

Nationalnatur

Bevor der Umbau Deutschlands weitergeht, noch eine Zwischenfrage: Wie geht es eigentlich der deutschen Landschaft? Nun ja – es geht. An der Mosel, hört man, verkümmern die Winzerdörfer, seit nicht mehr jeder deutsche Kegelclub seine Kriegskasse in Conz oder Cochem vertrinkt. Auch die Rheingau-Orte abseits der Rüdesheimer Drosselgasse haben schon bessere Tage gesehen. Andererseits treten sich am Thüringer Rennsteig die Fernwanderer gegenseitig auf die Füße, jeder auf der Suche nach absolut wahrer, unberührter Natur mit komfortablen Übernachtungsmöglichkeiten. Wie überhaupt das Wanderwesen, einst als Erleichterung für Altsemester verpönt, derzeit mächtig expandiert. Es hat ja auch wirklich seine Vorteile, im Grünen zu laufen, ohne vorher Turnschuhe, Schweißband und Trainingshose anlegen zu müssen. Als wir alle Jogger wurden, hieß unser Kanzler noch Helmut; heute, im Dickicht der Globalisierung, unter dem Reif sozialer Fröste, ziemt sich eine langsamere und doch kernigere Gangart: ein Ausschreiten in den Spuren der Tradition.

Da trifft es sich gut, daß gerade jetzt die Natur bei uns „einen neuen Namen“ bekommen hat, wie dieser Tage bei einer Pressekongresskonferenz im Berliner Bundespresseamt kundgetan wurde. Nicht die ganze Natur natürlich, das wäre vermessen; aber all jene Naturparks, Nationalparks und Biosphärenreservate, die einer Umfrage des Emnid-Instituts zufolge nur ein Bruchteil der Bundesbürger genau unterscheiden kann. Alle diese geschützten Fleckchen deutscher Erde heißen ab sofort mit Nachnamen „Nationale Naturlandschaften“. Ausgedacht haben sich diese Idee der gemeinnützige Verein Europarc Deutschland und der Verband Deutscher Naturparke, unterstützt von der Bundesstiftung Umwelt, dem Bundesumweltministerium und dem Bundesamt für Naturschutz.

Diesen fünf hochmögenden Institutionen ist etwas aufgefallen, was auch ein normaler Tourist gelegentlich bemerken kann: daß man als Deutscher im Ausland ziemlich viele Landsleute trifft, und zwar nicht selten in Nationalparks. Diese Leute wandern durch die Schluchten der Insel Kreta und bestaunen die Wasserfälle des Yosemite, aber von den Schönheiten des Elbsandsteingebirges oder der Nuthe-Nieplitz-Auen haben sie keinen Schimmer. Und noch viel weniger ahnen sie, daß sich auch in den Erlenbruchwäldern des sachsen-anhaltischen Drömlings, auf dem Homer im nordwestlichen Sauerland und in der Strauchmoränenlandschaft des brandenburgischen Schlaubetts interessante Entdeckungen machen lassen.

Die Mitteilung, daß es sich bei den genannten Gegenden um Naturparks handelt, wird deutsche Globetrotter allerdings kaum aus ihren Parklücken und Tiefgaragen herauslocken. Also versuchen es die Park- und Umweltlobbyisten mit stärkerem Tobak. Nationale Naturlandschaften, das klingt nach mehr! Es weitet die Brust, es klärt die Luft, es öffnet die Stirn für patriotische Gedanken. Ein Park ist nur ein Park, aber eine nationale Naturlandschaft ist ein Stück Vaterland, das Wandeln zwischen Quecken, Lohle und Wattwurm ein Akt der Heimatliebe.

Das also ist die „Dachmarke“, die, wie die Träger der Kampagne in Berlin mitteilen, „die Werte und Leistungen der unter ihr auftretenden Schutzgebiete“ transportieren soll. Und damit man ihr Konzept auch optisch wiedererkennen kann, haben sich die Leute von Europarc und dem Verband Deutscher Naturparke ein Logo einfallen lassen, einen dreifarbenen Kreis, der je nach Farbkombination an die Tragflächenbemalung der Royal Air Force, eine Verkehrsampel oder ein Farbtrennmuster beim Augenarzt erinnert. Dieses visuelle Element besitzt in der Tat einen hohen Wiedererkennungswert; es fragt sich nur, für wen. Wenn man am Müritzufer oder am Kyffhäuser entlangspaziert und an einer Lärche ein Stück Papier mit einem blaurotgelben Kreis hängen sieht, wird man jedenfalls nicht unbedingt vermuten, daß sich hier der Gestaltungswille der deutschen Naturparkdachverbände austobt.

Nun könnte man meinen, auf der Pressekonferenz in Berlin sei viel von seltenen Pflanzenarten, unberührten Auenwäldern und bedrohten Feuchtwiesen die Rede gewesen. Weit gefehlt! Nicht nur die Natur bekam hier einen neuen Namen, auch der sprachliche Umgang mit ihr wurde gründlich reformiert. Da wurde von „Mischfinanzierung“, „Filetstücken“ und „public-private partnership“ gesprochen, als ginge es darum, eine größere Liegenschaft an den Mann zu bringen. Und im Grunde ist so ein Wald oder Berg oder See ja auch wirklich nichts anderes als eine nationale Immobilie. Um sich im globalen Wettbewerb zu behaupten, muß sie dem Landschaftsnutzer bloß ein Stück weiter entgegenkommen als bisher. „Daß wir für die Schönheit unserer Landschaften werben können und müssen“, forderte der hessische Ministerpräsident Roland Koch, einer der Schirmherren der Kampagne, mit erhobener Stimme im Bundespresseamt. Schließlich brauchen sich die hiesigen Biosphärenreservate hinter der amerikanischen und griechischen Konkurrenz nicht zu verstecken. Von jetzt an wird zurückgeworben, auch wenn sich das deutsche Sommerwetter vorerst als unberechenbarer Faktor in die Mischkalkulation der Lobbyisten erweisen dürfte.

Zum Abschluß der Veranstaltung ließen sich Roland Koch und seine Mitstreiter auf dem Podium in Rangerjacken und mit breiten Lederhüten fotografieren. Sie sahen darin, offen gesagt, sehr kanadisch aus. Wie es scheint, steckt das Projekt „Nationale Naturlandschaften“ noch in den Kinderkleidern. Aber irgendwann wird man gewiß noch eine gesamtdeutsche Naturparks-uniform erfinden. ANDREAS KILB



Wink in die sechziger Jahre: Rot und silbern leuchten die Giuliettas auf den Straßen Siziliens.

Foto Wolfgang Wilhelm

Mit Zwischengas in den zweiten Gang

Im alten Alfa Giulietta zu neuer Lebensfreude – Eine andere europäische Kulturgeschichte auf Sizilien erfahren / Von Michael Jeismann

„Amore, Amore!“ riefen die beiden älteren italienischen Herren am Wegesrand und winkten verzückt. Eine Erscheinung war in ihr Leben getreten, und sie wurden wieder die Jünglinge, die sie einmal waren. Alles Schwere und Langsame fiel von ihnen ab, in der Begeisterung wurden sie leicht wie die Luft und hell wie das Licht. In ihren Augen glänzte eine Zeit, die nicht mehr ist, deren Zauber aber sich heute stärker denn je verbreitet. Zugegeben, die Damen in den Cabrios zogen den bewundernden Blick des Passanten auf sich, aber selbst die männliche Eitelkeit bestand darauf, daß weibliche Schönheit nicht allein die Wunder am Wegesrand vollbracht hatte. Es war buchstäblich viel zu offensichtlich, daß wir uns in einem Fluidum bewegten, das Glanz, Sehnsucht und sehr viel Nostalgie ausstrahlte – auf die Zuschauer am Straßenrand und nicht weniger auf uns. Und damit beginnt die Geschichte einer Verwandlung, von der man manchmal vielleicht träumt, von der man aber im Traum noch ganz sicher weiß, daß sie für immer ein Traum bleiben muß.

Sagen wir es so, wie es war: Als wir die roten Giulietta Spider auf einem ganz prosaischen Parkplatz an der Küstenstraße Siziliens unterhalb Taorminas erblickten, schlug das Herz höher, und es erfaßte uns eine Art Rührung, zu vergleichen mit dem Gefühl, mit dem wir aus dem Abstand vieler Jahre das Foto einer Jugendliebe betrachten – mit dem Unterschied, daß die Jahre gleich ausstrahlt sein sollten. Aber das ahnten wir noch nicht, voller Bewunderung für die schlichte Eleganz dieser Wagen, die nur in der Sonne des Südens zur Geltung kommt und doch einst auf Insistieren eines amerikanischen Autoimporteure erst geschaffen wurden. Wie sie da so anmutig standen, waren sie merkwürdig vertraut, so oft haben wir sie in italienischen und französischen Filmen aus den fünfziger und sechziger Jahren gesehen. „La Signorina“, das Fräulein, nannte man diesen Wagen, als er 1955 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt wurde. Grace Kelly saß in diesem Wagen, dessen Versprechen die Leichtigkeit des Seins ist und um so kontrastreicher tragisches Schicksal und Liebesleid die Serpentina hoch- und runterfahren läßt. Auch Sophia Loren und Marcello Mastroianni.

Die strahlenden Schauspielerinnen und Schauspieler von einst sind matt und grau geworden und mußten das Spiel an andere abgeben. Diese Filmhelden auf vier Rädern aber sehen aus wie damals: Sie glänzen, sie flirten mit dem Betrachter und sind augenblicklich zu einer Entführung aus reiner Liebe bereit. Dabei veranstalten sie kein Spektakel, sondern sind einfach das immer wieder erneuerte Versprechen reiner Gegenwart. Wer könnte widerstehen?

Am Nachmittag zuvor, beim Betrachten der Ruinen des Teatro Greco, hinter dem in der Ferne der Ätna aufragt, ist eine Phantasie entstanden, eine Ahnung, wie Kunst und Natur einst aufeinander gestimmt sein mochten, wie das Komische und das Erhabene sich versöhnte und verband, wie ein-

mal die reine Proportion die Umgebung in einem Gleichklang schwingen ließ, der den Menschen ohne Zwang mit allem um ihn herum in eins setzte. Alle Wut, alle Trauer mochte versiegt sein und einem einzigen stillen Gefühl Raum gegeben haben. Die Umwelt, soviel verstehen wir, ist Ästhetik oder sollte doch so sein. Und diese ästhetische Umwelt, geschaffen und geformt mit dem Blick auf Wesentliches, wirkt auf die Menschen zurück. Sich selbst zu erschaffen ist zweite Natur. Und in dieser zweiten Natur wird ebensoviel, wenn nicht mehr als in der ersten Natur gestündigt. Wir übten in dem Alfa Romeo also bußfertig tüchtige Reue und nahmen uns vor, dem Wagen gerecht zu werden.

Von der antiken Stätte nach Taormina hinein möchte man gleich neidisch werden auf die Veteranen des Kaisers Augustus, die hier in einer Kolonie angesiedelt wurden. Wie eine Waage liegt der Corso, die Hauptverkehrsstraße der nahezu autofreien Stadt, zwischen der Porta Catania und der Porta Messina. Auch wenn die Filialen großer Modemarken und anderer Unternehmen das Terrain weitgehend unter sich aufgeteilt haben und so die vertraute Einförmigkeit auch hier eingezeichnet ist – Atmosphäre und Flair sind nicht verfliegen, und man möchte gern in den schönen Irrglauben verfallen, daß die mehr als eine Million Reisenden, die Taormina jedes Jahr besuchen, von dem Städtchen und der Landschaft ganz absorbiert werden, daß sie ihrer Umgebung durch einen geheimen Mechanismus sanft angepaßt werden und so niemand hier fehl am Platz sein kann.

Der erste Griff tastet nach der Sitzentstellung. Da gibt es ein Vor und Zurück,

macht sich gut ausgerüstet mit Getränken und passenden Kappen als Sonnenschutz auf die Fahrt hinauf zum Ätna. Eine Fahrt, die keiner vergessen wird, weil Naturschauspiel und Performance der Alfa Romeo Spider, um es mit einem Begriff aus dem Motorsport zu sagen, miteinander um die Wette eifern, und die Fahrer in dieser Konkurrenz von Anmut, Größe und Überraschung mal dieser, mal jener Seite zuneigen.

Selbst wenn der Motor abgestellt ist, endet dieses Spiel keineswegs. Dann nämlich

Und die Kunstschätze, fuhr es mir durch den Sinn, die Geschichte, Friedrich der Zweite, die Archäologie, der Zusammenklang der Kulturen von Abend- und Morgenland? Alles vergessen, angesichts der nächsten Haarnadelkurve!

ist die Karosse ein koketter Farbtupfer, der den schwarzen Vulkan lächeln läßt. Zu diesem Zeitpunkt liegen aber schon viele Kilometer hinter uns, die uns das Fräuleinwunder aus Italien so nahebrachten, daß wir es nicht nur wegen seiner Schönheit bewundern, sondern auch wegen seines Charakters schätzenlernen.

Über das Anlassen des Motors, der kein Soundmanagement brauchte, gehen wir einmal hinweg, als sei es ein Klischee. Es sei nur versichert, daß alle Beschreibungen dazu mit Recht Klischee ge-

Und die Kunstschätze, ging es mir durch den Sinn, die Geschichte, Friedrich der Zweite, die Archäologie, der Zusammenklang der Kulturen von Abend- und Morgenland? Alles vergessen angesichts der nächsten Haarnadelkurve, die man ohne hydraulische Bremskraftverstärker nehmen muß; unbedeutend angesichts der Herausforderung, mit Zwischengas sanft und doch druckvoll vom dritten in den zweiten Gang herunterzuschalten. Ist das die kultivierteste Form der Ignoranz? Solche Fragen fallen denen, die dabei waren, wirklich erst zu Hause ein, bei der Rückverwandlung in den Benutzer der A 5 im Stop and Go vor dem Offenbacher Kreuz. Unterwegs, das war eine andere Geschichte, eine Kulturgeschichte eigenen Rechts.

Die Verwandlung, von der schon die Rede war, versetzte uns tatsächlich in eine Zeit, in der die zaghaften Anfänge europäischer Sozialreform in den dreißiger Jahren mit bezahltem Urlaub und einer rechtlich und finanziell verbesserten Stellung der Arbeiter und Angestellten sich mit der Massenindustrialisierung der fünfziger und sechziger Jahre verband und in einer Demokratisierung des Lebensgenusses gipfelte; deren Schattenseite war auch deshalb noch nicht unmittelbar sichtbar, weil sich diese neue Kultur erst allmählich auf breiter Front durchsetzte. Man fährt also nicht mit dem Fahrstuhl in die Römerzeit, sondern mit dem Alfa in die frühe Europazeit zurück. In ein Europa, das im nachhinein idyllisch erscheint. Die Nationen waren zwar nach dem Weltkrieg auch nicht mehr richtig bei sich, aber, von den Deutschen abgesehen, sie bemerkten es noch nicht und lebten ihre Eigenarten nicht zuletzt im Automobil aus. In Frankreich, das die funkelnde höfische Kultur noch stets mit kriegerischem Geist verbunden hatte, entstand neben der göttlichen DS, der Déesse, auch ein Major, und in Opel-Deutschland freute man sich an der klaren Hierarchie von Commodore, Admiral und Kadett.

In Italien aber herrschte der Frühling es her charmanten Selbstvergessenheit, die bis heute nicht ausgelöscht ist. Und so erfährt man wahrhaftig ein Stück europäischer Geschichte, wenn man über die Insel fährt. Während heute im europäischen Automobilbau fast überall Arbeitsplätze verloren gehen, bewegt man sich mit den legendären Alfas in eine Zeit, da diese Industrie gerade anzusetzte, zu einem Schlüssel der europäischen Nachkriegsgesellschaften zu werden.

Etwas von dieser Stimmung geht auch heute auf die Fahrer über. So also kann es sich anfühlen, wenn uns die Lust am Leben ergreift. Warum über den Wolken auf das Verschwinden aller Sorgen hoffen, wenn es auf der Erde so schön möglich ist. Ohne ABS und ESP, aber auch ohne doppelte Sicherheitskontrollen vor dem Einsteigen wird man durch das Gefühl, das schnell zum Gefährten wird, auf eine Reise in ein anderes mentales Land, in eine andere mentale Zeit mitgenommen.

Diese Euphorie-Reise wirkt lange nach – und macht zu Hause noch einmal richtig klar, in welch graues Depressionsloch wir uns gehockt haben im europäischen Alltag zwischen Vogelgrippe, Arbeitslosigkeit und Klimakatastrophe. Der Alfa Spider der frü-

hen sechziger Jahre, der noch meilenweit von der späteren Alfa Misere entfernt ist, hat eine besondere Aura, die niemanden ganz unberührt läßt: als das Auto des Optimismus, des Aufbruchs und der Freiheit – und dabei doch von großer Zuverlässigkeit.

So werden es auch die beiden jungen Unternehmer der vor zwei Jahren gegründeten Firma „Nostalgic“ empfunden haben, die, einmal verzaubert, den Mut gefunden haben, andere an dieser Verzauberung teilhaben zu lassen. Denn auch in Sizilien wachsen die Alfas nicht wie Zitronen an den Bäumen, und man kann sich leicht den logistischen Aufwand vorstellen, gut erhaltene Exemplare der Alfa Giulietta in ausreichender Zahl zu finden und in die Toskana, an den Bodensee oder eben nach Sizilien zu bringen. Auch dies ist eine Geschichte der Verwandlung, von der man gern so viel mehr als deutsche Wirklichkeit erleben würde. Walter Laimer und Gert Pichler jedenfalls waren mehr oder weniger zufriedenen in ihren auskömmlichen Büroberufen, als sie sich für das Leben mit dem „Fräulein“ entschieden.

Es war ein Risiko, so wie es ein Risiko sein mag, ohne ESP zu fahren. Aber dieses Risiko wurde durch die Faszination wettgemacht, die auch auf andere wirkte und so den beiden Unternehmern wichtige Helfer bescherte. An erster Stelle Daniel von Busse, ein engagierter Karriere-Planer, der sonst für viel Geld entlassenen Managern und anderen hilft, beruflich wieder eine Spur zu finden. Hier gab er dem Vergnügen an der Unternehmung den Vorzug und unterstützte sie mit wichtigen Hinweisen, am wichtigsten die Bekräftigung: Es gibt eine wirkliche Sehnsucht nach diesen Autos, deren Nachfolger man sich in der Jugend nicht leisten konnte, es gibt ein Bedürfnis nach diesem anderen Lebensgefühl und dieser Art des Reisens – nicht nur bei Individualreisenden, sondern auch in den Unternehmenskulturen, in denen man händelnd nach ungewöhnlichen „Incentives“, also Belohnungen sucht. In der Tat: Wenn einer fährt und der andere mit dem Roadbook in der Hand den Weg weisen muß, dann kann das für den Zusammenhalt nur förderlich sein. Es muß ja nicht immer mit „Amore, Amore“ enden.

■ Information: Nostalgic GmbH, 80336 München, Schwantalerstraße 16, Telefon: 089 / 54 54 06-0, Fax: 54 54 06-6, E-Mail: w@nostalgic.it; Internetseite: www.nostalgic.it



und ansonsten paßt man sich der Form an. Der zweite Griff führt nach jedem Einsteigen zum Sicherheitsgurt. Er fehlt, er war nie da. Der dritte Griff gilt dem Schaltknüppel. Die Gänge lassen sich wunderbar knackig einlegen, und längst wieder zu Hause, geht die Bewegung immer noch dorthin, wo bei der Giulietta Spider der Rückwärtsgang liegt. Es ist an diesem spätherbstlichen Morgen angenehm warm, um die zwanzig Grad, und die kleine Gruppe der sechs Spider

worden sind – weil wahr ist, was dahintersteckt. Dieser Ton ist Musik wie Adriano Celentanos „Azzurro“, ist neben dem eingelösten Versprechen der Schönheit und ewigen Gegenwart der Reiz einer Stärke, die sich nicht nach absoluten Pferdestärken mißt. Das Fräulein Giulietta hat keinerlei Babyspeck und braucht keine enormen Muskeln, um leichtfüßig die Gassen zu durchheilen und sich mit der Freude an der schieren Bewegung die Serpentina hinaufzubewegen.

Frankfurter Allgemeine Reiseblatt

Himmelsstrahl: Auf dem Appalachian Trail in Neuseeland	Seite 2
Weltstadtdiyl: Das Mysterium der Ruhe von Staten Island	Seite 3
Porzellanladen: Das Traditionshotel „Elephant“ in Brixen	Seite 4
Futtergrippe: Mit großem Appetit durch die Normandie	Seite 5
Erkenntnispfad: Eine Wanderung auf dem Jakobsweg	Seite 6
Seelenleben: Römische Spaziergänge und andere Reisebücher	Seite 11
Nachtgedanken: Eine Erzählung von Peter Henning	Seite 12