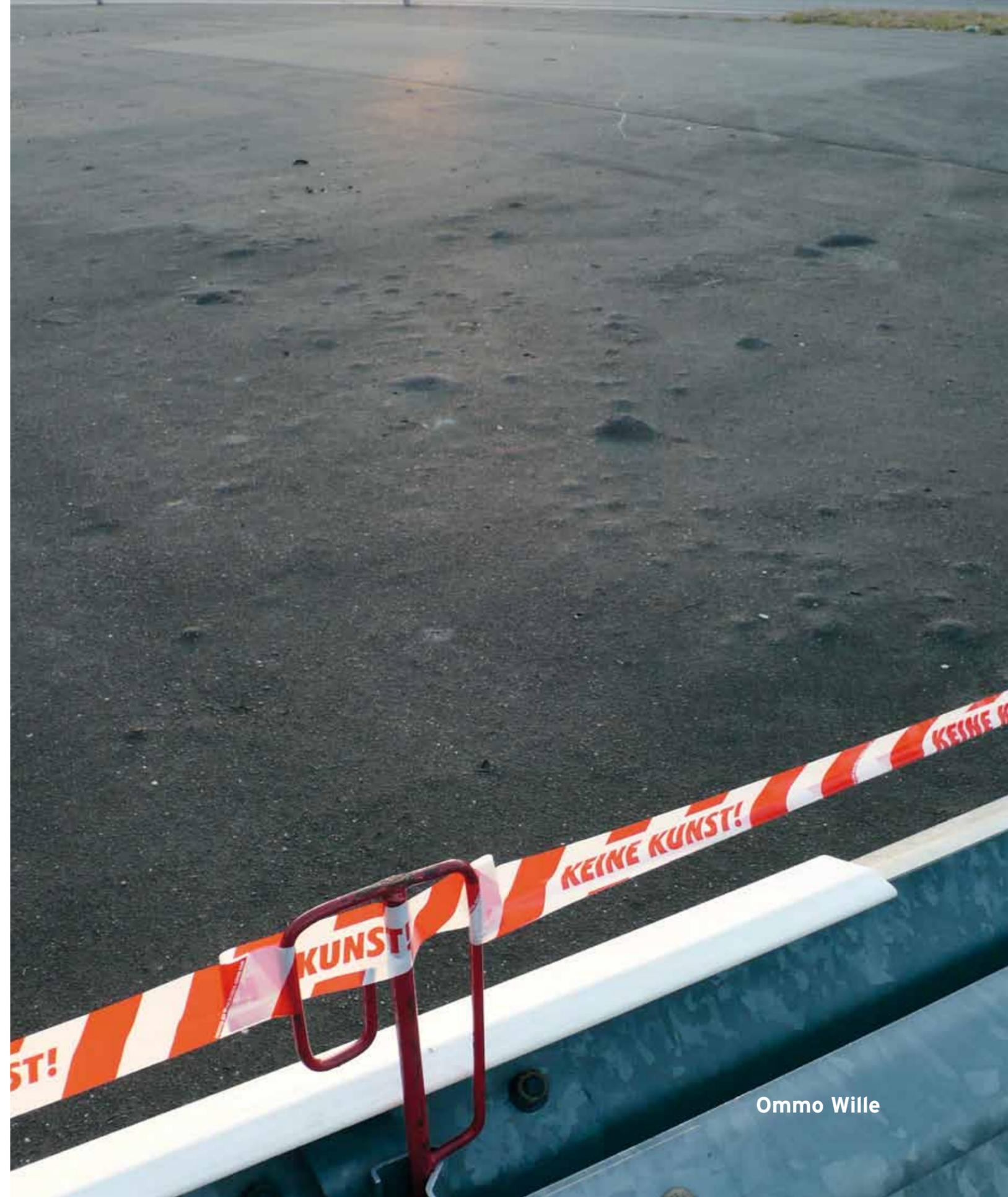


Keine Kunst!

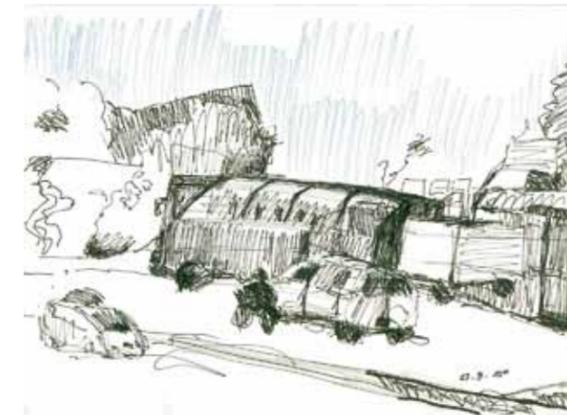
Intervention

*Kunststoff-Klebeband mit rotem Aufdruck,
5 cm breit, 30 m lang, Auflage 16 Exemplare*

Nachdem der Besucher der vielen Kunstmessen seine Sinne auf das Höchste sensibilisiert hat, wird ihm auf dem Gelände der Nordkurve ein praktischer Ratgeber an die Seite gestellt. Ein Absperr-Klebeband mit Warnhinweis dient der Orientierung durch eine subjektive Auswahl von Objekten, die keinen künstlerischen Wert haben. Wichtiges wird hier von Unwesentlichem getrennt. Nicht alles, was an Kunst in den Messehallen des Art Forums 2009 auratisch aufgeladen zu sehen ist, hält im Alltag dem Kunstbegriff stand.



Ommo Wille



anschwellen - abschwellen

Zeichenperformance

Die AVUS-Tribüne wurde zur Beobachtung von Autorennen errichtet. Motorsportereignisse folgen, wie klassische Dramen, einem strengen dramaturgischen Konzept: Introdution – Steigerung – retardierende Elemente – Höhepunkt – Schluss. Das Autorennen ist eine Maschine, die Zeit und Raum neu strukturiert. Die Wahrnehmung vorbeifahrender Autos folgt heute einem anderen Zeit-

Raum-Prinzip: keine klassische Dramaturgie, sondern ein 24-Stunden-Loop. Der Verkehr schwillt, bestimmten Regeln der Arbeitswelt folgend, an und ab. Dieses An- und Abschwellen wiederholt sich (zumindest an Werktagen) auch an der Autobahn A 115 immer wieder. Diese Dramaturgie wird mit zeichnerischen Mitteln sichtbar gemacht: Vor Ort entsteht eine 24-Stunden-Zeichnung.



Flüchtigkeit Am Tag des Offenen Denkmals, der unter dem Motto *Kultur in Bewegung – Reisen, Handel und Verkehr* stand, wurden künstlerische Arbeiten entwickelt, die dem Thema Zeitlichkeit gewidmet sind. Am 12. September 2010 wurden im Projekt *Dreieck Funkturm* an der ehemaligen AVUS-Rennstrecke, im AVUS-Motel und im ICC-Parkhaus Interventionen vorgenommen. Christin Lahr griff mit *FINE RED LINE* in den Verkehr ein, das Motelzimmer 501 machte Claudia Brieske zum Knotenpunkt und zur Hörstation akustischer Signale internationaler Metropolen und Mikel Aristegui bespielte die Ebenen des autofreien ICC-Parkhauses. Das sich prozesshafte Nähern dieses Ortes fand mit den perspektivischen künstlerischen Kommentaren auf den urbanen Ort seinen vorläufigen Abschluss. Im Oktober moderierte Marc Wellmann einen Diskurs im Georg-Kolbe-Museum mit Jochen Sandig, Knut Ebeling und den InitiatorInnen zum Thema *Räume der Flüchtigkeit*.

Dreieck Funkturm Kunstraum AVUS



Bertram Weisshaar Spaziergang >>uups - Wieso so?<<

Sabine Sanio

Kunstraum AVUS und die Lautsphäre der Stadt

Erfahrungen aus dem Inneren des urbanen Lärms

Die Wohnqualität eines Stadtviertels hängt von den Möglichkeiten ab, unterschiedliche Bedürfnisse zu befriedigen: vom Arbeiten und Wohnen bis zu den Formen des Konsums und der Freizeitgestaltung wie Shoppen, Kino und Nachtleben. Hingegen gehört Lärm in unterschiedlichsten Erscheinungsformen zu den wichtigsten Faktoren, die die Lebensqualität in der Stadt beeinträchtigen. Allerdings lassen sich die meisten städtischen Lärmquellen letztlich nicht eliminieren. Das gilt auch für die modernen Verkehrsmittel. Diese ermöglichen nicht nur unsere Mobilität, das städtische Leben in seiner heutigen Form wäre ohne sie nicht denkbar.

Ein Ort mit großer Vergangenheit

Von den alltäglichen Verkehrsverbindungen unterscheidet sich die AVUS grundlegend. Bei ihrer Eröffnung galt die „Automobilverkehrs- und Übungsstraße“, die bald mit „AVUS“ abgekürzt wurde, als Sinnbild für den Fortschritt und die explosionsartig um sich greifende Mobilisierung. Die große Zeit der AVUS liegt allerdings inzwischen bereits weit zurück, die Rennstrecke wird seit über zehn Jahren nicht mehr genutzt. Die berühmte Nordkurve mit ihrer extremen Neigung existiert nicht mehr. Im Gewirr der Zubringerstraßen rund um Funkturm und ICC und neben einem überdimensionalen, kaum genutzten Parkplatz gelegen, markiert das im Stil der 60er Jahre gestaltete Motel an der AVUS, das den früheren Start- und Zielturm ersetzt hat, heute einen der unwirtlichsten Orte Berlins.

Seit den Aktionen der Dadaisten und Surrealisten im frühen 20. Jahrhundert gehört die Erkundung des städtischen Raumes und des städtischen Lebens zu den wichtigsten Themen und Aktivitäten in den Künsten. Doch anders als bei den meisten Projekten dieser Art hat sich der Kunstraum AVUS einem Areal verschrieben, auf dem urbanes Leben nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Seit ihrer Gründung 2007 macht es sich die Initiatorengruppe zur Aufgabe, der Atmosphäre an der AVUS nachzuspüren. Dazu gehört die Kulisse einer nicht enden wollenden Lawine vorbeirauschender Automobile, wie die Spuren einer vergangenen großen Zeit oder der überall einsetzende Verfall. Wer sich hier jedoch länger aufhält, erkennt bald, dass alles, was an der AVUS, vor oder im Motel der AVUS-Raststätte geschieht, vom Verkehrslärm dominiert und überschattet



Elvira Hufschmid Motel



Peter Müller A115-Finale

wird, egal ob man sich draußen oder, nur wenig geschützt, drinnen aufhält. In unmittelbarer Nähe zum zentralen Knotenpunkt der Berliner Stadtautobahn ist man dem Lärm kontinuierlich und unerbittlich ausgesetzt, nur für kurze Zeit kehrt in den späten Nachtstunden, wenn das Verkehrsaufkommen etwas nachlässt, ein wenig Ruhe ein. In den drei bisher im Kunstraum AVUS realisierten Projekten wird diese prekäre Situation immer wieder thematisiert. Es sind Musiker, Klangkünstler und Komponisten, aber auch bildende Künstler, Performer und Videokünstler, die sich diesem Thema auf unterschiedlichste Weise nähern.

Der Sound der Mobilität

Die künstlerische Auseinandersetzung mit Phänomenen des Lärmes in der Stadt hat keine wirklich eigenständige Tradition. Anders verhält es sich mit den urbanen Erscheinungsformen moderner Mobilität – diese finden bereits früh nachhaltiges, künstlerisches Interesse, angefangen bei der provokativen Begeisterung des Futuristen Marinetti für das Auto als einem „stürmischen Gott einer Rasse aus Stahl“. Stadtlärm hingegen empfanden die meisten Künstler, wie alle anderen Menschen auch, lange Zeit vor allem als Belästigung. Bereits in den 50er Jahren kritisierte John Cage diese Haltung nachdrücklich und forderte dazu auf, endlich einmal gerade das zu entdecken und zu erkunden, was man gewöhnlich auszublenden und zu verdrängen versucht, weil es im ersten Moment nur hässlich, lästig und unbequem zu sein scheint. Der Fluxuskünstler George Brecht widmete Cage 1960 das Event *Motor Vehicle Sundown*, das zur Abenddämmerung einen Parkplatz voller Autos in ein audiovisuelles Geschehen aus 22 verschiedenen Aktionen, wie blinkende Scheinwerfer, Hupen, aufheulende Motoren, zuschlagende Autotüren oder rhythmische Bewegungen von Scheibenwischern, verwandelt. Die ersten Klanginstallationen für den öffentlichen Raum entwarfen bald darauf der Fluxuskünstler Max Neuhaus und die Klangkünstlerin Maryanne Amacher. Für die *Drive-In Music* (1967–68) bespielte Neuhaus den Lincoln Parkway in Buffalo, New York. Auf knapp 600 m platzierte er 20 leistungsschwache Radiosender, die zu sieben überlappenden Zonen angeordnet waren. Selbst gebaute Generatoren synthetisierten die Klänge, die auch durch die aktuellen Bedingungen vor Ort modifiziert wurden. Alle Sender waren auf derselben Frequenz zu empfangen, Autofahrer hörten je nach Geschwindigkeit, Fahrtrichtung, Tageszeit und Wetterlage unterschiedliche Klangentwicklungen. Seit den 90er Jahren platzieren Sam Auinger und Bruce Odland speziell konstruierte Resonanzrohre auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Ähnlich wie Orgelpfeifen verstärken diese, abhängig von ihrer Länge, einen

bestimmten Ton. Auf diese Weise filtern sie den urbanen Lärm und verleihen ihm einen Grundton. Über Mikrofone in den Rohren wird der gefilterte Klang auf vor Ort installierte Lautsprecher übertragen. In Echtzeit kann man dort eine harmonische Version des städtischen Klanggeschehens hören.

Die vom Lärm ausgelösten Gefühle und Empfindungen beschränken sich nicht nur auf das Hören, sondern sprechen die gesamte Person mit ihren Wahrnehmungen an. Auch die künstlerische Auseinandersetzung mit urbanem Lärm muss nicht zwangsläufig im Medium des Klangs stattfinden. Unabhängig von den verwendeten Medien, Materialien und Genres zeigen sich in den im Kunstraum AVUS präsentierten Arbeiten ganz unterschiedliche Strategien der Annäherung an die Erfahrung des Lärmes. Diese reichen von der direkten Konfrontation, die dem Rezipienten den Lärm unmittelbar erfahrbar macht, über Konzepte der Aneignung und Transformation seiner Wirkung bis hin zu fast klassisch anmutenden Formen, in denen die Erfahrung des Lärmes künstlerisch verarbeitet wird.

Konfrontation

Die radikalste Form, den Hörer auf den Lärm sowie auf die von diesem bewirkten Gefühle aufmerksam zu machen, ist die direkte Konfrontation. Sie zwingt den Rezipienten gewissermaßen dazu, sich auf Erfahrungen, Gefühle und Empfindungen einzulassen, obwohl diese negativ besetzt sind und als unangenehm erlebt werden. Eine konsequente Form der direkten Konfrontation war Bertram Weisshaars GPS-Spaziergang *Zwischen AVUS, Bahngleis und Knüppeldamm*, angelegt als Erkundung des Gebietes rund um die AVUS-Nordkurve. Entlang der meistbefahrenen Straße Deutschlands lernte das Publikum auf dem Spaziergang nicht nur eine Reihe von ungewöhnlichen Orten und Situationen, sondern auch den Lärm selbst genauer kennen, verschiedene Zonen, stillere und lautere Bereiche, geschützte Orte und solche, an denen man den Lärm wenigstens für Momente vergessen konnte.

Elvira Hufschmid wählt in ihrer Videoinstallation *Motel* (2008) eine andere Form der Konfrontation. In eines der Motelzimmer hat sie mehrere Fernseher gestellt, auf denen im Loop der Verkehr auf der AVUS zu sehen und zu hören ist. Zwar ist man hier durch Schallschutzfenster vor dem Lärm draußen geschützt, doch das Video mit dem ununterbrochenen Verkehrsstrom gibt den



Kimberly Horton carscapes



Jana Debrodt Lärmkraftwerk



Jana Debrodt GegenLärm - Noiseeater



Christin Lahr FINE RED LINE

Besuchern des Zimmers keine Möglichkeit der Ablenkung, sondern steuert die Aufmerksamkeit direkt auf das Geschehen draußen und sensibilisiert für dessen Wirkung. Um die Reduktion des Geräuschpegels durch die Schallschutzfenster des Motels wiederzugeben, hat Elvira Hufschmid im Video die Geschwindigkeit der vorüberfahrenden Autos entsprechend reduziert.

Besonders wenn keine Möglichkeit zur Veränderung und eigenmächtigen Gestaltung einer Situation besteht, kann die direkte Konfrontation mit solchen Situationen Gefühle von Ohnmacht hervorrufen. Wie Ohnmacht in Absurdität umschlägt, zeigen mehrere der im Kunstraum AVUS entstandenen Arbeiten. Das unaufhörliche, aber vergebliche Ankämpfen gegen den Lärm wirkt schließlich so absurd, dass sich sogar die Erfahrung der Ohnmacht nicht mehr dagegen behaupten kann und in den Hintergrund tritt. Es sind insbesondere zwei Arbeiten, die die ohnmächtige Konfrontation mit dem Lärm demonstrieren. Beide Male handelt es sich um Videoinstallationen; in jedem der Videos ist eine Performance auf der denkmalgeschützten Haupttribüne der AVUS zu sehen. Die Videoinstallation *Rede ans Volk* (2007) von Elvira Hufschmid und Monika Lilleike zeigt eine Rednerin, die vergeblich versucht, sich gegen den übermächtigen Verkehrslärm auf der AVUS zu behaupten. Die Rede selbst hat den Charakter einer dadaistisch-lautpoetisch anmutenden Performance – die Sprache ist unverständlich, verständlich hingegen ist der Gestus, die Vehemenz, mit der sich die Rednerin im Verkehrslärm Aufmerksamkeit zu verschaffen versucht, auch wenn offen bleibt, wovon sie spricht.

Auch Peter Müllers Intervention *A 115-Finale* (2006) entstand auf der AVUS-Haupttribüne. Das Video zeigt einen Performer an der alten Ziellinie der AVUS, der den morgendlichen Berufsverkehr als Rennen interpretiert und jedes passierende Auto mit seiner Zielfahne abwinkt. Angesichts des dichten Berufsverkehrs – das Video entstand zwischen halb acht und halb neun Uhr morgens – erscheint dieses Vorhaben völlig sinnlos. Der Mann mit der Fahne hat keine Chance, seine Absicht zu verwirklichen. Obwohl er die Fahne unablässig hebt und senkt, kann er nicht alle Autos abwinken. Dennoch ist er keineswegs bereit aufzugeben. Obwohl das Video aus einem Loop von weniger als zwei Minuten besteht, bildet es ein endloses Geschehen ab.

Einen Kontrapunkt zum Schalldruck, der auch in den mit Lärmschutz ausgestatteten Räumen des Motels ständig spürbar ist, setzte dagegen Kimberley Horton mit ihrer Videoinstallation *carscapes*

(2008). Einzelbilder von aktuellen Rennstrecken aus allen Teilen der Welt sind zu einer fiktiven Strecke angeordnet, wie man sie überall auf der Welt finden könnte. Auf diesen Bildern sind weder Autos noch Menschen zu sehen, man sieht die typischen Absperrungen, Schilder, Sicherheitsvorkehrungen, den glatten Asphalt, die Rasenflächen neben der Strecke. Auf der völlig verlassenem Strecke herrscht irritierende Ruhe.

Transformation durch Aneignung

Angesichts der Ohnmachtsgefühle, die die direkte Konfrontation mit dem Lärm auslösen kann, liegt es nahe, nach Alternativen zu suchen, nach Möglichkeiten, dem Lärm etwas entgegenzusetzen, das ihn relativieren oder sogar überwinden könnte. Im Rahmen von Kunstraum AVUS sind seit 2007 einige Konzepte und Strategien dieser Art umgesetzt worden. Ebenso radikal wie konsequent realisiert Jana Debrodt mit dem *Lärmkraftwerk* (2009) die Idee einer Aneignung und Transformation des Lärmes. Ausgangspunkt ist die Idee einer „akustischen Energie“: In ihrem Lärmkraftwerk interpretiert sie Lärm als Energie, die sich in Strom umwandeln lässt. Damit verwandelt sich aber auch der Charakter des Lärmes, er verliert seine zerstörerische Dimension. Das Lärmkraftwerk erinnert ein wenig an ein kleines Wetterhäuschen. Auf der dem Verkehrslärm zugewandten Seite dieses Häuschens sind Energiegewinnungskollektoren angebracht. Mit der aus dem Lärm gewonnenen Energie bringen sie im Inneren des Häuschens eine rote Diode zum Leuchten. Auch in ihrer Installation *GegenLärm – Noiseeater* (2008) zeigt Jana Debrodt, wie der Lärm überwunden und unhörbar gemacht werden kann. An der Außenseite eines Hotelzimmers im AVUS-Motel befindet sich ein Mikrophon, im Zimmer selbst sind Lautsprecher sowie ein Computer installiert. Der in den Raum dringende Verkehrslärm wird von einem Wellenrauschen überdeckt, das sofort endet, sobald draußen der Verkehrslärm verstummt. Für den Hörer entsteht eine paradoxe Situation. Das Verkehrsgeräusch wird ungreifbar, unvorstellbar, fast zu einer Art Gerücht, das verlangt, es in der Vorstellung als eine Art Fantasie zu vergegenwärtigen.

Ein Objekt, das die Aggressivität des Lärmes reflektiert und in gewisser Weise reproduziert, ohne deshalb gewalttätig zu wirken, ist Peter Müllers Aktion/Installation *Artefakt* (2009), die auf der in Handarbeit ausgeführten Demontage eines Automobils beruht. Müller realisiert gewissermaßen den Gegenangriff und zerstört den Störenfried. Die Einzelteile eines roten Opels – Wagen und Farbe erinnern an die große Zeit der AVUS, als rote Rennwagen siegten – hat der Künstler auf der



Peter Müller Bett in Hanglage



Claudia Brieske AVUS Nordkurve



Claudia Brieske Traffic Belcanto 501

Nordkurve zu einer Form angeordnet, die von Ferne an das Fell eines erlegten Wildtieres, eines Tigers oder Löwen erinnert. In der Sorgfalt, mit der die Katalogisierung der Einzelteile erfolgt, und in der Stille, die dieses Objekt umgibt, legitimiert sich der destruktive Gewaltakt: Hier liegt kein Gefühlsausbruch vor, sondern ein Akt der Vernunft, der sich die Rettung der Menschheit zum Ziel gesetzt hat und uns durch die Zerstörung des Automobils zur Ruhe kommen lassen möchte.

Für Christin Lahrs temporäres Mo(nu)ment *FINE RED LINE* (2010) wurden Fahrer/innen roter Autos per Radio und Internet aufgefordert, an einem bestimmten Tag zu einer bestimmten Zeit die AVUS in beide Richtungen in gemächlicher Geschwindigkeit zu befahren. Der rote Wagen ist auch hier eine Referenz an die roten Rennwagen auf der AVUS, doch der von Lahr gesponnene Faden roter Autos webt ein neues Muster in die Blechlawine und in das unübersichtliche Geflecht der Stadtautobahn mit ihren zahlreichen Zubringerstraßen. Noch im Rückblick sieht man rote Linien und Streifen vor dem inneren Auge vorüberziehen. *FINE RED LINE* entzieht sich der zerstörerischen Gewalt des Verkehrslärms, das Geschehen auf den Straßen verwandelt sich, wird Teil einer künstlerischen Aktion. Obwohl auch Lahrs Band roter Autos keineswegs lärmfrei ist, gerät der Lärm für einen Moment in Vergessenheit.

Ein Sonderfall

Peter Müllers Rauminstallation *Bett in Hanglage* (2008) hat auf den ersten Blick keinerlei Beziehung zum Verkehrslärm der AVUS und der Stadtautobahn. Im Rundzimmer des AVUS-Motels ist eine zweite Ebene aus Holz installiert. Der Boden schneidet sich als eigenständige Form in den Raum, seine Schräge simuliert den Neigungswinkel, der die ehemalige Nordkurve für Rennfahrer so attraktiv machte. Im Motelzimmer wird die Neigung zum Dauerzustand, alle Möbelstücke und auch die Zimmergäste befinden sich in permanenter Schräglage. Genau wegen dieses permanent anhaltenden Zustands erinnert Müllers Rauminstallation an die lähmend-destruktive Wirkung, die der Lärm trotz der Schallschutzfenster hier ausübt.

„Klassisch“

Anders als die bisher besprochenen Arbeiten lösen sich die beiden Klanginstallationen von Claudia Brieske für den Kunstraum AVUS von der unmittelbaren Wirkung des Lärms. In Brieskes ima-

ginärem Universum ist der Lärm nur ein Moment unter anderen. Der Lärm verliert damit seinen destruktiven, alles beherrschenden Charakter, dafür entstehen Bezüge zu anderen Themen wie Reisen oder Einsamkeit. In ihrer *Mobilen Klanginstallation* (2009) werden vor Ort über mehrere Piezomikrofone ganz alltägliche, oft unspektakuläre Klänge aufgenommen, rhythmisch gesteuert und in Echtzeit auf mehrere Megafone übertragen – die unscheinbaren, „kleinen“ Geräusche werden verstärkt, damit sie sich gegen den Autolärm der AVUS behaupten können. Für Zimmer 501 des Motels, das ehemalige Rennleitungszimmer, hat Claudia Brieske eine komplexe Video- und Klanginstallation entworfen. In *Traffic Belcanto 501* (2010) erzählen zerwühlte Betten, hinterlassener Abfall, ein umgestoßener Aschenbecher von unbekanntem Bewohnern und dramatischen Szenen an diesem Ort des Transits, der über eine achtkanalige Klanginstallation mit einem urbanen, chaotischen Lärm versehen wird, der alle paar Minuten so laut wird, dass jeder andere Gedanke unmöglich zu werden scheint, während der Fernseher des Motelzimmers in fragmentarischen Videosequenzen, die Brieske zusammen mit dem Tänzer und Choreografen Mikel Aristegui produziert hat, die imaginäre Kurzgeschichte eines Reisenden erzählt. Im Zusammenspiel von Klang, Video und inszeniertem Realraum entstehen immer neue Verschiebungen und Überlagerungen von Klang und Bild, Raum und Zeit und scheinbar gegensätzlichen Orten und Ereignissen. Als „unbewegliche Plattform inmitten ständiger Transitbewegungen“ (Brieske) wird das Motelzimmer zum exemplarischen Ort der Erinnerung und der Transformation.

Innehalten im Inneren des Lärmes

Kunstraum AVUS macht mit dem Verkehrslärm der AVUS und der Stadtautobahn A 115 eine Dimension unserer Wirklichkeit erfahrbar, die trotz ihrer Allgegenwart noch unbekannt ist. Die einzelnen künstlerischen Arbeiten vermitteln uns unterschiedlichste Momente einer Erfahrung, die aus dem täglichen, unmittelbaren Kontakt mit urbanem Lärm, mit dem Rauschen und Donnern des Verkehrs resultiert. Auf diese Weise fordern uns die Installationen, Objekte und Videos im Kunstraum AVUS dazu auf, nicht wegzuhören, wenn wir uns im Inneren des Lärmes befinden, sondern den Lärm wahrzunehmen, seine vielen Nuancen und Farben. Ebenso sollten wir aber auf unser Empfinden und unser Gefühl, unser inneres „Fluchen und Ächzen“ hören, wenn wir den Kopf nicht mehr frei bekommen, weil rings um uns alles schwirrt und donnert.

FINE RED LINE/ein schmaler roter Grat

Temporäres Mo(nu)ment/Aktion

Beim ersten und beim letzten AVUS-Rennen fuhr ein roter Rennwagen als Gewinner über die Ziellinie. Zum Tag des offenen Denkmals 2010, unter dem Motto „Kultur in Bewegung – Reisen, Handel und Verkehr“, sind Fahrer roter PKWs aufgerufen, in dem Zeitraum von 15 bis 16 Uhr die A 115 zwischen AVUS-Motel (dem einstigen Zielrichterturm), vorbei an der ehemaligen Zuschauertribüne, und Autobahnausfahrt Hüttenweg in beiden Richtungen zu befahren und dabei Teil eines künstlerischen temporären Mo(nu)ments zu werden, bzw. diesen selbst zu kreieren. Die sich über die AVUS schlängelnde rote Spur wird mit Videokameras aus unterschiedlichen Positionen aufgenommen.





Traffic Belcanto 501

8-Kanal-Klanginstallation und Video

Aus acht unsichtbar im Raum verteilten Lautsprechern sind Klangcollagen hörbar, die Geräusche der AVUS-Umgebung mit fragmentarischen Szenen von lauten, chaotischen Verkehrsbewegungen aus anderen Metropolen in der Welt verbinden. Das Motelzimmer wird zu einem Ort der Erinnerung und Transformation. Aufgewühlte Betten, hinterlassener Abfall, ein umgestoßener Aschenbecher sind Spuren, die zusammen mit den plastisch-pulsierenden Klängen eine Art Erinnerungsstau im Raum auslösen. Die Besucher werden mit eigenwilligen akustischen zeiträumlichen Verschiebungen und Überlagerungen scheinbar gegensätzlicher Orte und Ereignisse

konfrontiert und beobachten zudem auf dem TV-Monitor im Schlafrum des Motelzimmers 501 ein fiktives Geschehen: Das Schlafen, Erwachen und Flüchten eines Mannes aus dem Motelzimmer hinaus auf den Parkplatz, vorbei an der Rasthoftankstelle, über eine Autobahnbrücke auf eine rettende Verkehrsinsel, die jene Fußgänger betreten müssen, die den fußläufigen Weg ins ICC-Parkhaus nehmen. Mit dem Ende des Films werden die Besucher gebeten, die Spur des flüchtenden Mannes aufzunehmen und sich auf den Weg ins ICC-Parkhaus zu begeben, wo der Darsteller im Video, der Tänzer und Choreograf Mikel Aristegui, die Performances *Bewegungen 1 und 2* live fortsetzt.



Claudia Brieske



Bewegungen 1 und 2

Tanz- und Bewegungsinstallation

weitere professionelle Tänzer:

Fernando Nicolás Pelliccioli/Carlos Osatinsky

jugendliche Laientänzerinnen:

Netti Aettner/Grete Gerke/Klara Koehler

Saxofon: Juanlu Puelles Barrantes

Der Mensch hat Maschinen konstruiert, um Lebens- und Arbeitsprozesse zu beschleunigen. Welcher Gefahr er sich aber auch durch diese maschinelle Beschleunigung aussetzt, ist Thema der Tanzperformance *Bewegungen 1* von Mikel Aristegui. Der lautstarken, menschenunfreundlichen Umgebung und Unmittelbarkeit der Autobahn wird man auf dem Fußweg vom AVUS-Motel über dessen Parkplatz, vorbei an einer Tankstelle, über eine Autobahnbrücke und eine Verkehrsinsel zum ICC-Parkhaus überquerend gewahr. Dieses Areal wurde wiederum von Menschen geschaffen, die in hoher Geschwindigkeit in ihren Fahrzeugen durch selbiges hindurchrauschen. Hier drängt sich die Frage auf, ob der Mensch die Maschine beherrscht oder umgekehrt

Besuchergruppen werden von Tänzern und Jugendlichen durch eine Choreografie auf diesem Weg geführt. Im ICC-Parkhaus wird an diese Performance mit *Bewegungen 2* angeknüpft. Drei Tänzer reagieren mit fremdgesteuert wirkenden Bewegungen auf akustische Signale. Die verschiedenen Ebenen des autofreien ICC-Parkhauses dienen den Tänzern für weitere, ineinander übergehende, Performances. Der gegenwärtigen Geräuschkulisse begegnen sie abwechselnd bewegungslos in den Parknischen verharrend oder mit ekstatischer Hast. Die tänzerischen Improvisationen werden räumlich von den beteiligten Jugendlichen immer weiter eingeschränkt, bis sich der Aktionsradius auf ein Mindestmaß verdichtet und jegliche Bewegung auf ein Minimum reduziert.



Mikel Aristegui



5 x 5 (a Tribute to The Flaming Lips)

*Experimentelle, vertikale Komposition
für bis zu 25 Autoradio-CD-Player*

Die experimentelle *Komposition 5x5 (a Tribute to The Flaming Lips)* von Michael Rauter lässt das sechsstöckige Parkhaus zum begehbaren Klangkörper werden. Wände und Decken der Ebenen dienen als Resonanzflächen, die dem Gebäude ungewohnte Klänge in den Sichtbeton einschreiben, an dem sonst nur die Motorengeräusche der PKWs widerhallen. Die Besucher werden aufgefordert, im Parkhaus zu parken, um in ihren Autos die vor Ort verteilten CDs abzuspielen und damit im Stück mitzuwirken. Während der Aufführung sollen sich die Besucher durch das Parkhaus bewegen und verschiedene Klangperspektiven erleben.

Interim fiet aliquid

*Komposition
zehn Kassettenspielergeräte, Richtmikrofone, Verstärker*

Im Innenhof der ersten Ebene des Parkhauses sind zehn Kassettenspielergeräte ausgelegt, die einzeln manuell von Volker Hormann angesteuert werden. Die zu hörenden Klänge sind eine von Hormann arrangierte Neukomposition der Richard Wagner Oper *Tristan und Isolde*, die sich mit ortsspezifischen Geräuschen des Gebäudes zu einer temporären Klangskulptur verbinden. Hierzu sind Richtmikrofone und Verstärker in Bereichen des Gebäudes aufgestellt, die beispielsweise die Tropfgeräusche des Wassers durch ein Entwässerungsrohr in die Arbeit integrieren. Durch die Manipulation der Aktivität der Geräte tritt Hormann gleichsam als Dirigent auf.

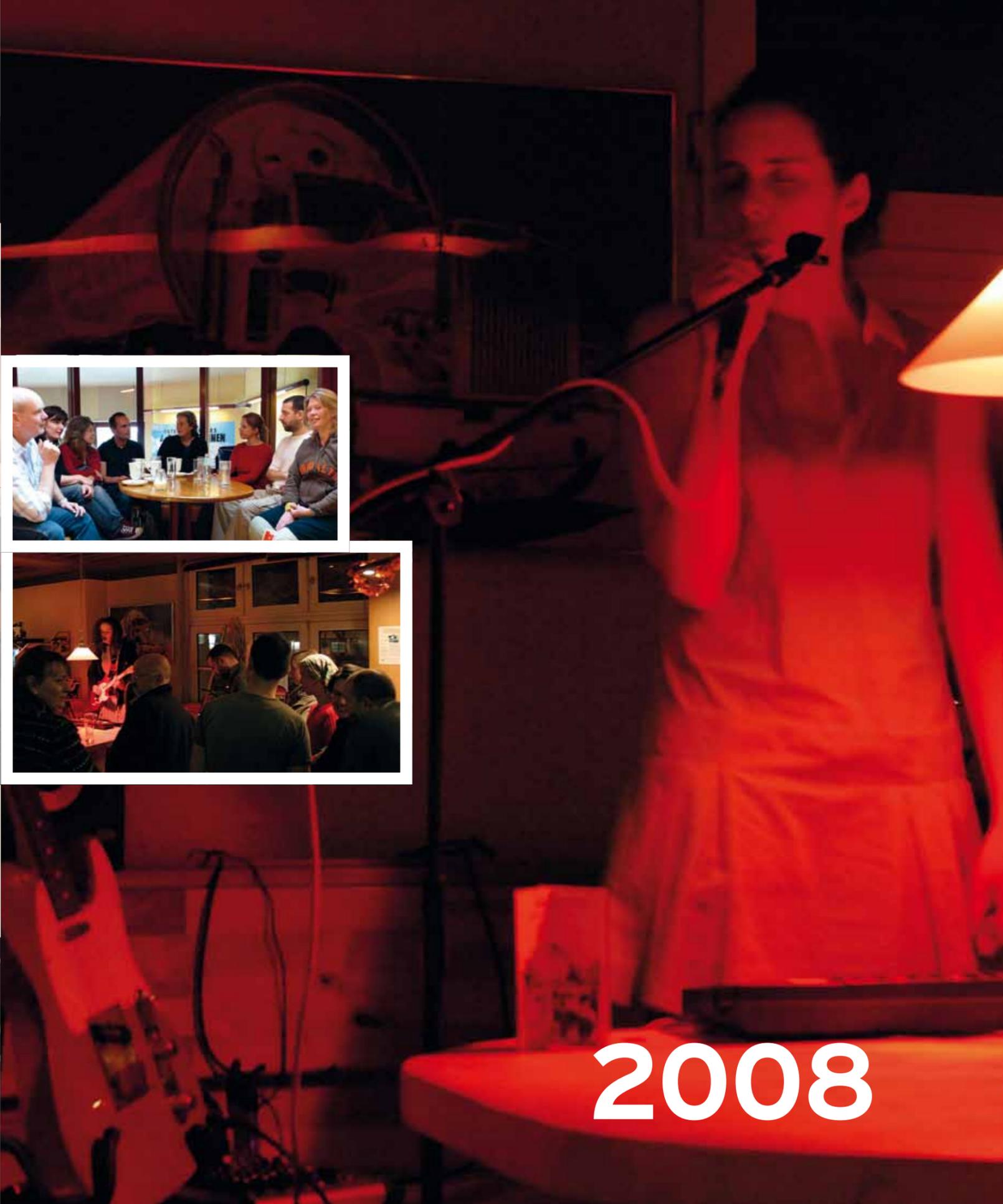


Michael Rauter
Volker Hormann

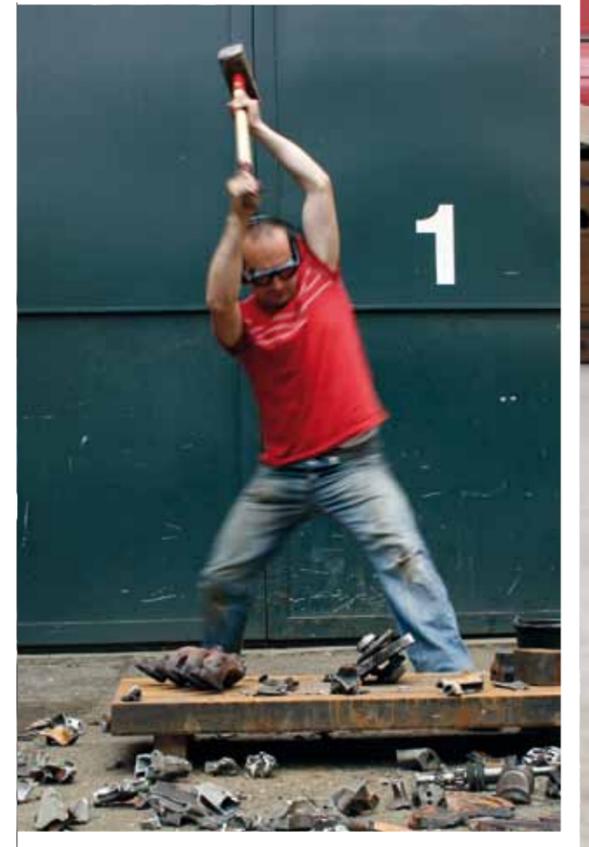


2007

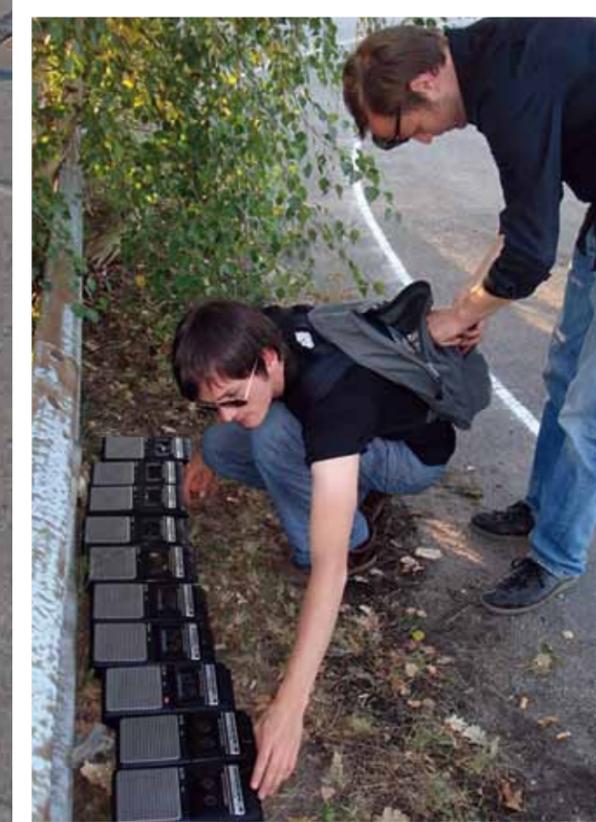


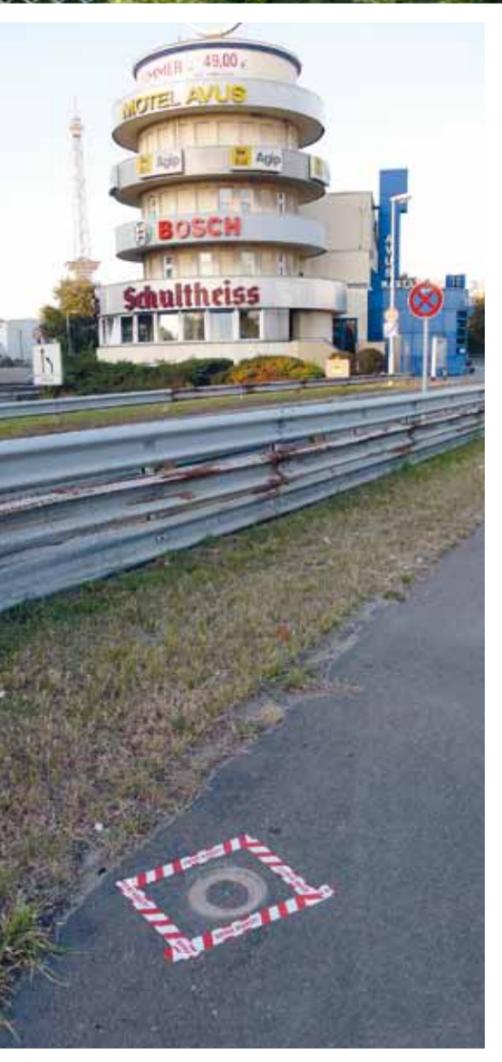


2008



2009









2010



Anmerkungen

Jaqueline Krickl

- 1 Der französische Widerstandskämpfer und Essayist Stéphane Hessel publizierte 2010 ein Pamphlet, in dem er sich gegen den Finanzkapitalismus positioniert und für den Sozialstaat ausspricht. Stéphane Hessel: *Empört Euch!*, Berlin 2011. Einige europäische Occupy-Bewegungen berufen und beziehen sich auf das Werk Hessels.
- 2 Uwe Lewitzky zeichnet in seiner Publikation *Kunst für Alle?* die Geschichte und Entwicklung der Kunst im öffentlichen Raum seit den 50er Jahren bis in die Gegenwart nach. Nach einem Rückzug der Kunst aus dem öffentlichen Raum verortet er die aktuellen Tendenzen in einer interventionistischen, ortsspezifischen und partizipatorischen Kunstpraxis. Uwe Lewitzky: *Kunst für alle?: Kunst im öffentlichen Raum zwischen Partizipation, Intervention und Neuer Urbanität*, Bielefeld 2005, hier S. 8 und 77–78.
- 3 Die Integration der Bewegung in die Kunstaussstellung wurde hinreichend kritisch und kontrovers in den Medien kommentiert. Vgl. URL: <http://www.sueddeutsche.de/kultur/berlin-biennale-occupy-geht-immer-1.1342990>, Stand 05.05.2012.
- 4 Lewitzky 2005, S. 23.
- 5 Ebd. S. 122. Mit *Teilöffentlichkeit* beschreibt Lewitzky Erwerbslose, Migranten und Obdachlose.
- 6 Die Abkürzung steht für Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße. 1921 wurde sie für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Bis 1998 fanden hier – seit den 70er Jahren jedoch nur noch sehr sporadisch – Autorennen statt. Zur Geschichte der AVUS vgl. URL: <http://www.wabweb.net/verkehr/history/avus.html>, Stand 05.05.2012.
- 7 Uta Keseling: *Ach, AVUS! Erinnerung an eine Legende*, Morgenpost, 12.06.2011. Es fanden 2011/12 umfangreiche, verändernde Baumaßnahmen auf der AVUS statt.
- 8 Florian Huber: *Das Trinitätsfresko von Masaccio und Filippo Brunelleschi in Santa Maria Novella zu Florenz*, München 1990, S. 163, zit. nach Dietmar Mezler: *Der Raum-begriff in der Malerei der Moderne*. Hamburg 2009, S. 15.
- 9 Ebd. Das Zentrum der wissenschaftlichen Kartografie und Geografie und der daraus resultierenden Kartenherstellung war zu dieser Zeit Florenz. Die Weltwahrnehmung stützte sich ebenso auf die Kartografie wie die Darstellung der Perspektive.

- 10 Stefan Siemer: *Bildgelehrte Geotechniker: Luftbild und Kartographie um 1900*, in: Alexander Gall: *Konstruieren, kommunizieren, präsentieren. Bilder von Wissenschaft und Technik*, Göttingen 2007, S. 69–108, hier S. 69. Dank an Jens Meinrenken für diesen Hinweis.
- 11 Hans Dickel: *Installation als ephemere Form von Kunst*, in: Michael Diers (Hg.): *Mo(nu)mente. Formen und Funktionen ephemerer Denkmäler*, Berlin 1993, S. 223–239, hier S. 223 und 231.
- 12 *WALK! Über die langsame Verfertigung der Gedanken beim Gehen*. Kunstraum Bethanien, Berlin-Kreuzberg, 01.09.–14.10.2007.
- 13 URL: www.cardiffmiller.com/artworks/walks/index.html, Stand 05.03.2012.
- 14 Die tatsächliche Steigung der Steilkurve betrug knapp 44°. Wolfgang Feßke: *Geschichte der AVUS*, URL: <http://www.psv-berlin.net>, Stand 10.04.2012.
- 15 URL: <http://www.georg-kolbe-museum.de/2009/09/avus/>, Kunstkammer im Georg-Kolbe-Museum, No. 4 – Kunstraum AVUS, 20.09.–15.11.2009, Stand 05.03.2012.
- 16 URL: http://www.meinklassiker.com/de/magazin/clubnews/100_jahre_avus/9/18/1697, Stand 10.04.2012.
- 17 Hans Aschenbrenner: *Mit einer Träne im Knopfloch*, URL: <http://www.luise-berlin.de/bms/bmstxt01/0107gesg.htm>, Stand 10.04.2012.
- 18 Walter Benjamin: *Das Passagen-Werk*, in: Rolf Tiedemann (Hg.): *Walter Benjamin – Gesammelte Schriften*, Band V–1. Frankfurt a. M. 1991, S. 560, zit. nach Gerhard Donhauser: *Kunst – Erkenntnis – Deutung. Eine philosophische Annäherung*, Wien 2001, S. 162.
- 19 Ebd.
- 20 Diese Autofarben beherrschen die Welt, URL: <http://www.rp-online.de/auto/news/diese-autofarben-beherrschen-die-welt-1.2396856>, Stand 10.04.2012.
- 21 Christine Korte-Beuckers: *Kommunikationskonzepte in der Objektkunst der 1960er Jahre: Am Beispiel ausgewählter Arbeiten von Hans Peter Alvermann, Joseph Beuys, Peter Brünig, Otto Herbert Hajek, Kaspar Thomas Lenk, Timm Ulrichs, Wolf Vostell und Franz Erhard Walther*, Münster 1999, S. 60.
- 22 Ebd.
- 23 Der Film wurde vor allem in der Version von Terrence Malick (*The Thin Red Line*, 1998) bekannt. Während in

- Lahrs Arbeit die Zuschauer die rote Spur der Fahrzeug-Kolonnen vom Balkon aus beobachteten, verfolgte die Künstlerin diese minutenlang mit einer Videokamera aus einem fahrenden Auto heraus. Dieses Vorgehen erinnert an die berühmte Kamerafahrt-Sequenz aus Jean-Luc Godards *Weekend* (1967).
 - 24 Zit. nach Hellmuth Reiners: *Entstehungs- und Baugeschichte*, URL: <http://www.wabweb.net/verkehr/frames/abhistDf.htm>, Stand 10.04.2012. Dieser und weitere zwei Aufsätze zur AVUS erschienen in der Zeitschrift „Die Straße“, Nr. 8, April 1939, und sind auf der Internetseite modifiziert veröffentlicht.
 - 25 *Aufruf Wilhelms II.*, URL: <http://www.dhm.de/lemo/html/dokumente/wilhelm143/index.html>, Stand 10.04.2012.
 - 26 Richard Reynolds: *Guerilla Gardening. Ein botanisches Manifest*, Freiburg 2009.
 - 27 Ein Drone bezeichnet man in der Musiktheorie einen gleichbleibenden Grundton eines Instrumentes als Begleitung zu einem Melodiespiel. Dieser kann von einem Instrument ausgehen (z. B. langer Nachklang/Haltetone eines Anschlages) oder kompositorisch selbst erzeugt werden.
 - 28 Benjamin 1991, vgl. Anm. 18.
 - 29 Ruth Reiche u. a. (Hg.): *Transformationen in den Künsten. Grenzen und Entgrenzung in bildender Kunst, Film, Theater und Musik*, Bielefeld 2011, S. 29.
- ### Knut Ebeling
- 1 Maurice Blanchot: *Politische Schriften 1958–1993*, Berlin/Zürich 2007, S. 79–86.
 - 2 Marc Augé: *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt a. M. 1994.
 - 3 Michel Foucault: *Die Heterotopien*, Frankfurt a. M. 2005.
 - 4 Vgl. Daniel Defert: *Raum zum Hören*, in: Michel Foucault: *Die Heterotopien*, Frankfurt a. M. 2005.
 - 5 Benjamin Steininger: *Raum-Maschine Reichsautobahn. Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks*, Berlin 2005, hier S. 176.
 - 6 Ulrich Kubisch: *Die Autobahn im Rückspiegel*, URL: <http://archiv.squat.net/datendandy/text15.html>, Stand 25.08.2011.

- 7 Rainer Stommer (Hg.): *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg 1995, S. 49–76.
- 8 Kubisch: *Die Autobahn im Rückspiegel*, vgl. Anm. 6.
- 9 Ebd.
- 10 Paul Virilio: *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*, Berlin 1980.
- 11 Ebd. Vgl. auch ders.: *Fahren, fahren, fahren*, Berlin 1978; ders.: *Revolutionen der Geschwindigkeit*, Berlin 1993.
- 12 Ders.: *Der eigentliche Unfall*, Wien 2009.
- 13 Vgl. Rainer Stommer: *Reichsautobahn. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg 1982.
- 14 Kubisch: *Die Autobahn im Rückspiegel*, vgl. Anm. 6.

Margaret Ewing

- 1 Axel Kirchner: *Die AVUS: Deutschlands legendäre Rennstrecke – Acht Jahrzehnte Motorsport*, Bielefeld 2008, S. 68.
- 2 The 1990 exhibition *Die Endlichkeit der Freiheit* was the largest and most significant example, comprising projects by eleven artists in public spaces around the city. See Wulf Herzogenrath/Joachim Sartorius/Christoph Tannert: *Die Endlichkeit der Freiheit. Ein Ausstellungsprojekt in Ost und West*, Berlin 1990.
- 3 Caroline Bock: *Ein Hauch von Westalgie*, dpa, N24 (February 4, 2011), URL: http://www.n24.de/news/newsitem_6638698.html, accessed September 5, 2011.



Biografien

Meira Ahmemulic studierte an der Valand Academy, University of Gottenbug und graduierte 2008 mit dem Master of Fine Arts. Sie nahm an verschiedenen Ausstellungsprojekten teil, wie beispielsweise an *WETTERSTATION BERLIN*, 2008 initiiert von Urban Art auf dem Gelände der ehemaligen Abhörstation am Teufelsberg in Berlin. Videos: vimeo.com/9823952

www.urban-art.info/deutsch/kuenstler/bruecken/ahmemulic/Biography



Mikel Aristegui ist der Koordinator der am Projekt teilnehmenden Sasha Waltz & Guests Compagnie. Er ist Tänzer und Choreograf, der sich vom Theater auf die Bühne des wirklichen Lebens begibt. Unter seiner Regie entstand 2002 das Tanzstück *LiebeSbahn*. Normale S-Bahn-Stationen in Berlin werden zur Bühne von Tänzern, die unvorbereitete Bahnfahrer in eine Tanzimprovisation einbeziehen, indem sie deren alltäglichen Weg streifen und sie einladen, stehen zu bleiben oder weiter zu fahren, zur nächsten Begegnung, zum nächsten Haltepunkt. Für *Der Tod in Venedig/Kindertotenlieder* (2013) unter der Regie von Thomas Ostermeier an der Schaubühne in Berlin entwickelte er die Choreografie.

www.mikelaristegui.com



Kaaren Beckhof studierte Theater- und Religionswissenschaft an der Freien Universität Berlin und graduierte mit dem M. A. in Interdisciplinary Arts an der San Francisco State University. Seit ihrer Rückkehr nach Berlin arbeitet sie mit internationalen KünstlerInnen und in Institutionen der Darstellenden und Bildenden Kunst wie der Berlinischen Galerie, dem Filmmuseum Berlin, der Transmediale und der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst. Für ihre ortsspezifischen und partizipativen Neuinterpretationen tradierter Streuzeichnungen (Kolams) erhielt sie zuletzt Förderungen des Berliner Senats für Stadtentwicklung, der Kulturstiftung Rhein-Neckar-Kreis e. V. und des DA-Kunsthause Kloster Gravenhorst.

www.kaarenbeckhof.de



Claudia Brieske studierte Malerei an der Accademia di Belle Arti di Firenze (IT) und Freie Kunst/Plastik an der Hochschule der Bildenden Künste Saar in Saarbrücken. Sie absolvierte das Programm für europäisches kulturelles Projektmanagement der Fondation Marcel Hicter in Brüssel und ist Mitinitiatorin der internationalen Medienkunstprojekte *Virtual Mine*, *Virtual Residency* und *Virtual Borders*. 2002–2011 arbeitete sie als Dozentin und künstlerisch-wissenschaftliche Mitarbeiterin für Medienkunst und „Interventionsprojekte im öffentlichen Raum“ an der HBK Saar und entwickelt als Künstlerin ortsspezifische Video- und Klanginstallationen. Seit 2006 realisiert sie mit der Vokalistin und Komponistin Franziska Baumann Stimmenszenierungen mit virtuellen Bildräumen und erforscht neue Spielformen in der Verbindung zeitgenössischer Musik und Medienkunst. Sie ist Mitinitiatorin des 2008 in Berlin gegründeten Kunstvereins Initiative temporäre Kunsträume e. V.

www.claudia-brieske.net



Paul Darius studierte Freie Kunst/Bildhauerei an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee und nahm an zahlreichen Ausstellungen teil, darunter auch an Projekten im öffentlichen Raum wie *daheim* (2005), Berlin Prenzlauer Berg oder *20eventi* (2007) Goethe-Institut Rom, Sabina (IT). Er diplomierte 2012 bei Albrecht Schäfer, bei dem er gegenwärtig das Meisterschülerstudium absolviert.



Jana Debrodt studierte von 2000–05 an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee Freie Kunst/Bildhauerei bei Karin Sander, Inge Mahn, Bernd Wilde und Sabine Sanio (2006 Meisterschülerin bei Karin Sander). Gastsemester an der École des Beaux-Arts de Nantes (FR) und an der HfG Karlsruhe in Medienkunst und Medientechnologie. Finalistin des PLOPP Hörspielwettbewerbs der Akademie der Künste. 2003–06 war sie Stipendiatin der Studienstiftung des deutschen Volkes und nahm an der Internationalen Triennale in Istanbul teil. 2009 erhielt sie das Stipendium des „Goldrausch Künstlerinnenprojekt Art IT“. Seit 2002 entwickelt und realisiert sie Klanginstallationen in kontextuellen Räumen.
www.jana-debrodt.de

Knut Ebeling ist Professor für Medientheorie/Semiotik an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee und Lecturer an der Stanford University in Berlin. Er studierte 1990–93 Philosophie, Kulturwissenschaften und Kunstgeschichte an der Humboldt-Universität zu Berlin und 1993–96 Philosophie an der Université Paris 8. Es erschienen zahlreiche Publikationen zu zeitgenössischer Kunst, Theorie und Ästhetik, zuletzt: *Die Aktualität des Archäologischen – in Wissenschaft, Medien und Künsten* (Mithg.), 2004; *Das Archiv brennt* (mit Georges Didi-Huberman), 2007; *Stadien. Eine künstlerisch-wissenschaftliche Raumsforschung* (mit Kai Schiemenz), 2009; *Archivologie. Theorien des Archivs in Philosophie, Medien und Künsten* (Mithg.), 2009; *Wilde Archäologien: 1. Theorien materieller Kultur von Kant bis Kittler, 2012; 2. Begriffe der Materialität der Zeit von Archiv bis Zerstörung*, 2013.

Margaret Ewing ist Kunsthistorikerin, die ihren Master an der University of Illinois absolvierte. Sie arbeitet als Curatorial Assistant im Museum of Modern Art, New York, und Autorin für das Artforum.com. In ihrer Promotion untersucht sie politisch intendierte Kunst im öffentlichen Raum in Berlin am Beispiel von Hans Haacke. Diese Forschungsarbeit wurde u. a. unterstützt von der Fulbright Commission, vom Trans-Atlantic Summer Institute/Center for German and European Studies (University of Minnesota) und dem Program for Jewish Studies and Culture. Ihr Artikel *The Unexpected Encounter: Confronting Holocaust Memory in the Streets of Post-Wall Berlin* erschien 2012 in *Rhetoric, Remembrance, and Visual Form: Sighting Memory* des Routledge Verlags New York.



Dirk Herrmann studierte Freie Kunst/Plastik an der Hochschule der Bildenden Künste Saar, Saarbrücken, bei Wolfgang Nestler (2002 Meisterschüler bei Nestler) und arbeitet in den Bereichen Raum- und Videoinstallation.



Volker Hormann und **Michael Rauter** sind Teil des Solistenensembles KALEIDOSKOP. 2006 vom Cellisten Michael Rauter und dem Dirigenten Julian Kuerti gegründet, besteht dieses im Kern aus 15 Streichern. Seit April 2008 ist KALEIDOSKOP „Ensemble-in-Residence“ im Radialsystem V in Berlin. Michael Rauter ist künstlerischer Leiter und Volker Hormann Geschäftsführer von KALEIDOSKOP.
www.kaleidoskopmusik.de



Kimberley Horton studierte 1989–92 am San Francisco City College Department of Photography und 1996–02 Freie Kunst an der Hochschule für bildende Künste in Hamburg bei Franz Erhard Walther (2002–04 Meisterschülerin und Vertiefungsstudien bei Walther an der HFBK Hamburg). Sie erhielt 2007 den Förderpreis der Arthur Boskamp-Stiftung und 2008 ein Arbeitsstipendium für Bildende Kunst in Hamburg.
www.einstellungsraum.de/archiv_flee.html



Elvira Hufschmid ist freischaffende Multimediakünstlerin (Master of Fine Arts New Genres vom San Francisco Art Institute, 2002). Seit 2003 unterrichtet sie an verschiedenen Kunsthochschulen; u. a. als Gastprofessorin für „Künstlerische Transformationsprozesse“ an der Universität der Künste Berlin (2007–09) und als Visiting Professor an der Emily Carr University Vancouver of Art & Design (CA) (2010/11). Neben ihrer künstlerischen Forschungstätigkeit zur Autobahn, dem Einkaufszentrum und dem Fernsehen als *Orte der Passage*, beschäftigt sie sich mit künstlerischen Transformationsprozessen als Strategie einer grenzüberschreitenden künstlerischen Praxis. Sie ist Mitinitiatorin des 2008 in Berlin gegründeten Kunstvereins Initiative temporäre Kunsträume e. V.
www.elvira-hufschmid.de und artistic-transformation.de



Fabian Knecht studierte an der Universität der Künste Berlin, am California Institute of the Arts und an der Alle School of Fine Arts and Design Addis Ababa (ET). 2012 war er Mitarbeiter im Studio von Matthew Barney. Seit 2009 studiert er bei Prof. Olafur Eliasson am Institut für Raumexperimente in Berlin. Die Malerei und Interventionen von Fabian Knecht bespielen die Grenze zwischen Alltag und Ausnahmezustand. Sie verdanken ihre Kraft einer Mischung aus Rohheit und poetischer Dichte, dem Pendeln zwischen aggressiver Bestimmtheit und melancholischer Tiefe. Sie geben dem Alltag die Ambivalenz, die alle Dinge umgibt, zurück und fragen nach den toten Winkeln und blinden Flecken der Normalität.
www.fabianknecht.de

Jaqueline Krickl ist Kunsthistorikerin und Diplom-Kauffrau. Sie studierte 1994–99 Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Marketing und Personal/Organisation an der FHTW Berlin. Danach folgten Ausstellungsprojekte und die Gründung einer Kunstgalerie mit parallelem Zweitstudium der Kunstgeschichte und Kulturwissenschaften an der Technischen Universität und der Humboldt-Universität zu

Berlin. Ihre Magisterarbeit (2010) trägt den Titel *Formen von Befreiung, Befreiung von Formen – die Videoinstallation ‚Ever Is Over All‘ von Pipilotti Rist*. 2005–11 arbeitete sie wissenschaftlich und als Lehrbeauftragte am Institut für Kunst- und Bildgeschichte der Humboldt-Universität zu Berlin. Sie ist Mitinitiatorin des 2008 in Berlin gegründeten Kunstvereins Initiative temporäre Kunsträume e. V., ist als freie Kuratorin, Autorin und Dozentin tätig und promoviert derzeit im Fach Kunstgeschichte. www.jacqueline-krickl.de



Christin Lahr lebt und arbeitet als Künstlerin, Kuratorin und Professorin für Medienkunst in Berlin und Leipzig. Seit Abschluss des Studiums an der Universität der Künste Berlin erhielt sie für zahlreiche Arbeiten und Ausstellungen Stipendien und Preise im In- und Ausland, zuletzt eine Auszeichnung beim transmediale Award 2011 sowie einen Award of Distinction in der Kategorie Hybrid Art bei Prix Ars Electronica 2011, Linz. Seit 1990 ist sie Mitglied im RealismusStudio und als Kuratorin in der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst Berlin tätig. 2001 übernahm sie eine Professur für Medienkunst an der Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig. 2006–10 war sie Prodekanin und Leiterin des Studienganges Medienkunst, seit 2010 ist sie Geschäftsführende Professorin. www.christin-lahr.de



Monika Lilleike ist Stimmperformerin und Regisseurin. Sie studierte Asian Theatre an der University of Hawaii in Manoa/USA, Theaterwissenschaft an der Freien Universität Berlin (MA) und promoviert derzeit im Fach Theaterwissenschaften an der FU Berlin. Sie ist Mitglied des Internationalen Forschungskollegs InterArt Studies, FU Berlin. Ihre Schulung im Bereich experimenteller Gesang erfolgte u. a. bei Hilde Kappes, David Moss, Sainkho Namtchylak und im Bereich New Opera bei Joan La Barbara an der Klangkunstbühne Berlin. Als Künstlerin ist sie durch Solo-Auftritte und Zusammenarbeit mit KünstlerInnen aus den Bereichen Bildende und Darstellende Kunst sowie dem Bereich der zeitgenössischen Musik aktiv. Sie leitet den Halau Hula Makahikina Berlin, eine nach traditionellen hawaiianischen Prinzipien ausgerichtete Hula-Schule mit Ensemble. www.monika-lilleike.de
www.hula-makahikina.de



Peter Müller studierte von 2001–06 Freie Kunst/Bildhauerei an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee. Seit 2002 realisiert er Kunstprojekte im öffentlichen Raum mit komplexen, künstlerischen und gesellschaftspolitischen Fragestellungen. Von 2004 bis 2007 erhielt er dafür ein Stipendium der Studienstiftung des deutschen Volkes. In der Publikation *Schulschluss – ein Prozess am Standort Kastanienallee 82* (2007) stellt er mit Wolfgang Krause inhaltliche Schwerpunkte von Projektarbeit im öffentlichen Raum in und mit Institutionen vor. 2007 erhielt er für seine künstlerische Arbeit das Berliner Nachwuchsstipendium NaFöG. Von 2011–12 erhielt er einen Lehrauftrag im Fachbereich Freie Kunst/Bildhauerei an der KHB und 2012 eine

Gastdozentur für die Kunsthalle am Hamburger Platz (KHB). Er ist Mitinitiator des 2008 in Berlin gegründeten Kunstvereins Initiative temporäre Kunsträume e. V. www.petermueller-berlin.de



Jennifer Oellerich studierte 2003–09 Bildende Kunst an der Universität der Künste Berlin bei Tony Cragg und Florian Slotawa. 1998 absolvierte sie ein Gaststudium am Art-Department for Oversea Studies der University Haifa (IL) und erhielt im selben Jahr ein Arbeitsstipendium in Israel. Neben vielen Ausstellungsprojekten sind ihre Arbeiten auch in zahlreichen Sammlungen im In- und Ausland vertreten. www.jennyoellerich.de



Thomas Rössler studierte Freie Kunst und Kommunikationsdesign an der Hochschule der Bildenden Künste Saar in Saarbrücken und erarbeitet kontextuelle künstlerische Kommunikationsstrategien im öffentlichen Raum. www.thomasroessler.eu



Michael Rogge studierte Bildhauerei/Freie Kunst an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee und wurde 2008 Meisterschüler. Er realisiert u. a. zahlreiche sogenannte „Sitzskulpturen“ im öffentlichen Raum. www.ozwei.net/klassenfoto/art5.html

Jochen Sandig kam 1990 zum Studium der Psychologie und Philosophie nach Berlin und wirkt seitdem als Raumpionier und Kulturunternehmer. Seine Leidenschaft gilt neben der Stadt als öffentlichem Raum den Künsten. Mit hoher Risikobereitschaft bereicherte er Berlin um die Gründung mehrerer Kulturinstitutionen: Nach Gründung des Kunsthouses Tacheles 1990 war er bis 1994 Vorstandsvorsitzender des Tacheles e. V. und gründete 1993 gemeinsam mit Sasha Waltz die Tanzcompagnie Sasha Waltz & Guests. 1996 folgten die Sophiensaele in Berlin-Mitte als freie Produktionsstätte für Tanz und Theater, die er bis Ende 1999 leitete. Von 2000 bis 2004 war er Mitglied der Künstlerischen Leitung an der Schaubühne am Lehniner Platz Berlin. Gemeinsam mit Folkert Uhde gründete er 2006 das Radialsystem am Spreeufer als *Space for Arts and Ideas*. Sandig engagiert sich u. a. im Rat für die Künste und im Forum Zukunft Kultur.

Sabine Sanio ist seit 2009 Professorin für Theorie und Geschichte auditiver Kultur an der Universität der Künste Berlin im Studiengang Sound Studies. Sie studierte Germanistik und Philosophie. Ihre Promotion erfolgte 1999 an der Freien Universität Berlin über John Cage und Helmut Heißenbüttel. 2001–06 war sie Gastprofessorin an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee im Bereich Theorie und Geschichte. Seit 1991 publiziert sie insbesondere zur Medientheorie, zu Phänomenen in den Grenzgebieten der Künste sowie zu den Beziehungen der Künste untereinander. *Übertragung – Transfer – Metapher. Kulturtechniken, ihre Visionen und Obsessionen* (Mithg.), 2004; *StadtRaum – KontrollVerlust. Aneignung und Interaktion*

(Mithg.), 2005 oder *1968 und die Avantgarde. Politisch-ästhetische Wechselwirkungen in der westlichen Welt*, 2008 sind hierfür Beispiele.



Justin Time ist Multimediakünstler_in, Filmemacher_in, Steinmetzin, Linedance Instructor und Kurator. Nach einer Steinmetzlehre in Duderstadt und Kassel ging er für drei Jahre auf traditionelle Wanderschaft, studierte 2002–08 Bildhauerei an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee und 2006–07 Urban Studies am San Francisco Art Institute. In künstlerischen und kuratorischen Projekten unterwandert er die Sphären des „Normalen“ mit Schwerpunkt Genderidentitäten und untersucht gesellschaftliche Ein- und Ausschlüsse oder Zugehörigkeiten wie den Mythos Cowboy, Mobbing und das Phänomen flüchtiger Architektur. Er erhielt zahlreiche Stipendien und Förderungen, zuletzt 2012 für die Ausstellung */trans*_homo, von lesbischen Trans*_schwulen und anderen Normalitäten*, Schwules Museum Berlin und 2013 als Artist in Residence in der Villa Aurora, Los Angeles. Videos und Installationen befinden sich im Verleih von arsenal experimental und NBK, Berlin. justintimeproductions.de



Daniel Unsöld arbeitet als Trainer für Körpersprache, Coach für berufliche Entwicklung und Moderator. Er ist ausgebildeter Schauspieler, Dipl.-Ing. für Landschaftsarchitektur und Theaterpädagoge. Zuvor hat er mehrere Jahre in Umweltorganisationen auf Bundesebene als Referent gearbeitet. Bis heute gestaltet er aktiv politisches Straßentheater und andere Aktionen im öffentlichen Raum mit oder moderiert Demonstrationen mit 25.000 TeilnehmerInnen, wie zuletzt die *Wir-haben-es-satt!-Demo* zu ökologischer Landwirtschaft im Januar 2013 in Berlin. www.danielunsoeld.de



York Wegerhoff absolvierte von 2003–05 ein Studium an der Fotoschule Fotografie am Schiffbauerdamm in Berlin bei Sibylle Bergemann. In dieser Zeit entstanden viele Short Stories der Schwarz-Weiß-Serie *Berlin#*. Er nahm an verschiedenen Kunstprojekten der Galerie ozwei/Berlin teil und organisierte 2001 zusammen mit der Künstlergruppe Superflex aus Dänemark das Projekt *Superchannel* für die berlinbiennale2 in den Kunstwerken. 2009 entstand das Foto-Film-Musikvideo für Jacqueline Blouins Song *60 seconds*. 2011 erhielt er für die Serie *metamorph#* auf der 6. zeitgenössischen Kunstbiennale der Gemeinde Strassen/Luxemburg den Prix d'Encouragement. www.york-wegerhoff.de



Bertram Weisshaar absolvierte eine Lehre zum Fotografen und ein Studium an der Universität Kassel im Studiengang Landschaftsplanung. Seit 1995 ist er freischaffend als „Spaziergangsforscher“ und Fotograf in Partnerschaft mit unterschiedlichen Institutionen tätig. 1998 gründete er *alias – das Atelier für Spaziergangsforschung* in Dessau und erhielt 1999 den Melitta Förderpreis für Bildende Kunst. 2001 folgte die Gründung von Atelier LATENT in Leipzig. Seit 2002 realisiert er zahlreiche Spazier-

gangsin szenierungen im Kontext Stadtwahrnehmung und Stadtumbau. 2006 erhielt er den Kulturpreis Schwarzwald-Baar und eine Förderung durch die VG Bild-Kunst. 2009 folgte das Stipendium durch die Kulturstiftung des Freistaates Sachsen, 2010 eine Artist-in-Residence in Krems (AT) und 2011 das Stipendium der Lucius und Annemarie Burckhardt Stiftung.

www.atelier-latent.de

Marc Wellmann studierte bis 1996 Kunstgeschichte und Amerikanistik an der Freien Universität Berlin und promovierte an der Universität der Künste 2004 über *Die Entdeckung der Unschärfe in Optik und Malerei. Zum Verhältnis von Kunst und Wissenschaft zwischen dem 15. und dem 19. Jahrhundert*. Es folgten kuratorische Tätigkeiten mit bildhauerischem Fokus. 2008–12 war er Ausstellungsleiter des Georg-Kolbe-Museums in Berlin und ist seit 2013 künstlerischer Leiter des Kunsthauses am Lützowplatz. Weitere Publikationen sind *Die Macht des Dinglichen. Skulptur heute!* (2007), *Romantische Maschinen. Kinetische Kunst der Gegenwart* (2009) und *Bios. Konzepte des Lebendigen in der zeitgenössischen Skulptur* (2012). www.marcwellmann.de



Ommo Wille absolvierte von 1981–89 ein Studium der Malerei an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig und ist Meisterschüler von HP Zimmer. 1990 war er Stipendiat des Landkreises Helmstedt, wo ein Werkzyklus über das Grenzland zur DDR entstand. Zur Fortsetzung dieser Arbeit erhielt er 1991 und 1992 die Graduiertenförderung des Landes Niedersachsen. Parallel dazu studierte er Grafik-Design an der HBK Braunschweig und gewann 1997 den ADC-Preis in Bronze im Bereich Screendesign. Er war von 2000–11 als Lehrbeauftragter und Dozent für digitale Gestaltung an der Universität der Künste Berlin tätig und arbeitet in den Bereichen Zeichnung, Malerei, Skulptur und Fotografie. www.ommowille.de



Eva AM Winnersbach studierte von 1981–89 an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig und wurde 1990 zur Meisterschülerin ernannt. Sie arbeitet im Bereich Skulptur, Installation und Aktion und absolvierte 1992 ein DAAD-Stipendium für Kyoto (JP), 1995–97 das Monbusho-Stipendium für Kyoto und erhielt 1997 den Origin-sho-Preis in Japan. www.evaamwinnersbach.de

Dank an:

Karsten Bauer, Petr Barth, Randy Lee Cutler, Vesna Djordjevic, Cornelius Friedemann, Anja Gerecke, Bernhard Gerstmeier, Ingo Grigoleit, Alfred Haugrund, Heidi Hetzer, Leander Hörmann, Antje Irmeler, Maren Jentschke, Sandra Jentschke, Katharina Juhl, Robert Kersten, Marie Klein, Rüdiger Krusche, Elke von der Lieth, Daisy Loewl, Ahmed Galal Mansour, Manuela Mattner, Heike Catherina Mertens, Vicky Müller, Wolfgang Nitsche, Doreen Nowicki, Amanda Pfeffer, Bernward Reul, Clemens Roither, Jochen Sandig, Marcus Schallas, Margit Schild, Mathias Schormann, Ilona Siebenhaar, Yoreme Waltz, Anette Weidner, Ommo Wille, Eva AM Winnersbach, S. Petra Zademach und an alle HelferInnen und UnterstützerInnen

Impressum

HerausgeberInnen: Claudia Brieske, Elvira Hufschmid, Jaqueline Krickl, Peter Müller

Gestaltung: Ommo Wille

Bildredaktion: Claudia Brieske, Peter Müller, Elvira Hufschmid

Textredaktion: Jaqueline Krickl, Claudia Brieske

Lektorat: Marcus Schallas

AutorInnen: Jochen Sandig, Jaqueline Krickl, Knut Ebeling, Marc Wellmann,

Margaret Ewing, Sabine Sanio

Texte Intro/Projekte/Katalogbeiträge: Jaqueline Krickl

Alle Rechte an den Texten liegen bei den AutorInnen.

Titel- und Rückseitenmotiv: AVUS Motel und Silberpfeil-Modell von Ommo Wille

Fotografien: Sebastian Bolesch (S. 10), Claudia Brieske (S. 122, 129), Anke Burger (S. 13, 123), Vesna Djordjevic (S. 109), Ingo Grigoleit (S. 61, 68), Leander Hörmann (S. 101, 104, 117, 118, 126, 127, 128), Elvira Hufschmid (S. 58, 69, 84), Gabriele Hulitschke (S. 71), Fabian Knecht (S. 122), Daisy Loewl (S. 16, 64, 106, 110, 126, 128), Peter Müller (S. 11, 24, 34, 35, 37, 38, 39, 43, 47, 65, 67, 94, 110, 112, 114, 115, 116), Vicky Müller (S. 118), Bernward Reul (S. 20, 111), Volker Roloff (S. 108), Jochen Sandig (S. 9), Bernd Uhlig (S. 10), York Wegerhoff (S. 22, 27, 36, 46, 48, 50, 101, 116, 117), Marc Wellmann (S. 60), Ommo Wille (S. 28, 66, 77, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125)

Alle Rechte an den Abbildungen liegen bei den KünstlerInnen und FotografInnen.

© **2013**, HerausgeberInnen und E. A. Seemann Verlag

in der Seemann Henschel GmbH & Co. KG, Leipzig

www.seemann-verlag.de

Die Verwertung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne Zustimmung der RechteinhaberInnen urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Verarbeitung mit elektronischen Systemen.

Druck und Bindung: Salzland Druck GmbH & Co. KG, Staßfurt

ISBN: 978-3-86502-317-9

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Kunstraum AVUS ist ein Projekt der Initiative temporäre Kunsträume e. V., Berlin.

www.kunstraum-avus.de

KUNSTRAUM AVUS

Sponsoren

Die Publikation wurde gefördert von
Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf
Kulturamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin
ADAC Berlin-Brandenburg e. V.

und Hans-Peter und Hannelore Bauer, Erika Brieske, Ulrike Eichhorn, Susann Falke, Birgit Graber,
Jan Grabowsky, Kerstin Heitzmann, Kathrin Hupfer, Michael Kasiske, Madlen Krickl, Ines Robbers,
Manuela Rutzen, Claudia Sachwitz, Stefanie Ulrike Schmid, Helga Tölle.

Das Projekt *Motel* wurde von der SSP Deutschland GmbH Rasthof & Hotel AVUS gefördert.

Das Projekt *Dreieck Funkturm* wurde von der Schering Stiftung, Berlin, gefördert.
Es fand in Kooperation mit dem Georg-Kolbe-Museum, Berlin, statt und wurde in Koproduktion
mit Sasha Waltz & Guests realisiert. Sasha Waltz & Guests wird gefördert aus Mitteln
des Hauptstadtkulturfonds.

Die Initiative temporäre Kunsträume e. V. bedankt sich herzlich bei den Förderern.

Hans **Böckler**
Stiftung 



gefördert vom: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin,
Abteilung Bürgerdienste, Weiterbildung, Kultur, Hochbau und Immobilien,
Fachbereich Kultur

ADAC

ADAC Berlin-
Brandenburg e.V.

