

Transurban line

Zur Eröffnung der Ausstellung „Transurban line“ k-haus Passagegalerie

Die mediale Bilderflut der vergangenen Jahrzehnte erforderte eine erhöhte Konzentration auf visuelle Formen der Signifikation in einem vorwiegend urbanen Umfeld. Nach Frederic Jameson prägten die veränderten Erfahrungen mit Raum und Zeit das postmoderne und postindustrielle Subjekt, das einen Verlust von Landkarten erfährt und als ständig Reisende/r der Lage der geografischen Ausgangs- und Ankunftspunkte weniger Bedeutung beimisst, als dem Dazwischen, das oft nur im Vorübergehen wahrgenommen wird und durch die Signifikanz visueller, sprachlicher und kultureller Codes die Konzentration auf sich lenkt. Unterschiedliche Wahrnehmungsschemata und Subjektkonstruktionen bedingen eine Filterung der vorgefundenen Bilder und Texturen, deren ephemerer Charakter sich in diversen künstlerischen Interventionen manifestiert.

In der Arbeit „Transurban Line“ greift Andrea Ressi jene Mobilitätsmomente auf, die in urbanen Transiträumen lokalisierbar sind und städtischen Fluktuationsmodi repräsentieren. Pleasant, maniac, nervous, disposable sind einige jener Begrifflichkeiten aus der semantisch weitgefassten Skala an Gefühlsmomenten, die Passanten während des flüchtigen Durchschreitens der U-Bahnstationen ereilen. In Anlehnung an die Hinweistafeln zu den einzelnen Stationen reinszenierte Ressi die visuelle Kartografie eines Systems, dessen zentraler Knotenpunkt mit dem Ausstellungsort korreliert. Der Karlsplatz mit seinen multifunktionalen Passagenräumen symbolisiert einen Mikrokosmos, dessen Netzstruktur jenes postmoderne „grid“ bzw. jenen Raster bildet, der nicht nur ein U-Bahnnetz zusammenführt, sondern die Strukturen eines modernistisch angelegten Stadtmusters widerspiegelt.

Als „central interface“ dieses Netzwerkes wurde die Station Karlsplatz bzw. Künstlerhauspassage mit dem Namen „disposable“ versehen, dessen scheinbar antagonistische Bedeutungsvariablen, „verfügbar“ und „wegwerfbar,“ auf die Koexistenz unterschiedlicher Lebensformen und Befindlichkeiten verweist und auch in dem Titel der Arbeit zum Ausdruck kommt. Ähnlich wie bei Ressis Installation am Praterstern handelt es sich hier um die Reflexion der Gegebenheiten an einem Ort, der nicht unbedingt für ein längeres Verweilen bestimmt ist, einem sog. „Non-Place,“ der bereits von Theoretikern wie Marc Augé und in Verbindung mit Ressis Arbeit von Ursula Maria Probst in der letzten Ausgabe von *dérive* verhandelt wurde.

Als Zusatzkomponente führt Ressi in „Transurban Line“ die Auseinandersetzung mit einem Netzwerk ein, das auf die scheinbar austauschbaren, in ihrer Komplexität jedoch nur schwer greifbaren Kartografien von Städten rekurriert. Das Nachspüren gegenwärtiger Stadtstrukturen verbindet Ressis Arbeit mit einem Klassiker der postmodernen Literatur der letzten Jahrhunderthälfte, Thomas Pynchons „The Crying of Lot 49,“ („Die Versteigerung von Los No. 49“). In diesem Roman wird die Protagonistin zur Testamentvollstreckerin ihres Freundes, eines Immobilienspekulanten, und begibt sich auf die Spuren eines Underground Post- und Nachrichtensystems mit dem Akronym W.A.S.T.E.

Die Strukturen ähneln einander: waste als Synonym für dispose mit denselben Bedeutungsebenen wie Ressis fiktive Haltestelle. Der Verlauf dieses Netzwerkes ist durch seine Ephemerikraft bei Pynchon ebenso nur schwer dingfest zu machen, da sich ständig neue Bezugspunkte ergeben, deren Komplexität auf die Vielschichtigkeit der postmodernen Stadt und ihres „Gridsystems“ verweist. Pynchons Nachrichten- und Kommunikationssystem sowie Ressis psychologisch konnotiertes U-Bahnnetz bilden die Signifikanten zur

Dekodierung unterschiedlicher Wahrnehmungen von Wirklichkeit. Andrea Ressi greift hier jedoch bewusst auf eine der klassischen Abbildungstechniken zurück, um die urbanen Zeichensysteme nicht nur kognitiv, sondern auch die maschinell gefertigten Teile durch einen mechanisch bzw. händisch definierten Arbeitsprozess zu dekodieren. Und mit diesem Eingriff gelingt es der Künstlerin, eine Position zwischen der visuellen Gegenständlichkeit eines Ortes und seiner wandelnden Performativität sowie den Befindlichkeitsebenen von städtischer Mobilität einzunehmen.

Walter Seidl