



**Ausschnitte aus einem Gespräch mit Tünya Özdemir
Lale Rodgarkia-Dara (Herbst 2008), Transkription Judith Purkarthofer**

LRD: Verkehr ist etwas, das die Stadt zusammenhält. Wie überwindest du die Distanzen?

TÖ: Ich überwinde die Distanzen meist mit meinem Roller oder mit den Berliner Verkehrsbetrieben, wenn es denn sein muss.

LRD: Kannst du das Rätsel aufklären, warum die Berliner Verkehrsbetriebe BVG heißen – weil dann würde es ja Berliner Verkehrsgetriebe heißen.

TÖ: Ich weiß es ehrlich gesagt gar nicht so genau, ich hab mir noch nie so richtig Gedanken darüber gemacht aber ich glaube es ist die Gesellschaft, Berliner Verkehrsgesellschaft.

LRD: Ein Roller. Ein Roller ist ja was ganz was anderes als ein Auto.

TÖ: Definitiv, aber für die Großstadt sehr geeignet.

LRD: Und beim Regen?

TÖ: Da wächst man, wenn der Regen nicht zu warm ist.

LRD: Warum ein Roller?

TÖ: Das ist tatsächlich um sich fortzubewegen schneller, man hat keine Parkplatzsuche, man umgeht das Warten im Verkehr und die Parkplatzsuche.

LRD: Man um geht das Warten: Ist das Warten denn so schlimm?

TÖ: Das ist nicht wirklich schlimm aber man kann es nicht wirklich kalkulieren. Und da man ja in Deutschland lebt, weiß man, dass Pünktlichkeit wichtig ist und wenn ich eben nicht einschätzen kann, muss ich immer mehr Zeit kalkulieren um mich fortzubewegen, wenn ich nicht weiß wie lange suche ich einen Parkplatz. Hab ich mit dem Roller nicht, und wie lange steh ich wo in welchem Verkehrschaos. Und das Warten an sich ist eine sehr schöne Sache, aber muss passen.

LRD: Ist denn der Roller ein bißchen was anarchstisches in der Welt des Verkehrs?

TÖ: Wenn ich jetzt ja sage, hält mich die Polizei öfter an. Ja, definitiv, denn man kann sich einfach anders bewegen. Es ist so ein – also ein Fahrrad ist ja auch ein recht anarchistisches Verkehrsmittel, Fortbewegungsmittel, und der Roller ist ähnlich, würde ich sagen. Also es ist schwieriger eine Einbahnstraße verkehrtrum raufzufahren mit dem Roller, aber es ist mehr machbar als mit dem Auto. Außerhalb der Regel, wie es zu laufen hat.

LRD: Was hat wie zu laufen?

TÖ: Dass man sich hintereinander einreihet, dass man sich nicht durchschlängelt, dass man nicht eben mal, wenn der Verkehr recht voll ist, eben mal über den Bürgersteig fährt um vorne an der Ampel zu stehen oder dererlei Geschichten.

LRD: Verkehr ist oft auch so ein bißchen ein gesellschaftlicher Konsens, das hat oft was sehr kollektives an sich, denn die Leute verhalten sich oftmals in einem Land wie Deutschland ganz anders als in einem Land wie der Türkei oder Italien. Wie beurteilst du das?

TÖ: Das ist ja eine interessante Frage. Ich würde sagen, es hat definitiv auch was mit Regeltreue zu tun. Heißt nicht, dass es in der Türkei – ich nehme jetzt die Türkei als Beispiel, weil ich mich da verkehrsmäßig auskenne – dass es da keine Regeln gibt aber es ist nicht so, dass dieses Regelwerk, was niedergeschrieben ist, das ist, was sich in der Gesellschaft durchsetzt. Heißt aber, es gibt definitiv auch Regeln. Eine Regel ist: halte dich nie zurück im Verkehr, denn sonst bist du immer die Letzte. Sondern sieh zu, dass du immer irgendwo deinen Platz findest, und das eben auf eine ja recht durchsetzungskräftige Art und Weise. Das ist eine definitive Regel, die steht natürlich in keinem Gesetzbuch, aber eine andere Regel ist, wenn ich fahre und ich sehe keinen Gegenverkehr und die Ampel ist rot, wieso sollte ich nicht fahren. Das ist auch definitiv eine Regel, weil wenn ich da stehen würde, warum soll ich da stehen. Das entbindet sich der eigenen Logik meines eigenen Verstandes, auch wenn die Regel was anderes sagt. Also es gibt eine andere Art der Selbsteinschätzung. Ein Schriftsteller hat einmal gesagt, wenn man versucht hätte, in Istanbul eine Mauer zu bauen wie in Berlin, sie hätte keine zwei Tage gestanden. Das finde ich, ist mit dem Verkehr ähnlich. Also man hat natürlich ein Regelwerk, das dem hier ähnlich ist, aber die Eigenverantwortung und das eigene Durchsetzen dessen was man für richtig hält, funktioniert weil jeder es tut.

LRD: Wir haben das recht intensiv beobachtet: Zwischen Italien und Österreich und da ist es doch so, grade in Ländern wie Italien und Türkei sicherlich auch, ist es so, dass man prinzipiell davon ausgeht, dass jeder Verkehrsteilnehmer sich dynamisch verhält. Während hier man nicht davon ausgeht, dass sich Menschen dynamisch verhalten. Was liegt denn dir mehr?

TÖ: Ich glaube dadurch, dass man so zwischen diesen Verkehrswelten steht, also nicht nur zwischen den Verkehrswelten, aber jetzt in diesem Fall dazwischen steht, ich kann mich beidem sehr gut anpassen. Und ich weiß, dass ich, wenn ich mich hier in ein Auto setze und hier in Berlin Auto fahre, ich nicht so fahren kann wie in der Türkei. Und damit verändert sich meine Persönlichkeit, meine Persönlichkeit wenn ich hier Auto fahre. Ich kann nicht sagen was besser ist oder was mir mehr liegt, weil ich in beidem mich zuhause fühle und es einfach verändere, je nachdem wo ich mich bewege.

LRD: Dieses Anpassungsvermögen ist auch etwas, was vielleicht mit Kunst sehr viel zu tun hat. Ich finde das sehr interessant, wenn man Kunst anschaut, wie verhält es sich beim Rezipieren und bei den Maßstäben. Sind die anders? Welche Person schaut welches Kunstwerk wie an?

TÖ: Ich weiß nicht, ob man ausschließlich sagen kann, das hat eine kulturelle Ursache als Hintergrund, das hat sicherlich viel mit Sozialisation, eigener Auseinandersetzung, der Bereitschaft ein Bild zu interpretieren und so weiter zu tun. Also es ist vielleicht noch mal weniger gesellschaftlich abhängig als – also ich finde es schwierig, ich glaube man könnte genauer da in dieses Thema einsteigen wenn man sagt, von welcher Kundtform sprechen wir. Abstrakte Kunst

hat etwas ganz anderes als eine politisch-gesellschaftskritische Kunst, also einen ganz anderen Ansatz und wenn ich jetzt in diese Richtung geh, dann kann ich sagen, Bilder sprechen Menschen kulturell unterschiedlich an, wenn dahinter eine bestimmte Botschaft liegt.

LRD: Kommen wir zurück vielleicht zu Frequenz – ein interessantes Phänomen ist, dass oftmals Läden angepriesen werden, also wenn man einen Laden vermietet, dass oftmals Läden angepriesen werden mit einer hohen Passantenfrequenz. Noch nie hab ich gehört, dass es eine hohe Autofrequenz gibt – würdest du das goutieren? Wie schaut's bei dir mit der Frequenz aus, wieviele Leute kommen vorbei, wieviel Menschen finden sich unbeabsichtigt ein bei dir?

TÖ: Die Frequenz, das ist eine interessante Sache. Auch das kann man nicht wirklich genau sagen, wie die Frequenz ist. Also man kann sagen, der Laden ist nicht so hoch frequentiert wie der Verkehr hier vor der Tür und auch wer traut sich ist immer eine sehr interessante Frage. Also wer traut sich in einen Raum zu gehen, in dem Kunst hängt, wo man sich damit ja, wer macht den Schritt, um sich die Kunst anzusehen. Ich glaube der Bezug zwischen der Frequenz, ist die Bekanntheit der Person, deren Kunst hier hängt und die Verbindung die dort zwischen sind und es passiert hin und wieder, dass Leute tatsächlich vorbeigehen und ich sage mal per accident hier reinfallen und das können an einem Tag zehn Leute sein, es können aber auch zwei Wochen niemand sein. Also ich kann das nicht wirklich greifen.

LRD: Künstler an sich, was tun die deines Erachtens mit der Zeit? Also wenn wir jetzt die bildende Kunst nehmen, die hier hängt, wie gehen Künstler mit Zeit um? Die bei dir hängen.

TÖ: Das ist eine sehr sehr interessante Frage, weil ich versuch das tatsächlich zu verknüpfen. Also die Kunst, die hier hängt, das sind keine Künstler, die ich sag mal, einen hohen Bekanntheitsgrad innerhalb der Kunstszene haben. Das ist nicht das Auswahlkriterium sondern das Auswahlkriterium ist zu gucken, was für Bilder sind das und wie intensiv sind sie. Und Intensivität hat etwas mit Zeit zu tun und wenn wir da in die Zeit gehen, das ist in meiner eigenen Kunst so, dass ich sage, eigentlich ist intensive Kunst was, was das Reglement der Zeit bricht. Also fast wie eine Meditation im Grunde genommen. Man versucht sich aus diesem Kontext herauszulösen und begibt sich in das Bild, was man herstellt und verliert dadurch die konventionellen Bezüge. So etwas wie auf Pause geschaltet, sag ich mal, in dem was draußen passiert. Und das ist was, was ohne dass ich das als Auswahlkriterium sage, wenn du bei mir ausstellen willst, dann möchte ich gerne wissen, stellst du dich auf Pause, wenn du ein Bild malst. Aber ich würde sagen, das ist etwas, was die Künstler, die hier ausstellen, gemeinsam haben. Die Intensität und die Gefühlswelt, die dahinter steht, außerhalb des Kontext von einer Norm, so Zeitnorm.

LRD: Das Besuchen einer Galerie hat doch immer was freiwilliges an sich, das heißt man verbringt ja freiwillig hier seine Zeit und man begibt sich auch freiwillig in diese zeitlose Gesellschaft, wie du meinst.

TÖ: Ja zeitlos, da sag ich gleich was zu.

LRD: Ja, aber das Warten im Verkehr ist doch nicht freiwillig, könnte man das verbinden.

TÖ: Das Warten im Verkehr mit der Kunst? Ja, definitiv, also wir sehen ja ganz viel was wir sozusagen durch das Warten im Verkehr sehen, was wir dann, und es wäre glaub ich ein Trugschluss zu sagen, das sehen wir nicht freiwillig. Also seien es Werbetafeln oder irgendwelche Straßenkunst oder was auch immer. Ich denke, die Frage ist auch nach dem Zugang zu der Kunst. Also wer hat den Zugang zu der Kunst und wer macht den Schritt zu sagen, es ist mir wichtig Kunst

anzusehen um meinen Geist zu erweitern oder um einen Eindruck zu bekommen oder um ein Gefühl zu wecken. Und wenn ich warten im Verkehr nehme und jetzt mir zum Beispiel vorstelle, dass es einen Stauwagen gibt und der immer dahin fährt, wo grade ein Stau oder ein Verkehrschaos ist, auf dem unterschiedliche Kunstwerke präsentiert werden, dann würde ich sagen, dadurch, dass ich im Verkehr warte und mein Blick sowieso sucht, wo kann ich hingucken, damit es mir nicht so langweilig ist, dann in dem Zusammenhang die Kunst wahrnehme, kann ich es schaffen, eventuell Menschen einen Zugang dazu zu geben, sie für einen Moment zu amüsieren, zum Nachdenken zu bringen also wie auch immer die Kunst dann wirkt. Also ich könnte das mir definitiv in einem Zusammenhang miteinander vorstellen und auch mit der Botschaft dahinter, überhaupt einen Zugang zu schaffen. Also überall da, wo viele Menschen sind und Kunst hinkommt, kann man ja eben einen Zugang schaffen zu Kunst.

LRD: Wo Verkehr ist, ist auch meistens Aufmerksamkeit immer gefragt, das heißt es besteht auch eine große Gefahr, wenn man seine Aufmerksamkeit verliert. Man begibt sich quasi in Lebensgefahr ohne es zu merken. Kann dann eigentlich Kunst gefährlich werden?

TÖ: Das ist ja ein netter Gedankengang. Ich glaube ja. Ich musste auch so lachen, weil mir grade eine Szene eingefallen ist, ich bin in England über die Autobahn gefahren und damit man dort eben nicht einschläft sondern aufmerksam bleibt, haben die dort wunderschöne merkwürdige Kunstwerke an den Rand der Autobahn gestellt. Und also ich empfand das damals als ein wenig psychedelisches Kunstwerk, also sagen wir mal bunte Pop-Art-Spiralen, die sich auf irgendwelchen Säulen drehen, die den Fahrer eben nicht müde machen sollen, sondern im Verkehr eben wach. Mir persönlich ging es so, dass ich das Gefühl hab, ich bin dadurch total abgelenkt. Also es erhöht die Gefahr. Und in dem direkten Zusammenhang denk ich schon, dass ja, Kunst kann in diesem Zusammenhang gefährlich werden.

Tektek, Berlin

<http://www.tektek.de>