

STARTWOCHENZEITUNG

Startwoche 2020

Ein Produkt der Landeszeitung

Donnerstag, 8. Oktober 2020

Lust auf einen Ausflug?

Ob Heide, Schiffshebewerk oder Wattenmeer: Mit dem Semesterticket lassen sich viele Ziele kostenlos erreichen. Ein Überblick.
► **Seite 10**

Leben auf Platte

Drei Monate lebte Dieter Bichler auf der Straße. Bei Stadtführungen zeigt er heute Interessierten Berlin aus seiner Sicht.
► **Seite 11**



Saubere Sache

Wie wäre es mit einer Farbe, die Luft reinigen kann?
Bitte sehr: ► **Seite 12**

EDITORIAL



Von Hannah Steiner

Umparken

Wenn ich in Lüneburg über den Platz Am Sande gehe, vergesse ich oft, auf die Fahrzeuge zu achten. Das Kopfsteinpflaster erinnert mich an eine Fußgängerzone und so gar nicht an einen Umsteigeort für Busse. Wäre die Innenstadt nicht schöner, wenn der Platz autofrei wäre?

Viele Städte arbeiten daran, wie sie Autos aus ihren Zentren bekommen: Fahrrad, Sharing-Angebote oder der Pkwverkehr sollen die eigenen Pkw immer stärker ersetzen. So ein Angebot gibt es auch in Lüneburg: die Stadt-Räder. Wenn spät abends kein Bus mehr kommt, kann man an sieben Stationen Fahrräder ausleihen und wieder abgeben. Ausleihbare Lastenräder ermöglichen es auch, größere Dinge zu transportieren.

Ich wünsche mir, dass die Stadt in Zukunft noch fahrradfreundlicher wird und Sharing-Angebote alltagsfähig macht. Dass auf dem Kopfsteinpflaster Platz ist für Café-Tische oder einen kleinen Schnack ohne Verkehrslärm. Vielleicht kann sich die Stadt ja noch einige Tipps abschauen von den Kommunen, die wir im Artikel rechts auf dieser Seite vorstellen.

Oslo, Hamburg und andere Städte haben ein ehrgeiziges Ziel: Sie wollen das Auto aus den Stadtzentren bekommen

VON KAREN HELMSEN

Dutzende Fahrräder auf den Straßen. Eine Innenstadt ganz ohne Autos. Menschen flanieren, schlürfen Kaffee und feiern Feste auf autofreien Plätzen. Blumeninseln inmitten der Straße. Utopie? Nicht überall. Manche Städte sind schon heute autofrei. Was können andere Kommunen von ihnen lernen?

Vorzeigemodell ist die niederländische 50.000-Einwohner-Stadt Houten in der Nähe von Utrecht, errichtet in den 70er Jahren. Sie gilt als autofreie Mo-

dellstadt. In keiner anderen Stadt der Welt werden so viele Wege mit dem Rad zurückgelegt wie dort. In Houten kommt man mit dem Fahrrad immer schneller ans Ziel, weil Autos dort Umwege fahren müssen. „Wir fingen nicht mit dem Auto an, was in der Stadtplanung damals üblich war, sondern wir planten zuerst die anderen Bereiche ein. Die Grünflächen, das Laufen, Radfahren, das soziale Leben“, erklärte Houtens Stadtplaner Robert Derks 2019 in einem ZDF-Beitrag. Auto- und Fahrradverkehr sind in Houten meist voneinander getrennt. Sollten sie dennoch aufeinandertreffen, hat das Rad immer Vorrang. Autos müssen sich dann an das Tempo des Fahrrads anpassen.

Nicht jede Stadt kann allerdings wie Houten neu geplant und von Grund auf das Fahrrad ausgerichtet werden. Auch be-

stehende Städte können jedoch einiges tun.

In der norwegischen Metropole Oslo arbeiten Planer intensiv daran, die CO₂-Bilanz ihrer Stadt zu verringern. Die knapp 700.000 Einwohner zählende Stadt ist nicht vollständig autofrei, doch der motorisierte Verkehr, der schon 2017 zu etwa 35 Prozent aus Elektro- oder Hybridautos bestand, wurde stark eingedämmt. Das Zentrum mit dem Auto zu befahren, kostet Maut. Die Website „Visit Oslo“ informiert über die Maßnahmen: Die Stadtverwaltung entfernte beispielsweise konsequent Parkplätze und schränkte den Verkehr ein. So soll mehr Platz für „Fahrräder, Bänke, grüne Lungen, Straßenfeste und andere Dinge, die die Leute fröhlicher und die Luft sauberer machen“ geschaffen werden, heißt es. Die Osloer setzen dabei manch originale Idee um: Aus einem Park-

scheinautomaten wurde etwa ein Wlan-Lautsprecher. Menschen können nun zu ihrer Musik auf einem Parkplatz tanzen – einem Ort, der vorher nicht für sie bestimmt war.

In Deutschland gibt es lediglich zehn Ortschaften, die autofrei sind: Inseln. Doch mancherorts bewegt sich auch auf dem Festland etwas. Ein Beispiel ist der Hamburger Stadtteil Ottensen. Anfang dieses Jahres sorgte der Modellversuch „Ottensen macht Platz“ dort für eine turbulente Debatte. Zwar verbot ein Gericht die probenhafte Einrichtung einer Fußgängerzone – doch die Befürworter lassen sich nicht aufhalten: Ottensens Kern soll jetzt mit überwiegender Zustimmung der Anwohner dauerhaft autofrei werden. Öffentliche Parkplätze sollen abgeschafft werden, nur

Bewohner mit Privatstellplatz, Fahrräder, Taxis und Lieferanten dürfen die autofreie Zone weiterhin passieren.

Rauf aufs Rad ist auch das politische Motto in der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Anfang Juli wurde die Einrichtung von zwölf Velorouten beschlossen, die bis zum Jahr 2030 einen City-Radring erweitern sollen. Die Fahrradwege sollen sternförmig von der Innenstadt in die einzelnen Stadtteile führen: mindestens 2,50 Meter breit, durchgehend beleuchtet, einheitlich gekennzeichnet und getrennt vom Autoverkehr. „Der Fahrradverkehr ist nicht nur die Fortbewegung auf zwei Rädern. Er ist Teil eines verkehrlichen Gesamtgefüges“, sagte der grüne Oberbürgermeister Belit Onay bei einem Presseggespräch.



INTERVIEW

„Weniger Autos, höhere Lebensqualität“

Bernhard Knierim ist Biophysiker und Politikwissenschaftler. In Initiativen, als Autor und Blogger tritt er aktiv für eine andere Mobilität ein.

Und das beinhaltet den Begriff Mobilitätswende.

Wie könnte eine solche Umstellung aussehen?



Sie treten für eine Mobilitätswende ein. Würde es nicht reichen, nur die Verkehrsmittel umzustellen, mehr Elektroautos, häufiger Zugfahren?

Nein, definitiv nicht. Nur durch andere Antriebstechnologien gewinnen wir nicht genug, um das Klima zu retten und die weiteren Probleme des Verkehrs zu lösen. Wir müssen das Verkehrssystem grundsätzlich umstellen.

Natürlich müssen wir auch die Antriebe umstellen und weg vom Verbrennungsmotor. An erster Stelle steht aber, weiteres Verkehrswachstum zu vermeiden und stattdessen den Verkehr zu reduzieren. Und zwar ohne dadurch weniger mobil zu werden. Denn der Verkehr, den wir gar nicht erst erzeugen, ist der klimaschonendste und sozial verträglichste.

Wie kann weniger Verkehr in unserer Gesellschaft funktionieren?

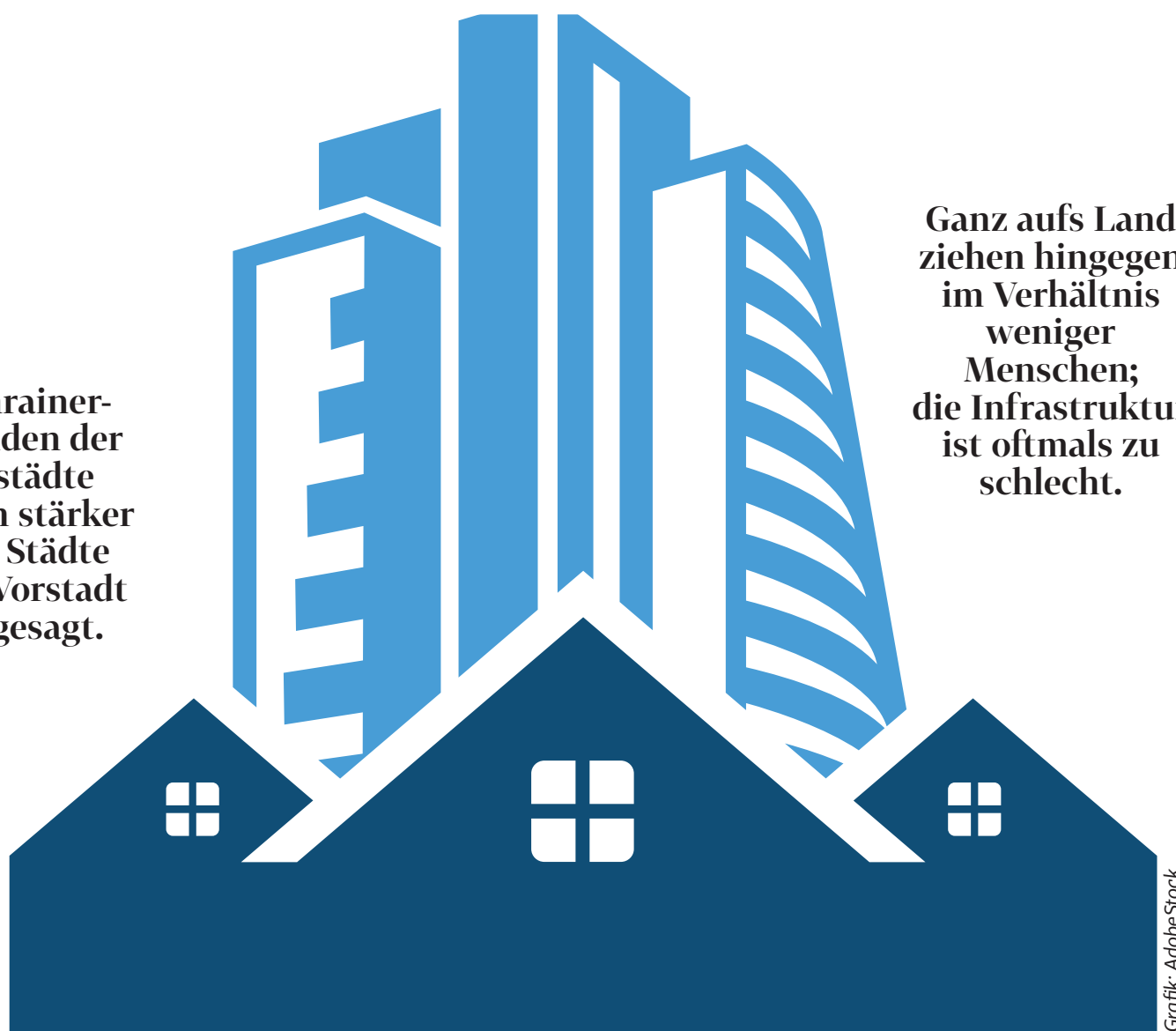
Für weniger Personenverkehr brauchen wir nahräumliche Strukturen. Wir müssen die Entwicklung der letzten Jahrzehnte umdrehen, also Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Behörden und andere Einrichtungen wieder in die Wohngebiete bringen. Daneben spielt Transportvermeidung eine wichtige Rolle. Hier kann beispielsweise die regionale Herkunft von Obst und Gemüse Verkehr vermeiden, ohne die Lebensqualität zu verringern.

Die Mobilitätswende ist seit Jahrzehnten Thema. Warum wurde sie so lange verschlafen?

Das liegt vor allem an der Macht der Auto- und Luftverkehrslobby. Dazu kommt, dass die Klimakrise lange nicht ernst genommen wurde. Ein dritter wichtiger Punkt ist, dass Strukturwandel im Verkehr eine Veränderung von Verhalten nötig macht. Wenn ich meinen Strom statt aus dem Kohlekraftwerk von erneuerbaren Energiequellen bekomme, ist das keine Einschränkung in meinem Leben. Beim Verkehr sind die Menschen gefragt, ihren Alltag anzupassen. Ich glaube aber, dass wir richtig viel gewinnen können. Denn weniger Autos in Städten oder weniger Luftverkehr bedeuten eben auch: eine höhere Lebensqualität.

Interview: Tjade Brinkmann

Die Anrainergemeinden der Großstädte wachsen stärker als die Städte selbst. Vorstadt ist angesagt.



Grafik: AdobeStock

Ganz aufs Land ziehen hingegen im Verhältnis weniger Menschen; die Infrastruktur ist oftmals zu schlecht.

An den Rand

Ottobrunn bei München kennt kaum jemand – dabei liegt die Gemeinde bei der Bevölkerungsdichte deutschlandweit auf einem Spitzenplatz. Und steht damit für einen Trend: Großstädte fransen immer weiter aus

VON THORE FLYNN HADRÉ

Vielen Menschen in Deutschland, so ist anzunehmen, ist die Gemeinde Ottobrunn kein Begriff. Vielleicht weiß man, dass sie in Bayern liegt, südöstlich von München. Erst vor knapp 100 Jahren begannen Menschen dort zu siedeln. Inzwischen hat

die Gemeinde einen Spitzenplatz in Deutschland inne: Nach München gilt Ottobrunn als die am dichtesten besiedelte Gemeinde der Republik. Über 4100 Menschen leben hier pro Quadratkilometer.

Ottobrunn steht damit stellvertretend für einen Trend der vergangenen Jahre: die Anrainergemeinden der Großstädte wachsen stärker als die Städte selbst. Die Vorstadt ist angesagt.

Seit etwa acht Jahren beobachten Forscher*innen diese Entwicklung. Sie nennen sie Suburbanisierung. Nico Stawarz, wissenschaftlicher Arbeiter an dem Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB), sieht zwei Gründe für diesen Trend: Einerseits werden Wohnungen in den Metropolen knapp und die Mieten steigen. Andererseits seien die Zinsen niedrig, Bauen im Umland wird somit attraktiver. Ganz aufs Land ziehen hingegen im Verhältnis weniger Menschen;

die Infrastruktur ist oftmals zu schlecht. Diese pragmatischen Entscheidungen spiegeln sich auf der Liste der am dichtesten besiedelten Gemeinden wieder. München führt diese Liste an, mit 4777 Einwohner*innen pro Quadratkilometer. Gefolgt von Ottobrunn. Erst danach folgt Berlin.

Ottobrunn ist keine Ausnahme. Im Ranking direkt nach Berlin liegt Gröbenzell, auch eine

Randgemeinde von München. In den Top 20 der Gemeinden mit der höchsten Bevölkerungsdichte stehen noch Glienicke/Nordbahn (im Norden Berlins) und Neubiberg (südöstlich von München). Die kreisfreie Stadt Hamburg belegt erst den 20. Platz.

Leider reicht laut Stawarz die aktuelle Datenlage noch nicht aus, um die Binnenwanderung zwischen den Gemeinden genau zu errechnen.

Die Kreise, die an Großstädten wie Berlin und München angrenzen, werden in den kommenden Jahren teilweise stärker wachsen als die Großstädte selbst. Von 2012 bis 2035 werden alle Anrainergemeinden von München um 8 bis 23 Prozent wachsen, während das Wachstum in München selbst irgendwo zwischen 0 und 8 Prozent liegen wird.

Immer mehr Menschen pendeln schon heute für den Job in die Großstädte, sie legen immer

weitere Strecken zurück, stellte das Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung (IAB) im Oktober 2018 fest. Laut BiB hat sich der Anteil an Arbeiter*innen, die mehr als 30 Minuten für ihren Arbeitsweg brauchen, von 1991 bis 2016 um 6,2 Prozent erhöht. Städte brauchen somit in Zukunft ein gutes Verkehrskonzept, um nicht noch mehr im Stau zu versinken.

Vielleicht wird ja durch die Randgemeinden das Leben ein bisschen dezentraler und die Arbeitsplätze erfahren auch so etwas wie eine Suburbanisierung. So scheint es laut IAB Bericht in der dicht besiedelten Region um Düsseldorf, Dortmund und Essen der Fall zu sein.

Die Menschen, die in dieser Region leben, pendeln im Schnitt am kürzesten. Das liege aber daran, dass es mehrere Zentren gebe, und nicht, wie bei zum Beispiel in München, nur den einen Stadtkern.

4777

Einwohner*innen leben in München pro Quadratkilometer

Von Heidschnucken zur Alten Liebe

Schiffshebewerk in Scharnebeck

Erreichbar mit dem Bus vom Hauptbahnhof Lüneburg in einer halben Stunde. Das Schiffshebewerk liegt am Elbe-Seitenkanal; Schiffe müssen hier eine Höhe von 38 Metern überwinden. Die Anlage ist schon von außen einen Blick wert, es werden aber auch Führungen sowie eine Schifffahrt durch das Hebewerk angeboten.

Kloster Lüne

Wer sich für die Geschichte Lüneburgs interessiert, für den lohnt ein Besuch im Kloster Lüne. Es befindet sich in Richtung Adendorf und ist mit dem Bus sowie mit dem Fahrrad gut erreichbar. Zwischen April und Oktober bietet das Kloster Füh-

rungen durch den Klostergarten, die Räumlichkeiten und das Textilmuseum an.

Lauenburg

Ein Ausflug, der sich auch für Radbegeisterte anbietet: Die Strecke dauert zirka eineinhalb Stunden. Die Altstadt hat schöne Ecken, man kann an der Elbe spazieren gehen oder eine Eispause einlegen. Wer den Weg zurück zu anstrengend findet, der steigt in den Zug und ist innerhalb von 15 Minuten wieder am Bahnhof in Lüneburg.

Lüneburger Heide

Ein Muss für Menschen, die die Vielfalt der Natur genießen. Mit dem Zug ist man etwa 75 Minuten unterwegs. Vom Bahnhof

Kaum nach Lüneburg gezogen und schon wieder im Reisefieber? Viele Orte sind mit dem Semesterticket erreichbar. Paula Schmitz verrät ihre Lieblingsorte



Der Lüneburger Bahnhof: los geht's!

Foto: Paula Schmitz

Büsenbachtal kann man direkt in die Heide wandern. Die beste Zeit für diesen Ausflug ist zwischen Anfang August und Mitte September, denn dann blüht die Besenheide in wunderschönem Violett. Es lohnt sich aber auch noch an einem warmen Oktobertag. Mit etwas Glück bekommt man beim Wandern die Heidschnucken zu Gesicht.

Lübeck

Lohnendes Ziel mit einer Fahrtzeit von gut einer Stunde. Die Altstadt wurde nach dem Krieg wieder im alten Stil aufgebaut und zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt. Man sollte nicht den Blick von der Dachterrasse des Hansemuseums über die Innenstadt verpassen. Am Krähenteich am Rand der Alt-

stadt lädt im Sommer ein Freibad vom Planschen und Saunieren ein.

Cuxhaven

Wattwürmer, Muscheln, Krabben und Krebse: Die Führungen durch das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer von Cuxhaven aus sind ein Erlebnis. Neben einem Besuch auf der autofreien Insel Neuwerk (gehört zu Hamburg, ist von Cuxhaven über das Watt in zweieinhalb Stunden zu Fuß erreichbar) lohnt ein Spaziergang zum Steg „Alte Liebe“, der heute als Aussichtsplattform dient.

► Infos zum Geltungsbereich des Semestertickets unter: astalueneburg.de/service/semesterticket/

GLOSSE

Hilfe, Umzug!

Von Luise Asmussen

Benjamin Franklin hat mal gesagt, dreimal umziehen ist wie einmal abgebrannt. Anscheinend hat sich bei all dem Fortschritt der Jahrhunderte daran nicht viel geändert. Ich bin in meinen ersten anderthalb Semestern dreimal umgezogen oder eben: einmal mal abgebrannt. Ich weiß, wovon der Mann spricht.

Vor jedem Wohnungswechsel denke ich wieder, ich hätte alles bestens geplant. Meinen Freunden und Freundinnen gegenüber rede ich das Projekt Umzug schön: „Länger als drei Stunden dauert's bestimmt nicht, ist ja fast alles schon gepackt.“ Was man beim Umziehen nicht bedenkt: Mit jeder neuen Adresse kommen fremde Treppenhäuser, andere Quadratmeterzahlen und größere Sofas auf einen zu.

Die Gefahren bei einem Umzug erwischen einen unvorhersehbar. Wenn das Lieblingsposter im falschen Karton gelandet ist, ist das noch verschmerzbar. Schlimmer das Sofa, das unbedingt mit muss, weil es so gut für ausschweifende Sit-Ins und spontane Übernachtungsbesuche geeignet ist. Überraschenderweise doch plötzlich zu groß, hängt es dann da, wie ein unglückliches Stück Wohnzimmer, eingeklemmt in der ersten Kurve des Treppenhauses. Weiter ist man nicht gekommen und höher kommt man auch nicht, bis sich ein Freund findet, der entweder stark genug ist oder idealerweise Möbelpacker ist und sich auskennt. Meistens weiß man aber keinen und wenn, dann ist er gerade selbst bei der Arbeit und hilft Leuten, die weitergedacht haben und wohl auch mehr Geld besitzen als man selbst.

Es gibt tatsächlich Geschichten von Leuten, bei denen das Umziehen einem Sonntagsausflug gleicht. Die Benjamin Franklin Lügen strafen. Doch wer weiß, wie deren erster Umzug war. Wahrscheinlich lernt man mit jedem festgeklebten Sofa ein Stück mehr dazu.

Irgendwann wird mein vierter Umzug bevorstehen. Sicherlich wird er sehr entspannt. Vielleicht kenne ich bis dahin sogar einen Möbelpacker.

Auf seinen Spuren

Dieter Bichler lebte drei Monate auf der Straße. Heute zeigt er Interessierten bei einer Stadtführung, wie sein Leben damals aussah

VON CHARLINA STRELOW

Der Rundgang beginnt unweit des Ortes, der Dieter Bichler wochenlang als Schlafzimmer diente. Direkt im Zentrum Berlins, am Bahnhof Zoo, auf dem Bürgersteig. Drei Monate lebte Bichler auf der Straße, neun Wochen davon in Berlin. An diesem Tag zeigt er 15 Interessierten, wie sein Leben damals aussah. Wie man sich als Obdachloser seinen Alltag aufbaut.

An Bichlers Hemd steckt ein blau-weißer Pin, auf ihm steht „querstadtein“. So nennt sich die Organisation hinter seiner Arbeit. Katharina Kühn und Sally Ollech gründeten sie im Jahr 2012, um mehr Aufmerksamkeit auf Obdachlosigkeit zu lenken und Berührungängste zu vermindern. Das Konzept dahinter: Ehemalige Obdachlose zeigen wichtige Orte und berichten, wie sie es auf und von der Straße geschafft haben.

Seine Vermieterin ließ sogar die Fenster entfernen

Vor seiner Zeit auf der Straße wohnte Bichler acht Jahre lang in einer Wohnung in Thüringen, bis seine Vermieterin Eigenbedarf für die Wohnung anmeldete. Um ihn schneller aus der Wohnung zu bekommen, drehte sie ihm Gas, Strom und Wasser ab. Bichler fror, sein Körper unterkühlte, er bekam eine doppelte Lungenentzündung und eine Lungenembolie. Doch er blieb so lange wie möglich. Auch, als seine Vermieterin sogar die Fenster entfernen ließ. Denn es war seine geliebte Wohnung.

In der Zwischenzeit schaute er sich nach neuen Wohnungen um, fand aber keine passende. Bichler bezog Hartz-IV, das Amt übernahm nicht jede Wohnung. Einmal lag er knapp über der Höchstgrenze, nur anderthalb Quadratmeter.



Liebt die Bücher von Stanislaw Lem und Jules Verne: Dieter Bichler.

Foto: Charlina Strelow

Dann, noch vor der Zwangsräumung, verließ Bichler seine Wohnung in Thüringen. Er machte sich zu Fuß auf den Weg, sein Ziel: die westfranzösische Küste. Doch er irrte sich in der Richtung und kam nach Leipzig. Ein Lkw-Fahrer nahm ihn mit nach Berlin. Er kam am Bahnhof Zoo an. Dort, an der Außenwand des Bahnhofs, fand er seinen Schlafplatz für die nächsten neun Wochen. So erzählt er es.

Drei Obdachlose saßen bereits dort. Sie sollten seine Freunde werden. Einer von ihnen: Boris, 2,05 Meter groß, ehemaliger Boxer im Schwergewicht, der Beschützer der Gruppe. Sie waren zu acht. Von ihnen leben heute nur noch Dieter und Boris. Auf großen Gittern schliefen sie; die Luft der Züge stieg wärmend nach oben. Unter den Schlafmöglichkeiten auf der Straße war es einer der besseren Orte. Wäre da nicht das Gebäude gegenüber gewesen, auf das Bichler jetzt zeigt.

Dort steht das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg. Die Mitarbeiter des Gebäudes fühlten sich vom Anblick der Obdachlosen gestört. Wiederholt ließen sie sie von Mitarbeitern der Deutschen Bahn verjagen. Bichler muss lachen, als er erzählt, wie er und seine

Freunde eines Wintertages beschlossen, sich 20 Minuten lang bei Minusgraden mit nacktem Hintern vor die Überwachungskameras zu stellen. Ein kurzer Moment der Rache. Später pinkelten sie an den Zaun des Gebäudes.

Inzwischen wohnt Dieter Bichler wieder in einer Wohnung. In einem neureichen Gebiet, wie er sagt. Als einziger Hartz-IV-Empfänger werde er dort immer wieder abschätzig von den Nachbarn behandelt. Einmal wurde er gefragt, wann er endlich ausziehe.

Bevor Bichler ein weiteres Mal auf seiner Tour stoppt, reicht er ein Foto herum. Darauf ist er zu sehen, in Decken eingewickelt, auf dem Gitter sitzend. Heute hätte Bichler lieber zu einem anderen Moment einen Fotografen an seiner Seite gehabt.

Einmal suchten ein paar Obdachlose in einem Container



Und weg bist du

Immer wieder versuchen Städte, Menschen mit unpraktischen Baumaßnahmen zu vertreiben. Meist trifft es Obdachlose



Darauf lässt sich nur schwer schlafen...

Foto: AdobeStock

benutzt, um Menschen zu vertreiben. An einigen Bahnhöfen wie beispielsweise in Hamburg oder in Leipzig tönt klassische

Musik. „Es wird davon ausgegangen, dass Obdachlose und Menschen, die Drogen nehmen, keine klassische Musik hören“, sagt

hinter einem Supermarkt nach Essen. Sie fanden 17 Torten und teilten sie mit 30 Obdachlosen, darunter Bichler. Keiner habe Besteck gehabt, erzählt er, alle standen beieinander und stopften die Obsttorten in ihren Mund.

Als nächstes führt die Strecke ein paar hundert Meter zur Universitätsbibliothek. Davor steht ein schwarzes Kunstwerk. Es sieht aus wie eine Mischung aus Heizungsrohren und Lakritzstangen. Bichler findet das Kunstwerk hässlich. Doch für ihn war es nützlich. Der schwarze Kunststoff erhitzt sich selbst im Winter so stark, dass er ihn als Wäscheständer nutzen konnte. Innerhalb von nur 15 Minuten trocknete alles, was er zuvor in der Spree gewaschen hatte.

Auch die Bibliothek wurde für Bichler zu einem wichtigen Ort. Nicht nur, weil er gern liest – seine Lieblingsautoren sind etwa Stanislaw Lem und Jules Vernes. Sondern, weil die Bibliothekare ihn und seine Freunde ins Gebäude ließen, um sich aufzuwärmen.

Es waren seltene Momente von Menschlichkeit und Nächstenliebe, sagt Bichler. Meist wurde es ihnen nicht einmal gestattet, in einem Gebäude auf Toilette zu gehen.

Die letzte Station der Tour führt in einen Park, er ist ein beliebter Unterschlupf für Obdachlose. Dort stehen Gartenlauben, viele sind mit Graffiti besprüht, es riecht leicht nach Alkohol.

Bichler nennt hier drei Gründe, warum er es von der Straße geschafft hat. So habe er nie

Alkohol getrunken. Stattdessen blickten Passanten häufig verwundert zu ihm, als sie ihn mit einer Tüte Milch sahen. Außerdem habe er sich jeden Tag bewegt, um Energie zu haben. Es werde oft unterschätzt, wie viele Obdachlose den ganzen Tag säßen, um ihren Schlafplatz und ihre Sachen zu verteidigen, sagt Bichler.

Ein weiterer Grund war ein betreutes Einzelwohnprojekt, an dem er 2014 teilgenommen hat. Die Plätze dort waren begehrt, man bekommt eine Wohnung und einen Sozialarbeiter gestellt.

Bichler war jedoch genervt davon, wie sehr sein Sozialarbeiter ihn umsorgte. Er schaute sich bald nach einer eigenen Wohnung um.

Dann erzählt Bichler von seinem Traum

Am Ende der Stadtführung fragt Bichler in die Runde nach „Traumwünschen“. Manche berichten von Reisen, beruflichen Erfolgen oder einem eigenen Haus. Jemand gesteht, keine Antwort auf die Frage zu haben. Er wäre gerne glücklicher, als er es momentan ist, fällt ihm ein.

Dann erzählt Bichler von seinem Traum. Er habe vor einiger Zeit eine Dokumentation über Namibia gesehen. Dort gebe es Kinderdörfer, bewohnt von schwer kranken Kindern, die dorthin abgeschoben worden sind. Teilweise würden dort bis zu 600 kranke Kinder leben. Nur fünf Missionare kümmerten sich um sie. Bichler kann nicht fassen, dass die Kinder dort so allein mit ihrem Schicksal gelassen werden. Er möchte ihnen helfen.

VON ULRIKE MÜHLHAUS

Da sind Bänke, die zu unbequem sind zum Liegen. Spitze Steine unter Brücken. Musik an Bahnhöfen. Es sind Details, die oft lästig werden, sobald sie jemandem auffallen. Und genau das auch sein sollen. Ihr Zweck: dafür zu sorgen, dass bestimmte Menschen sich an einem Ort nicht aufhalten sollen. Das wird als defensive Architektur bezeichnet.

Die Idee, Menschen mit Architektur zu vertreiben, ist nicht neu. Der Architekt Georges-Eugène Haussmann verbreitete im 19. Jahrhundert die Straßen von Paris für Napoleon III. Einer der Gründe: Dadurch ließen sich weniger effizient Barrikaden errichten. Mitte des vergangenen Jahrhunderts konnten nur Autos die Strände von Long Island bei New York erreichen – Brücken versperrten Bussen den Weg. So konnte nur die reiche, vornehmlich weiße Bevölkerung den

Strand besuchen.

Es gibt auch heute viele solcher Beispiele. Menschen, die auf der Straße leben, sind besonders oft von diesen Maßnahmen betroffen. „Häufig sehen wir, dass vor allem repräsentative Orte einer Stadt frei von Obdachlosen gehalten werden sollen“, erklärt Sandra Wolf. Sie promoviert derzeit an der Bauhaus-Universität Weimar und forscht über den Umgang mit Obdachlosen im öffentlichen Raum von Großstädten.

Die sogenannte Camden Bench wird im Buch „Unpleasant Design“ von Gordan Savičić und Selena Savić als Meisterwerk der defensiven Architektur beschrieben. Es ist eine Bank, auf der weder Plakate noch Graffiti haften. Eine geneigte Sitzfläche verhindert das Schlafen. Sie bietet keine Spalten oder Löcher, um Drogen darin zu verstecken. Bequem ist sie allerdings auch nicht.

Manchmal wird auch Musik

Wolf. Dabei ist die Qualität der Lautsprecher so schlecht, dass es anstrengt. Aber vor allem: „Je nach Lautstärke lässt es sich bei der Musik auch schlicht nicht schlafen“, so Wolf.

Bei jedem dieser Beispiele gibt es immer eine offizielle Begründung. Keine Stadt gibt zu, bewusst Menschen zu vertreiben oder deren Verhalten beeinflussen zu wollen. Armlehnen an Bänken dienen offiziell der Bequemlichkeit, und wenn die Armlehnen in einer ungewöhnlichen Höhe angebracht sind, sollen sie den Sitzbereich der Nutzer:innen markieren. Doch teilweise erscheinen Begründungen recht absurd.

Die Kersten-Miles-Brücke in Hamburg etwa wurde gerne zum Übernachten genutzt. Kleine Lager bildeten sich unter ihr. Die Stadt plante dann ausgerechnet dort eine sogenannte gestalterische Maßnahme. Sie ließ Felsen ins Kopfsteinpflaster ein – so

bleibt wenig Platz für Schlafstätten. Laut Stadt sollten die Steine jedoch ein Flussbett nachempfinden, das es an dieser Stelle einst gab.

Es gibt wenige Fälle, in denen der defensive Charakter einer Installation unübersehbar ist und es auch keine alternative Erklärung gibt. So ist es aber beispielsweise mit sogenannten „Homeless-Spikes“ in London. Diese kleinen Metallspitzen sind bewusst auf dem Boden unter Brücken angebracht. Sie verhindern, dass dort jemand schläft.

Aber sind alle Städte Obdachlosen gegenüber feindlich eingestellt? Gibt es nicht auch das Gegenteil: nützliche Installationen? Sandra Wolf kennt wenige Beispiele. Bekannt sind Bänke in Vancouver, deren Sitzfläche zu einem Dach umgeklappt werden kann. So können Menschen dort vor Regen geschützt schlafen. Wolf nennt solche Installationen „ermöglichende Architektur“.

FRAGE DES TAGES

Was würdest du in Lüneburg verändern?



Pia Künckeler (21): „Es wäre cool, wenn es mehr Auswahl beim veganen Essen in der Mensa gibt.“



Andrea Schulz (54): „Dass sich die Politiker mal einig sind. Egal ob es jetzt Umwelt, Straßenverkehr oder Bildung ist, immer sind die anderen Parteien grundsätzlich dagegen. Eigentlich wollen die doch alle das Gleiche, haben die selben Interessen, aber sie müssen mal an einem Strang ziehen.“



Kay Andersen (62): „Ich habe mir gerade ein Elektroauto bestellt und die Ladeinfrastruktur ist einfach miserabel. Man hört, dass es in Süddeutschland schon viele Elektrosäulen bei Discountern gibt, an denen man sein Fahrzeug laden kann. Für Leute, die in Mietwohnungen oder Hochhäusern wohnen, wäre das perfekt.“



Melina Schichta und Dominik Wolgast (beide 23): „Wir hätten gerne einen schön angelegten Badesee, der nicht so moorig ist. Auch ein netter Weg um den See wäre toll.“



Barbara Ruth (59): „Ich sehe Veränderungsbedarf in unserer Bildungspolitik. Während Corona wurde offensichtlich, dass es viel nachzuholen gibt, was die digitalen Lernformate unserer Schulen betrifft.“



Lara Brandt (24) mit Levi (1): „Lüneburg braucht mehr Mülleimer!“



Tanja Harndt (49): „Ich hätte gerne ein Geschäft für Bastelsachen. Richtig schön groß, wo alles vorhanden ist und nicht nur das, was jeder hat. Über mehrere Etagen, wo man wirklich schöne Sachen kaufen kann. Am besten noch mit ein paar Workshops.“



Constantin Velling (21): „Ich hätte gerne ein größeres Sportangebot in Lüneburg, mehr Plätze an denen man gemeinsam Sport machen kann.“



Nora Krägeloh (35): „Ich wünsche mir ein größeres kulturelles Angebot für Eltern und Kinder. Und Cafés, in denen Eltern nicht das Gefühl haben, dass die Gegenwart ihrer Kinder andere Gäste stört.“



Johannes Linnemann (30): „Ich würde ein paar Clubs wieder aufmachen. Das Fun zurück, die Garage wieder auf und das Vamos kann auch mal wieder aufmachen. Ich auch würde mehr kleinere Clubs öffnen, so wie das Salon Hansen, da ist einfach bessere Party.“



Daniel Simons (34): „Ich würde den öffentlichen Nahverkehr ausbauen, Busse länger und regelmäßiger fahren lassen.“



Peter Friedhelm (85): „Ich kann schlecht sehen. Für mich wäre es deshalb toll, wenn es Blindenhunde gibt, die mich dahin führen, wo ich hin will. Einfach mehr Orientierungshilfen für Leute, die nicht so gut sehen können.“



Alex Pöschke (27): „In Lüneburg zahlt man teilweise Mieten wie in Hamburg. Ich wünsche mir günstigere Mietpreise, zum Beispiel durch mehr staatlichen Wohnungsbau.“



Holger Schneidweiler (36): „Die Radwege sollten weiter ausgebaut und unbedingt von den Straßen getrennt werden. Das Fahren direkt neben den Autos ist oft sehr gefährlich.“



Reinhard Werner (58): „Ich wünsche mir in der Lüneburger Innenstadt noch mehr verkehrsberuhigte Zonen, weniger Autos und dafür mehr Platz für Fahrräder.“

Eine Umfrage von Leon Maack und Corinna Manschke

Sauber malen

Bunte Fassaden, die gleichzeitig die Luft filtern: Eine spezielle Farbe macht's möglich

VON NICK POMPETZKI

Ein strahlend blauer Reiher steht auf einem Ölfass, schmierige Tentakel ragen empor und greifen nach dem Vogel. Es regnet Öl. Was man hier sieht, ist kein Bild einer dramatischen Naturschutzdokumentation. Es ist eine Wandmalerei, zu sehen auf einer Häuserfassade in der Via del Porto Fluviale in Rom. Eine Wandmalerei, die auf das Thema Umweltverschmutzung aufmerksam machen möchte – und dabei zugleich selbst die Luft reinigt, dank einer ganz speziellen Farbe.

„Hunting Pollution“ heißt das Kunstwerk in Rom, in etwa: Verschmutzung bekämpfen. Gemalt hat es Federico Massa, Künstlername Iena Cruz. Massa hat für

die größte öko-freundliche Wand Europas seine Sprühdosen gegen eine innovative Farbe eingetauscht: Airlite.

Airlite ist eine nachhaltige Farbe für Innen- und Außenwände. Sie ist komplett natürlich und soll die Luftqualität in der Umgebung nachweislich verbessern. Inspiriert durch die Photosynthese, filtert die Farbe bei Lichteinfall Gase wie Kohlenstoffdioxid, Stickstoff und Ammoniak aus der Luft und verwandelt diese in Salzmoleküle. Diese sollen die Häuserfassade vor Schimmel schützen und die interne Raumtemperatur regulieren.

Das Ergebnis: Eine Fläche von hundert Quadratmetern Airlite soll denselben Effekt haben wie hundert Quadratmeter Wald. Die Technologie wird bislang in Krankenhäusern, Schulen, Straßenkunst und auch privaten Apartments verwendet. Die UN hat Airlite als eine der vier effektivsten Technologien zur Verbesserung der Luftqualität ausgezeichnet. „Du musst schon ein bisschen verrückt sein, um eine

Wandmalerei in der Größenordnung von Hunting Pollution mit dieser Farbe zu malen“, sagt Massa.

Airlite basiert auf einem Zementpulver. Um die gewünschte Farbe herzustellen, müssen die Farbpigmente mit einem speziellen Pulver und Wasser in ein bestimmtes Mischverhältnis gebracht werden. „Es ist schwieriger, mit der Farbe zu malen. Aber es ist besser für die Umwelt.



„Hunting Pollution“ an einem Gebäude in Rom.

Foto: Yourban2030

Wenn wir etwas bewirken wollen, müssen wir uns halt anstrengen. Wir alle.“

Federico Massa wurde im Jahr 1981 in Mailand geboren. Der Künstler lebt in Brooklyn, New York – sein Alias zieht sich durch die Straßen von Williamsburg und Bushwick. Als international bekannter Wandmaler realisiert der Künstler großflächige Gemälde im urbanen Raum. Im Zentrum seiner Werke stehen meistens Tiere. „Ich bin ein Künstler, der Farben liebt. Die vielfältige Farbpalette in der Flora und Fauna war für mich viel inspirierender“, sagt er.

Massa sieht es als seine Aufgabe an, Umweltprobleme durch seine Kunstwerke zu adressieren. Kunst, ist er überzeugt, sei ein mächtiges Werkzeug, um Botschaften zu verbreiten. Doch können auf diese Weise klimapolitische Ziele erreicht werden? Veronica di Angelis, Präsidentin von Yourban2030, glaubt das. Die gemeinnützige Organisation aus Rom adressiert umweltpolitische Themen mithilfe von

Kunst, sie ist für die Umsetzung von „Hunting Pollution“ verantwortlich. Und dabei handelt es sich laut di Angelis erst um den Anfang.

Zukünftige Projekte sollen sich nicht nur auf den physischen Raum beschränken. Durch Augmented Reality sollen die Werke über QR-Codes mit Zusatzinformationen ausgestattet werden, welche einfach über das Smartphone abgerufen werden können.

Im Bereich des Sponsorings sieht di Angelis zusätzliche Potenziale für Unternehmen. Anstelle von kostenaufwändigen Werbeflächen könnten ökofreundliche Unternehmen durch geförderte Wandmalereien auf ihre Produkte aufmerksam machen.

Als Entrepreneurin weiß di Angelis, dass gesellschaftlicher Wandel in Richtung Nachhaltigkeit nur möglich ist, wenn sich die Industrie anpasst. „Ich glaube fest daran, dass es ein geschlossener Kreislauf sein muss“, sagt sie.

GLOSSE: SCHEITERN AN DER ZUKUNFT

Teil 4: Digitales Fernweh

Von Tjade Brinkmann

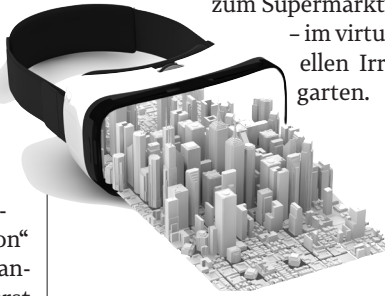
Ich bin in der Stadt. Wobei, nein: Eigentlich bin ich in zwei Städten. Ich sitze in der einen und gehe in der anderen, bin auf dem Sofa in meiner Lüneburger Wohngemeinschaft und ziehe vorbei an der Münchener Frauenkirche. Beide Orte sind 500 Kilometer entfernt. Klingt paradox, aber mit Technik ist ja bekanntlich alles möglich. Mit Virtual Reality, kurz VR, könnten bald Virtuelles und die Realität verschwimmen.

Schon heute kann man viele Orte virtuell besuchen. München war im Jahr 2016 die erste deutsche Stadt mit eigener VR-App. Man kann sich auch die Ruinen von Tschernobyl anschauen oder das Naturhistorische Museum in London besuchen. Alles nur einen Download entfernt.

Virtuelle Realität macht das Leben abwechslungsreicher: VR-Brille auf, und los in die Stadt meiner Wahl. Die neue Wirklichkeit wird die virtuelle, in der ich jeden Tag woanders spazieren kann, neue Ecken kennenlernen und Eindrücke sammle. Auch Lüneburg wäre virtuell attraktiver als vor der Haustür: Regen ist grundsätzlich deaktiviert, Autos auch.

Was, wenn wir in Zukunft diese Brille immer tragen – sogar während wir unterwegs sind? Wenn wir das Virtuelle direkt mit dem Realen verknüpfen? Das hätte einen großen Vorteil: Man würde richtig Geld sparen. Investitionen in Stadt und Infrastruktur können wegfallen, Fassaden müssen nicht mehr gestrichen, Blumenkästen nicht mehr gepflegt werden und man könnte die Landschaft mit Windrädern zubauen. Klingt nach Zukunft. Ich freue mich schon auf die ersten spöttischen Meldungen: „Verlaufen auf dem Weg zum Supermarkt“

– im virtuellen Irrgarten.



IMPRESSUM

Herausgeber
Medienhaus Lüneburg GmbH,
Am Sande 18-20, 21335 Lüneburg
Geschäftsführer
Wolf Chr. Bergmann, Jens Wiesemann, Christian von Stern
Leitung Startwochenzeitung
Christopher Piltz, Martin Schlak, Martin Jäschke (digital)
Chefin vom Dienst
Anna Hoffmann
Redaktion
Luise Asmussen, Cornelia Braun, Tjade Brinkmann, Julia Fehr, Ambra Ihme, Charline Löbbecke, Fritz Lüders, Leon Maack, Corinna Manschke, Gina La Mela, Christoph Meyer, Ulrike Mühlhaus, Thore Rausch, Hannah Steiner
Layout
Thorsten Lustmann