



Dies ist eine Leseprobe des Tropen Verlags. Dieses Buch und unser gesamtes Programm finden Sie unter [www.tropen.de](http://www.tropen.de)

MICHAEL  
KRÖCHERT



EIN JAHR ZWISCHEN  
MYTHOS UND ALPTRAUM

TROPEN

Tropen

[www.tropen.de](http://www.tropen.de)

© 2020 by J. G. Cotta'sche Buchhandlung

Nachfolger GmbH, gegr. 1659, Stuttgart

Alle Rechte vorbehalten

Alle Fotografien in diesem Buch © Karl von Worm / Michael Kröchert

Printed in Germany

Cover und Illustration: Zero-Media.net, München

Gesetzt von Dörlemann Satz, Lemförde

Gedruckt und gebunden von CPI – Clausen & Bosse, Leck

ISBN 978-3-608-50448-4

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der

Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische

Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.





## INHALT

- 1 Auffahrt 9
  - 2 Einsatz mit der Autobahnpolizei 17
  - 3 Verkehrsberuhigung 35
  - 4 Zwischen den Fronten im Hambacher Forst 53
  - 5 Im Stau mit Conny Raupold 91
  - 6 Erste Liebe 113
  - 7 Auf der Suche nach Jörg Fauser 127
  - 8 Der Unfall 153
  - 9 Shine on, Bodo 177
  - 10 Der innere Ring 205
  - 11 Ausfahrt 235
- Danksagung 243



# AUFFAHRT

## A4

### Thiemendorf, Nieder Seifersdorf

Ich hielt am Rand der Landstraße. Auf der rechten Seite sollte ich mein Ziel erkennen. Aber hohe Bäume und dichtes Gebüsch versperrten den Blick. Ich legte die Karte auf den Beifahrersitz, stieg aus meinem Wagen und ging die leicht abschüssige Wiese hinunter. Zwischen den Ästen schimmerte es grau hindurch. Aber erst, als ich auf wenige Meter herangekommen war, hatte ich freie Sicht auf das Bauwerk: eine Autobahnunterführung. Allerdings eine Unterführung ohne Autobahn.

Es war das gut erhaltene Fragment eines nie vollendeten Bauvorhabens: die Strecke 19, wie die Nazis die A4 in diesem Abschnitt genannt hatten. Es gab noch andere Überreste dieser Art in Deutschland. In den Dreißigerjahren wurden zahllose Unterführungen, Brücken und Dämme errichtet, um die sogenannte Reichsautobahn bauen zu können. Aber im Krieg blieben die Arbeiten vielerorts liegen. Und als man nach 1945 weiterbauen wollte, stellte man fest, dass oftmals die Streckenführung der Nazis we-



gen der vielen Steigungen und engen Kurven unbrauchbar war. Manche Teilstücke waren abgerissen worden, andere blieben stehen und verfielen.

Das Exemplar vor mir war zu einer Scheune umfunktioniert und mit Heuballen vollgestopft worden. Ich legte meine Hand auf den Granit. Er war rau und kalt, etwas wärmer dort, wo die Sonne auf ihn schien.

Pflanzen rankten sich hinauf, Moos breitete sich aus, aus Bruchstellen kämpften sich späte Blüten hervor. Der wilde Bewuchs verlieh dem klobigen Bau den Anschein einer Ausgrabungsstätte, als wäre er der Tempel einer untergegangenen Zivilisation. Angkor Wat in der Oberlausitz. Fehlten nur die Affen.

Ich umrundete die Ruine, blieb dabei immer wieder an den Dornen von Brombeerbüschen hängen, stolperte über Wurzeln. Die Unterführung hatte eine Grundfläche von ungefähr zwanzig mal fünfzehn Metern und war fünf Meter hoch. Die Wände waren senkrecht und glatt, aber an einer Seite entdeckte ich einen Erdhaufen. Von dort müsste es gehen. Ich lehnte einen großen Ast gegen die Wand, kletterte an ihm hoch bis zu einem Absatz. Von hier zog ich mich über die Reste der Entwässerungsanlage ganz nach oben. Schwer atmend sah ich, wie der Ast zur Seite rutschte und in das Buschwerk krachte. Wie würde ich wieder runterkommen?

Oben hatte sich eine dicke Vegetationsschicht gebildet, in der Farne, Disteln und sogar Sträucher und junge Birken wurzelten. Halb verborgen zwischen Grasbüscheln

entdeckte ich einen Pflasterstein, der eine Tupperdose beschwerte. Ich betrachtete den Stein vor meinen Füßen, zögerte. Natürlich war ich neugierig, empfand aber zugleich einen heftigen Widerwillen. Es sah so aus, als wäre jemand regelmäßig hier oben, als hielte jemand etwas in der Dose versteckt. Es konnten einfach nur verfaulte Butterbrote darin sein, oder aber Drogen, vielleicht eine Waffe. Ich war nicht hier, um einen Kriminalfall zu lösen.

Ich wandte mich ab und setzte mich an den Rand der Ruine, ließ die Beine baumeln. Ob ich die Dose öffnete, würde ich später entscheiden.

Es war ein schöner Herbsttag. Die Blätter leuchteten rot, gelb, hellbraun. So als wollten sie kurz vor ihrem Tod noch einmal beweisen, wozu sie fähig waren. Zwischen den Ästen hindurch sah ich in der Ferne winzige Lkw fahren. In den Neunzigerjahren – sechzig Jahre nach dem Bau dieser Unterführung – war die Autobahn ein paar hundert Meter nördlich von hier vollendet worden.

Seit einem Jahr war ich unterwegs. *Ein Jahr zwischen Mythos und Alptraum*, so hatte ich dieses Unternehmen genannt, lange bevor ich wusste, worauf ich mich einließ. Nach allem, was ich in dieser Zeit erlebt hatte, kam diese Bezeichnung der Sache ziemlich nah.

Ich war nicht ununterbrochen auf der Straße gewesen – dann hätte meine Frau die Kinder genommen und mich verlassen, außerdem wäre ich vermutlich verrückt geworden. Ich hatte sechzehn Touren unternommen. Ich war mit der Absicht aufgebrochen, das System Autobahn zu erkunden und zu begreifen, aber mit jedem Kilometer und mit

jedem Gespräch entlang der Strecke kamen neue Fragen hinzu, überlagerten sich widersprüchliche Eindrücke.

*Ich habe alles gesehen und ich bin überall gewesen.*

*Ich habe nichts gesehen und ich bin nirgends gewesen.*

Zwischen Baustellen und Raststätten, Autobahnkirchen und Anschlussstellen kam mir meine Reise manchmal wie eine Odyssee vor. Als stünde die Fahrt auf der Autobahn sinnbildlich für eine Erfahrung, die viele Menschen unserer Zeit im Westen machten: Jeder kann überall hin, und kommt doch nirgends an.

Der Verkehrslärm dröhnte über die Entfernung hinweg von der Autobahn zu mir herüber. Die Bäume boten keinen Schutz. Gleichzeitig stieg von unten der süßlich-herbe Duft des Heus in meine Nase.

Die Autobahn war ein Ort, an dem so gut wie jeder mindestens einmal in seinem Leben gewesen war. Jeder kannte diesen Ort, und er bedeutete jedem etwas anderes. Die Autobahn war ein Motor der Wirtschaft, ein Symbol der Globalisierung, eine – immer wieder verfluchte – Alltagserfahrung für Pendler, ein Weg für Urlauber und Familien, ein Feindbild für Klimaschützer. Ein Freiraum, in dem man, die Musik voll aufgedreht, stundenlang durch die Nacht rasen konnte. Für manche war die Autobahn sogar ein Ort der Liebe.

Auf einer Tour – Anfang April, an der A7 nördlich von Hamburg – hatte ich weit nach Mitternacht an einer Raststätte angehalten, in der bis auf eine übermüdete Servicekraft, die kaum ein Wort Deutsch sprach, nur noch zwei Gäste saßen. In einer Ecke des Restaurants hielten sich eine

Frau und ein Mann umschlungen, offensichtlich bis über beide Ohren verliebt. Ich versuchte, ein Interview mit ihnen zu führen, aber sie waren mit ihren Gedanken und Gefühlen woanders. Sie kicherten, lachten, umarmten und küssten sich wie Teenager, dabei waren sie um die Fünfzig.

Als ich weiterfuhr, funkelte die Raststätte warm und einladend im Rückspiegel. Die Beiden hatten diesen trostlosen Ort auf den Kopf gestellt.

Die Autobahn ließ alles mit sich machen. High Speed, Stillstand. Freude und Frust. Vor allem aber war sie eine allen frei zugängliche Straße. Sie war immer das Abbild der Menschen, die sie bauen ließen und befuhren.

Drei Wochen, bevor ich mit diesem Buch begann – im September 2018 – trat Greta Thunberg in Klimastreik. Oft habe ich ausgerechnet, wie viele Liter Benzin ich auf meinen Fahrten verbraucht, wie viel CO<sub>2</sub> ich wohl ausgestoßen hatte, wie viele Bäume ich pflanzen müsste. Zugleich war jeder zurückgelegte Kilometer – sei es mit dem Auto, zu Fuß, mit dem Rad, als Beifahrer oder Tramper – auch ein Geschenk. Voller Überraschungen, voller Geschichten, voller Möglichkeiten, den Weg selbst zu bestimmen.

Ich betrachtete einen Käfer, der sich auf meinen Handrücken gesetzt hatte. Er klappte die Flügel aus und flog davon. Ich hörte ein Auto kommen, hob den Kopf, doch es fuhr vorbei. Die Landstraße war verlassen, während der Verkehr auf der Autobahn nie abzureißen schien.





COSCO

Ausfahrt

# EINSATZ MIT DER AUTOBAHNPOLIZEI

A10 / A2

Michendorf, Potsdam, Berlin, Raststätte Buckautal

Es war kalt und dunkel. Baustellenabsperungen und provisorisch aufgestellte Schilder bildeten ein unübersichtliches Gewirr, große Sand- und Erdhügel versperrten den Blick. An ihren Rändern sammelte sich Müll. Der Wind fegte immer neuen dorthin. Niemand nahm ihn fort.

Ich parkte mein Auto vor dem flachen, winzig anmutenden Autobahnpolizeirevier. Es sah aus wie die Station eines Sheriffs irgendwo in der Prärie. Nichts deutete darauf hin, dass Berlins Zentrum nur vierzig Kilometer entfernt lag. Genauso wenig Anzeichen gab es dafür, dass Weihnachten war.

Auf mein Klingeln hin öffnete ein Polizist und verlangte meinen Ausweis. Er war unzufrieden damit, dass ich nur einen Reisepass vorzeigte. Aber davon, dass die Berliner Behörden es nicht hinbekamen, ihren Bürgern Termine zur Ausstellung eines Personalausweises zu geben, hatte er schon gehört. In der Regel lächelten Brandenburger, wenn man schlecht über Berlin sprach.

»Meldebestätigung haben Sie dabei?«

Er verschwand und ließ mich allein in dem hell erleuchteten, viereckigen Eingangsbereich zurück. Die beiden bodentiefen Fenster waren vergittert, und es gab keinen einzigen Gegenstand, der nicht niet- und nagelfest war.

Entgegen der deutlichen Aufforderung des Polizisten, mich zu setzen – er hatte auf den zweiten Hocker von links gezeigt, auch der war im Boden verankert –, blieb ich stehen.

An der Wand hingen Fahndungsplakate: Mörder gesucht, Vergewaltigung, bewaffneter Raub. Durch eine halb geöffnete Tür sah ich einige Uniformierte um einen großen Tisch herum sitzen. Sie schienen bester Laune.

»Fröhliche Weihnachten!«, der Dienstgruppenleiter kam auf mich zu. Herr Roeske. Wir waren verabredet, er wusste Bescheid.

»Viel los wird heute Nacht nicht sein. Aber man weiß nie.« Er sah mich eindringlich an und erzählte von einem Wildunfall mit einer Toten, heute früh. Ich hatte das Gefühl, dass er mich mit dieser Nachricht auf etwas vorbereiten, vielleicht erschrecken wollte.

Eine große blonde Frau stellte sich breitbeinig vor mich. Frau Kürten, Polizeihauptmeisterin. Fester, trockener Händedruck. Neben ihr Kommissar Moosbauer, hellbraune Haare, jugenhaftes Gesicht, auch er gab mir die Hand. Die Uniformen der beiden Polizisten waren dunkelblau, allerlei Utensilien hingen an ihren Gürteln. Auch Waffen. Ich war überrascht, als sie mir ihr Alter verrieten. Sie war 26,



er erst 22 Jahre alt. Beide wirkten älter und reifer. Sie teilten mir mit, dass ich eine Warnweste anzuziehen habe und draußen vor der Wache auf sie warten solle. Herr Roeske schien zufrieden mit dem Auftritt seiner Untergebenen. Er wünschte eine ruhige Nacht.

Draußen zog ich meine Mütze tief ins Gesicht und beobachtete den im Wind flatternden Müll. Überall waren aufgerissene Wege, halb fertige Lärmschutzwände und Absperrungen. Die Autobahn und die gesamte Raststätte Michendorf wurden bei laufendem Betrieb umgebaut. Vier Jahre sollte es dauern, bis die A10 auf acht Spuren ausgebaut sein würde. Undenkbar, die Autobahn, die Raststätte und das Polizeirevier solange zu sperren. Und je länger ich vor dem Revier wartete, desto stärker wurde das Gefühl, an einem Ort ohne Ordnung zu sein, einem Ort im Umbruch, an dem das Verbrechen ideal ansetzen, Blüten treiben und gedeihen konnte. Ich spürte, wie sich meine Schultern anspannten. Vereinzelt schossen Autos hinter der Leitplanke vorbei. Ihre Scheinwerfer fluteten die Straße kurzzeitig mit grellem Licht. Dann versank sie wieder in der Dunkelheit.

Endlich hielt der Einsatzwagen neben mir, ein weißer VW-Bus mit reflektierenden Aufschriften und blaugelben Streifen. Frau Kürten saß am Steuer, Herr Moosbauer auf dem Beifahrersitz, ich setzte mich nach hinten. Wir fuhren los.

Ja, heute früh sei eine Frau gestorben, Wildunfall, bestätigten sie mir. Auf der Internetseite der *Berliner Zeitung* hieß es:

*Eine 46 Jahre alte Autofahrerin ist an Heiligabend bei einem Wildunfall ums Leben gekommen. Wie die Polizei in Potsdam mitteilte, war sie am Montagmorgen mit ihrem Wagen auf der Autobahn 10 zwischen Potsdam-Nord und Berlin-Spandau gegen ein Wildtier gefahren. Das Fahrzeug überschlug sich daraufhin. Die schwer verletzte Frau starb den Angaben zufolge wenig später trotz Reanimation im Krankenhaus.*

Ich dachte an Herrn Roeskes forschenden Blick. Natürlich hoffte ich, dass in dieser Nacht etwas passierte, darauf war ich als Reporter angewiesen. Zugleich wünschte ich, dass niemandem auch nur das geringste Leid geschah. Das war der Zwiespalt, mit dem ich leben musste.

Nach vier Kilometern, hinter dem Dreieck Werder, ging die A10 in die A2 über. Dies war eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen Europas. Jetzt war sie verwaist. Die Menschen saßen neben dem Weihnachtsbaum, hatten die Kinder ins Bett gebracht, tranken Wein oder Sekt, unterhielten sich oder begutachteten ihre Geschenke.

Frau Kürten steuerte den ersten Parkplatz an. Ein sogenannter Rastplatz mit WC.

Sie verlangsamte die Fahrt, und ich merkte, wie die beiden sich konzentrierten, um alles, was vor sich ging, sofort richtig einschätzen zu können. Die Anspannung übertrug sich auf mich. Es wurde still im Wagen. Langsam rollten wir über den Parkplatz. Da standen Autos. Ein paar Transporter. Da waren die dunklen Gänge zwischen den Lastwagen.



Wir wendeten kurz vor der Auffahrt zur Autobahn, fuhren erneut über den Parkplatz, diesmal kreuz und quer. Wieder blickten wir in die Schluchten zwischen den Lkw. Dort seien sie tätig, die Diesel- und Frachtdiebe, die Lkw-Planen mit Teppichmessern aufschlitzten, erklärte mir Herr Moosbauer mit gedämpfter Stimme und kniff die Augen zusammen. Wie ein Jäger auf der Pirsch suchte er die Schatten ab. Jeden Augenblick bereit zuzugreifen.

Zurück auf der Autobahn. Frau Kürten fuhr mit hundertzwanzig auf der rechten Spur und erzählte. »Zu Dienstbeginn bekommen wir sowohl unseren Dienstwagen, als auch den entsprechenden Streifenbereich zugeteilt. Der variiert von Schicht zu Schicht. Bei der Autobahnpolizei gibt es fast ausschließlich Zwölf-Stunden-Schichten. Diese beginnen entweder um 6 oder um 18 Uhr. Wir bearbeiten eingehende Notrufe und fahren Streife in dem uns zugeteilten Bereich. Hierbei werden verdächtige Fahrzeuge kontrolliert.«

Herr Moosbauer fügte hinzu: »Autobahnpolizist zu sein, erfordert großes Spezialwissen.« Er sah zu Frau Kürten. »*Verkehrsrechtliches* Spezialwissen«, präziserte er. »Das beginnt beim Fahrpersonalrecht und reicht bis zu technischem Wissen in Bezug auf Lkw. Man muss sich mit Großraum- und Schwertransporten auskennen, man muss auch alle Dokumente kennen. Aus vielen verschiedenen Ländern.«

»Die Arbeit kommt zu uns, wir müssen sie uns nicht suchen.«

Frau Kürten erklärte, dass es sehr viele Verstöße gäbe,

zum Beispiel defekte Beleuchtung oder nicht ausreichend gesicherte Ladung. Und viele Fahrer telefonierten während der Fahrt. Heute hatten sie jemanden in einem VW Golf erwischt, der auf seinem Handy gespielt hatte. »Direkt neben uns.«

»Handy am Steuer kostet hundert Euro und einen Punkt in Flensburg«, sagte Herr Moosbauer. »Bei Gefährdung des Straßenverkehrs sind es hundertfünfzig Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot, bei einem Unfall 200 Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot. Dazu können noch dreißig Euro Bearbeitungsgebühren kommen.« Er schaute mich ernst an.

Frau Kürten berichtete von ihrem Polnischkurs, den sie besuchte, weil die meisten Lkw-Fahrer in ihrem Revier Polen seien. Englisch sprächen sie oft nicht. Aber irgendwie verstünde man sich schon; mit Skizzen, mit Google, oder eben mit einem Dolmetscher. Mit deutschen Lkw-Fahrern hätten sie fast gar nicht mehr zu tun.

Ich guckte aus dem Seitenfenster und sah einen Mann in einem anderen Auto, der starr geradeaus schaute. Die Hände fest um das Lenkrad. Ein Bild von großer Einsamkeit. Ich nahm mein Handy und schaute, ob meine Frau auf meine Nachricht reagiert hatte. Sie war nicht erfreut gewesen über meinen Plan, Heiligabend unterwegs zu sein. Sie hatte nicht reagiert.

Wieder ein Parkplatz. Rietzer See. Wieder die Pirsch. Wieder spürte ich ihre Konzentration, so als würden sie sich verwandeln, sich straffen, sich öffnen.

Früher habe man einen Verdacht gebraucht, um ein Fahrzeug kontrollieren zu dürfen, sagte Frau Kürten, aber dann habe es einen Erlass gegeben, woraufhin man jetzt auch ohne Verdacht kontrollieren könne. Wegen der grenzüberschreitenden Kriminalität. Zum Beispiel sei es verdächtig, wenn jemand um drei Uhr nachts in der Nähe von Potsdam mit Potsdamer Kennzeichen auf dem Autobahnparkplatz steht. Warum fährt der nicht nach Hause? Was hat der hier zu suchen?

Außerdem bekämen sie Tipps vom BKA. Da dürften sie aber nicht drüber sprechen. Dabei handele es sich beispielsweise um aktuelle Hinweise zu Kennzeichen: Achtet mal da oder da drauf, werde dann gesagt.

Manchmal fänden sie auch Lkw-Fahrer, die in ihren Kabinen gestorben seien, erzählen sie. Andere Fahrer meldeten das, oder ihnen fiel selbst auf, dass einer schon zwei oder drei Tage dort stehe.

Wir stiegen aus dem Einsatzwagen. Herr Moosbauer öffnete die Heckklappe: »Wir haben auf jedem Funkstreifenwagen acht Blitzleuchten und acht Faltkegel mit Beleuchtung. Alles zur Absicherung einer Unfallstelle. Wenn wir die Absicherung machen, kommt später die Autobahnmeisterei und löst uns aus. Und hier haben wir Bauarbeiterhandschuhe.« Er nahm die Handschuhe aus dem Kofferraum. »Die kommen zum Einsatz, wenn wir Reifenteile von der Fahrbahn räumen. Die schweren Gummiteile sind mit Draht umwickelt und sehr, sehr scharfkantig.«

