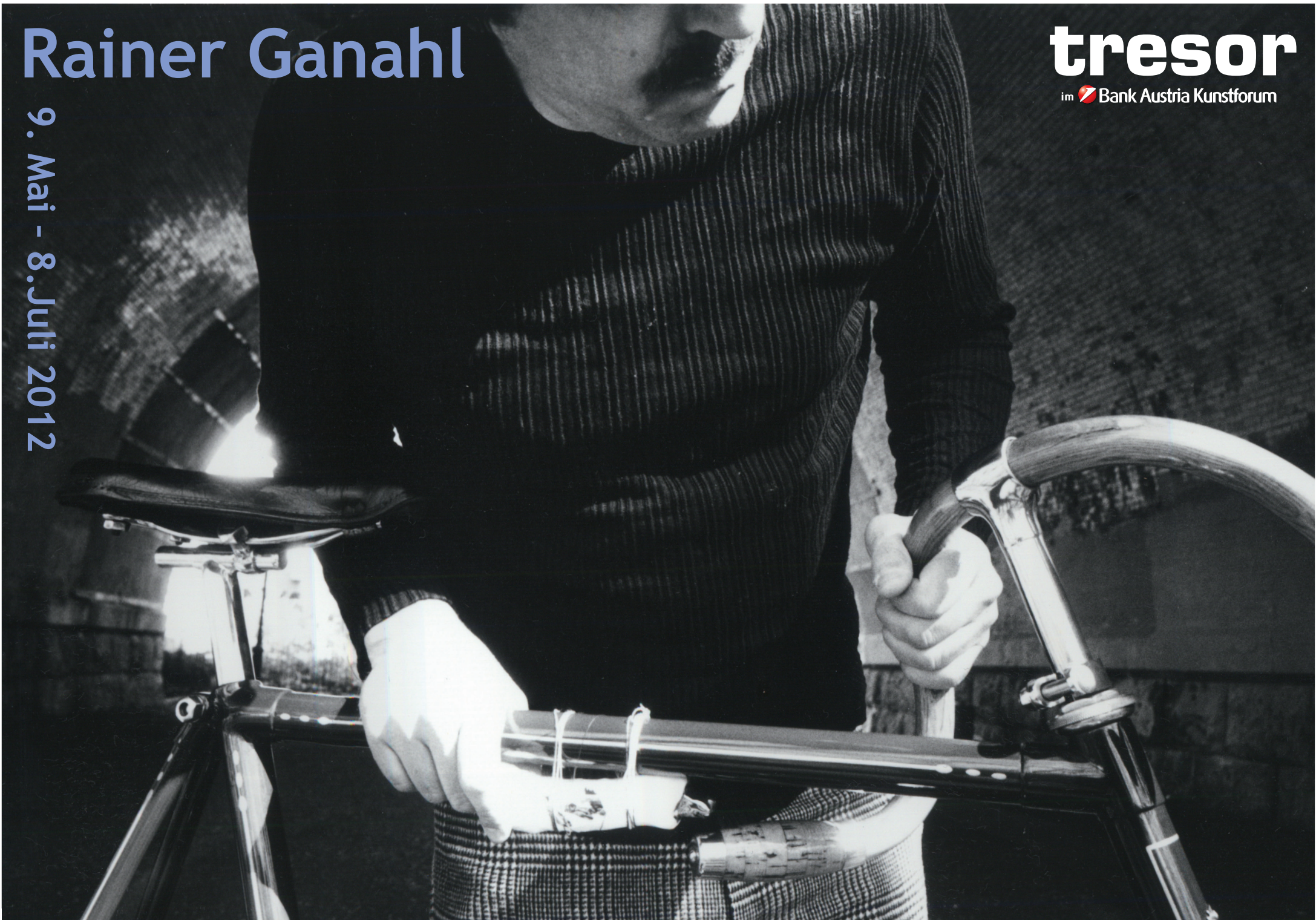


# Rainer Ganahl

9. Mai - 8. Juli 2012

**tresor**  
im  Bank Austria Kunstforum





## Rainer Ganahl I wanna be Alfred Jarry

tresor, Bank Austria Kunstforum, 9. Mai – 15. Juli 2012

**tresor**  
im Bank Austria Kunstforum



Das Fahrrad steht im Zentrum von Rainer Ganahls Ausstellung *I wanna be Alfred Jarry*. Utopisches Fortbewegungsmittel, Wahrnehmungsinstrument, Körperprothese und Objekt der Begierde – ab dem Ende des 19. Jahrhunderts revolutionierte das Zweirad die Mobilität der Massen; für die fahrradbegeisterten Avantgarden verkörperte es das mechanisierte moderne Zeitalter.

Der in New York lebende Konzeptkünstler Rainer Ganahl (geb. 1961 in Bludenz) knüpft an seine langjährige künstlerische Auseinandersetzung mit dem Fahrrad an und entwirft eigens für den tresor des Bank Austria Kunstforums ein anspielungsreiches Fahrrad-Panoptikum, das sowohl historische wie auch aktuelle politische Bezüge aufweist.

Als zentrale Identifikationsfigur dient ihm Alfred Jarry (1873–1907) – Fahrradenthusiast, Literat, Proto-Dadaist und Erfinder der Pataphysik, der Wissenschaft von den imaginären Lösungen, der im Alter von 34 Jahren seinem exzentrischen drogenreichen Lebensstil erlag. Auf der Grundlage akribischer Recherchen und unter Einbeziehung vielfältiger künstlerischer Mittel kommt es zu einer anachronistischen, historische Fak-



ten, Anekdoten und poetische Projektionen verwebenden Annäherung Ganahls an die Figur Jarry – und zur Fortführung seines Vermächtnisses. So greift Ganahl etwa die Idee des »Perpetual Motion Food« auf, ein von Jarry in seinem 1902 veröffentlichten Buch *Le Surmâle* (Der Supermann) erfundenes Fahrraddopingmittel, das bei einem Radrennen auf einem Fünfsitzer zwischen Wladiwostok und Paris gegen einen Zug zum Einsatz kommt; die dort ebenfalls thematisierte Überpotenz des



Supermanns, die in einem 24-stündigen unaufhörlichen Liebesakt mündet, verbindet Ganahl mit dem gegenwärtigen »Äquivalent« Viagra.

Jarrys groteske Erzählung der Passion Christi als bergauf führendes Radrennen wird von Ganahl in die Bergwelt Tirols transponiert, wo er mit einem österreichischen Waffenrad und einer Jarry gewidmeten Kuhglocke am Gipfel angekommen den Originaltext

rezitiert. Anhand einer Bandbreite von historischen Fahrradobjekten katapultiert sich Ganahl gleichsam rückwärts zählend in die Ära Alfred Jarrys – Arbeiten, die in einer Linie mit dem Werkbegriff des Ready-made stehen und insbesondere an das *Fahrrad-Rad* (1913) als erstes Ready-made Marcel Duchamps erinnern. Andere Arbeiten kreisen um das Fahrrad als Projektionsfläche erotischer Maschinenträume und schlagen damit den Bogen zu Duchamps letztem Werk *Étant donnés* (1946–1966).

Den Abschluss der Ausstellung bildet die Arbeit *I wanna be Chinese, Dinghi / e-bicycles from China* (2011), mit der Ganahl in Zeiten des zunehmenden Bewusstseins für ökologische Nachhaltigkeit das in China produzierte Elektrorad als Alternative zum Auto ins Feld führt und damit auf die steigende Bedeutung Chinas als Weltwirtschaftsmacht im Bereich der »grünen« Industrien hinweist. Rainer Ganahls *Fahrrad-Manifest* (2011), in dem er u.a. die Umwidmung von 50% aller Straßen in Fahrradwege fordert, ist »als Teil einer Weltanschauung zu verstehen, die die Mobilität re-revolutionieren, die Stadtplanung in neue Wege leiten und uns selbst demaschinieren will« (Rainer Ganahl).

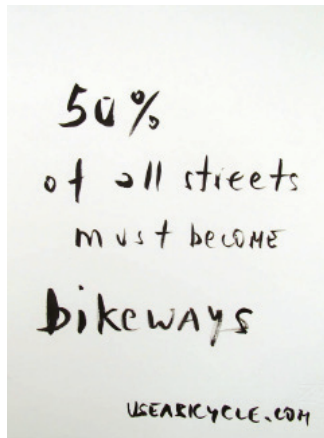


Kuratorin: Heike Eipeldauer

Die Revolution steht bevor...

## Fahrrad Manifest

### 50% aller Straßen müssen in Bikeways umgewidmet werden



Moderne Städte wurden für Autos gemacht. Ältere Städte werden benutzt als wären sie für Autos gemacht worden, mit Ausnahme kleiner Fußgängerzonen, die in Einkaufspassagen umgewandelt wurden. Fahrräder haben nirgends Platz.

In den letzten Jahren wurden in einigen Städten Radwege eingeführt. Das ist zwar ein guter Anfang, genügt aber noch lange nicht.

Was dieses Fahrrad Manifest verlangt, kann in einem Satz zusammengefasst werden: 50% aller Straßen in jeder Stadt sollen den Fahrrädern und elektrischen Fahrrädern vorbehalten sein. Diese Straßen sollen Bikeways genannt werden.

Nur Autobahnen und Fußgängerzonen sollen von dieser Regelung ausgenommen werden. Motorräder oder Roller ohne elektrischen Antrieb oder solche, die eine Geschwindigkeit von 32 km/h überschreiten (20 Meilen) dürfen nicht auf Bikeways fahren. Auch Fußgänger sind dort nicht erlaubt.

Mit dieser Regelung fragen oder bitten wir nicht um mehr Anerkennung und Respekt den Radfahrern gegenüber. Fußgänger müssen nicht länger Angst vor Radfahrern haben wenn sie die Radwege betreten, die oftmals auf Kosten von Gehsteigen gebaut werden. Radwege gehören nicht neben den Gehsteig und sollen keine Straßen schmücken. Bikeways sind wie separate Straßenspuren zu behandeln und sind klar von Autospuren und Bürgersteigen zu trennen.

Das öffentliche Verkehrsmanagement muss sich darüber bewusst werden, dass Radfahrer (und E-Bike-Fahrer) eine wachsende Gruppe innerhalb der Bevölkerung sind, die nicht einfach als »gesetzlose schnelle Fußgänger« oder »machtlose Autofahrer« abgetan werden kann.

Was sind die Vor- und die Nachteile dieser 50%-Regelung?

Die Einführung von Fußgängerzonen in den 1960er und 1970er-Jahren in Nordeuropa gestaltete sich als schwierig. Die Leute waren zu sehr daran gewöhnt, zu jeder Zeit überall hin mit dem Auto zu fahren. Die Realität hinter diesen Fußgängerzonen

ist, dass sich die verkehrsberuhigten Stadtteile zu Freiluft-Einkaufszentren entwickelten, daher rechtfertigte der wirtschaftliche Zuwachs die verkehrstechnischen Unannehmlichkeiten.

Diese Einkaufszentrum-Logik erklärt die Tatsache, dass es in amerikanischen Großstädten keine nennenswerten Fußgängerzonen gibt. Zur gleichen Zeit kamen in jeder deutschen, schweizerischen und österreichischen Stadt Fußgängerzonen auf, der amerikanische Traum hingegen führte die Mittelschicht auf neu gebauten Autostraßen direkt in die Vorstädte und zu den Einkaufszentren ohne der Tatsache Bedeutung zu schenken, dass damit der Niedergang für die Innenstädte begann.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage zu stellen, was man gewinnen würde, wenn bereits bestehende Straßen mit Radfahrern geteilt werden würden? Ganz sicher würden die Leute deswegen nicht vermehrt einkaufen. Es würde vielleicht sogar zu weniger Konsum kommen, weil Radfahrer über keinen Kofferraum verfügen, den sie befüllen können. Aber der Gewinn wäre eine massive Verbesserung der Lebensqualität mit 50% weniger Luftverschmutzung, gesündere, schlankere und hoffentlich auch glücklichere Menschen, die weniger unter Schlaganfällen, Herzinfarkten und krankhaftem Übergewicht leiden als Autofahrer.







Wenn Radfahren sicherer und effizienter gemacht werden würde, würden mehr Menschen Fahrrad fahren. Mehr Radfahrer auf sicheren Bikeways wiederum würden immer mehr Menschen anregen, auch Rad zu fahren wodurch sich die Wahrnehmung der Stadt verändert: Die Menschen würden entdecken, dass ihre Städte einfach mit dem Rad durchmessen werden können.

Elektrische Fahrräder – E-Bikes – sind in diesem Zusammenhang keine Alternative zu Fahrrädern sondern zu Autos. Der Autoverkehr würde sicherlich reduziert und Transportmuster verändert werden.

Sogar Konsum- und Koch-Gewohnheiten könnten sich wandeln, weil kleine Märkte mit frischen, regionalen Produkten wieder mehr Bedeutung erlangen würden, die die Menschen anregen, anders zu kochen. In fast allen Städten bewegen sich die Radfahrer heute genau so schnell oder sogar schneller als die Autos.

Wenn Bikeways Wirklichkeit werden, werden auch die Fahrzeiten für Autos reduziert, weil sich viele Menschen für Radfahren oder E-Bike fahren entscheiden würden. Mit einem E-Bike kann man klassisch Rad fahren und/oder elektrisch unterstützt Rad fahren, was wiederum Mobilität ohne jede Anstrengung bietet und sich so durchaus mit dem Komfort eines beheizten Autos vergleichen lässt.

Großzügige Bikeways wären nicht nur ein Ausweg aus der gegenwärtig überaus gefährlichen Radfahr-Realität sondern auch eine Einladung an die Menschen, das Fahrrad zu benutzen und das Auto stehen zu lassen.

All dies würde die Lebensqualität erhöhen, zu Verbesserungen der ökologischen Situation und zu dringend notwendigen Veränderungen in der Stadt-, Verkehrs- und Transportpolitik führen. Wir brauchen bessere Fahrradabstell-Möglichkeiten, nachhaltige Bike Sharing-Ideen, zum Beispiel ein kostengünstiges städtisches Fahrradverleih-Netzwerk.

Fahrrad und Dreirad-Verkehr kombiniert mit E-Bike Technologie kann derart effizient gemacht werden, dass sogar der Transport von sperrigen Dingen sowie diverse Servicedienstleistungen – wie etwa Taxis oder Kioskbetriebe etc. – via Fahrrad angeboten werden können, wie es bereits in China und in den Ländern der »neuen Märkte« der Fall ist. Fahrräder sind nicht nur ein günstiges und ein umweltfreundliches Fortbewegungsmittel im städtischen Verkehr sondern sie produzieren auch keinen Lärm.

Wenn Bikeways eingeführt und die verfügbaren Straßen zwischen Rad- und Autofahrern geteilt werden würden, wäre es viel einfacher, in der Stadt Fahrrad zu fahren. Dies würde – dank eines kostengünstigen, viel gesünderen und umweltfreundlichen Transportmittels – eine höhere Lebensqualität gewährleisten. Wenn die Infrastruktur einmal zur Verfügung gestellt ist, wird ein massives Umdenken stattfinden und Menschen allen Alters und in jedweder körperlicher Verfassung werden auf Fahrräder oder E-Bikes umsteigen.

Rainer Ganahl, New York, Jänner 2011