



UK

00426



ALLE MACHT
DEN RÄTEN

ANITA

ANITA

WOL



DIE LÜCKE, DIE DER KASTEN LÄSST



Im Bauch des Beschleunigungsmonsters Benedikt Boucsein

In der Vergangenheit bin ich wohl schon hunderte Male über die Mintarder Brücke gefahren, ohne sie jemals wirklich zu bemerken. Da war nur plötzlich die Weite des Ruhrtals, über das ich in einem leicht geschwungenen Bogen hinwegschwebte, als wäre der Autobahn der Boden weggenommen worden und als würde sie nun als Asphaltband in der Luft weitergeführt. Von der Brücke aus bietet sich dem Autofahrer ein eindrucksvoller Blick in die Ferne, oft wolkenverhangen, manchmal mit großartigen Lichtstimmungen, immer aber nur für einen kurzen Moment. Die Mintarder Brücke ist 1'830 Meter lang, und wenn man 120 Stundenkilometer fährt, verbringt man eine knappe Minute auf der Brücke, in der man auf den Verkehr achten muss, Radio hört, und sich vielleicht mit einem Beifahrer unterhält. Zudem versperrt ein hoher Gitterzaun die Sicht und lenkt den Blick wieder auf die Fahrbahn. Die eigentliche Brücke mit ihren massiven Pfeilern tritt kaum in Erscheinung. Vielen wird es daher wie mir gegangen sein: Die Ruhrtalbrücke war mir als wiederkehrendes Erlebnis präsent, blieb aber unsichtbar, weil ich sie nie wirklich zu Gesicht bekam und nicht auf ihr stehen bleiben konnte. Sie ist ein graues Stück Infrastruktur, ein unsichtbarer Teil unseres Alltags.

Bemerkt wird sie nur dann, wenn sie nicht funktioniert. So auch diesen Sommer: Die Ruhrtalbrücke muss repariert werden und ist daher in Richtung Essen gesperrt, denn während sie 1966 auf durchschnittlich 20'000 Fahrzeuge pro Tag ausgelegt wurde, muss sie nun viermal so viele Autos tragen. Auch die von den Ingenieuren ursprünglich eingerechneten großzügigen Reserven sind inzwischen aufgebraucht. In den lokalen Zeitungen finden sich immer wieder Artikel zur Sperrung der Brücke, begleitet von Berechnungen des entstandenen Millionenschadens am Bruttoinlandsprodukt und empörten Kommentaren der Leser. Bei deren Lektüre bekommt man das Gefühl, dass die Sperrung nicht nur ein lästiges Hindernis, sondern sogar eine Bedrohung ist. So schreibt ein Online-Kommentator, dass man sich nicht wundern müsse, wenn wir durch den schleppenden Unterhalt unserer Infrastruktur „von den Chinesen überholt“ werden würden. Für diesen Leser scheint die Brücke ein Menetekel der schwindenden Wettbewerbsfähigkeit des Westens zu sein. Als Architektur aber wird sie nicht thematisiert, sondern nur als dysfunktionaler Teil der Autobahn 52 von Düsseldorf nach Essen.

Wäre ich nicht auf die Arbeit von Andreas Golinski gestoßen, hätte ich mich wohl auch einfach über die Sperrung geärgert, ohne weiter nachzuforschen. Mir wären nicht die vielschichtigen Bedeutungen des Bauwerks bewusst geworden, die wichtige Rolle, die es in Essens Entwicklung gespielt hat, und die Implikationen, die eine nähere Beschäftigung mit ihm mit sich bringt. So aber begann ich die Brücke in einem ganz anderen Licht zu betrachten, wohl auch deshalb, weil die Autobahn ein Symbol unserer gemeinsamen Herkunftsregion ist, die wie keine andere von der Fortbewegung mit dem Auto abhängig ist. Die Autobahn steht für mich für lange Fahrten in den Urlaub und kurze Fahrten zu benachbarten Orten, Autobahnbrücken, zu denen wir Ausflüge unternahmen, die Mobilität meines Vaters, der jeden Morgen die Stunachrichten abhörte, bevor er auf dem labyrinthischen Netz mit den rätselhaften Nummernsystem verschwand. An die Autobahn knüpft sich eine ganze Welt von Erinnerungen, Interessen und – oft uneingestanden und unbewussten – Idealen.

Andreas' Arbeit beschreibt die Autobahnbrücke aber nicht idealisierend, sondern beschäftigt sich mit ihrer Unter- und Schattenseite. Denn der grauen Infrastruktur, die von Zehntausenden tagtäglich benutzt wird, wohnt auch das Grauen inne. Die gleichen Elemente, die auf der Oberseite unbegrenzte Mobilität ermöglichen, wurden für den brutalen Unterbruch eines Lebens und beinahe die Auslöschung desselben missbraucht. Das 1994 im Hohlkasten der Brücke eingesperrte Mädchen wurde vom Brückenmonstrum verschlungen und nur durch Glück wieder ausgespuckt. Andreas' Arbeit führt uns damit vor Augen, dass es komplementär zur konstruktiv perfekten Form der Brücke und zur Schnelligkeit auf der Oberfläche auch eine Schattenwelt gibt. Gerade durch seine faktische, Sentimentalität vermeidende Darstellung erschüttert er den Betrachter tief und ruft in ihm Fragen hervor, die noch lange nach der Auseinandersetzung mit der Arbeit herumgeistern und mit der Zeit immer fundamentaler werden.

Seine Arbeit vermag dies auch, weil die Mintarder Brücke eine hoch symbolische Bedeutung hat. Verschiedentlich wurde schon darauf hingewiesen, dass sie für den Fortschrittsglauben des Ruhrgebiets steht, für eine Zeit, in der dieser seinen Zenit erreichte, sich aber auch seinem Ende zuneigte. In Hinsicht darauf, dass der einzige Zweck dieser Brücke darin besteht, uns schneller als zuvor von A nach B zu befördern, steht sie in einem weiteren Sinne aber auch für die Beschleunigung, die Mythos und Motor der Moderne ist: Wer seine Geschwindigkeit nicht konstant erhöht, um im kapitalistischen Konkurrenzkampf zu bestehen, gerät ins Hintertreffen. Dieses Moment zieht sich als Konstante durch unsere heutige Gesellschaft, die Hartmut Rosa in seinem 2005 erschienenen Buch Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne beschreibt: Auf den Autobahnen erhöht sich die durchschnittliche Geschwindigkeit, das Zugnetz wird dichter und schneller, Produktzyklen werden zunehmend kürzer, die schriftliche Kommunikation läuft durch die elektronischen Medien in Echtzeit, Themen und Moden zirkulieren in immer höherer Frequenz, und der wachsende Flugverkehr beschleunigt sowohl den internationalen Personen-, als auch den Datenverkehr. Um diese Beschleunigung in ihrer technischen Dimension zu ermöglichen, bringt die moderne Gesellschaft Beschleunigungsmaschinen hervor, die unsere Städte und Landschaften prägen. Darunter kann man so unterschiedliche Objekte wie Flughäfen, Schnellzüge, das Internet und Logistikzentren zählen. Die Mintarder Ruhrtalbrücke gehört auch dazu.

Liest man die Brücke als eine solche Beschleunigungsmaschine, dann liefert Andreas' Arbeit gerade deswegen ein präzises Portrait von ihr, weil er von Gewalt, Kontrolle und Dunkelheit erzählt. Er beschreibt die Erbauung und die Konstruktionsmethode des Gefängnisses, zu dem die Brücke wurde, nähert sich diesem Gefängnis fotografisch und macht es uns über die sinnliche Erfahrung den eigentlichen Stahlkasten mitsamt dem Dröhnen der Autos erlebbar. So wie es Michel Foucaults Ziel mit dem 1977 erschienenen Buch Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses war, über eine Geschichte des Gefängnisses – also dem Ort der von der Gesellschaft ausgeschlossenen – eine kritische Geschichte der Gegenwart zu schreiben, gelingt es Andreas, die Beschleunigungsgesellschaft über seine spezifische Beschreibung der Brücke infrage zu stellen. Er erreicht dies gerade dadurch, dass er sich niemals auf die Oberseite begibt, dorthin, wo die Autos fahren. Anstatt nach dem Spektakulären zu suchen, zeigt er, dass gerade im Unauffälligen, im grauen Hintergrund, Erkenntnisse über die Gegenwart gewonnen werden können.

Dies verdeutlichen auch die Zeitungsausschnitte, die er der Dokumentation der Brücke beifügt. Denn ab und zu bewegen sich doch Menschen zu Fuß auf der Brücke. Bevor der Zaun errichtet wurde, gingen sie einfach die Autobahn entlang und stürzten sich in die Tiefe. Jetzt steigen sie aus ihrem Fahrzeug und springen von dessen Dach aus. Andreas thematisiert ihre Schicksale über Zeitungsausschnitte und Gespräche mit jenen, die unter der Brücke wohnen. So fordert er uns dazu heraus, über die Gründe nachdenken, welche diese Leute in den Suizid treiben, und darüber, dass nur diejenigen, die sich für diesen ultimativen Ausstieg aus dem Leben entschieden haben, der spektakulären Aussicht gegenüberstehen. Denn wer den alltäglichen Wahnsinn mitmacht und ordnungsgemäß mit dem Auto auf der Brücke fährt, erahnt die Aussicht nur. Er muss sich auf den Verkehr konzentrieren und riskierte wiederum sein Leben, ließe er sich zu sehr ablenken.

Der Moment, in dem wir abbremsen müssen – oder aber in die Wand fahren – wird früher oder später trotzdem kommen. Die Rechnung ist einfach: So wie sich die Brücke nicht von beliebig vielen Autos befahren lässt, kann auch die Beschleunigung nicht beliebig fortgesetzt werden, sondern frisst sich selber auf. Am Ende der gegenwärtigen Gesellschaftslogik liegt aller Voraussicht nach die Katastrophe. Andreas' Arbeit verleiht der Ruhrtalbrücke eine eindringlich warnende, dunkle Stimme. Es bleibt uns überlassen, wie wir diese Warnung interpretieren wollen und was wir aus ihr machen.