



VON DAVID DENK

# Freiheit in kleinen Dosen

Elektro-Smart plus Retro-Wohnmobil: Die Kombination hat ihre Tücken auf Schweizer Bergpässen. Aber sie findet jede Menge Bewunderer



Nur die Kuh schaut zu: Im „Wohnwägel“-Konvoi zum Gruppenbild am Gletscher. FOTOS: GEROLD HUBER

Die Übernachtung ist umsonst, die Aussicht unbezahlbar. Und das Beste daran: Wir haben sie ganz für uns allein. Nur ob man nachts wirklich unbedingt auf die Toilette gehen muss, sollte man sich gut überlegen. Der Nufenenpass: Am höchsten Punkt der Verbindung zwischen den Schweizer Kantonen Wallis und Tessin haben wir auf dem Parkplatz des Restaurants unser Nachtlager aufgeschlagen. Auf 2478 Metern sinken die Temperaturen noch im Juni und dann auch schon wieder im September nachts bis fast auf den Gefrierpunkt, sodass sich die Gruppe trotz Rotwein und heißer Suppe nach dem Abendessen schnell auflöst und jeder in seinem Wohnwagen verschwindet. In dieser Nacht freut man sich über die dicke Daunennettdecke, in die man sich bis zum Kopf einwickelt. Bei der Abfahrt im sonnigen Wittenbach hatte die Decke noch merkwürdig übertrieben gewirkt. Sie wollte so gar nicht zum offenen Verdeck passen, mit dem wir nun schon zwei Tage lang unterwegs sind.

Die Einladung zur Fahrt durch die Schweizer Alpen kam mit einem handgeschriebenen oder besser: gemalten Brief, in dem Gerold Huber „Retro Rolling Rosita“ vorstellt, sein „Rolling Vintage Hotel“, das er gerade eröffnet hat. Huber weiß, wie man Neugier weckt: Der 58-Jährige war mal Lehrer und auch Journalist, bis ihm das Gewerbe zu rau wurde und er einen Zirkus gründete. Nicht mit Elefanten und Hochseilartisten, sondern mit – was läge näher? – Geschichten: Die „Märlikarawane“, ein Wanderzirkus mit Märchenerzählern, tingelte von 2009 bis 2011 durch die Ostschweiz. Von ihm sind einige der Anhänger übrig geblieben und Hubers Helfer: Der verschlossene Ernst kocht, der schmale Albert assistiert und der raumgreifende Othmar dirigiert. Alle drei sind weit über 70, was einen zunächst irritiert, dann aber absolut logisch, ja folgerichtig erscheint: Nur wer eine Geschichte hat, hat auch Geschichten. Mit Studenten Mitte zwanzig würde Gerold Huber sich langweilen. Denn was hätten die schon zu erzählen?

Der frühere Weltenbummler Huber liebt die Schweiz und er liebt Geschichten, mehr noch: Er lebt sie. Wer bei ihm ein Gespann aus (Elektro-)Smart und „Wohnwägel“ mietet, bekommt dessen Historie gra-

tis dazu – und vieles mehr, wenn man ihn als Reiseleiter dazubucht. Manchmal fragt man sich, wie er an Nachschub kommt, da er lieber erzählt als zuhört. Die wohl schönste Geschichte dreht sich um einen besonders leicht und windschnittig gebauten Wohnwagen – das Dübener Ei. Dessen Erfinder Max Würdig war allerdings, anders als Huber das ausschmückt, wohl doch kein notorischer Weiberheld. Er suchte in den Dreißigerjahren einfach einen Ort, an dem er mit seiner Freundin auf Reisen auch ohne Tauschein problemlos eine Bleibe finden konnte. In jedem Fall war es die Not, die Würdig erfinderisch machte: Er konstruierte den Leichtbauwohnwagen, der bis 1990 gebaut wurde und noch heute viele Fans hat – Fans wie Huber, die für solche Raritäten weite Reisen in Kauf nehmen und Liebhaberpreise zahlen.

Die meisten Wohnwagen hat Huber aus Deutschland, meiner stammt aus Italien. Huber hat ihn, Modell Graziella, einer Musiklehrerin aus Bologna abgekauft und ihn Antonio getauft. Der Abschied ist der Signora schwergefallen, die Graziella gehörte zuvor ihrem Vater, doch sie wird gespürt haben, dass das Erbstück bei Huber in guten Händen ist – denn wer fährt schon von St. Gallen nach Bologna, um einen alten, reparaturbedürftigen Wohnwagen abzuholen? Er ist wunderschön mit den weichen Konturen und dem umlaufenden himmelblauen Band auf Hüfthöhe – sowie vergleichsweise geräumig. Sogar die Höhe ist dank ausziehbarem Faltdach selbst für Nichtitaliener komfortabel.

Huber ist Nostalgieker. Die Wohnwagen sind für ihn Ausdruck einer Lebenshaltung: Es war einmal – so beginnen nicht nur Märchen, die Worte umschreiben auch Hubers Anspruch, dem Früher eine Bühne zu bauen und darauf vorzuführen, was sich zu erhalten lohnt. Für einen wie ihn ist es eine Frage der Ehre, dass die Klapptüchlein, auf denen wir bei den Mahlzeiten sitzen, genauso DDR-Originale sind wie die meisten Wohnanhänger. Alles soll so stimmig wie möglich sein.

Gezogen werden die Anhänger – ein wohlkalkulierter Bruch – von Elektro-Smarts. Deshalb fangen die Namen der mit Unterstützung seiner Mutter und eines Freundes finanzierten Flotte alle mit „E“, an Emma, Eva, Erika. Meiner heißt Elsie. Einerseits sind die Zugmaschinen viel umweltfreundlicher als Trabi oder Fiat Cinquecento, andererseits lehren auch die

Smarts ihre Fahrer eine Lektion in Entschleunigung. Zwar sind sie ungleich züngerunterwegs, doch müssen sie unter alpinen Bedingungen alle 70 bis 80 Kilometer ans Stromnetz. Das dauert dann an den meisten kostenlos zu nutzenden Schnellladestationen etwa eine halbe Stunde oder – wenn keine in der Nähe ist – an der Steckdose auch mal eine ganze Nacht.

Hubers Reisekonzept ist eine Prüfung für die eigene Ungeduld: Ich fühle mich – im Wortsinn – ausgebremst. Kaum habe ich wieder in den Rhythmus gefunden, müssen wir auch schon wieder anhalten, um nachzuladen. Das lautlose Gleiten über die Passstraßen, Kehre um Kehre bergauf, Kehre um Kehre wieder bergab, voll konzentriert und doch entspannt, ist ein Traum – aus dem wir leider ständig herausgerissen werden, um uns irgendwo im Industriegebiet die Beine in den Bauch zu stecken. Man kann es natürlich auch positiv formulieren: Die lückenhafte Infrastruktur führt uns an Orte, die in keinem Reiseführer stehen. Die Schweiz präsentiert sich von einer ganz anderen Seite, ihrer Rückseite: Tiefgaragen, Hotelparkplätze, Hinterhöfe. Hier bleiben wir meist unter uns.

**Die Schweiz ist teuer geworden. Gut, wenn man seinen Schlafplatz dabei hat**

Doch – und das ist deutlich überraschender – auch sonst sind wir häufig die einzigen Besucher an Aussichtspunkten und können ungestört im Konvoi fahren. Diese Landschaft – all die Gletscher, Gebirgszüge, mit Kühen betupften sattgrünen Wiesen und wie ins Gestein gelaserten Passstraßen – ist von solcher Schönheit, dass die Abwesenheit von Bewunderern irritiert. Im Autoradio ist die Rede von einem Einbruch der Übernachtungszahlen von EU-Bürgern in der Schweiz. Das Land ist seinen Nachbarn zu teuer geworden. Glücklicherweise ist das, wer seinen Schlafplatz dabei hat und nur den Campingplatz zahlen muss.

Das Kontrastprogramm erleben wir am Jungfraujoch, das wir ausnahmsweise nicht mit dem Auto, sondern per Zahnradbahn erreichen. In 3466 Metern Höhe wimmelt es von Touristen, überwiegend aus Übersee. Auf die Besucherklintel ist man bestens eingestellt. Es gibt einen Shop mit Schweizer Armbanduhren und ein indi-

ches Restaurant. Junge Männer lassen sich mit entblößtem Oberkörper im Schnee fotografieren, ein Amerikaner pflaumt einen Inder an, der seinem Rucksack einen eigenen Liegestuhl gegönnt hat. Doch wer auf dem Weg hinauf oder hinab aus dem „Bähnl“ aussteigt und einen Teil der Strecke zu Fuß zurücklegt, wird mit himmlischer Ruhe und Weite belohnt. Nur vereinzelt begegnen wir Wanderern. Den Gästen aus China oder Japan fehlt zum Gehen Zeit und Muße. Europa in zehn Tagen ist eben kein Spaziergang.

Unsere Begeisterung hat bestimmt auch damit zu tun, dass wir hier so gut ankommen: Wo auch immer wir mit den blütenweißen Smarts und den in knalligen Farben gestrichenen Wohnanhängern auftauchen, begegnen uns anerkennende Blöcke, hochgerekte Daumen, winkende Hände, interessierte Fragen und gezückte Kameras. Auch wenn wir wissen, dass das weniger mit uns zu tun hat als mit dem, was wir hinter uns herziehen, tun derart positive Reaktionen auch mal ganz gut. Offenbar weckt die „Knutschkugel“, wie das Dübener Ei auch genannt wird, ganz ähnliche Instinkte wie die beiden Murrenten, die wir am Stutenpass beobachten. Man kann die Wohnwagen nur putzig finden, solange man nicht dauerhaft einziehen muss. Raumwunder hin oder her, eng ist es schon.

In einer Zeit, in der es unter Großstadt-Hipstern als schick gilt, die mit Oma-Möbeln ausgestattete Altbauwohnung am Wochenende in Richtung Schrebergarten zu verlassen, gibt es eigentlich keinen Grund, warum Wohnanhänger, diese Freiheitskapselfen des kleinen Mannes, nicht das nächste große Ding werden sollten. Der Retro-Trend, der sich auch im Namen von Hubers rollendem Hotel wiederfindet, könnte seinem Geschäft zum Erfolg verhelfen. Das wunderbar erhaltene Echtholzinterieur der Graziella jedenfalls dürfte Vintage-Liebhabern gefallen – genau wie die Formsprache ihrer Fiberglas-Hülle. Bis zum ersten Coffee Table Book über „Mid Century Caravaning“ kann es nicht mehr lange dauern.

Das Gespann samt Smart kostet umgerechnet zwischen 205 Euro (eine Nacht) und 716 Euro (sieben Nächte), den Wohnwagen ohne Zugfahrzeug gibt's ab 51 Euro. Reiseleitung und Extrawünsche auf Anfrage. Mehr Informationen im Internet: rosita.ch



## Ab in die Stadt

Immer mehr Kommunen bieten mitten im Zentrum günstige Übernachtungsplätze für Wohnmobil-Fahrer an. Eine Investition, die sich für beide Seiten lohnt

Im Stau vor Hannover. Das Bild am Heck des Wohnmobils ist bunt und lustig, die Aufschrift ist es auch: „Wir verjuben das Erbe unserer Kinder!“ Der Rentner hat ja längst den Zauber des Dauerreisens entdeckt. Und er steigt immer öfter in ein Gefährt, das groß ist wie ein mittlerer Reisebus und bei dessen Anschaffung man schnell im sechsstelligen Bereich liegt. Wer mit dem „Womo“ reist, hat Geld – und er gibt es gern in Städten aus: 40 Euro pro Person und Tag lassen Wohnmobilbesitzer laut einer Studie des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) in der besuchten Stadt. Deutschlands Kommunen haben deshalb begonnen, die Klientel zu umwerben: mit Wohnmobilstellplätzen mitten in der Stadt.

Mittlerweile gibt es bundesweit mehr als 3000 solcher Parkplätze, Tendenz: stark steigend. Die meisten innerstädtischen Wohnmobilstellplätze bieten oft nur den Minimalservice: „Landstromanschluss“ zum Laden der Batterien und für den 220-Volt-Betrieb, eine Entsorgungsstelle für Schmutz- und Toilettenwasser und eine Versorgungsstelle für Trinkwasser, in Fachkreisen kurz E+V-Station genannt. Die hören dann auf so poetische Namen wie Hygienja, Holiday Clean oder Sani-Station. Für einen Euro, der in einen Schlitz geworfen wird, bekommt man Trinkwasser. Die Entsorgung ist meist kostenfrei, das heißt Digital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

in der Übernachtungsgebühr enthalten, die irgendwo zwischen fünf und 15 Euro liegt und damit sehr viel günstiger ist als der gute alte Campingplatz, auf dem man in der Regel gut 30 Euro pro Nacht für zwei Personen plus Auto bezahlt, Hund extra. Der Wohnmobilist aber braucht ja keine Dusche, keine Toilette, kein Abspülbecken am Platz, er hat alles dabei.

Vorzug Nummer zwei: die Fußläufigkeit zum Zentrum. Die Campingplätze liegen meist kilometerweit außerhalb der Stadt. Nehmen wir zum Beispiel Göttingen. Dort hat man in den vergangenen Jahren neben dem riesigen Schwimmbadgelände einen großzügigen Wohnmobilstellplatz eingerichtet. Wer abends beim Bullerjahn im Ratskeller speisen möchte, erreicht ihn zu Fuß in zehn Minuten. Oder Wismar: Die Hansestadt an der Ostsee ist nicht nur fantastisch saniert und renoviert worden seit der Wende, sondern hat unweit der Altstadt einen großen runden Wohnmobilstellplatz errichtet, in dem es sogar Frühstücksbrötchen-Service gibt. Da bleibt man dann gerne etwas länger, zumal es sich lohnt, die Gegend zu erforschen.

Anders ist die Strategie derer, die in Oranienburg nördlich von Berlin landen. Die fahren von hier aus mit der S-Bahn in die nahe Hauptstadt und können abends wieder ins eher Kleinstädtische entfliehen. Die Gäste lernen zudem einen echten Hafenmeister mit Hanseatenbart und -mütze kennen, der hier und im benachbarten Hafen für Ordnung und den richtigen Gebrauch der Bezahlkarte sorgt. Von der Schlossgaststätte „Lieschen & Louise“ rät er ab, weil er die nicht mag. Eine Nicht-Empfehlung, die man ignorieren sollte. Von hier aus lässt es sich dann prächtig in die Mecklenburgische Seenplatte gondeln.

Wobei man bei einem ernsthaften Nachricht des innerstädtischen Stellplatzes angelangt wäre: die Beschränkung auf gewisse Fahrzeug-Typen. Im regelwütigen Deutschland nämlich ist es so, dass eigentlich nur der, dessen Urlaubsfahrt das Schlüsselkriterium „selbstantriebenes Freizeithaus“ erfüllt, auf einen Wohnmobilstellplatz darf. Also kein normal gezogener Camper. Das hat zum einen hygienische Gründe, die mit einer richtigen Toilette ausge-

stattet. Eine größere Rolle jedoch spielt der Neid der Campingplatzbetreiber, denen diese Klientel abhandenkommt – was auch daran liegt, dass die dicken Wohnbusse bei ihnen oft keinen Platz finden. Es soll sogar Campingplatzbetreiber geben, die mit der Kamera auf die Pirsch zum Stellplatz gehen und schauen, ob da nicht verbotenerweise ein nicht selbstantriebenes Freizeithaus herumsteht.

**In Freyburg an der Unstrut hat die Winzervereinigung Platz für Wohnmobile. Wie praktisch**

Erlaubt ist indes eine wunderbare Womo-Idee aus den USA: der Fifth Wheeler. Das ist ein Anhänger, dessen Kupplung auf der Ladefläche eines Pick-ups montiert ist. Das Gefährt hat zwei Vorteile: Der Sattelauflieger ist mindestens so groß und so perfekt ausgestattet wie ein Wohnmobil. Und der Pick-up ist in fünf Minuten abgehängt, somit bereit für Rundfahrten ohne Gehänge. Er hat allerdings auch zwei Nachteile: Während des Fahrens darf und kann man

als Beifahrer nicht in die Kabine. Und der TÜV Süd und viele Dependance des TÜV Nord lehnen eine Abnahme solch eines Gespanns ab. Hauptgrund: Dieser Anhänger hat eine eigene, vom Zugfahrzeug gesteuerte elektrische Bremsanlage. Gingen die Bremsen während der Fahrt kaputt, schöbe der tonnenschwere Anhänger das Gespann ungebremst in die Katastrophe. Wer dann aber den TÜV-Wahnsinn durchlaufen hat und mit dem Gespann unterwegs und zum Beispiel in Wismar gelandet ist, kann mit dem Pick-up die Gegend erkunden und muss nicht abspülen vor jedem Kurztrip. „Ihr müsst unbedingt zur Insel Plön“, sagt der freundliche Nachbar, ange-reist aus Rostock.

Sollte sich eine Kommune für einen Stellplatz entscheiden, gibt der Tourismusverband mit seiner Abteilung Caravaning zahlreiche Empfehlungen, was zu beachten ist – angefangen bei der Zufahrt, die 24 Stunden gewährleistet sein sollte, über die erwünschte gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel bis hin zur Gestaltung der Beschilderung. Ausgewiesen werden soll der Stellplatz demnach mit dem Park-

platzzeichen 314 der StVO in Verbindung mit dem Straßenverkehrszusatzzeichen 1048/17: ein blaues Schild mit weißem P und ein Schild mit dem Wohnmobilsignet darauf.

Doch auch in Deutschland gibt es Wohnmobilstellplätze, die DIN DIN sein lassen und stattdessen mit anderen Annehmlichkeiten aufwarten. Wen es zum Beispiel in den Burgenlandkreis verschlägt, also ins schönste Sachsen-Anhalt, der findet sich vielleicht in Freyburg an der Unstrut wieder. Und fährt, den Anweisungen des Wohnmobilstellplatzführers „Landvergnügen – Der andere Stellplatzführer“ folgend, durch die Stadt ans westliche Ende und findet dort die ortsansässige Winzervereinigung. Die bietet einen kleinen, kostenfreien Stellplatz ohne irgendwelche Einrichtungen, dafür kann man einkaufen, köstlichste Ergebnisse der Rebenbearbeitung, vom Silvaner über den Kerner bis zum Traminer. Und man kann das alles gefahrlos verkosten. Muss ja nicht mehr fahren.

Und München? Hat keinen richtigen Wohnmobilstellplatz. Sicher, am Stadionparkplatz in Fröttmanning gibt es ein paar, aber die dürfen an Spieldagen nicht benutzt werden. Und die draußen auf dem Messegelände? Die gelten nur zur Wiesnzeit, und das ist dann kein Spaß. München hat es offenbar nicht nötig, das Geld der Wohnmobiltouristen. **KARL FORSTER**