

## Mythos des Alltags

Der Asphalt ist ein Mythos des Alltags. Er ist eine ganz besondere Materie. Nicht in jener eigenschaftslosen Eigenschaft, mit der Roland Barthes das Plastik als das letzte undefinierbare Material mit beliebiger Formgebung an der Schwelle zum elektronischen und digitalen Zeitalter bestimmte. Nein, im Asphalt materialisiert sich durch und durch die Gegenwart des industriellen Zeitalters. Er ist jene Oberfläche, die in ihrer zäh klebenden schwarzen Undurchdringlichkeit zwischen Pech und Körnung jeder Straße, vor allem den Autobahnen und Highways, den letzten greifbaren Schliff gibt. Jenen leicht federnden Boden, jene vibrierende Auflage, die sich turnerisch und tänzerisch wie ein Schwingbogen unter das Reifenprofil schmiegt, sich temperaturempfindlich in der Sonne erwärmt und in der Hitze unter Entwicklung merkwürdigster Luftspiegelungen fast verflüssigt, um sich in der Kälte wieder zusammenzuziehen oder wenigstens einen Teil der Nässe aufzusagen. Ein Belag, der aus der Industrie des Bitumens, der Kohle und des Öls stammt, eine Massenaufgabe, die einen standardisierten, einheitlichen Boden für Orte, Plätze, Wege und Straßen schafft. Ein Belag, der wiederum anders als der Stahl der Schienenwege oder der Beton der Brücken und Bauten funktioniert.

Asphalt wird durch das ihn überrollende Verkehrsaufkommen und mit seinen Rädern und Reifen aufgreifende Monster der massenweisen Bewegung schnell abgenutzt, konsumiert und muss immer wieder neu aufgetragen werden. Asphalt ist eine paradoxe Materie, eine poröse Grundlage, die Transport und Mobilität ermöglicht, und doch nicht als reiner unbewegter Beweger in überirdischer Ruhe bleibt (wie bei Aristoteles), sondern selbst immer wieder mitgerissen und bewegt wird, zunächst nur in kleinsten, fast unmerklichen Portionen. Bei einer ersten Fahrt über eine frisch aufgetragene Straße übersieht man bald die Qualität der Unberührtheit, alles läuft wie von selbst, wie beim ersten Abspulen des frischen Zelluloid zur Film Premiere. Die Prozesse der natürlichen Erosion oder verkehrstechnischen Vernutzung fallen dem Verkehrsteilnehmer erst auf, wenn es fast zu spät ist. In der Misere des Schlaglochs wird die Abwesenheit des Asphalts massiv deutlich. Die ebenmäßige, fein geraute Haut der modernen Straße ermöglicht beides zugleich: Lenken und Fahren, Spurtreue und zügigen Spurwechsel, die elegante Manövrierfähigkeit des automobilistischen Vehikels, jenes doppelte Phänomen schnellstmöglicher Freiheit und Wendigkeit, die dem startenden Flugzeug, der abhebenden Rakete, dem dahin ziehenden Schiff und der an die Gleise gebundenen Bahn abgehen. Im Falle des Straßenschadens ist dieser Idealfall von Präzision und Gewandtheit, die Fiktion des bodennahen Stop und Go mit einem Mal beeinträchtigt.

## The Myth of Everyday Life

Asphalt is a myth of daily life. It is made of a very special material. Not in that characterless quality with which Roland Barthes characterized plastic as the ultimate and undefinable material, possible in any shape, on the threshold of the electronic and digital age. No, our time of the industrial age is most thoroughly materialized in asphalt. This surface, with its sticky, black impenetrable combination of pitch and granulation, puts the finishing touches on every street, especially the freeways and highways. It is that springy floor, that vibrating pad which so deftly hugs the tire treads with the bounce and resilience of a dancefloor. So sensitive to changes in temperature, it heats up in the sun to the point of almost liquifying, creating the most remarkable illusions, only to tighten up once again in the cold, or to absorb at least some of the wetness. A surface originating from the industry of bitumen, coal and oil ñ a universal material that creates a standardized, uniform floor and ground covering for spaces, places, squares, paths, roads and streets. A covering that functions differently from that of the steel of tracks or the concrete of bridges and building structures.

Asphalt quickly becomes worn out, used up and consumed by the constant flow of traffic - wheels and tires always in motion. Its surface needs to be renewed time and time again. Asphalt is a paradoxical material, a porous basis that makes transportation and mobility possible, and yet does not remain a purely motionless mover in heavenly peace (as with Aristoteles), but rather is swept along, again and again, and initially set in motion in small and inconspicuous portions. When driving over a freshly resurfaced street it is easy to overlook the quality of virginity -it is taken for granted that all will run well, just like the first unwinding of the fresh celluloid at a film premiere. Our attention is only then drawn to the processes of natural erosion and deterioration caused by traffic once it is almost too late. The absence of asphalt becomes incredibly clear with the miserable state of a pothole. The even, finely coarse coating of the modern street makes both actions possible simultaneously: steering and driving, staying in lane and swiftly changing lanes, the elegant maneuverability of the automotive vehicle. That dual phenomenon of quick freedom and versatility that is lacking in the airplane at take off, the rocket at lift off, the ship sailing off or the train bound to its tracks. In an instant a damaged street adversely affects the ideal concept of precision and ingenuity.

Peter V. Brinkemper

## Macht des Verkehrs

Der Asphalt ist die materielle, und doch metaphysische Oberfläche des industriellen Verkehrszeitalters. In seinen Strand und seinen Boden ist die Wahrheit über den unendlichen, unsichtbaren und anonymen Stroms eingeschrieben. Der Asphalt und der Verkehr sind eine vor sich hinwuchernde und immer wieder dahin darbene Hülle, die den Planeten tendenziell völlig zu bedecken und zu ersticken droht, damit das Massenphänomen der Mobilität sich über den ganzen Globus ergießen kann.

Der Blick aus dem einzelnen Fahrzeug mag von bestimmten Orten des Interesses, der Ankunft, der Zwischenstation und des Zieles bestimmt sein. Insgesamt aber ist der tausendfältige Blick des Verkehrs ein totaler, ein absoluter Blick einer Hydra in eine zeitlose Zeit und einen ortlosen Raum. Er richtet sich schlechthin in die allgegenwärtige und doch immer wieder verschobene Ferne, in die planetare Telemetrie einer endlosen, spiralförmigen Bahn. Der Blick des Verkehrsstroms saugt sich in der systemischen Tiefe des Raumes fest, er tankt sich an der fortwährenden zivilisatorischen Beschleunigung immer weiter auf. Die radikale Sogwirkung des Immer-Schneller wird nur in den Knotenpunkten und urbanen Verdichtungen abgebremst, durch das Labyrinth der Abzweigungen und Entscheidungen. Die Szene des endlosen, linearen oder zyklischen Sofort-Weiter wird an den Einfahrten, Kreuzungen und Mehrfachspuren gebrochen und gestaut. Dabei orientiert sich der Verkehr als anonymes und statistisches Ereignis zunächst nur an sich selbst, am Drama der Beschleunigung, an der Tragödie und der Komödie überzogener und ruckartig untertriebener Geschwindigkeit, am Strom der für alle gerade noch erträglichen oder schon unerträglichen Eile, an der Dynamik von Größenwahn und Panik, an dem immer engeren Spielraum der um den gemeinsamen Platz und Fahrstil konkurrierenden Fahrzeuge, an dem unvermittelt tödlichen Stocken, dem Lauern und heftigen Wiederanfahen.

Erst auf den zweiten Blick sozialisiert sich der Verkehr, orientiert er sich in seinem unerschöpflichen Darwinismus an Ampeln, Zeichen, Signalen, an den Ankündigungen und Erwartungen, den Gesten und ihren Verweigerungen, die die Chancen und Risiken des Verkehrsflusses deuten sollen, ihn offiziell einschätzen, bündeln und lenken -im Dienste des Einzelnen oder aller Teilnehmer. Fluss, Unterbrechung und Stillstand des Verkehrs sind niemals ohne Asphalt, aber ohne Signale und Symbole durchaus denkbar. Eine solche Vorstellung ist nicht unbedingt deutsch, sondern belgisch, französisch oder überhaupt mediterran. Der Verkehr überrollt die Symbole des Sozialen, wenn sie auf den Asphalt aufgetragen sind, er rollt aber auch an ihnen achtlos vorbei, wenn sie als Schilder seinen Weg säumen. Nur gelegentlich lässt sich der martialische Auftritt mit leichtem Bedenken abmildern, wenn etwa überwachende Autoritäten den das Geschehen flankieren.

## The Power of Traffic

Asphalt is the substance, and yet metaphysical surface of the industrial age of traffic. The truth about its infinity, invisibility and anonymity is etched in its forms. Asphalt and traffic continue to grow out of control and at the same time seem to be starving, threatening to completely take over, covering and suffocating the planet, so that the phenomenon of the mobility of the masses can pour forth enveloping the entire globe.

The view from an individual vehicle may be defined by a specific point of interest, the arrival, the stopover and the destination. Together however, the thousandfold view of traffic is like that of a hydra -total and absolute in a timeless time and a spaceless space. It is guided purely and simply by the present and yet deferred distance, in the planetary telemetry of an endless

and spiralling orbit. The flow of traffic adheres itself to the systematical depth of space and fills itself with the increasing progression of civilizational acceleration. The radical suctional effect of the perpetually faster is only slowed at junctions and urban densities by a maze of turning points and decisions. The scene of endless, linear or cyclical instant-progression is interrupted and blocked by entries, crossings and multiple lanes. Traffic, as an anonymous and statistical event, is focused only on itself, on the drama of acceleration, on the tragic and comic jolting understatement of speed, on the flow of just barely bearable or already unbearable haste, on the dynamic of megalomania and panic, in the ever shrinking elbow room of those vehicles competing for common space and style, on abrupt fits and starts, lurking, and vehement driving off.

Only at a second glance does traffic become socialized finding itself in its inexhaustible Darwinism of traffic, lights, signs and signals, announcements and expectations, gestures and their refusals. These should indicate the chances and risks of traffic flow that officially estimate, contain and steer for the individual or for all participants. Flow, interruption and standstill of traffic never occur without asphalt, but are quite possible without signals and symbols. This idea is not necessarily German, but rather Belgian, French or even mediterranean. Traffic rolls over the socially oriented symbols when they are on asphalt; when bordered by signs it rolls past without noticing. Only occasionally is its martial approach mellowed by slight hesitation when flanked by monitoring supervision.

Peter V. Brinkemper

## Counterparts - Gegenstücke

Der Beginn des Dialogs, der Auseinandersetzung mit sich und seiner Umwelt erfordert immer eine Trennung vom Subjekt und Objekt, wobei hier die Rollen getauscht werden können. In der Kunst findet im allgemeinen diese Wechselwirkung zwischen dem Werk und dem Betrachter statt. Scheirl bringt hier in seinen -COUNTERPARTS- eine zweite Wechselwirkung ins Spiel ñ den Dialog zwischen den Kunstwerken selbst. Da fühlt man sich wie ein hinzukommender Dritter, der in ein laufendes Gespräch zweier oder mehrerer Personen hineinplatzt. Form, Ausdruck und die Technik der Darstellung heben die Individualität des Einzelobjekts hervor ñ durch die Gegenüberstellung eines Partnerstückes (Counterpart) das dem gleichen Sujet folgt ñ ergeben sich die unterschiedlichsten Auffassungen. Man kann das fast als einen demokratischen Vorgang bezeichnen. Die Grundthematik der Strasse und auch der auf ihr stattfindenden Reflexionen wird beibehalten. Die Sujets widerspiegeln im wahrsten Sinn des Wortes den Ablauf des Lebens und die Spuren die es hinterlässt, manchmal kaum erkenntlich, manchmal aktuell & teilweise brutal, aber immer authentisch. Durch den Aufbau dieser zusätzlichen Dialogebene, der Counterparts, beginnt eine seltsame Zwiesprache der Werke untereinander. Der Betrachter wird zum Teilnehmer an einem Gespräch.

S. Schwaighofer  
Counterparts

The beginning of a dialog, of coming to terms with yourself and your environment always requires a separation of subject from object, whereby here these roles can be reversed. In art this interaction generally takes place between the art piece and the observer. In his -COUNTERPARTS-Scheirl here introduces another kind of interaction, namely that of the dialog between the art pieces. The observer is the outsider bursting in on a conversation already in progress. Form, expression and technique emphasize the individuality of each work ñ the juxtaposition of a partner piece or counterpart with the same subject renders very diverse views. It could almost be perceived as a democratic process. The basic theme of the street and of the reflections found there is maintained. The subjects reflect, in the true sense of the word, the course of life and the traces that are left behind, sometimes hardly distinguishable, sometimes current ñ partly merciless, but always authentic. The creation of this additional level of dialog between the counterparts gives way to an odd kind of t1te-†-t1te of the pieces of art among themselves. The observer becomes a participant in this conversation.

## Asphaltbilder

Michael Scheirl thematisiert den Asphalt und die Zeichen des Verkehrs in seinen ungewöhnlichen Bildern als Asphaltbilder oder Streetpaintings der ganz besonderen Art. Mit feinem Gespür greift er die Alltagswahrnehmung in dokumentarischer Präzision auf. Er unterzieht Befunde und Fundorte aus allen Ländern einer exakten Rekonstruktion in großen Bildformaten auf Originalasphalt. Dabei betont er die dromologische Spannung zwischen dem anonymen Verkehrsfluss, der Vernutzung der Asphalthülle und dem Gebrauch der ortsbezogenen Signalsysteme.

Scheirl dreht die Asphaltbahn in die Vertikale, und setzt sie ins Bild. Damit wird der industriell aufbereitete Bodenbelag, der per se unauffällige Garant der Automobilität, zu einem Werk und materiellen Zeichen der Kunst. In den Formaten bis zu drei mal vier Metern werden mit Kunststoff ummantelte und durchmodellerte Styrodurplatten sorgfältig mit Straßenasphalt beschichtet, dessen Alltagsleben aufgrund von Aufzeichnungen und fotografischen Aufnahmen minutiös rekonstruiert wird: Reifenspuren, Verschmutzungen, Risse. Die ins Bild gerückte Asphaltsschicht wirkt so porös, wie der fotografische Befund sie abgelichtet hat. Auf ihre Oberfläche werden im Maßstab Eins zu Eins die Signets und Signale für den Verkehrs- und Handelsraum aufgetragen. Durchgezogene oder unterbrochene Linien, welche die Bewegung einschränken oder den Wechsel der Spur erlauben. Nationale und internationale Zeichen, ältere und neuere Varianten, deutliche und verblasste Symbole, in ortsbezogener Gänze oder im bewussten kompositorischen Ausschnitt.

Michael Scheirl spielt mit den Überblendungen und Spannungen: einmal mit der Differenz von alltäglicher Erfahrung und künstlerischem Blick, sodann der Friktion zwischen disloziertem, aus dem Kontext gelösten Material und dem in seiner Bedeutung fixierten Signal, mit der Dialektik zwischen dem an sich ortlosem, nur in der Kunst festzuhaltenden Ort des Verkehrs und den Spuren des ständigen Transits, den Einschreibungen der beabsichtigten und unbewußten Bewegungen, der plastischen Frische und der inszenierten Erosion des stofflichen Untergrundes. Auf diese Weise entsteht eine reflexive Bildaussage, die mehr als die wörtliche Wiedergabe eines Stücks Realität ist: der Ort wird als eine Passage markiert, in der die Verkehrszeit mit ihrer Spurgebung als ein geschichtlich verdichteter Ereignisfluss eingeht.

Die Malerei wird über ein Mittel zur Darstellung hinaus zur Technik der exakten Rekonstruktion: Für Scheirl hat die Termini Straßenmalerei oder Streetpainting völlig neu geprägt: Für seine Technik meinen hier die genaue Wiederherstellung der Straße als ein visuelles und haptisches Objekt installativer Kunst.

## Street Paintings

Michael Scheirl makes thematic use of asphalt combined with the signs and markings of traffic and street life in his extraordinary work as street paintings or asphalt images of a very special kind. Fine instinct enables him to capture everyday perception with documentary precision. He transforms findings and discovery sites from all over the world into accurate reconstructions in large picture format on genuine asphalt. At the same time he emphasizes the dromological tension connecting the anonymous flow of traffic, the abrasion of the asphalt covering and the application of local signs and signals.

Scheirl spins the asphalt path to the vertical, imposing it on his work. This industrially prepared surface ñ which, so to say, guarantees automobility ñ thereby becomes a piece of work and a material symbol of art. Pressed styrofoam boards, up to three by four meters in

size, are then encased and shaped with synthetic material before being coated with a layer of asphalt. Photographs and sketches provide the images of everyday life ñ such as skid marks, dirt, cracks -which are then painstakingly reconstructed. The focus is on the layer of asphalt which appears as porous as its photographic image. On a scale of one to one the signs and markings of traffic and street scenes are applied. Solid or broken lines restricting or allowing movement and lane changes. National and international symbols, older and newer variants, bold and faded symbols, in relevant entirety or intentional compositional fragments.

This evidence of traffic underlies the concept of these works in a proprietary manner. It denies asphalt of its practical meaning and the signs of their everyday function. To begin with, the asphalt image provides an outlet for aesthetically taking itself out of its own context. The signs and backgrounds, which have been reconstructed from photographs, are released from the realistic monotony of everyday life on the street. However, by removing the signs and asphalt from the realism of daily life and having them appear as well-formed material objects on the wall, everyday life remains well-kept and strangely preserved in a visual and tactile manner. The deceiving, eventful and dangerous twilight state of the busy street, the semi-conscious awareness of the traffic, and its silent and yet, at the same time, screaming vitality, the relativity of its signs and controlling mechanisms, the insight into the unrelenting pressures of time and space ñ the pressure of mobility and the realization that the traffic itself mercifully unravels and crushes its own time, space and material reality ñ all this becomes the object of minute inventory. The utterly blind view of anonymous traffic receives surprisingly sensitive enlightenment from the contrary artistic vision which most carefully examines and preserves all material traces.

## Die Illusion der Street Reflections

In einer zweiten Stufe der Verarbeitung lässt Michael Scheirl neben seinen Asphaltbildern eine andere Gattung entstehen: Street Reflections, realitätsnahe Gemälde von Reflexionen und Spiegelungen auf dem nassen Boden. Hier geht es nicht mehr ausschließlich um die direkte modellartige Rekonstruktion der materiellen Struktur eines Straßenabschnitts als solchen in allen Details. Das Vorbild dieser Bilder sind die Reflexionen im nassen Asphalt: Dieser wird zum Bildspender, zum ästhetischen Medien seiner Umgebung, er spiegelt die Orte, die Architektur und vor allem Informationstafeln und Reklameschilder wider, welche die weltumspannende Mobilität mit den Marken des Konsums flankieren.

In diesen Bildern werden die Motive auf Asphaltuntergrund malerisch aufgetragen und fast gläsern fixiert. Damit leitet Scheirl eine Gegenbewegung ein: Er trägt auf dem selbst von der Bewegung konsumierten Boden des Verkehrs jene flüchtig aufblitzenden Reflexe und Anblicke einer rapide im Wandel befindenden Umgebung auf: Reklamebotschaften, Anrisse von Raststätten und Ausschnitte von Werbelandschaften, jene markenförmigen Oasen und Schneisen der vermeintlichen Erholung, die die ständige Bewegung zu negieren scheinen, aber eben durch sie selbst und ihre materiellen Apparatur allererst erzeugt werden.

Das künstlerisch fixierte Bild der auf dem Asphalt aufgemalten Lichtreflexe überträgt diese in eine ästhetische Erfahrung, deren Distanz stärker ist als die abstrahierende Unmittelbarkeit der Asphaltstraßenspuren-Bilder. Denn das feststehende Bild objektiviert die Spiegelung oder den Reflex, welche selbst nur zufällig und flüchtig zu sehen waren, zur Dauer. Was aus bestimmten Winkeln eine Zeit und eine Strecke lang auf dem nassen Weg zum Vorschein käme, auf den Unebenheiten, in den Rillen und Senken des Materials, wird nun zum festen, jederzeit und allseits so einsehbaren Bild. So entsteht eine malerische Interpretation der zufälligen Reflexionen: die delikate Farbigkeit der Bilder atmet Geschwindigkeit und gedrängte Perspektivität, feuchtes Klima und kühle Temperatur, die Reinheit und den Schmutz der alltäglichen Straßen. Die Reflexionen thematisieren Impressionen, Augenblicke, Ausschnitte und Details des Verkehrs, naheliegende Kennzeichen und Lichter, aber auch weiträumige Transitorie, die der Aufmerksamkeit des Fahrers als Ziele oder Zwischenstopps gelten.

Die in der Nässe gespiegelten Einzelheiten und Markenwelten potenzieren den Schein der künstlerischen und der alltäglichen Bildwelt: Vehikel, urbane Signale sowie Tank- und Erholungs-Stationen für den vorläufigen oder endgültigen Halt hüllen sich in den verheißungsvollen Benzin-Glamor und Diesel-Dunst eines von Neonlicht aufgeladenen Impressionismus ein.

## The Illusion of Street Reflections

In the second stage of production Michael Scheirl has created a different genre: street reflections, realistic paintings of reflections and mirrored images on wet ground surfaces. Here the emphasis is no longer just on the direct model-like reconstruction of material structures and street fragments as such in full detail. The models for these works are the reflections on wet asphalt. It becomes an image dispenser – an aesthetic medium of its environs, reflecting the places, the architecture and, above all, the informative signs and advertising associated with worldwide mobility and consumerism.

The motives are graphically applied to the asphalt undercoat and finished with an almost glass-like coating. In doing this, Scheirl initiates countermovement. He projects onto a surface that is itself consumed by movement, those fleeting flashing reflections and moments of a

changing environment: promotional slogans, bits and pieces of commercial landscapes ñ those alleged retreats for recreation and relaxation that seem to negate the constant movement which they have actually created.

This artistic work of painted reflections of light on asphalt is an aesthetic experience, whereby its distance is stronger than the immediacy of the asphalt street paintings. The stationary image of the reflection renders duration to that which was only seen by chance or fleetingly. That which only appeared for a brief time and stretch on a wet path with all its unevenness and irregularitiesñ becomes a permanent picture to be viewed at any time. An artistic interpretation of reflections of happenstance; the delicate coloration of the images breathes speed and dense perspective, damp climate and chilly temperatures, purity and dirtiness of ordinary streets. The thematic concept behind reflections embodies the impressions, moments, extracts and details of traffic, nearby signs and lights, as well as spacious transit areas attracting the driver's attention as destinations or merely stopovers.

The details and consumer world reflected in the wetness magnify the semblance of artistic and ordinary images; vehicles, urban signs, filling stations and rest areas for interim and final stops are wrapped in the promising gasoline glamor and diesel fumes of impressionism charged by neon lights.

Peter V. Brinkemper

Michael Scheirl rekonstruiert den Asphalt als Materiebild und als greifbaren Ort realer Vernutzung. Die Kunst gibt dem transitorischen Ort Straße und der konsumierbaren Materie Asphalt einen mathematisch und dokumentarisch genau berechenbaren Ort und Zeitpunkt innerhalb einer Spur und Bahn an, deren ursprüngliche Funktion gerade die aumdurchquerung und damit die Überwindung jeder Bindung an den Ort ist -mit dem radikalen Nebeneffekt der materiellen Vernutzung von Boden und Energie. Der Künstler reflektiert dies, in dem er (Farb-) Zeichen des Verkehrs, vor allem aber die Spuren der Nutzung und des Verbrauchs auf das Materiezeichen des Asphalts so getreu wie nur irgendwie aufträgt. Auf diese Weise entstehen filmreife Straßenmodelle für Nahaufnahmen aus dem Asphaltschungel. So wird dieser selbst in seiner Funktion als Mantel, als federnder Auftrag und als jederzeit konsumierbare, abtragbare Reibfläche zwischen Straßenunterbau und den darauf lastenden Rädern und Reifen kenntlich. Der Asphalt wird zu einem merkwürdigen Unort, einem nur auf Zeit lokalisierbaren Schmiermittel, einer Art Ölfilm, wie man ihn in der flimmernden Sommerhitze oder beim frischen Auftrag der Teemaschine kennt.

Die Spur des Verkehrs vervollständigt auf eigentümliche Weise das Konzept des Bildes. Dieses beraubt den Asphalt seiner praktischen Bedeutung und die Zeichen ihrer alltäglichen Funktion. Das Asphalt-Bild ist zunächst ein Raum für eine ästhetische Dekontextualisierung. Die Zeichen und ihr aus den Fotografien rekonstruierter Untergrund werden aus dem realen Alltag der Straße losgelöst. Aber indem die Signale und der Asphalt aus der bildervergessenen Alltagswelt gerissen und als durchmodelliertes Objekt in konkreter Materialität an der Wand erscheinen, bleibt der Alltag in seiner feinnervigen Signatur ein Stück weit, visuell und abtastbar, erhalten und wirkt dabei zugleich seltsam aufgehoben. Der trügerische, ereignis- und gefahrenreiche Dämmerzustand der bewegten Straße, die halbbewußte Erfahrung des Verkehrs und seiner lautlosen oder brüllenden Dynamik, die Relativität seiner Signale und Kontrollmechanismen, der Einblick in den unerbittlichen Zeit- und Raum-Druck der Mobilität und die Erkenntnis, dass der Verkehr selbst seine Zeit, seinen Raum und die materielle Realität gnadenlos auflöst und zerreibt, -dies alles wird zum Objekt einer minutiösen Bestandsaufnahme. Der absolute, blinde Blick des anonymen Verkehrs erhält eine überraschend einfühlsame Aufklärung durch das quer zu ihm stehende, alle materiellen Spuren präzise bewahrende und lesende künstlerische Sehen.

Peter V. Brinkemper