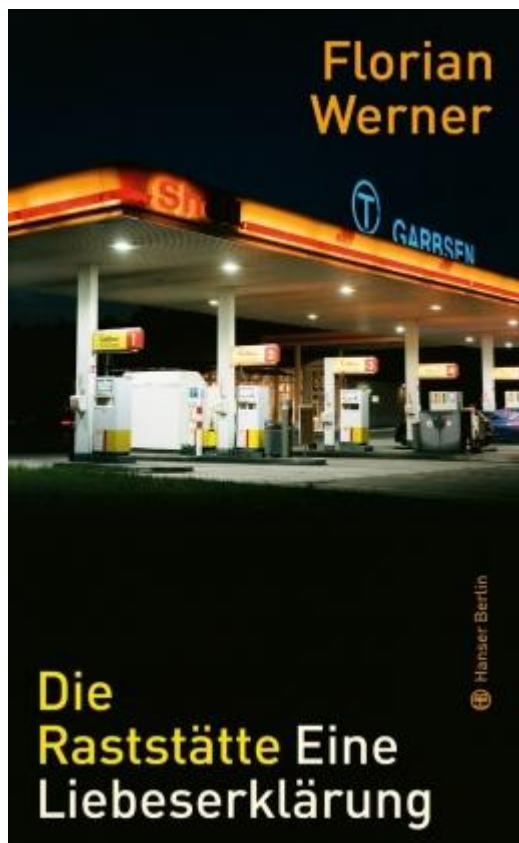


Zwischen Pfandflaschen, Wildpinklern und Chronotopos: „Die Raststätte. Eine Liebeserklärung“

geschrieben von Bernd Berke | 7. April 2021

Rund 450 Autobahn-Raststätten gibt es in Deutschland. Rund eine halbe Milliarde Mal pro Jahr machen Menschen dort Halt, meistens kurz und flüchtig: zwecks Tanken, Toilette und Imbiss. Ein solch allgegenwärtiges Alltags-Phänomen verdient es zweifellos, in Buchform dargestellt zu werden. Erst recht, wenn es mit Sinn und Verstand geschieht.



Florian Werner war gut beraten, nicht landauf landab möglichst viele Raststätten abzuklappen, sondern sich fast gänzlich auf eine einzige zu konzentrieren: Garbsen Nord bei Hannover. Dennoch hat er einen weiten Themenkreis ausgeschritten, um

nicht zu sagen: ein Panorama entworfen. So skizziert er zunächst die faschistisch geprägte (Vor)-Geschichte der Raststätten zur Mitte der 1930er Jahre (allererste Einrichtung: Nähe Chiemsee, nach Bauernhof-Vorbild) bis hin zum Niedergang in den 1970ern – Stichwort „Ölkrise“ – und zur späteren Privatisierung im wiedervereinigten Land, was einen rückblickenden Exkurs zum DDR-Pendant Mitropa mit einschließt. Architektur und Stilfragen kommen wie von selbst hinzu. Die sozusagen wunderbar trostlosen Fotografien von Christian Werner dokumentieren es ebenso beiläufig wie eindringlich.

Produktives Herumlungern

Vor diesem Hintergrund schickt sich Florian Werner an, sich in Garbsen Nord einzumieten und dort für einige Zeit gepflegt „herumzulungern“, wie er es selbst nennt. Eine solch lässige Haltung fördert jedenfalls aufschlussreiche Beobachtungen am Rande zutage. Nach und nach, ganz ohne Hast, zieht der Autor dabei kompetente Auskunftgeber zu Rate: Der Raststätten-Pächter (schon in dritter Generation) kann jede Menge aus dem Metier erzählen, auch das Gästebuch spricht Bände – u. a. mit Einträgen von Herbert Wehner, Udo Jürgens, Uwe Seeler und Alfred Biolek, wobei Letzterer in offenbar beschwingter Laune die Kulinarik dieses Rasthofs zu würdigen weiß – und das als TV-berühmter Kochlöffelschwinger vor dem Herrn. In aller Regel, wir wissen's, kann man Rasthöfen auf diesem Gebiet jedoch keine höheren Ambitionen bescheinigen.

Dass man mit dem Chef des Ganzen spricht, ist selbstverständlich. Doch Florian Werner befragt ebenso intensiv den verarmten Flaschensammler, der dort die Müllcontainer nach Pfandgut durchsucht. Er trifft sich mit dem Politiker Victor Perli (Die Linke), der seit vielen Jahren unermüdlich das fragwürdige Monopol der Tank & Rast AG samt Bewirtschaftung der Sanifair-Toiletten kritisiert und vehement zur Verstaatlichung rät. Der Leiter der nächstgelegenen Autobahn-Polizweiwache, mit 18 Leuten für 2 mal 180 Autobahn-Kilometer (beide Fahrtrichtungen) zuständig, berichtet sodann

aus seiner Perspektive und stellt beispielsweise fest, dass es in diesem Umfeld zwar etliche üble Verkehrsrowdys, aber – anders, als das Klischee es will – kaum Sexualdelikte gebe.

Besonderes Biotop mit 260 Pflanzenarten

Den wohl erstaunlichsten Auftritt aber hat ein „Extrem-Botaniker“, der in dieser vermeintlich so öden und ökologisch toten Zone etwa 260 (!) gedeihende Pflanzenarten identifiziert hat, die allesamt beim Namen genannt werden. Übrigens düngen notorische Wildpinkler das eine oder andere Gewächs. Allerdings sagt der von seinem Fachgebiet besessene Experte auch voraus, dass sich der Klimawandel just hier noch rascher und radikaler zeigen werde als andernorts. In Garbsen Nord könne man schon vorab sehen, worauf es mit weiten Teilen der gesamten deutschen Landschaft hinausläuft.

Doch halt! Da fehlt doch noch wer? Richtig: Als Florian Werner fast schon aufgeben will, einen auskunftsbereiten Fernfahrer aufzutreiben, findet er doch noch einen. Die ehemals als „Kapitäne der Straße“ idealisierte Berufsgruppe besteht, so sagt auch David, der für eine Dortmunder Spedition fährt, heute zu 90 Prozent aus „armen Schweinen“ osteuropäischer Herkunft, die unter skandalösen Bedingungen für Dumpinglöhne schuften. David selbst aber bekennt, seinen Beruf zu lieben. Ja, er sagt lieben.

Autobahn als intellektuelles Gelände

Es ist wie bei so vielen, ja eigentlich bei allen Themen: Sobald jemand näher hinsieht und sich eingehend befasst, erschließt sich ein vordem ungeahntes weites Feld – und (frei nach Goethe): wo man's packt, da ist es interessant. Schließlich münden all die kleinen und größeren Befunde in Überlegungen „zu einer Philosophie der Raststätte“, womit denn Begriffe wie Telos, Chronotopos, linearer Zeitstrahl und sonstiges Vokabular ins Spiel kommen. In der Bibliographie des Bandes stehen die Namen von (einst) prägenden Schwerdenkern

wie Michail M. Bachtin, Michel Foucault und Paul Virilio. Womit die Raststätte endgültig auch zum intellektuellen Gelände geworden wäre.

Doch keine Schwellenangst! Die Bildungsattitüde kommt selbstironisch daher. Florian Werner weiß seinen Stoff nicht nur gedanklich zu durchdringen, sondern durchweg unterhaltsam aufzubereiten. Und er selbst war wiederum dermaßen durchdrungen von seinem Thema, dass er sich später daheim in Berlin den lang vermissten Kick geben musste – in der nostalgischen Avus-Raststätte.

Florian Werner: „Die Raststätte. Eine Liebeserklärung“. Hanser Berlin. 160 Seiten. 22 Euro.

Wie kommt die Kunst zur Autobahn? Ein kleines Lehrstück in mehreren Akten

geschrieben von Bernd Berke | 7. April 2021

Ein paar Kunstwerke entlang der Autobahn aufstellen – nichts einfacher als das. Von wegen! Der Dortmunder Bildhauer Dr. Bernd Moenikes (37) kann da ganz andere Geschichten erzählen. Eine solche Sache kann schier endlos dauern. Ein kleines Lehrstück in mehreren Akten, Ende offen.

Es begann vor etwa drei Jahren – so genau weiß das Moenikes schon gar nicht mehr. Damals hatte er die Idee zum Projekt „Crossing“ (Kreuzung): Wenn Leute nicht ins Museum gehen, muß die Kunst eben zu ihnen kommen. Zum Beispiel auf die Autobahn.

Geeignetes Aktionsfeld, so befand Moenikes nach Testfahrten, sei der Strang A 430 (B1/A 44) sowie die A 1. Beide Linien kreuzen einander. Grenzpunkte sollten der Anschluß Dortmund-West, das Kreuz Werl, das Kamener und Westhofener Kreuz sein.

Moenikes, bereits mit Umweltkunst-Aktionen („Tanz auf dem Müll“) hervorgetreten, dachte angesichts der Asphaltbänder und Blechlawinen nicht von ungefähr auch an einen leidensreichen Kreuzweg. Doch andererseits sehnte er lange Staus beinahe schon herbei, denn dann hätten die Menschen ausgiebig Gelegenheit, an den zwölf Stationen des Kreuzwegs Holzskulpturen zu sehen...

„Man braucht Beziehungen“

Doch zunächst mußte „das Umfeld sondiert werden“ (Moenikes). Mehrmals ging's zum Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), der für die Sicherheit hiesiger Autobahnen zuständig ist. Im Prinzip, so Moenikes, hatte man dort nichts gegen die Skulpturen, wollte aber natürlich bei der Standortwahl mitreden.

Komplizierter wurde es, als Moenikes beim Kultusministerium in Düsseldorf vorsprach. Der Dortmunder erkannte: „Man braucht Beziehungen.“ Die Referenten fragten geradezu begierig nach Namen. Sie zeigten sich von der Idee angetan, gaben sich aber finanziell zugeknöpft. Bevor man Zuschüsse zu dem auf mindestens 500 000 DM geschätzten Vorhaben zusage, wolle man (aus Sicht des Ministeriums nur zu verständlich) ein präzises Konzept sehen, samt Teilnehmerliste und möglichst fertigen Probestücken. Das aber hieß: Moenikes hätte erhebliche Vorleistungen erbringen müssen, denn kein halbwegs prominenter Künstler hätte gratis und auf Verdacht gearbeitet.

Sponsoren haben, um Sponsoren zu finden

Einer der nächsten Wege führte zum Leiter des Dortmunder Ostwall-Museums, Dr. Ingo Bartsch. Auch der fand die Idee gut und nannte gleich hochkarätige Künstlernamen: Magdalena

Jetelova, Stephan Balkenhol, Jiri Hilmar, Dani Karavan, Thomas Schütte, Claus Bury, Wilfried Hageböling – allesamt mögliche Teilnehmer, allesamt Bekannte von Bart&ch. Der Museumsmann versprach, Kontakte zu vermitteln, falls Geld vorhanden wäre. Der Ostwall-Etat ist schmal.

Zugleich verfiel Moenikes auf die Idee, vor dem großen Autobahn-Projekt eine Schau von Planskizzen und beispielhaften Skulpturen am Ostwall zu veranstalten, die weit weniger, nämlich rund 20 000 DM, kosten und Sponsoren aufmerksam machen sollte. Doch auch diese 20 000 DM (angesichts der klingenden Namen viel zu niedrig angesetzt) wollen aufgetrieben sein. Also: Um Sponsoren zu finden, muß man schon Sponsoren haben.

Moenikes denkt an einen Ostwall-Termin im Jahr 1993, was Bartsch auf Befragen weit von sich weist: „Bis 1995 sind wir ausgebucht!“ Außerdem sei „Crossing“ ganz und gar kein Ostwall-Projekt. Er, Bartsch, habe lediglich ideelle Hilfe in Aussicht gestellt.

Ein Scheck über gerade mal 100 Mark

Auf dem Umweg über eine Münsteraner Kulturstiftung hat sich laut Moenikes kürzlich immerhin eine Holzfirma gefunden, die das Material stellen will – doch auch dazu müßte die Aktion bereits laufen. Also weiter auf Sponsoren-Suche, deren Gesetze Moenikes erst ganz allmählich kennenlernte. Der Verein „pro ruhrgebiet“ etwa habe ihn zwischendurch „monatelang getröstet“ (Moenikes) und dann abgewunken. Weitere potentielle Förderer wollten abwarten, was die anderen machen.

Gleichwohl will Moenikes die Flucht nach vorn antreten: „Jetzt kommt der Endspurt.“ Er verschickte eine ganze Reihe von Projekt-Infos an Firmen, denen er bereits die mögliche Zahl der werbewirksamen Medien-Kontakte und sogar das Verkehrsaufkommen auf besagten Autobahn-Abschnitten vorrechnet. Der umweltkritische Ansatz ist unterdessen etwas unter die Räder geraten. Für eine autofeindliche Aktion fänden

sich eben kaum potente Sponsoren.

Derzeit kommen erste Antworten auf Moenikes' Briefe. Eine Dortmunder Kunststoff-Firma sagte 2000 DM für die vielleicht ganz illusorische Ostwall-Vorschau zu, ein Bauunternehmen schickte einen Scheck über gerade mal 100 DM, den Moenikes enttäuscht zurücksandte. Resignation? Moenikes ist frustriert, will sich aber nicht unterkriegen lassen: „Wenn die Sache jetzt nicht läuft, belebe ich sie vielleicht irgendwann mal wieder.“