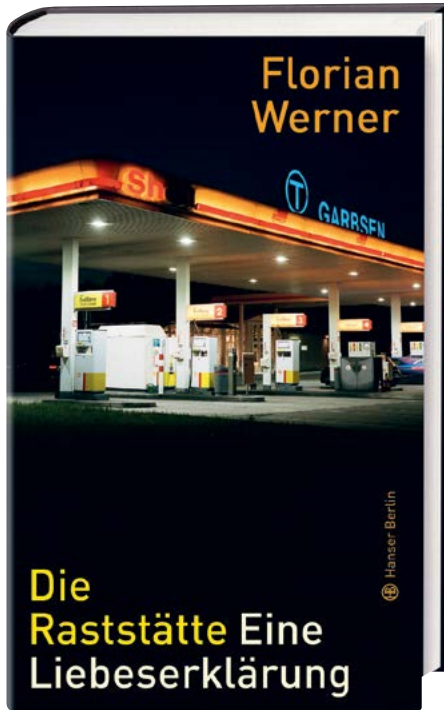


Florian Werner
Die Raststätte



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf

© 2020 Hanser Berlin in der Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG, München

 HANSER BERLIN



Florian Werner

Die Raststätte

Eine Liebeserklärung

Hanser Berlin

1. Auflage 2021

ISBN 978-3-446-26794-7

© 2021 Hanser Berlin in der

Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG, München

Umschlag: Anzinger und Rasp, München

Foto: © Christian Werner

Satz: Sandra Hacke

Druck und Bindung: Friedrich Pustet, Regensburg

Printed in Germany



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C014889

»Letzten Endes ist die Welt voller Rastplätze, wo vielleicht Träume von einem solchen Reichtum warten, daß sie alle Hinreisen und irgendwann auch eine ohne Rückreise wert sind.«

Die Autonauten auf der Kosmobahn

»Eine der Top-Anlagen in Deutschland.«

Autobahn Profi über Garbsen Nord

Nächste Ausfahrt Garbsen Nord

Drei weiße Balken auf blauem Grund, dann zwei, dann einer, diagonal von rechts oben nach links unten wie der Bastardfaden auf einem mittelalterlichen Wappenschild: Noch dreihundert Meter, noch zweihundert, hundert, wir kommen der Sache näher. Jetzt keine Ankündigungsbake mehr, dafür ein mächtiger Pfeil, der in die Botanik weist, Verkehrszeichen Nummer 333: Ausfahrt.

Ich drehe das Steuer, die Tachonadel sinkt, achtzig Stundenkilometer, sechzig, dreißig. Ich folge der Ausfädelungsspur auf die dahinter liegende Asphaltbrache, gelbrot leuchtet das Vordach der Tankstelle, aber ich lasse sie rechts liegen und folge dem Piktogramm, das den Weg Richtung Übernachtungsmöglichkeiten weist, schwarze Decke, schwarzes Kissen, ein stilisiertes Kastenbett.

Vorbei an den Zapfsäulen, vorbei an der Station für Luft und Wasser, über den Parkplatz, der die Tankstelle vom Restaurant und Motel trennt. Ein paar Dutzend Vierzigtonner dieseln Flanke an Flanke in der Hitze vor sich hin, daneben PKWs, Kleinbusse mit polnischem Kennzeichen, die Passagiere hängen bei offener Tür in den Sitzen, dösen, daddeln, rauchen.

Auf dem Vordach des Rasthauses reckt eine Nachbildung der Freiheitsstatue ihre Plastikfackel in den niedersächsischen Himmel, daneben thront ein Iguanodon aus Kunstharz; es scheint mich zu beobachten. Ein paar Meter weiter führt ein Abzweig zum Gästeparkplatz unterhalb des Motels.

Kühler weißgetünchter Beton, Kunststoffmülleimer mit dem Logo eines Speiseeisunternehmens, kaum andere Fahrzeuge. Ich bringe den Wagen zum Stehen, nehme die Sonnenbrille ab, massiere mit Daumen und Zeigefinger der linken Hand die Tränendrüsen. Ich muss gestehen, ich bin ein bisschen nervös. Vorfreudig, hibbelig wie vor einem ersten Date. Obwohl ich gar nicht mit einem Menschen verabredet bin, sondern nur mit einem Ort.

Zumal mit einem, der nicht gerade als attraktiv gilt.

Etwa vierhundertfünfzig Autobahnraststätten gibt es in Deutschland, mehr als eine halbe Milliarde Reisende machen jedes Jahr an ihnen Halt; damit haben sie deutlich mehr Besucher als der Kölner Dom, das Brandenburger Tor und das Oktoberfest zusammen. Zugleich sind Raststätten Orte, an denen Abertausende von Menschen arbeiten und wo Heerscharen von LKW-Fahrern einen Großteil ihrer Frei- und Schlafenszeit verbringen. In einer Gesellschaft, die Individualverkehr als Grundrecht betrachtet, und in einer Zeit, da der Gütertransport zunehmend von der Schiene auf die Straße verlegt wird, nimmt die Bedeutung der Raststätten als Dienstleistungs- und Erholungsorte stetig zu. In einer bekennenden Autofahrernation wie Deutschland sind sie vielleicht die wichtigsten Bauwerke überhaupt.

Darüber hinaus lassen sich Raststätten aber auch als Knotenpunkte verstehen, an denen sich deutsche Zeitgeschichte verdichtet: Ihre Planung war zunächst eng mit dem Autobahnbau während der nationalsozialistischen Herrschaft verbunden. Nach Kriegsende verlief auch die deutsche Raststättengeschichte getrennt. In den Neunzigerjahren schließlich wurden die west- und ostdeutschen Betreibergesellschaften vereinigt und

kurz vor der Jahrtausendwende, ganz im neoliberalen Geist der Zeit, privatisiert. Die Raststätte, das ist Deutschland im Kleinen. Ein Mikro-, ein Motorkosmos.

Dennoch sind Raststätten, Hand aufs Herz, nicht gerade beliebt: Sie gelten, bei wohlwollender Lesart, als Inbegriff bundesrepublikanischer Durchschnittlichkeit, als leidlich funktionale Nicht-Orte, wo man in der Regel nur Halt macht, wenn es die Leere des Tanks oder die Fülle der Blase unbedingt erfordern. Das Meckern über die Preise an der Autobahn gehört zur nationalen Folklore, das Klagen über die Qualität des dort angebotenen Essens ist gesellschaftlicher Minimalkonsens. Die Raststätte ist wie ein Mensch, den man nicht leiden, ohne den man aber auch nicht leben kann. Ein Partner, dessen Gegenwart so selbstverständlich geworden ist, dass man ihn kaum noch bemerkt.

Wahrscheinlich ist es gerade diese Unbeliebtheit. Diese Unaufdringlichkeit. Diese vollkommene Abwesenheit von allem, was man gemeinhin unter *sehenswert* oder *schön* versteht, die mich an Raststätten so fasziniert, ja beinahe magisch anzieht. Mein Lieblingstier ist die Gemeine Wegschnecke, mein Lieblingsheld ist Otto Normalverbraucher, mein bevorzugtes Kleidungsstück ein mittelgraues T-Shirt mit Rundkragen. Anders gesagt: Ich habe ein ausgesprochenes Faible für Wesen, Dinge und Orte, die durch vermeintliche Gewöhnlichkeit glänzen, unter deren Oberfläche sich bei näherer Betrachtung aber Welten (oder wahlweise Abgründe) auftun.

Der Besuch einer Autobahnraststätte, davon bin ich überzeugt, kann uns mehr über die Kultur, Mentalität und Geschichte dieses Landes und seiner Bewohner verraten als die Besichtigung der genannten Kathedrale am Rhein, des neoklassizistischen Triumphtors in Berlin oder des notorischen bajuwarischen Saufgelages. Im vergangenen Sommer erfüllte ich

mir daher einen langgehegten Wunschtraum: Ich nahm mir frei von familiären und sonstigen Verpflichtungen. Ich mietete mangels eigenen Automobils einen Leihwagen. Dann fuhr ich los: von Berlin, wo ich zu Hause bin, nach Westen, vorbei an Potsdam, Magdeburg, Braunschweig, immer weiter auf der A2, meist in zähflüssigem Verkehr, manchmal im Stau, bis kurz hinter Hannover. Zur Autobahnraststätte Garbsen Nord.

Alle deutschen Rastanlagen, so viel war mir klar, würde ich nicht besuchen können – zumal ich nicht an einer flüchtigen Affäre interessiert war, ich wollte mich gleich für mehrere Tage und Nächte einquartieren, schauen, schnuppern, schreiben, mit Menschen sprechen, die einen solchen Ort am Laufen halten und sich dort auskennen. Ich brauchte also eine Stellvertreterin, ein Musterbeispiel: eine Raststätte, die exemplarisch für die Vielzahl von Nebenbetrieben an der Autobahn stehen kann.

Dass ich mich, ohne jemals zuvor dort gewesen zu sein, ausgerechnet für Garbsen Nord entschied, hat einen schlichten Grund: Die Raststätte markiert die automobilen Mitte unseres Landes. Sie liegt unmittelbar an der A2, jener hochfrequentierten Ost-West-Achse, die aufgrund der Vielzahl an Lastwagen, die aus Polen Richtung Ruhrgebiet oder weiter nach Rotterdam donnern, den Spitznamen Warschauer Allee trägt. Und unweit der A7, also der großen Nord-Süd-Verbindung, auf der während der Ferienzeiten bayerische Touristen nach Skandinavien brechern und skandinavische Touristen nach Bayern. Hier treffen sich Menschen aller Herren Länder und Himmelsrichtungen, hier ist das Zentrum der Windrose. Wenn die Landkarte von Deutschland der Umriss eines Menschen wäre, läge Garbsen Nord in der Herzgegend.

Und nicht nur räumlich, auch zeitlich lässt sich Garbsen Nord im Mittelfeld verorten. Die Anlage wurde 1954 eröffnet, gehört also nicht mehr zu den protzigen Monumentalraststätten der Nazis. Sie stammt aber auch noch nicht aus der Dekadenphase der Siebzigerjahre, als man auch in Westdeutschland vermehrt auf vorgefertigte Teile zurückgriff und eine Raststätte in Systembauweise nach der anderen an die Straße klotzte.

Dass es die Anlage überhaupt gibt, verdankt sich einem Zufall: Mitte der Dreißigerjahre, beim Bau der Reichsautobahn vom Ruhrgebiet nach Berlin, wurde neben der Trasse Kies und Sand ausgebaggert. Die entstandene Grube füllte sich mit Grundwasser, und es entstand der sogenannte Blaue See – der wiederum die Niedersächsische Straßenbauverwaltung dazu bewog, auf der gegenüberliegenden Autobahnseite eine Raststätte mit Baggerseeblick zu errichten. Eine Anlage, die, in den Worten der *Deutschen Bauzeitung*, »der letzten Rast vor der Abfahrt nach Hannover zu dienen vermag und den Einwohnern der Stadt ein leicht erreichbares, lohnendes und interessantes Ausflugsziel mit Badegelegenheit im Freien bietet«.

Die Raststätte Garbsen Nord ist damit ein idealtypisches Beispiel für die Architektur des Anthropozän, also des gegenwärtigen, vom Homo sapiens, seinen Ausdünstungen und Eingriffen geprägten Erdzeitalters. Der Mensch erschafft künstliche Landschaften und Gewässer (hier: eine Autobahntrasse und einen Baggersee) – dann errichtet er Bauwerke, um diese vermeintlich natürlichen Phänomene zu bestaunen. Die Naturbeobachtung wird zur Nabelschau, Gewachsenes und Gemachtes sind ununterscheidbar miteinander verbunden.

Zugleich atmet die Raststätte vernehmlich den Geist der Fünfzigerjahre: Dass irgendein Reisender eine halbe Stunde vor Erreichen des Zielorts, wie es die *Bauzeitung* mutmaßte, noch einmal eine Rast, Tank- und Verzehrpause einlegt, erscheint

heute genauso abwegig wie die Vorstellung, dass er eine Autobahnraststätte als Ausflugsziel ansteuern sollte. Die Lage von Garbsen Nord ist Ausdruck einer ungebrochen autoaffirmativen, fortschrittseuphorischen Denkungsart, die zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts mit dem Futurismus ihren Anfang nahm, mit der Ölkrise Anfang der Siebzigerjahre erste Risse bekam und die heute nur noch im Bundesverkehrsministerium, beim ADAC sowie in den Vorstandsetagen deutscher Automobilhersteller fortleben dürfte. Anders gesagt: Garbsen Nord ist ein typisches Wirtschaftswunderkind. Ein Ort von hinreißender Durchschnittlichkeit, ein Traum in Nullachtfünfzehn, asphaltgewordene Normalität.

Genau der richtige Ort für mich.

Reise zum Mittelpunkt der Welt

Auf dem Luftbild von Garbsen Nord, das ich vor meiner Reise studiert habe, sah die Rastanlage aus wie ein Flussdiagramm. Wie ein Delta, das sich verzweigt und in kleinere Läufe aufzweigt, in Spuren für Last- und Personenkraftwagen, für Tank- oder Rastwillige. Auf Höhe der Zapfsäulen spaltet sich das Gewässer in ein knappes Dutzend Nebenarme, mündet dann aber nicht in ein wie auch immer geartetes Asphaltmeer, sondern vereint sich am Ende des Rastplatzes wieder und fließt zurück in die Autobahn, in diesen niemals stillstehenden und doch untergründig statischen Strom.

Heute, an einem sengenden Tag im Sommer, erscheint diese feuchtkühle Assoziation denkbar weit weg. Um mir einen Blick aus der Bodenperspektive zu verschaffen, schlendere ich den Rastplatz nach meiner Ankunft zu Fuß ab, einmal von Anfang bis Ende, von Osten nach Westen, von der Ausfahrt bis zur Einfädelungsspur.

Das Erste, was mir auffällt, ist die anachronistische Abfolge der Gebäude: Wie bei den meisten älteren Anlagen muss man als Ankömmling erst die Tankstelle passieren, bevor man das Rasthaus erreicht: Der alte, noch aus vormotorisierten Zeiten stammende Grundsatz »Erst das Pferd, dann der Kutscher« lebt hier also noch fort – obwohl es einem Auto, anders als einem Vierbeiner, herzlich egal sein dürfte, wann es betankt wird. Auch die Ikonographie auf dem Tankstellenvordach, die dem oder der Treibstoffsuchenden den Weg zur richtigen Zapfsäule

weisen soll, wirkt aus der Zeit gefallen, hinkt der Fahrzeugentwicklung um Jahrzehnte hinterher: Das Piktogramm für Lastwagen zeigt nicht etwa einen modernen Vierzigtonner, sondern einen altmodischen LKW mit Plane und Pritsche. Und das PKW-Symbol zeigt einen stilisierten Kompaktwagen mit Schrägheck – obwohl eine der mittlerweile epidemisch verbreiteten Geländelimousinen aufgrund ihres immensen Spritverbrauchs doch das viel passendere Symbol wäre.

Unter dem Vordach, an Zapfsäule Nummer fünf, steht ein schwarzer Mercedes-Bus, Siebensitzer. Hinter den halbgeöffneten Fenstern fläzt ein halbes Dutzend Jugendlicher, matt wie die Fliegen, Kopfhörer im Ohr, wartet auf die Weiterfahrt. Die Fahrerin steigt aus, nimmt die Tankpistole aus ihrer Halterung, versenkt den Kolben im Korpus des Fahrzeugs, was sofort Unruhe unter ihren durchweg männlichen Passagieren hervorruft; vielsagende Blicke werden getauscht, Ellenbogen in Rippen geknufft. Während der Treibstoff durch den Schlauch pulsiert, schnappt sich die Fahrerin den neben der Zapfsäule in einem Eimer mit Brackwasser dümpelnden Schwammwischer und beginnt, die Frontscheibe zu putzen. Sie reckt sich nach vorn, um das jenseitige Ende der Frontscheibe zu erreichen, über dem Halbrund ihres Trägertops zeichnet sich die Rückenmuskulatur ab, das zuckende Wechselspiel zwischen Spannung und Erschlaffung. Aus dem Inneren des Busses ertönt eine Jungmännerstimme: »Ausziehen! Ausziehen!«, dann ein kollektives Lachen. Die Fahrerin putzt ungerührt weiter.

Wenige Meter entfernt, an Zapfsäule Nummer drei, parkt derweil eine gigantische Edelstahldose auf Rädern, ihre polierte Oberfläche reflektiert die Umgebung, aber perspektivisch verzerrt, zusammengestaucht wie in einem Spiegelkabinett. Auch

sonst scheint mit dem Laster etwas nicht zu stimmen: Statt des obligatorischen Treibstoffschlauchs, der wie bei allen anderen hier stehenden Fahrzeugen in den Tank hineinführt, führen sage und schreibe vier Schläuche aus ihm heraus.

In der Tat, bestätigt der Fahrer meinen Verdacht: Der Laster wird nicht etwa betankt, sondern füllt die unterirdischen Reservoirs mit Treibstoff auf, der Fahrer deutet auf die Platten aus Metall, die parallel zu den Fahrspuren in den Boden eingelassen sind. Alle vier Sorten auf einmal. Der Mann strahlt eine enorme Ruhe und Kernigkeit aus, unter seinem Overall ist ein athletisch-asketischer Körper zu erahnen, die obere Hälfte seines Raubvogelgesichts ist von einer Schutzbrille aus Plexiglas verdeckt, wobei unklar ist, ob die Brille seine Augen vor etwaig herausspritzendem Kraftstoff schützen soll, oder umgekehrt die Umwelt vor seinem stechenden Blick.

Eine Dreiviertelstunde dauere der Betankvorgang, teilt mir der Fahrer auf Anfrage hin mit, mustert mich dabei abschätzig-kritisch, wie ein Habicht, der eine Zwergmaus beobachtet und gerade beschlossen hat, dass sie für sein Beuteschema zu klein ist. Fünfunddreißigtausend Liter Kraftstoff strömen derweil in die unterirdischen Kammern. Etwa fünf Mal pro Woche mache er diese Prozedur, sagt der Habicht. Je nach Bedarf.

Ob er denn gar nicht nervös sei, wenn er mit mehr als dreißig Tonnen hoch entzündlicher Fracht auf der Autobahn unterwegs ist?

Der Habicht blickt mich kühl durch seine Plexiglasbrille an, vielleicht auch ein bisschen spöttisch, zuckt mit den Schultern. »Wenn dir einer hinten drauf fährt, hast du immer Pech gehabt – egal, was du geladen hast.« Außerdem mache er den Job jetzt schon seit fünfundzwanzig Jahren, und es sei noch nie etwas passiert.

Er wendet sich wieder seinem Tanklasten zu, kontrolliert die Lage der Schläuche, überprüft hier ein Ventil, studiert da eine Anzeige, dreht sich dann noch mal zu mir um. »Na ja«, fügt er milde, fast versöhnlich hinzu, vielleicht war meine Frage doch nicht so abwegig: »Man soll niemals nie sagen.«

Neben der Eingangstür des Tankstellenshops laden ein paar runde Tische zum Herumstehen ein: Wer gerne mit Dieseldunst in der Nase seine Mahlzeiten einnimmt, ist hier genau richtig. Eine Heißwurst wird gerade in Senf gebadet, ein Kaltgetränk in einen Truckerkörper gefüllt, ein Kindermund nuckelt an Eis, der dazugehörige Schopf reicht kaum an die Stehtischkante.

Die Automatiktüren teilen sich vor mir wie das Rote Meer, ich schreite hindurch, im Shop ist es angenehm kühl. Das Sortiment ist wenig überraschend – wobei: Neben den üblichen Mobilitätsutensilien (Motorenöl, Straßenkarten, Bier) fällt mir ein übermannshoher Aufsteller mit Holzschildern ins Auge, die offenbar für das heimische Gartentor, die Haus- oder Wohnungstür gedacht sind. Die Schilder sind frühstücksbrettgroß und jeweils mit dem Konterfei eines Rassehundes bedruckt, daneben steht ein Spruch, der wahlweise Einbrecher abschrecken oder Nachbarn, Freunde und Besucher von der Richtigkeit des eigenen Lebensentwurfs als Hundehalter überzeugen soll:

In diesem Haus wacht ein Dobermann.

Hier wohnt der verwöhnteste King Charles

Spaniel der Welt.

Ein Haus ohne einen Deutschen Schäferhund

ist nur ein Haus.