

DEUTSCHLAND



Manche Menschen fliegen 16 000 Kilometer weit, um auf ihr zu rasen, anderen dient sie als Heimat für ein halbes Leben: die deutsche Autobahn.

Sie ist ein einzigartiges Biotop, eine große Fahr-Gemeinschaft für Trucker und Biker, Rüpel und Rastende, Brückenbauer und Seelenfänger

Text: Moritz Herrmann, Fotos: Stini Röhrs



Fahr'n, fahr'n, fahr'n



Olfaktorischer
Obstsalat am
Rückspiegel:
Autobahnfahrten
sind ohnehin
nichts für geruchs-
sensible Wesen

W

WENN GOTT die Autobahn sieht, denkt er dann, dass es gut war?

Heute kein Stau, jedenfalls nicht hier, auf dem Weg zur Autobahnkapelle an der A 81 bei Engen. Das Gästebuch liegt am Eingang, durch ein Kreuzfenster scheinen die letzten Sonnenstrahlen des Tages auf dicht beschriebene Seiten.

Gott, wir danken dir für eine schöne, sichere Passage im Corsa bis nach Hause.

Allmächtiger, wir fahren nach Italien und bitten um deine Schutzengel für den Weg, ja?

„Ja“, sagt Gebhard Reichert, Pfarrer der Autobahnkapelle, „Gott passt auf alle auf, auch auf die Autofahrer.“ Reichert, dünner Bart in einem dünnen Gesicht, sieht aus wie Abraham Lincoln. Einige Jahre her ist es, die Raststätte war noch im Bau, da fuhr er mit einem anderen Pfarrer vorbei, schaute sich um und sagte: Lass uns eine Kapelle bauen, gleich dort, an der Talkante!

Reichert war im Ruhestand, er brauchte eine neue Aufgabe. Und dieser Ort, diese Autobahn brauchte ihn und seinen Gott, das will er gespürt haben. „Denn wer Autobahn fährt“, sagt Reichert, „hat viel Zeit zum Nachdenken über das Leben und was ihm wichtig ist.“

In seiner Kapelle ist es still. Nur wer sich anstrengt, hört das Rauschen hinter den Wänden.

UND IM RADIO die Achtziger, die Neunziger und: Helene Fischer. Atemlos durch den Tag.

Aber auf Helene lässt Obelix nichts kommen, er grinst über das ganze Lenkrad. „Mit Helene“, sagt Obelix, „fährt es sich wie von ganz allein.“ Er dreht die Lautstärke hoch. Die Rapsfelder wischen vorbei. Orte wie Disen, Dorla und Werkel, über die Eder. Und Lars Bartels, den alle nur Obelix nennen, auf dem Bock seines Lkw, den er nur Fiete nennt.

Die Welt der Lastwagenfahrer ist eine Kosenamenwelt, in ihr passen ganze Biografien auf ein Blechschild. Freddy. Manni. Kurti. Eine Menge



Gebhard Reichert ist Pfarrer der Autobahnkapelle Hegau-West. Er fand hier seine Berufung: Auch die Autobahn braucht Gott

Olafs, Volkers und Uwes auch. Mit ihren Lkw ziehen sie in endloser Kolonne über die rechte Spur, der nächsten Ladung entgegen, dem ersten Bier, der letzten Pause, sie vermehren sich immer weiter und verstopfen die Straßen.

Sie sind die Geißel der Autobahn. Sagen viele.

Obelix, A 49 zwischen Kassel und Marburg, ein Koloss, 200 Kilogramm, holt tief Luft. Er muss jetzt mal einiges klarstellen.

„Erstens“, sagt Obelix, „aggressiv ist jeder, der ein Lenkrad in der Hand hält und sein Recht einfordert.“

„Zweitens“, sagt er, „wird man wie ein Mensch zweiter Klasse behandelt, wenn man im Lkw sitzt.“

„Leute, sage ich immer, seid doch nicht so böse mit uns, wir müssen ja auch leben, und wir sorgen dafür, drittens, dass ihr gut leben könnt.“

Obelix, der den Anschnallgurt nur mit Mühe über seinen Bauch gezerzt bekommt; Obelix, der gesünder essen will, aber in den Kühlschrank der Fahrerkabine nur Leberwurst, Salami und Corned Beef gefüllt hat; Obelix, der seiner Frau jeden Morgen eine Sprachnotiz schickt, damit sie weiß, dass es ihm gut geht – er starrt durch den Traumfänger auf die Straße, die seine Heimat ist, seine erste, nicht die zweite, und sagt: „Wir stehen mit einem Bein im Grab und mit dem anderen im Knast, weil wir so viel Druck kriegen und weil die Unfälle, wenn sie passieren, tödlich sind.“

Obelix hat eine Devise: Wenn du dich gut fühlst, dann fährst du. Und wenn du dich nicht gut fühlst, dann fährst du nicht. „So einfach ist das“, sagt er.

WENN ES aber doch mal nicht ganz so einfach ist, kommen sie alle zu Peter Möller. Dafür wieder südwärts, auf die A 9, über Seubtendorf, Blintendorf und die schwächliche Saale, nach Bayern. Man merkt sofort, dass man in den Freistaat einfährt. Die Autobahnen sind glatter, man sieht die Alpen noch nicht, ahnt sie aber schon, und es gibt kaum Tempolimits. Das mag daran liegen, dass oft die CSU den Verkehrsminister stellt.

Peter Möller steht auf dem Autohof an der Anschlussstelle Berg/Bad Steben und rät seinem Mandanten, bei der Gerichtsverhandlung eine Packung Mon Chéri zu essen.

Der Mandant ist Transportfahrer, wurde von einer Streife mit 0,3 Promille getestet und sagt, das müsse an den Pralinen gelegen haben, die er in-



Im Autohof Herzl bei Bruchsal gilt: bloß nicht Bange machen lassen von zu viel Cholesterin. Der Trucker Lars Bartels hat sich seinen Spitznamen auf das T-Shirt drucken lassen

tus hatte. Also will Möller im Prozess den Messwert anzweifeln, das ist seine Verteidigungsstrategie.

Möller ist Autobahnanwalt, seine Kanzlei unterhält sechs Zweigstellen im Land. Sie sind fast immer, wie hier, in Containern an den Abfahrten eingerichtet und auf Autohöfen.

4000 Prozesse im Jahr. Immer erreichbar.

„Dieser Hass gegen Brummifahrer ist absurd“, sagt Möller, „man stelle sich mal vor, die würden kollektiv streiken, unser Land läge brach. In Frankreich, Spanien und Italien behandelt man die Fahrer mit Respekt. Nur wir Deutschen neigen dazu, jemanden nicht nach seiner Leistung für die Ge-

»Wenn du dich gut fühlst, dann fährst du. Und wenn du dich nicht gut fühlst, fährst du nicht. So einfach ist das«

DAS MOTTO VON TRUCKER OBELIX

sellschaft zu bewerten, sondern nach der S-Klasse.“ Er kämpft für die Lkw-Fahrer, sagt Möller, weil das sonst keiner macht. Er erinnert sich an alles, was ihm ein Mandant sagt, und wenn ihm ein Mandant nur einen Satz sagt, weil Trucker nicht das große Wort schwingen, macht Möller aus dem einen Satz eine ganze Geschichte. Geht durch alle Instanzen, bis ein Richter ruft: Möller, was wollen Sie schon wieder? Dann ruft Möller: Was ich immer will, dass mein Mandant keine Punkte kriegt und seinen Job weitermachen kann.

Möller muss los, nächstes Gefecht, im Laderaum Akten, eine Robe, seine Wut und die Hoffnung. Der kleine Transporter wird schnell vom ewigen Fluss der Karossen geschluckt.

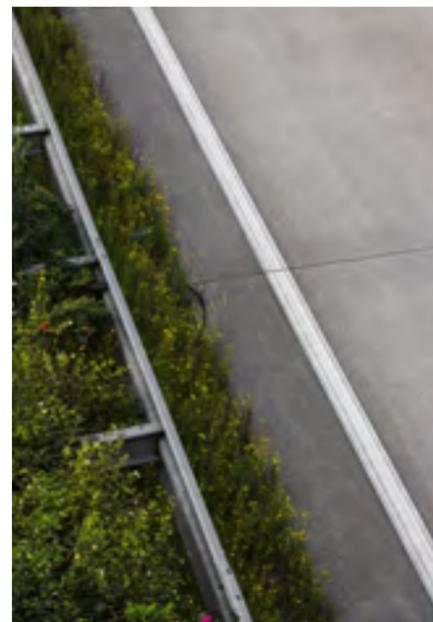
AUF EINER LANDKARTE sind die deutschen Autobahnen ein wucherndes, blaues Netz, dem Kapillarsystem des Menschen ähnlich. Schaut man lange darauf, beginnen die Linien zu flimmern, fast meint man, eine menschenähnliche Gestalt ausmachen



Insgesamt 723 000
»Stauereignisse«
wurden 2017 auf
Autobahnen gemeldet –
sie haben rechnerisch
52 Kalenderjahre
gefressen. Der hier
betroffene Abschnitt
auf der A9 zählt nicht
einmal zu den
schlimmsten im Land,
aber dauern wird auch
dieser Stau: Gerade
erst landet der
Rettungshubschrauber



Die Lightshow auf dem Parkplatz bei Kaltenkirchen wärmt echten Truckern das Herz. Die kühle Akkuratess des Heckenschnitts am Seitenstreifen und der Brummilärm fechten Kirsten Fricke und Bernd Voigt nicht an: An der Spinnerbrücke am Rasthof Grunewald fanden sie ihren Ort an der Sonne



zu können: eine Häufung bei Hamburg, die man sich als Kopf vorstellen könnte, das Ruhrgebiet wäre die rechte, Sachsen die linke Hand, und die vertikalen Stränge durch Baden-Württemberg und Bayern, sehen sie nicht wie Beine aus?

13 000 Kilometer Beton und Asphalt. Ein Monster von Menschenhand, ein Frankenstein, und als solches gerät die Autobahn zuweilen außer Kontrolle.

Besonders im Westen, tief im Westen. Ein paar Tage und ein paar Hundert Kilometer und zwei Tankfüllungen später prostet die Rentner, die auf dem Rastplatz bei Bottrop-Boy ihre Butterbrote auspacken, Vorbeigehenden schon am Vormittag mit Doppelkorn zu. Noch weiter, über Dortmund, Schwerte, Hagen, eine Kurve noch, tiefe Sonne, die Blende runter: Da ist sie. Das, was von ihr übrig ist. Oder eben das, was schon wieder steht.

Die Lennetalbrücke.

Im Sommer 2017 ist sie eine von mehr als 470 Autobahnbaustellen, also ein Problem. Denn der Autofahrer mag seine Autobahn zwar glatt und plan, aber die Baustellen, die das besorgen, mag er nicht. Verengt sich die Strecke auf zwei Spuren oder gar auf nur eine, steigt sein Blutdruck. Wut auf die Zeit, die er hier verliert, die Idioten, die so was planen, die anderen Autofahrer, das Leben.

Michael Neumann, Bauprojektleiter an der Lennetalbrücke, A45, weiß um diese Wut. Er setzt seine Pilotenbrille auf und strafft die Warnweste. Mit schweifendem Blick auf die Brücke, die fast 1000 Meter weit über das Tal spannt, sagt er: „Heute muss man so ein Riesenprojekt erklären, seit Stuttgart 21 muss man das.“

Also erklärt er seine Baustelle, auf der sie machen, was bundesweit noch nie gemacht wurde, nämlich eine neue Brücke auf gesamter Länge parallel zur alten zu bauen und sie, wenn der Vorgänger rückgebaut wurde, quer einzuschieben.

Die alte Lennetalbrücke hatte 2008 bei einer Überprüfung die Note 3,4 bekommen, was gut klingt, aber schlecht ist. Ab 4,0 wird voll gesperrt. Der Spannbeton war beschädigt, das Tragwerk stark korrodiert, ausgelegt für 20 000 Autos am Tag. Heute donnern bis zu 80 000 Fahrzeuge über die Sauerlandlinie.

Jahrzehntelang wurden die Autobahnen vernachlässigt, nun sind sie marode. Materialermüdung heißt das offiziell und ein wenig poetisch.

»Die sehen nicht die Vorarbeit und denken: Faule Säcke, hier schuftet keiner. Aber das ist nicht wahr«

BRÜCKENBAULEITER MICHAEL NEUMANN

Auch werden Autobahnen nicht nur saniert, sondern auch ertüchtigt.

Die Lennetalbrücke wird so ertüchtigt, dass sie 50 oder 60 Jahre hält. Hofft Neumann. Aber das wissen jene nicht, die dauerhupend durch die Engstelle dröseln.

„Die sehen die Vorarbeit nicht“, sagt Neumann, „sehen die Planung nicht, die Maloche an den Trägern, sehen auch nicht, dass wir mehr unter als auf der Brücke bauen, sehen also keine Arbeiter und denken dann: Faule Säcke, hier schuftet gar keiner. Aber das ist nicht wahr.“

Und dann seufzt Neumann: „Irgendwann übernimmt eh der Bund.“

Das ist der Plan, die Zukunft. Die Frage lautet, soll die Autobahn den Ländern oder dem Bund gehören? Der öffentlichen oder der privaten Hand? Die Privaten haben zuletzt nicht so gut abgeschnitten; A1 mobil, die Betreibergesellschaft für die Strecke von Hamburg nach Bremen, ist so gut wie pleite und will den Bund auf 778 Millionen Euro verklagen.

Weil viele Länder ihre Reparaturen einfach nicht gestemmt kriegen, springt der Bund ein. Eine Infrastrukturgesellschaft soll, alimentiert durch Maut, Steuern und Haushaltsmittel, die Autobahnen betreiben. Vermutlich schon ab 2021.

Gute Idee? „Mit allen Maßnahmen, die heute ergriffen werden, läuft man der Entwicklung von morgen hinterher.“ Michael Schreckenberger hat an der Universität Duisburg-Essen den einzigen Lehrstuhl der Welt für die Physik von Verkehr und Transport – und eine klare Haltung.

„Es wird viel von Ertüchtigung geredet, das ist Augenwischerei. Wir dürfen froh sein, wenn wir das Autobahnnetz so erhalten, wie es heute ist. Mehr ist utopisch!“

Schreckenberger berät den Verkehrsminister, Autofirmen, die Bahn, und er betont das gern. Politiker rufen ihn an, wenn sie eine Expertise brauchen. Was nicht heißt, dass sie ihr dann auch folgen.



Der Bauleiter und sein Werk: Michael Neumann und die Lennetalbrücke, A45



Wer einen Plüschhasen auf dem Motorrad sieht, sollte entweder eine Pause machen – oder aber er hat Yvonne Bierwolf von der Streetbunnycrew entdeckt, einer Biker-Organisation, die Kindern in Not hilft

Schreckenbergs erwähnt schließlich die Grundlage aller Planungen in Deutschland: den Bundesverkehrswegeplan. Ein Wort mit 22 Buchstaben. Ein sehr deutsches Wort. „Aber trotzdem keine Lösung“, sagt Schreckenberg. „Man kann es eigentlich nur falsch machen. Wenn Sie jetzt 1000 Maßnahmen anstoßen, danken Ihnen das die Fahrer der Zukunft – aber die der Gegenwart auf keinen Fall, die stünden nämlich nur noch im Stau.“ Und im Stau will man nicht stehen.

E BEN IST man noch gefahren, durch die Senke, über den Hügel, vorbei an Bassenheim, Kerben, Polch. Aber plötzlich Rücklichter, erst weit weg, bald immer näher und dann nicht mehr zu vermeiden – Stau. Von 100 auf 0 in zehn Sekunden. Damit wirbt kein Autobauer. Das kann dauern. Sieht man sofort. Das wird z ä h. Dicht an dicht stehen sie, manche Insassen kurz vor dem Nervenzusammenbruch, die mit Kind auf der Rückbank. Schatz, wir können auch nichts dafür. Spiel doch was Schönes. Ich sehe was, was du nicht siehst.

Hilft ja nichts. Nichts hilft jetzt. Wieso haben die das nicht durchgesagt? Haben sie doch. Da, mitten in den Refrain von Simply Red, 15 Kilometer auf der A 48 zwischen dem Dreieck Vulkaneifel und Koblenz. Gegenstände auf der Fahrbahn. Stop and go to hell.

Das Wasser geht zur Neige. Man muss mal. Auf Toilette, kurz schreien, rauslassen, was sich angestaut hat. Aber rausgelassen wird man nicht. Nur ein Wahnsinniger im GTI ist dreist genug, die Steher auf dem Standstreifen zu umfahren, und dafür wird er bewundert und gehasst.

Es gibt Zahlen zum deutschen Autobahnstau, der von Jahr zu Jahr immer extremer wird: 2017 rund 723 000 gezählte Staus, 1980 pro Tag, in Staukilometern sind das 1 448 000, in Stautunden 457 000. Anders gesagt: rund 52 Kalenderjahre.

Es gibt Orte, an denen dem Zeitraub vorgebeugt werden soll. Einer davon ist grau und hässlich, ein Zweckbau am Rande von Leverkusen, gleich neben der A 3. Drinnen blinkende Monitore, Livebilder von den Autobahnen Nordrhein-Westfalens, deutsches Stauland schlechthin.

In der Verkehrszentrale wird das Anpackende mit hochgekrempeelten Hemdsärmeln demon-

striert. „Was wir hier machen“, sagt Hanno Bäumer, Leiter der Zentrale, als er fertig gekrempelet hat, „ist eine Operation am offenen Herzen.“

Der Diplom-Ingenieur Bäumer antwortet anfangs brav, zurechtgelegte Zitate, Schachtelsätze, die den Furor bemänteln. Aber nach einer Stunde poltert er: „Klar kann ich hier und da für Entlastung sorgen, aber Straßenneubau kann ich nicht ersetzen. Ich bin doch nur der Prügelknabe, wenn es wieder irgendwo knallt.“

Bäumers Operatoren schalten die digitalen Anzeigen, justieren Geschwindigkeiten, entwerfen Strategien, um den Verkehr zu entzerren. Sie planen auch Baustellen wie jene an der Lennetalbrücke. Wenn sie ihren Job gut machen, fließt der Verkehr.

Danken wird ihnen das niemand. Schnelles Durchkommen, so aller Fahrer Überzeugung, sollte selbstverständlich sein.

Aber dann passiert etwas, wie jetzt, lauter Alarm, „du hast einen Unfall“, schreit eine. „Ich weiß“, brüllt der Zuständige zurück, und schon ist die Tagesbilanz dahin. Vielleicht, weil Facebook auf dem Handy wichtiger war als die Hand am Steuer. Weil ein Greis, der gar nicht mehr hätte fahren dürfen, Gas und Bremse verwechselt hat. Weil Olaf, Volker, Uwe ihrem Zeitplan hinterhergefahren sind.

Bäumer, angestrengt auf die Leuchtdioden des Kontrollraums spähend, schweigt. Er hat schon zu viel gesagt.

M AN NIMMT es mit aus der Dunkelheit, dieses Stillleben der Resignation, und fügt es dann der Sammlung hinzu, die zwangsläufig entsteht in so einem Monat auf der Autobahn. Zwar fliegt das meiste vorbei und ist schon in der nächsten Sekunde vergessen, aber manche Momente bleiben, lagern sich ab wie die zerplatzten Mücken an der Windschutzscheibe, wie die nicht verbrauchten Sanifair-Gutscheine.

»Wir tun alles, damit der Verkehr fließt. Aber wir können den Neubau von Straßen nicht ersetzen«

HANNO BÄUMER, LEITER DER VERKEHRSZENTRALE NORDRHEIN-WESTFALEN

Aus dieser Bildersammlung: Die Angler, die unter dem Sonnborner Kreuz den Döbel aus der Wupper ziehen.

Die Planespotter, die sich auf der Lärmschutzwand am Flughafen Berlin-Tegel an der A 111 verabreden, über den Autos, unter den Flugzeugen.

Die Trucks vom Zirkus Knie auf der A 3, Giraffen, Kamele und Zebras starren unbeeindruckt durch die Gitter.

Und Bernd und Kirsten, die sich auf einer Wiese an der A 115 sonnen, weil Thailand diesmal zu teuer war und die Autobahn, wenn man die Augen schließt, wie das Meer klingt.



»Du hast einen Unfall« – »Ich weiß!« Diplom-Ingenieur Hanno Bäumer in der Leit-zentrale in Leverkusen

R AUS AUS Leverkusen, beschleunigen, blinkende Industrie aus den Boxen jetzt, wenigstens einmal: Kraftwerk. „Wir fahr’n, fahr’n, fahr’n auf der Autobahn. Vor uns liegt ein weites Tal. Die Sonne scheint mit Glitzerstrahl.“ Den Blitzer sieht man nicht.

Auf dem Foto, das Wochen später zugestellt wird, ist ein Gesicht zu sehen, von dem man gar nicht wusste, dass man es machen kann.

Ganz in der Nähe ließ der Gründer der deutschen Autobahn vor mehr als 80 Jahren die erste Strecke eröffnen, die heutige A 555 zwischen Köln und Bonn. Es war, nein, nicht Adolf Hitler, sondern Konrad Adenauer, der Oberbürgermeister von Köln.

Die Nationalsozialisten hatten den Bau sogenannter Nur-Autostraßen zunächst abgelehnt, mit der Begründung, diese würden doch bloß Aristokraten und Großkapitalisten nutzen.

Aber dann dienten die Autobahnen als Mittel gegen die Massenarbeitslosigkeit. Die Nazis versprachen dem Volk 600 000 Jobs und etikettierten Adenauers Trasse zur Landstraße um. Der „Führer“ sollte erster und einziger Schöpfer deutscher Autobahnen sein.

Die Episode belegt, dass von Anfang an um die Autobahn gerungen wurde. Um ihre Bedeutung und ihren Sinn. Unproblematisch und unumstritten war sie zu keiner Zeit.

Heute muss eine Autobahn noch nicht mal existieren, damit sich die Menschen über sie entzweien. Die Planung einer neuen Strecke reicht.

Hoch oben, im Norden, vorbei an Osnabrück, Oyten, Sittensen, entsteht seit geraumer Zeit die A 20, die Küstenautobahn. Ihre Planer träumen von einer europäischen Magistrale entlang der See.



A7, nahe Kassel.
Das Führerhaus im
Lkw von Obelix
zeigt: Hier hat sich
einer wohnlich
eingerichtet, stets
das ewige graue
Band vor Augen

Dass es damit so schwierig werden würde, hätten sie sich nicht träumen lassen. Zwischen Westerstede und Drochtersen ist das Schlachtfeld Autobahn zur Groteske verkommen.

Während die A 20 im Osten und in Teilen von Schleswig-Holstein bereits vollendet ist, hat man in Niedersachsen noch nicht angefangen. Eine kleine Initiative leistet erbitterten Widerstand.

Man kann ihre Mitglieder besuchen, an einem sonnigen Mittwoch im flachen Oldenburger Land, zwischen Kühn und Heuballen. Und am Tag darauf in der Bremerhavener Handelskammer mit den Gesandten der Wirtschaft diskutieren, die den Neubau wollen. Beide Seiten sprechen nicht mehr miteinander. Es wäre, fände er statt, ein Austausch ohne Basis.

Am Mittwoch sagt Susanne Grube, Biologin in Gummistiefeln, im Wald: „Man redet nur noch über uns, einen Dialog auf Augenhöhe gibt es nicht.“

Am Donnerstag sagt Wilfried Allers, der Leiter der Handelskammer: „Man kann uns nicht vorwerfen, dass wir die Kritiker nicht mitnehmen. Leider sind viele nicht empfänglich für Argumente. Es gibt Fundamentalisten, für die ist jede Autobahn böse, und Beton wird gehasst.“

Am Mittwoch, Wim Deekens, auf seinem Gutshof, mit Blick zu den Pappeln, wo die A 20 verlaufen soll: „Viele sind eingeschüchtert, sie glauben, sie haben gegen den Staat keine Chance. Ich habe auch das Vertrauen in die Politik verloren. Das ist doch keine Demokratie!“

Am Donnerstag, Emanuel Schiffer, ein mächtiger Logistiker: „Es gibt kein Projekt in Deutschland, das transparenter wäre.“

Susanne Grube noch mal, seit fünfzehn Jahren im Widerstand: „Hier wachsen Perlgras, Sauer- klee und Waldmeister, hier fliegen ganz viele Fledermäuse, das wollen die alles zerstören.“

Allers, mit dem Finger über eine Karte fahrend: „Man guckt hier rauf und fragt sich, wieso es diese Autobahn nicht längst gibt. Der norddeutsche Wirtschaftsraum wird ja viel besser vernetzt.“

Kirsten Erwentraut, die einen reetgedeckten Pferdehof in Jade besitzt: „Das Auto ist in den Herzen der Deutschen verwurzelt, das musst du erst mal rausbekommen. Ich weiß nicht, ob wir die Zeit haben.“

So wird im Land der Autobahnen um Autobahnen gerungen, über Jahre, manchmal Jahrzehnte.

Die deutsche Autobahn als Spielplatz: Nigel Deane ist aus Melbourne, Australien, gekommen, um mit einem gemieteten Lamborghini über die Asphalt- piste zu fliegen



Aber am Ende, am Ende wird fast immer gebaut. Wen kümmert Perlgras, wenn man eine halbe Stunde spart?

Und hinter einem Holzzaun am Dreieck Stuhr, in Latzhose, mit Cordhut, die Forke in der Hand, steht Reinhard Mahlstädt, alter Bauer. Er hat mit der Initiative nichts zu tun und regt sich auch nicht mehr auf über die Autobahn, die durch seinen Acker verläuft, weil er die Kraft braucht für die Ernte und das Heu.

Vorn dröhnt die A 1, hinten die Abfahrt 58a, von der Seite schwenkt die A 28 nach Oldenburg ein.

„So maak wi dat hier“, sagt Mahlstädt, „nützt ja nix, mutt ja gahn.“

Der Bauer hört die Autobahn längst nicht mehr. Er ist fast taub.

Er hätte es also auch nicht gehört, wäre Nigel Deane an ihm vorbeigerast, wobei Deane ganz woanders unterwegs ist: Jetzt noch auf dem Berliner Ring, aber bald biegt er ab, tiefer nach Brandenburg hinein.

NIGEL DEANE, Bauunternehmer aus Australien, breites Grinsen, Sonnenbrille im V-Ausschnitt, ist ein Autobahntourist. Diese Straße, die viele Deutsche als Last empfinden, ist für ihn eine Verheißung.

Von Freiheit. Abenteuer. Rausch.

Seine Frau hat Deane zum 50. Geburtstag eine Fahrt auf der deutschen Autobahn geschenkt, im grünen Lamborghini Huracán. Wenn man sein Grinsen sieht, scheint es das beste Geschenk aller Zeiten zu sein. 1000 Euro für 80 Minuten, samt Vollkasko; Flüge und Hotel extra.

Die Autobahn wird von Reisebüros im Ausland als deutsche Top-Sehenswürdigkeit vermarktet, wie es das Kolosseum für Italien oder der Eiffelturm für Frankreich ist.

Deane versteht deshalb nicht, wieso neue Strecken nicht einfach durchgewinkt werden, versteht erst recht nicht, dass manche sogar ein generelles Tempolimit einführen wollen: „Oh my God, really?“ Er stellt den Huracán auf einem Rastplatz ab, die Fahrt ist vorbei.

„Ein Thrill, den ich nie im Leben vergessen werde“, sagt Deane, „alles ist an mir vorbeigerauscht, ich habe nichts gesehen, ich kam mir vor wie im Düsenjet.“

Nigel Deane mag die Autobahn, weil er nicht fährt, sondern fliegt.

UNNÜTZES WISSEN

RADARFOTOS zeigen nicht nur Raser, sondern auch: schnelle Pferde, Radfahrer, Vögel, einen landenden Helikopter oder verkleidete Weihnachtsmänner

BLECHLAWINE 723 000 Staus gab es 2017 auf deutschen Autobahnen, etwa vier Prozent mehr als im Jahr zuvor

KRAFTWERK Der Titelsong des Albums »Autobahn« dauert 22:42 min., was bei 130 km/h Richtgeschwindigkeit für 49,2 km Fahrtstrecke reicht

PFLANZENWUCHS 73 Arten von Therophyten (krautige Pflanzen mit kurzer Lebensdauer) wurden bis 2009 durch die TU Braunschweig

TEMPOLIMIT Circa 60 Prozent der Deutschen sind für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen. Unter den Frauen sind es 70 Prozent, bei den Männern nur 50 Prozent

DIE LÄNGSTE AUTOBAHNBRÜCKE ist mit 4258 m die Hochstraße Elbmarsch (A 7 südlich von Hamburg)

LANDEPISTEN für den Ernstfall wurden im Kalten Krieg auf rund 30 Abschnitten angelegt, etwa auf der A 44 bei Büren in NRW

Mythos Autobahn Wofür sind die Deutschen weltbekannt? Für Bier, Oktoberfest und Schnellverkehr ohne Tempolimit. Mit rund 13 000 Kilometer Länge ist das deutsche Autobahnnetz eines der dichtesten – und Sehensuchtsort für Autofans weltweit

Illustration: Ole Häntzschel

WILDUNFÄLLE Fast alle vier Tage kommt es im Durchschnitt auf deutschen Autobahnen zu einem Wildunfall mit Personenschaden

DIE KÜRZESTE AUTOBAHN: A 252 Liegt auf Hamburger Stadtgebiet und soll zur Bundesstraße herabgestuft werden

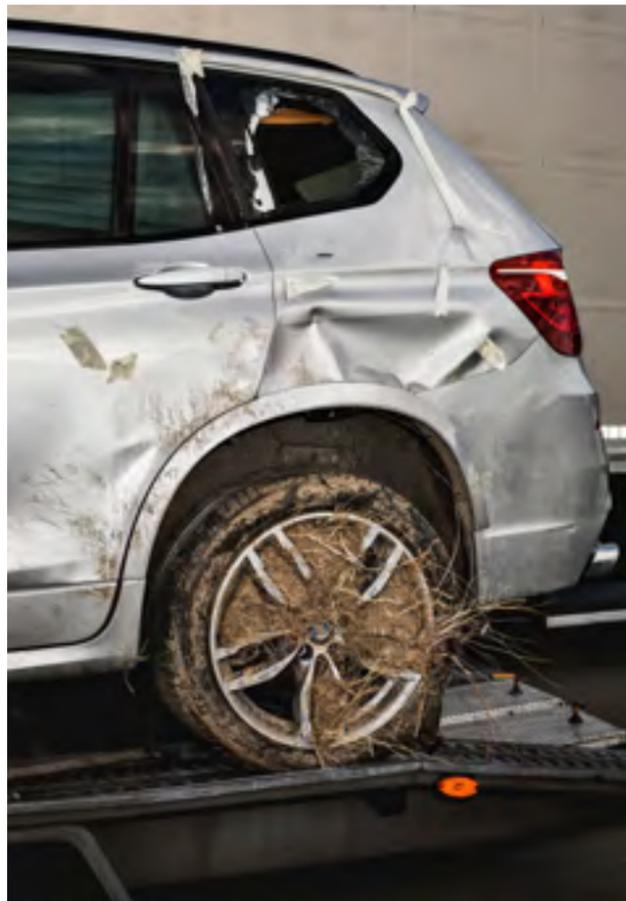
DIE LÄNGSTE AUTOBAHN: A 7 962 Kilometer von Handewitt in Schleswig-Holstein bis Füssen in Bayern

VERLUSTREICH: Donnerstags gehen die meisten Dinge auf der Autobahn verloren, sonntags die wenigsten

QUELLEN: ADAC, KfW Research, spiegel.de, TU Braunschweig, zeit.de



Auf der A9 nahe Schleiz haben Mensch und Blech Schaden genommen: einer von 21193 Unfällen auf Autobahnen im Jahr 2016



Wargelb beschützt reparieren Mario Sonnenberg und Anke Bodenscheitz für eine Baufirma die A9 nahe Holledau (o.). Truckerin Bianka hat die Vorhänge im Lkw zugezogen (u.), und unter der Sauerlandlinie reichen auch drei Pferdestärken für viel Bewegung (r.)



Ein halbes Dutzend Anbieter in Deutschland bieten solche Autobahntouren an, Deanes Frau hat bei der Firma Motion Drive gebucht, die schon sechs Totalschäden verzeichnet hat.

„Wir weisen die Kunden ein, wir hoffen, dass sie vernünftig fahren, aber meine Hand kann ich nicht dafür ins Feuer legen“, sagt der Chef von Motion Drive, Philipp Müller. Der Lamborghini Huracán hat 610 PS und schafft 325 km/h.

WAS DEANE nicht wissen will, er ist schließlich zum Spaß hier: Auf der Autobahn wird auch gestorben. 2017 wurden in Deutschland 2,6 Millionen Straßenverkehrsunfälle gezählt, mit 3177 Unfalltoten. Rund zehn Prozent davon entfielen auf die Autobahn.

Man kann von diesen Toten leben. Gerrit Schröder und Dominik Wannagat kurven in einem Van in der Nähe von Delmenhorst herum, auf der Suche, im Kofferraum liegen Kameras. Ihre Nachrichtenagentur heißt NonstopNews, sie liefert viele der Bewegtbilder von Deutschlands Straßen, vor allem von den Autobahnen. Wenn in der Tagesschau über eine Karambolage geschwenkt wird, wenn das Absperrband flattert, Blaulicht rotiert und Splitter den Asphalt sprengeln, dann kommt das Video dazu oft von NonstopNews.

Sie sind die Besten in der Branche, könnte man sagen, auch wenn das zynisch klingt. Es bedeutet: Sie sind die Schnellsten.

Als Erste vor Ort, manchmal noch vor den Polizisten oder Sanitätern. Schröder, der Redaktionsleiter, hat zwei Mobiltelefone, in die er im Wechsel hineinruft, Wannagat ist der Kameramann und fährt den Wagen.

RTL ruft an, das ZDF, der WDR, hast du das, fragen sie Schröder, und meistens hat Schröder das, und was er nicht hat, das besorgt er. Informanten hat er überall, auch bei der Polizei, die heute Partner ist, nicht mehr Gegner wie früher.

Einen Unfall auf der Autobahn will niemand, aber wenn es knallt, wollen alle die Bilder. „Wenn wir das nicht liefern, liefert es jemand anderes“, sagt Schröder, der kein Bluthund ist und kein Voyeur, aber ein Fatalist, der zu viel gesehen hat und jetzt vielleicht nicht mehr nichts sehen kann.

„Der Job ist für uns nur erträglich“, sagt er, „weil wir nicht um die Schicksale wissen, die da involviert

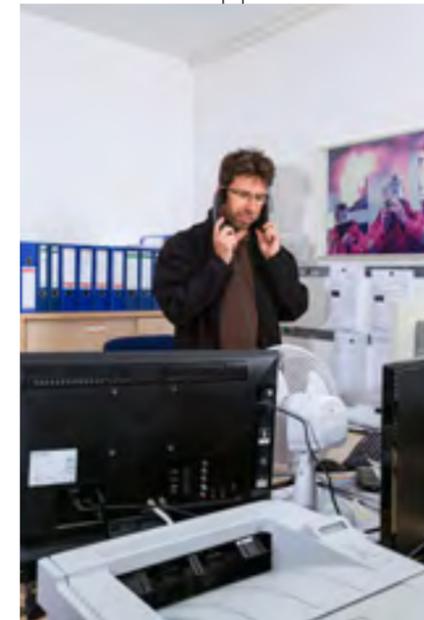
»Der Job ist nur mit Distanz erträglich, weil wir nicht um die Schicksale wissen, die da involviert sind«

UNFALL-FILMER GERRIT SCHRÖDER

sind. Wir berichten vom Unfall, aber er bekommt für uns keinen Namen, kein Gesicht, und nur mit dieser Distanz ist das machbar.“ Das Erstaunliche: Schröder macht seinen Job und wirbt zugleich für die Rettungsgasse und das Tempolimit, er vereint beides in sich. „Die Geschwindigkeitsspirale“, sagt er, „ist ja außer Kontrolle geraten.“

Schröder, der von den Rasern lebt, ist gegen das Rasen.

Und als direkt vor dem Redaktionsvan ein Motorradfahrer stürzt, hechtet Schröder aus dem Wagen und hilft ihm zurück auf die Harley. Es bleibt der einzige Vorfall an diesem Tag. Heute stirbt niemand, nicht vor Schröders Kamera.



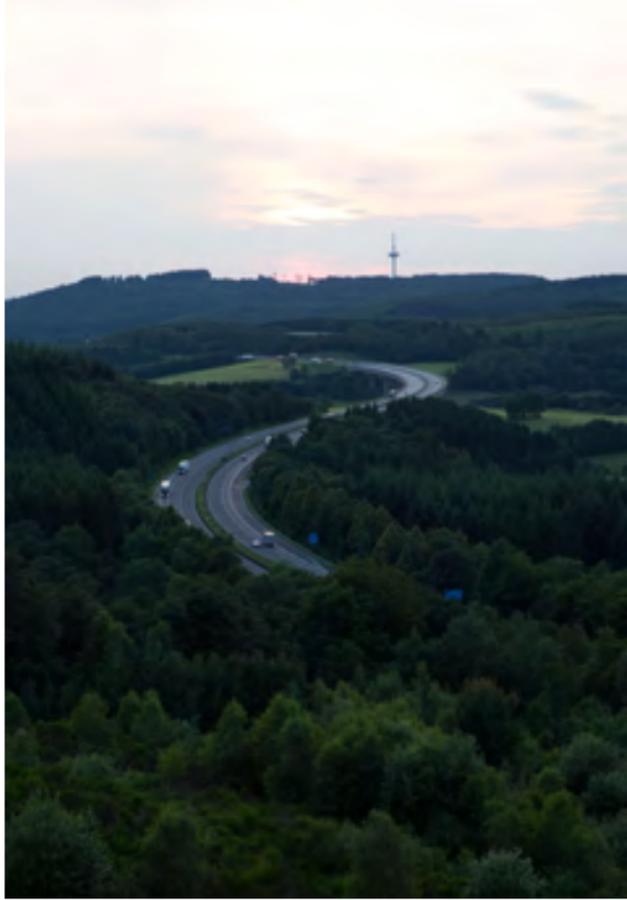
Manchmal schneller vor Ort als die Polizei: Gerrit Schröder filmt Unfälle. Einer muss es ja tun, sagt er

SO VIELES gäbe es noch zu erzählen von dieser Autobahn. Von Rübenäckern und Sonnenblumenfeldern und scheuen Rehen, die aus dem Wald starren. Von Windrädern und von den niederländischen Wohnwagen an der A57 bei Goch. Von Sex-Parkplätzen landauf, landab, vom Tauduft auf Raststätten im Morgengrauen, von dreckigen Toiletten und polierten Felgen. Von diesem magischen Gefühl, wenn man als Beifahrer zum Rattern der Fahrbahnmarkierung ein-

schläft und dann, zwei, drei Sekunden später, wieder aufwacht und nicht weißt, wer und wo man ist, im Unterwegs verloren, jedenfalls ganz kurz, ehe alles zu einem zurückkehrt, die Erinnerung und der Weg und das Ziel.

Der Tramper auf der A9 nach Leipzig erklärt: „Jeder tut so, als hätte er tausend Freunde. Auf der Autobahn merkt man, dass das nicht stimmt, da gibt es einsame Seelen, die dich mitnehmen, weil sie jemanden zum Reden brauchen.“

Der Förster an der A24 bei Parchim sagt: „Der Mensch baut Autobahnen und verändert damit die Natur, das ist wie wenn man sich mit dem Messer in den Finger schneidet, die Wunde wächst zu, aber eine Narbe bleibt, es wird nie mehr wie vorher sein.“



Milka, die Wirtin im Herz'1 an der A5, einem der ältesten Autohöfe des Landes, bellt: „Bei uns kriegt man was für sein Geld, Autobahn ist doch nur Abzocke, willst du nu 'n Pils, oder was ist?“

Dr. Michael Haberland, Automobilclubpräsident, ruft ins Telefon: „Tempolimit ist Quatsch, das fordern nur die Grünen auf ihren Parteitag, zu denen sie mit dem Rad fahren, aber hinten wartet immer schon die Limousine.“

Und Michael Weidner, Flixbus-Fahrer auf der A7, beklagt, wie aggressiv heute gefahren werde, schlimm sei das, aber vor der Rente in einem Jahr graust es ihm trotzdem: „Ich liebe doch die Autobahn, was soll ich denn dann machen?“

EIN LETZTER TERMIN, in Brandenburg, an der A11.

Volkmar Weiß ist seit 1995 Autobahnpolizist. Ausfahrt Bernau-Nord, kurz vor sechs Uhr, Weiß sitzt in der Konferenz mit müden Kollegen und hält eine Tasse, vielleicht hält auch sie ihn, darauf steht: Der frühe Vogel kann mich mal.

Ein anschmiegsames graues Band: Die A45 schlängelt sich bei Wilnsdorf durch das südwestfälische Siegerland

Nach kurzer Ansprache fragt der Revierleiter: „Ist sonst noch was?“ Kopfschüttelnde Beamte. Nö. War ja nichts. Ist also auch nichts.

Weiß läuft durch einen eierschalenfarbenen Flur, der auch eine Galerie des Grauens ist: Bilder von zerdrückten Autowracks, von ausgebrannten Schwertransportern, festgenommenen Schleuserbanden. Einsätze der vergangenen Jahre.

Es ist die Erinnerung daran, was einen erwarten kann da draußen. Weiß steigt in den Wagen 7131 und fährt los.

„Die Autobahn, das lernt man als Polizist, ist gefährlich“, sagt Weiß. „Wegen der Liegenbleiber und weil die Leute wie von Sinnen auf die Strecke laufen. Wegen denen, die Drogen schmeißen und trotzdem fahren, das werden immer mehr, nur gesoffen wird weniger als früher. Wegen der Banden, die Autos in Berlin knacken und nach Polen fahren lassen, und der Kurier kriegt 100 Tacken und ist die ärmste Sau“, sagt Weiß.

Wegen der Schwertransporte und der leichten Mädchen. Wegen des Regens, des Schnees und der Hitze. „Wegen allem halt“, sagt Weiß.

Er funkt ein paar Nummernschilder durch, winkt ein paar Kleintransporter raus, verlangt ein paar Papiere, Bauchgefühl, sagt er, Kommissar Zufall. Die überprüften Polen sind Monteure.

„Wir können ja oft erst dann eingreifen, wenn es schon zu spät ist“, sagt Weiß, der einmal, Jahre her, drei tote Kinder aus einem Wrack bergen musste. „Das brennt sich ein“, sagt Weiß, „die sehe ich heute noch in meinen Albträumen.“

Er parkt, fünf Stunden und 500 Kilometer später, den Wagen am Revier. War ein ruhiger Dienstag heute.

„Ein ruhiger Tag auf der Autobahn“, sagt Weiß, „ist ein guter Tag.“

Und dann steigt er um, aus dem Dienst- in seinen Privatwagen, winkt und fährt nach Hause. Die Autobahn, auf der er verschwindet, verengt sich bis zum Horizont und verschwindet schließlich auch.

Ein langes Dreieck.

Darüber nur noch blauer Himmel. ☁



Nach ihrer Recherche in den Jahren 2016 und 2017 hat sich **STINI RÖHRS'** Bild der Autobahn verändert: vom grauen Asphalt zum pulsierenden Nervennetz der Republik. Was sie und Autor **MORITZ HERRMANN** noch erlebt haben, steht auf Seite 6.

Anzeige