

## Cronaca di una rete umana

Il progetto “Rete di trasporto umana della città di Bolzano” si è costituito all’interno della ricerca di Hubert Kostner sotto forma di indagine *work in progress* iniziata nella metropolitana di Madrid e Monaco e si è profilata con l’intento di fornire un approccio diverso all’astratto concetto di rete di trasporto e alle relazioni umane ad esso connesse. Nei due luoghi sopraccitati Kostner ha realizzato dei lavori fotografici calpestabili di grandi dimensioni costituiti da una serie di immagini urbane che sostituivano visivamente le scritte dei nomi delle diverse stazioni e formalmente riprendevano il disegno grafico della mappatura delle varie linee. I due progetti d’arte pubblica, al di là della loro esistenza temporanea, si proponevano come statements soggettivi scaturiti dallo sguardo personale di un artista e volutamente contrapposti o meglio sovrapposti ad un sistema standardizzato ed anonimo. Sulla base della convinzione che le reti di trasporto urbane siano dei meccanismi che oltre a regole e sistematizzazioni nella loro fruizione recano un significativo potenziale di variabilità, Kostner ha proseguito la propria ricerca interattiva con simili sistemi in un progetto per la SASA di Bolzano. Ancora una volta lo strumento di indagine prediletto è costituito dalla fotografia, mezzo adatto per eccellenza a trattenere attimi e a fungere da archivio portatore di valori individuali – basti pensare all’effetto emotivo che comportano gli album di famiglia. Le immagini realizzate dal giovane artista nei pressi di 100 fermate della SASA nel tessuto urbano di Bolzano sono corredate di orario e data e diventano dunque espressione e testimonianza di un peculiare momento altamente soggettivo, che invita a ripensare l’intero sistema in termini di fruizione umana. Le fotografie delle diverse zone di Bolzano installate ad una ad una alle fermate e completate dalla scritta sul terreno

“voi siete qui” stimolano a concepire il sistema della rete come immenso flusso di attraversamento umano mai uguale a sé stesso e incessantemente sottoposto a mutazioni sia visive che emotive. In questo procedere Hubert Kostner si inserisce in un filone di consapevolezza “altra” del territorio, che negli ultimi decenni è divenuto oggetto di riflessione da parte di diversi studiosi non solo attenti a registrare le mutazioni dei contesti urbani, ma preoccupati a sviluppare sempre nuove strategie di analisi. Come avanzato da numerosi architetti e urbanisti e altresì sottolineato da Stefano Boeri<sup>1</sup> nel saggio *Atlanti eclettici. Il pensiero laterale*, l’analisi dei fenomeni territoriali viene sempre più affidata a sguardi laterali e strumenti ibridi, tra cui campeggia anche la fotografia. I nuovi modi di guardare lo spazio che viviamo tengono conto del fatto che il paesaggio (urbano e non) fondamentalmente è un costruito eclettico, composto da molti fattori socio-politici, culturali e antropologici e che si presenta di volta in volta con le immagini mentali che vi proiettiamo. Si tratta dunque anche di diffondere gradualmente la consapevolezza della connotazione fittizia insita al modello ancora persistente di paesaggio statico e di avanzare un modello visivo molteplice per apprendere a vedere un territorio molteplice. L’osservazione dei mutamenti del territorio non viene dunque più esclusivamente affidata a modalità di identificazione oggettive, bensì a processi immaginativi come le visioni di un artista-fotografo. Non a caso molti studiosi del paesaggio contemporaneo fanno riferimento alle *Lezioni americane* di Calvino, in cui viene ribadita la necessità di continuare a “pensare per immagini”. Alberto Clementi<sup>2</sup> in un testo volto a riflettere sulla necessità di nuovi apparati descrittivi e interpretativi in urbanistica ed architettura sostiene che “le immagini devono essere considerate un potente

strumento di conoscenza. Non semplice traduzione-rappresentazione di altri linguaggi cognitivi, ma a pieno titolo occasione di nuove sintesi interpretative”. Tali posizioni si trovano in completa sintonia con quelle di chi, nell’ambito dell’arte contemporanea, ritiene che la fotografia non debba semplicemente essere considerata una copia del reale, bensì anche un medium indagatore, una “funzione” che collega il soggetto al mondo. Pertanto nel progetto di Hubert Kostner le sue personali “strategie di sguardo” assumono un ruolo fondamentale, che diventa catalizzatore di altri sguardi, di nuove consapevolezze. Nonostante l’elemento umano sia minimamente presente nelle immagini, in ultima analisi le fotografie rinviano alla gente, alle persone che si muovono in un determinato contesto sociale e ne determinano l’ambiente. Così sia le immagini singole distribuite nello spazio pubblico che il grande lavoro fotografico che riunisce simbolicamente l’intera rete non sono altro che frammenti individuali che si sovrappongono e si accumulano come diverse voci di un testo narrativo, che racconta la mutevole configurazione del tessuto urbano di Bolzano. Tutte le fotografie di Kostner sono accomunate da un uso “non-turistico” del medium fotografico, ovvero dall’intento di cogliere realtà meno evidenti; deviando da un concetto di immagini fittizie e preconcepite inducono ad una presa di coscienza dello spazio in cui ci muoviamo. L’obiettivo del progetto “Rete di trasporto umana della città di Bolzano” consiste, infatti, anche nel contribuire a gettare un nuovo sguardo sulle trasformazioni di un contesto che ci circonda e di favorire un rinnovato riappropriamento dello stesso mediante gli sguardi affatto scontati dei luoghi rappresentati.

Letizia Ragaglia

1. Stefano Boeri, *Atlanti eclettici. Il pensiero laterale* in *Figure della trasformazione* a cura di Mosé Ricci, Ed’A Edizioni Architettura, 1996, p. 32.
2. Alberto Clementi, *Il potere degli immaginari locali* in *Figure della trasformazione* a cura di Mosé Ricci, Ed’A Edizioni Architettura, 1996, p. 50.

*More about...*

### Haltestellen, symbolisch und imaginär

Hubert Kostners Psychogeographie des öffentlichen Nahverkehrs

Arbeit, Leben, Freizeit und, last but not least, Verkehr - das waren die vier Säulen, auf denen die funktionalistische Stadtplanung die neue Welt aufbauen wollte. In der *Charta von Athen* schrieben die Meisterarchitekten um Le Corbusier diese Leitlinien für eine neue Stadtentwicklung programmatisch nieder. So wurden Straßenbau und Verkehrstechnik zu grundlegenden Koordinaten des menschlichen Zusammenlebens sowie der Gestaltung des städtischen Raumes. Die Poesie der Schnellstraßen und Autobahnkreuze war geboren.

Auch Hubert Kostners gestaltender Eingriff in den öffentlichen Raum nimmt eine verkehrstechnische Perspektive ein. Wenn jedoch Beschleunigung und Rationalisierung (*wie komme ich schnellstmöglich von A nach B*) die Hauptprämissen der gängigen Verkehrstechnik sind, dann kippt Kostner diese Voraussetzungen um. Ihm geht es nicht um die Dynamik der Autobahnkreuze. Seine Arbeit „Menschliches Streckennetz Bozen“ verändert die Wertigkeiten der modernistischen Verkehrstechnik und fragt: *Was ist der subjektive Gewinn von Abschweifungen?* Und ausgehend von den Wartehäuschen des Bozener Nahverkehrs stellt sich seine Arbeit die Frage: *Welche Potentiale eröffnen sich durch die Zeitlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs?*

Gemessen an einem schnellen Vorankommen treten die unvermeidlichen Wartephasen als reiner Zeitverlust hervor. Doch: *Was heißt schon Zeitverlust?* Immerhin greift die Verschwendung von Zeit, etwa beim Warten auf den Bus, mit dem Zeitgewinn, nicht mit dem eigenen Auto fahren zu müssen, unmerklich ineinander. Beides ist zudem in einer bestimmten Erlebniszeit vereint: Jedes Mal ist der Verkehrsteilnehmer auf sich gestellt und gewissermaßen kontemplativ in den öffentli-

chen Raum geworfen. Er kann den Blick und die Gedanken schweifen lassen. Gerade nämlich in dieser *Zwischenzeit* eröffnen sich Erlebnisdimensionen, die dem gerichteten und durchorganisierten Verkehrsgeschehen fehlen. *Was also tun mit all der ungewollten Untätigkeit?*

Das „Menschliche Streckennetz Bozen“ nimmt von dieser kontemplativen Zwischenzeit seinen Ausgang. Kostner blickt sich um und lässt den strukturierten Verkehrsraum zu einem subjektiven Erlebnisraum werden, zu einem Raum des Umherschweifens.

Solch räumliches Abschweifens hat eine lange Geschichte – eine untergründige Geschichte des städtischen Raums. Walter Benjamin zeigte sich beeindruckt von der halbunbewussten und zufälligen Raumwahrnehmung des *Flaneurs*, dem die Stadt als ein höchst privates *Intérieur* erschien, wenn er sich selbstvergessen auf ungeahnten Wegstrecken verlor.

Die Lettristen und Situationisten um Guy Debord interessierten sich in den 1950er und 1960er Jahren vertieft für eine räumliche Praxis des Umherschweifens, die sich dem durchorganisierten, funktionalen Stadtraum nicht fügte. In diesem Zusammenhang entstand das Konzept der *Psychogeographie*. Es sollte die affektiven Intensitäten räumlicher Zusammenhänge experimentell untersuchen. So wurde das *Umherschweifens* zum Bestandteil eines Forschungsprogramms, das sich dem Unbewussten des Raumes widmete.

Hubert Kostners Arbeit verbindet mit der situationistischen Psychogeographie nicht nur das Interesse an einem subkutanen Raum des Umherschweifens, sondern auch die Frage nach seiner angemessenen kartographischen Darstellung.

Guy Debord erstellte eine Serie von Karten, die das Umherschweifens und die libidinösen Energien von Raumrelationen abzubilden in der Lage sein sollte. Diese Karten eröffneten eine gänzlich neue Kartographie.

Kostner geht von der vorhandenen Kartographie des öffentlichen Verkehrsnetzes aus. Allerdings fügt er ihr zwei weitere Aspekte hinzu. Neben den Linienplan des örtlichen Busunternehmens SASA positioniert er Schlaglichter von Situationen aus der unmittelbaren Umgebung und versucht sie in den Realraum zu übersetzen. Auf diese Weise ergänzt er die bestehende Kartographie um Seitenblicke, die auf die subjektive Erlebnisqualität der räumlichen Umgebung anspielen.

Die simple Kartographie des Linienplans stellt sich dabei zunächst als Problem dar: Sie repräsentiert Raum, indem sie die Komplexität einer dreidimensionalen Erlebniswirklichkeit schematisch-linear vereinfacht. Bei genauerer Betrachtung erscheint der Wert dieser Karten deswegen als höchst fragil. *Was kann uns eine Karte tatsächlich sagen, wenn sie die Vielfalt einer Raumsituation in einen einfachen konventionellen Code übersetzt? Welche Aspekte des gelebten Raumes gehen durch solche Schematisierung verloren, wenn die Zweckoptimierung von Wegstrecken das höchste Gebot ist?*

Zeitgenössische kartographische Kunst hat die Abstraktion der Karte verschiedentlich thematisiert. Das gilt nicht nur für Karten des städtischen Raumes. Der italienische Künstler Alighiero Boetti nähte Weltkarten als *Patchworks* zusammen und spielte so indirekt auf die historische Gemachtheit und Zufälligkeit territorialer Grenzen an sowie auf die Möglichkeit eines friedlichen Zusammenlebens – in Form eines kunterbunten Flickenteppichs. Mit dieser ästhetischen Inszenierung thematisierte Boetti zugleich auch den allegorischen Charakter der Karte, die einen sinnlich vielschichtigen

Zugang zum Objekt ihrer Repräsentation verloren hatte. Er ließ die Karte als das abstrakte Objekt hervortreten, das sie ohnehin schon war.

Hubert Kostner rekonstruiert ebenfalls die Distanz, die die Karte zum dargestellten Raum gewonnen hat. Allerdings setzt er sie zum Erlebnisraum, den sie zu repräsentieren vorgibt, ausdrücklich in Bezug. Er stellt dem Linienplan der SASA je zwei extreme Punkte gegenüber und macht sich so zu einem Dolmetscher zwischen den verschiedenen Ebenen des Raumes.

Der erste Extrempunkt, von dem aus der Linienplan um seinen Gehalt befragt wird, wird durch die Fotografien angezeigt. Sie übersetzen die Karte in ein subjektives Raumerleben und lassen Ausdrucksgehalte der unmittelbaren Umgebung hervortreten. Gewissermaßen sind die Bilder subjektive Kommentare zum Ort des Betrachters. Denn allesamt bringen sie eine Wahrnehmung zum Ausdruck, die sich auf die imaginäre Qualität alltäglicher Details richtet.

Kostners Bilder lenken den Blick ausdrücklich ab vom strukturierten Alltagsgeschehen und richten ihn auf Details, die gerade aufgrund ihrer Nebensächlichkeit und Vergänglichkeit einen subtilen Charakter erhalten. Menschen stehen dabei ausdrücklich nicht im Vordergrund und nicht selten geht die fotografische Dokumentation des *genius loci* in amorphe Formstudien über, die sich aus dem Blick durch ein Gitter oder ein kleines Guckloch ergeben.

Durch ihre abseitigen Motive, ihre zumeist fragmentarische Komposition und ihre kontrastreiche Farbintensität mag Kostners Fotografie an die von William Eggleston oder Stephen Shore erinnern. Gleichermaßen richtet sie ihren farbintensiven und hochkomponierten Blick auf Details und spürt der Psychogeographie von Orten anhand von unwillkürlichen Ausschnitten nach. Während bei Shore und Eggleston ein Dreirad, ein Backofen oder ein

gedeckter Tisch beiläufige Aspekte des amerikanischen Südens festhalten, so gewähren in Kostners Bildern Lichtschalter, Arbeitsgerät, Zäune, Fenster oder Türen Einblicke in eine abseitige Wirklichkeit des südtiroler Alltags.

So setzen die Fotos eben jene Seitenblicke ins Bild, die in Zwischenzeiten möglich werden. Gerade dadurch stehen sie im Zusammenhang mit der Wartesituation an den Bushaltestellen und der ihr eigentümlichen Erlebniszeit: Sie markieren einen Gegenpol zum hektischen Verkehrsgeschehen.

Soweit die Bilder. Der zweite Extrempunkt, von dem aus die Karte auf ihren Gehalt befragt wird, ist der Ort des Betrachters selbst. Hier wechselt Kostner aus der zweiten Dimension bildlicher und linear-kartographischer Darstellung hinüber in die dritte Dimension tatsächlicher Körper. Er zieht eine imaginäre Linie aus dem Streckennetz heraus bis zu dem Punkt, an dem der Betrachter steht. Zweisprachig folgt der Hinweis: „Voi siete qui - Sie befinden sich hier.“

Damit verweist Kostner auf die leibliche Anwesenheit des Betrachters im Realraum und damit auf die Grundlage allen Raumerlebens. Denn von der leiblichen Situierung des empfindenden Subjekts nimmt alle räumliche Orientierung ihren Ausgang. „Der Leib ist“ so formulierte der französische Phänomenologe Maurice Merleau-Ponty, „das Vehikel des Zur-Welt-Seins.“ Er steht am Anfang aller Räume. So ergeben Richtungsbestimmungen nur Sinn vor dem Hintergrund eines räumlich situierten Subjekts, von dem aus dann links, rechts, oben oder unten bestimmt werden können. Kostner geht auf diesen höchst konkreten Anfang zurück.

Er lässt ihn aber zugleich als ein Problem erscheinen, das der Erläuterung bedarf (*Sie befinden sich*, scheint er zu sagen, *falls Sie das nicht wissen, hier*). Diese Kommentarbedürftigkeit ist, vom Standpunkt des Kartenlesers, konsequent gedacht. Denn durch die Karte wird die

unmittelbar körperliche Orientierung zunächst auch verstellt. Sie abstrahiert von der leiblichen Orientierung im Raum. Die Frage, die sich einem desorientierten Kartenleser stellt, bringt diese Abstraktion zum Ausdruck: *Wo bin ich?*, bzw. *Wo ist mein „Hier“ im „Dort“ der Karte?*

Scheinbar gibt Kostner durch die Verknüpfung des Betrachterstandpunktes mit dem Liniennetzplan der SASA und mit der sprachlichen Übersetzung, die er hinzufügt, auf die Frage nach dem eigenen Ort eine Antwort. Allerdings ist diese Antwort auf eine geradezu verstörende Weise tautologisch. Somit beantwortet sie auch wieder nicht, was sie zu beantworten vorgibt. Denn was verbindet mein leibliches „Hier“ mit dem schematischen *Hier-Punkt* der Karte? Worin besteht der Zusammenhang zwischen dem Realraum, in dem ich bin, mit dem abstrakten Raum der Karte?

Hubert Kostner lotet diesen Zusammenhang aus. Er stellt die Frage nach der Möglichkeit einer Karte, die den vielschichtigen Erlebnisraum zu repräsentieren in der Lage wäre. Aber den Schlüssel zur makellosen Darstellung des Raumes hat auch Kostner nicht. Er bietet lediglich Übersetzungen an, die dem Wert der Karte skeptisch gegenüberstehen und die in den Erlebnisraum realer Körper einladen. Deswegen könnte man den Hinweis, den er dem Betrachter gibt, auch folgendermaßen lesen: *Sie befinden sich hier, im wirklichen Leben. Machen Sie das Beste draus.*

Johan Frederik Hartle

## La geografia umana di Hubert Kostner

La geografia è un fatto umano: questo semplice punto di partenza, dalle conseguenze assai complesse, rappresenta una sfida affascinante per la nostra capacità logica e di astrazione. Per quanto naturale possa sembrare il tentativo di simboleggiare la realtà umana in stati e bandiere, in confini, mappe e planimetrie di vario tipo, la geografia è umana perché fatta di persone che vivono nel mondo e che ne cambiano costantemente le caratteristiche.

Il progetto che il giovane artista altoatesino Hubert Kostner ha realizzato per l'azienda di trasporto pubblico di Bolzano, ci invita a questo tipo di riflessione, in quanto suggerisce elementi per l'invenzione di una mappa sociale e antropologica, e cioè umana, di una città.

Kostner installa presso cento fermate degli autobus della rete urbana della città di Bolzano una serie di pannelli informativi dove vengono esposte piantine dei tragitti degli autobus artisticamente rivisitate accanto ad immagini fotografiche scattate presso le singole fermate, che ritraggono un volto diverso dell'ambiente... che ogni giorno forse guardiamo senza accorgercene. Particolari che sfuggono all'osservazione quotidiana, come targhe segnaletiche con stravaganti caratteri tipografici, vetrate colorate, finestre decorate o cornicioni decrepiti vengono messi in primo piano dagli scatti di Kostner. Elementi "permanenti", anche se talvolta nascosti, delle architetture dell'uomo si mescolano a scatti che catturano accadimenti occasionali come il passaggio di un motorino, l'ombra di una nuvola, mucchi di foglie incastrate tra i lembi di un marciapiede. Le immagini complessivamente testimoniano le modificazioni che l'uomo apporta all'ambiente con lo abitarvi e con lo sfruttarne le risorse. Le fotografie sono accompagnate dall'indicazione della data e ora esatta dello scatto quasi a

volere testimoniare la soggettività e temporaneità del punto di vista che l'artista ci mostra. L'installazione si completa poi attraverso la scritta "voi siete qui" sul terreno in esatta corrispondenza dei pannelli: un monito che invita a percepire la realtà circostante prima che essa sfugga e si modifichi. Kostner realizza con questo lavoro una indagine – già iniziata nella metropolitana di Madrid e Monaco – che fornisce ai fruitori una prospettiva della geografia in cui vivono fatta di intrecci di relazioni umane e di una realtà concepita come un sistema di rete in continuo divenire e mai uguale a sé stessa.

Senza strumenti di misura e senza modelli concettuali astratti attraverso cui dobbiamo ridurre la realtà per esaminarla, l'organizzazione territoriale dell'uomo contemporaneo è probabilmente impossibile da gestirsi. Hubert Kostner ci aiuta a non scordarci che qualsiasi rappresentazione cartografica nasce prima dall'osservazione dell'uomo, dal suo racconto e dalla progressiva scoperta della realtà circostante.

Sabrina Michielli