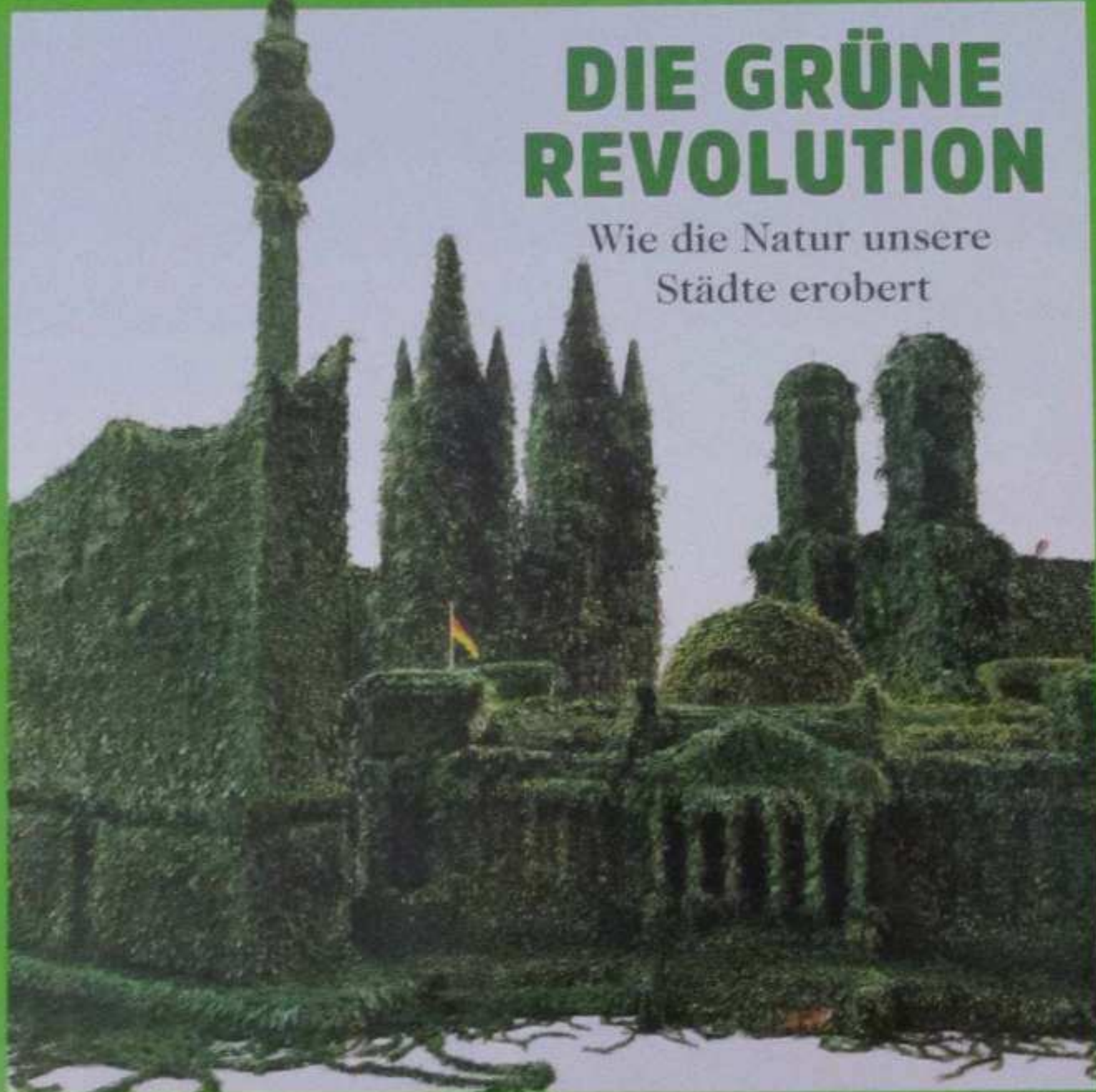


GEO

DIE GRÜNE REVOLUTION

Wie die Natur unsere Städte erobert



WASSER-TRÄUME

KONGO

Wie die Bank in den Busch kommt

LEPRA-SKANDAL

Japans letzte Insel der Verbannten

CHE GUEVARA

Ein Held, der
keiner war



Inhalt

September 2017

54



Sind Emojis eine Plage? Im Gegenteil, sagt Sprachforscher Vyvyan Evans: Sie verleihen uns im Digitalen eine Mimik

26 TITELTHEMA: DIE GRÜNE STADT

Mehr Menschen als je zuvor leben in Städten, und sie wünschen sich: mehr Natur. Wie das geht, zeigen Beispiele aus Berlin, Ostabrick und Kopenhagen. Außerdem: Beim »GEO-Tag der Natur« erstaunt die Artenvielfalt in der Zeche Zollverein in Essen.
Von Anke Sparmann und Renne Ochs

Gert Fritzsche baut Gemüse in einem Berliner Dachgarten an. Diese Stadtnatur tut den Menschen gut – und dem Stadtklima, denn sie hilft im Sommer, die Temperatur zu senken

26



54 »INTERNETFIRMEN WOLLEN OBERFLÄCHLICHKEIT«

Der Sprachforscher Vyvyan Evans erklärt im Interview, warum er digitale Grinsgesichter für eine Bereicherung unserer Kommunikation hält.
Von Lars Weißbrod

60 DAS ENDE EINER LEGENDE

Vor 50 Jahren stirbt im bolivianischen Urwald Kubas berühmtester Revolutionär: Comandante Che Guevara.
Von Gisa Gottschalk



Ernesto »Che« Guevara, argentinischer Arzt und kubanischer Guerillero – bis heute verehrt und verachtet

60

70 INSEL DER VERGESSENEN

In Japan gibt es bis heute Leprakolonien. Die einst dorthin Verbannten sind zwar längst geheilt, doch Aussätzige sind sie geblieben. Ein GEO-Team hat die letzten Bewohner der Leprainsel Oshima besucht.
Von Ines Possemeyer und Enno Kopitzka

Im Regenwald bekommt ein Staatsbediensteter sein Gehalt ausbezahlt – eine Bank-Revolution im Kongo, die hilft, Korruption zu bekämpfen. Doch der Preis für den Transport der Scheine ist hoch

120

70

Die Japanerin Emiko Oonishi kam mit 19 nach Oshima. Schnell begriff sie, dass von der Leprainsel kein Weg in die Gesellschaft zurückführt. Auch heute nicht. 62 Jahre später



Um Wasser, unseren wertvollsten Rohstoff, zu sichern, bauen wir riesige Speicher wie den Shasta-Stausee in Kalifornien. Fotograf Edward Burtynsky zeigt in seinen Bildern Wasserlandschaften in aller Welt

84

120 ZAHLTAG IM OSCHUNDEL

Eine Bank sorgt für Gerechtigkeit – indem sie Lehrern ihren Lohn in den entlegensten Winkeln des Kongo ausbezahlt. Aber wie kommt das Bargeld in den Busch? In einer wilden, abenteuerlichen und lebensgefährlichen Fahrt.

Von Michael Stührenberg und Kris Pannecoucke

12 KOSMOS

Unterwegs am Malawisee, bei den Schneegansern in New Mexiko und mit festlich gekleideten »Quinceañeras« in Kentucky/USA

19 HORIZONTE

Eine stolze Tradition von Bootsbauern überlebt im Iran. In Indien suchen Handy-Romeos nach Liebe. Essbare Verpackungen könnten helfen, Müll zu reduzieren

104 FORUM

Wie können wir bald neun Milliarden Menschen ernähren? Andrew Sharpless hat einen Vorschlag: Überfischung stoppen!

107 361°

Hilft ein Chatbot psychisch Kranken? Steckt Intelligenz in den Genen? Wann kamen die ersten Menschen nach Europa? Schaden Koptbälle dem Gehirn? Antworten auf diese und weitere spannende Fragen

146 WELTBÜRGERIN

Diesmal: Anne van den Heuvel aus Curaçao

- 6 Unterwegs
- 8 Resonanz, Leserservice
- 119 Impressum, Fotonachweise
- 140 GEO Erleben
- 142 Die Welt von GEO
- 145 Vorschau

»Viele erzählen mir: »Erst dachte ich, ich gärtner nur, aber tatsächlich gehöre ich ja zu einer Bewegung!«

CHRISTA MÜLLER, SOZIOLOGIN, ÜBER »URBAN GARDENING«, SEITE 26

DIE GRÜNE

STADT

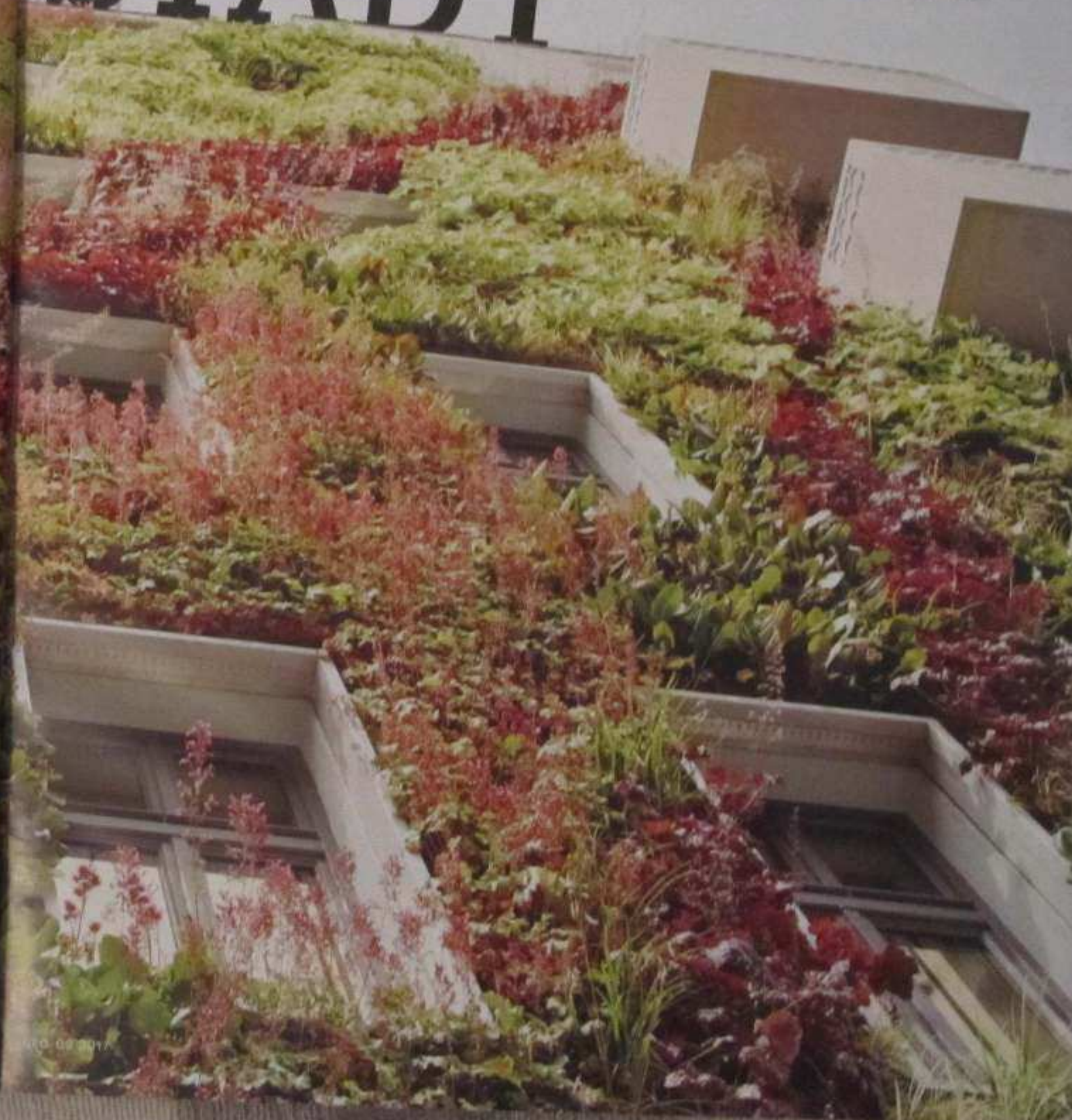
GEO-TAG DER NATUR

In Deutschland leben mehr Menschen denn je in Städten. Und mehr Pflanzen- und Tierarten. Die neue Nachbarschaft aus Natur und Bürgern macht das urbane Leben schöner und ökologischer. Aber es erzeugt auch neue Konflikte

Text: Anke Sparmann, Fotos: Benne Ochs



Plümpchenhaus: Die größte innerstädtische begrünte Fassade Deutschlands steht in der Grosse-Strasse Berlin. Der Gärtner Stefan Brandhorst ist der bauleitende Architekt. Über Funk können Kunden sie steuern.



09.09.2017

Der Berliner Park am Gleisdreieck war erst Bahnknotenpunkt, dann Brachfläche – und ist seit 2011 das Zentrum einer Nachbarschaft mit 30.000 Anwohnern. Der rund 30 Hektar große »City-Park« wurde mehrfach ausgezeichnet.



GEO 09 2017



Weite, ein grenzenloser Himmel – Kostbarkeiten in einer Metropole wie Berlin: Das Tempelhofer Feld ist mit mehr als 300 Hektar eine der größten innerstädtischen Freiräume der Welt. Raum für Radfahren, Gärtnern, Spaziergänger – und Natur.





Gert Fritzsche baut auf 200 Quadratmeter Dachgarten Gemüse an, die Mitarbeiter einer Berliner Werbeagentur verspeisen seine Ernte mittags gemeinsam. Das Grün hoch oben tut dem Menschen gut – und dem Stadtklima, denn es senkt die Temperatur.

INHALT

Vision: Die Zukunft ist grün	Seite 37
Werden Sie aktiv!	Seite 43
GEO-Tag der Natur in Essen	Seite 50
GEO-Tag der Natur in Hamburg	Seite 52

G

GUT MÖGLICH, dass Osnabrücker Bürger diesen Artikel aufschlagen, aber beim Lesen über den nächsten Absatz nicht hinauskommen. Weil er sich um die hässliche Mitte ihrer ansonsten hübschen Stadt dreht. Und weil sie vom Irrsinn, der seit Jahren um ihr Zentrum tobt, die Nase gestrichen voll haben.

Der Neumarkt. Ein fußballfeldgroßer Platz, die Südseite flankiert von schmuddeligen Fassaden pleitegegangener Geschäfte. Auf vier Spuren fahren wochentags rund 25.000 Kraftfahrzeuge über ihn hinweg. Darunter viele dreckige Diesel, weshalb der Stickstoffdioxidgehalt der Luft regelmäßig die EU-Grenzwerte überschreitet. Für Fußgänger gibt es nur einen vernünftigen Grund, sich an diesem Ort aufzuhalten: das Warten auf den nächsten Bus, der sie von hier fortbringt.

Ein Schandfleck. Um seine Zukunft wird in Osnabrück erbittert gerungen. „Eine Wohlfühlase“ wünschen sich die einen hier. Springbrunnen, Cafés, ganz viel Grün – und vor allem keine Autos. „Ökowahn!“ halten die anderen dagegen. Sie fürchten eine „Zwangsumwidmung stauerfinanzierten Verkehrsraums“ und wollen weiterhin mit dem Auto ins Zentrum fahren.

Ein Timmchen, bei dem es auf den ersten Blick um eine simple Frage geht: Soll die Stadt den Autos geben oder den Menschen?

Ein Streit, der in fast allen größeren Städten ausgefochten wird, in Köln, Hamburg und Berlin, aber auch in Paris und Barcelona. Etwas ändert sich gerade. Nach Jahrzehnten, in denen das Winken von Stadtfremdwirkern auf einen flüssigen Autoverkehr zielte, fragen viele nun, wie es zu vermeiden wäre. Um das Wohl der Bürger geht es bei diesem Wandel. Aber nicht nur. Es geht auch um das Wohl der Städte selbst.

Was macht eine lebenswerte, zukunftsfähige Stadt aus? Wie können Kommunen einer alternden Bevölkerung ein gesundes Umfeld bieten? Wie junge Menschen an sich binden, Gewerbe anziehen und Touristen? Der Verkehr, die Art und Weise, wie Menschen sich in der Stadt bewegen, spielt eine zentrale Rolle. Doch erst wenn man diesen Punkt mit anderen Punkten verbindet, ergibt sich das ganze Bild.

Osnabrück, rund 170.000 Einwohner, findet sich im bundesweiten Ranking im oberen Mittelfeld. Mehr als 40 Städte sind größer, Hunderte kleiner. Rund 60 Millionen Menschen, drei Viertel der deutschen Bevölkerung, leben in Städten. Befragt nach ihren Wünschen an urbanes Leben, sind sich diese Menschen einig: bezahlbaren Wohnraum, keine Staus – und viel Grün. Wie kriegt man diese Wünsche unter einen Hut?

ES GIBT KEINE EINFACHE ANTWORT auf diese Frage. Aber es gibt in jeder größeren Stadtverwaltung Fachkräfte, die dafür bezahlt werden, nach Lösungen zu suchen. In Osnabrück steht an ihrer Spitze ein Mann, der Frank Otte heißt.

Blickt Frank Otte von seinem Büro aus auf die Welt, sieht er ein Idyll. Einen Garten, bepflanzt mit Rosen und Kräutern, Kopfsalat, Gemüse. Auf einem Schild steht, dass hier jeder mitmachen darf. Auf einem weiteren Schild steht, dass man davor nicht parken darf. „Nicht 30 Minuten. Nicht 5 Minuten. GAR NICHT!“

Frank Otte ist Stadtrat für Städtebau, Umwelt und Ordnung in Osnabrück, 60 Jahre alt, Architekt. Er trägt die Haare fast schulterlang, die oberen Knöpfe seines Hemdes offen. Man kann ihn sich gut in einem Oldtimer vorstellen, den er tatsächlich lange fuhr. Entgegen dem Ruf, den er hat, ist Frank Otte kein Autofeind, sondern Autofan. Er braucht nur keines mehr. Kurze Wege erledigt er zu Fuß oder mit dem Rad. Lange Wege mit der Bahn.

Smalltalk über Frank Ottes Wahl der Fortbewegung: Dieser Gesprächseinstieg drängt sich auf, weil der Stadtrat in seinem Büro drei Rennräder aufgestellt hat. Sie und das Idyll vor dem Fenster gehören zusammen, sie ergeben Ottes städtebauliche Vision.

Mehr Grün, eine andere Mobilität.

Die Realität, auf die Frank Otte traf, als er vor vier Jahren seine Stelle antrat, „war eine weitgehend fertige Stadt“. Ein festes Gefüge aus historischen Gebäuden, Häusern und Straßen, Plätzen und Parks. Dreht Otte hier an einem Rädchen, drehen sich gleich zehn andere mit.

NEUN PROZENT. SO VIEL macht der Grünanteil an der Siedlungsfläche in Deutschland aus. Friedhöfe, große Parks, kleine Grünanlagen, private Gärten.

Rund 60 Millionen Deutsche wohnen in Städten, sie wünschen sich: viel Grün! Es umgibt in idyllischer Pracht das Wohnprojekt »Wagenburg Osnabrück«. In Hamburg-Altona haben die »Guerrilla-Gärtnerinnen« Ute von der Horst (l.) und Mignon Remé ein zugemülltes Grundstück in eine Naturase verwandelt.



9%

So hoch ist der grüne Anteil an der Siedlungsfläche in Deutschland



140 Jahre lang gewachsene Vielfalt: der Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg. Mehr als 450 Gehölzarten gedeihen dort. Falken und Uhus sind im größten Parkfriedhof der Welt zu Hause (o.l.). Jung ist die Natur auf einem verlassenen Tennisplatz und an den Gleisen auf Zeche Zollverein in Essen. Inmitten von Metropolen entsteht wertvolle Wildnis.

In vielen Kommunen kommen Brachen dazu, mancherorts auch Reste alter Wälder oder Flussauen. Lange diente dieses Grün vor allem einem Zweck: Es war gut fürs Image einer Stadt. Doch plötzlich hängen von den Gebieten wichtige Zukunftsfragen ab.

In Zeiten des Klimawandels halten ihre Böden nach Starkregen das Wasser. Grün reinigt die Luft. Grün kühlt. Es gewährt erschöpften Stadtmenschen Gelegenheit zu Atempausen, die Möglichkeit, sich zu bewegen. Im Grünen steht die Parkbank, auf der Menschen ins Reden kommen. Und während draußen, auf dem Land, Pflanzen und Tiere verschwinden, wächst ihre Zahl in den Städten. Weil es hier wenig Pestizide, keine Gülle, keine Jäger gibt, und statt Mais- und Raps- wüsten viele Nischen. Das Schicksal der Arten darf Städten nicht egal sein, auch deswegen nicht, weil sie ihren Bewohnern Kontakt zur Natur erlauben.

Osnabrück: Per Fahrrad in die Zukunft?

„STADTGRÜN“ IST DER GRUND, weshalb Klimaforscher, Umweltmediziner, Psychologen, Soziologen, Biologen, Bodenkundler sich neuerdings auf Konferenzen treffen, ihr verbindendes Thema. Ständig veröffentlichen sie neue Studien zum Nutzen der Stadtnatur – und stehen doch erst ganz am Anfang. Viele Zusammenhänge, das Wirken von Grün auf Zufriedenheit und Gesundheit etwa, werden sie erst in der Zukunft ganz verstanden haben.

Zukunft. Im allgemeinen Sprachgebrauch eine schwammige Zeitangabe. Wer könnte schon sagen, wann sie beginnt, wann sie endet? 20 Jahre, sagt Frank Otte. Diesen Zeitraum fassten Stadtplaner ins Auge, wenn sie ihren Ort entwickeln. Für diese Spanne rechnet Otte mit einem Anstieg der Bewohner seiner Stadt. Wo kommen diese Menschen her?

Junge Leute kehren ihrem Dorf den Rücken, die Sparkasse macht dicht, der Bäcker, die Postfiliale. Den Gemeinden brechen die Einnahmen weg, gleichzeitig explodieren pro Kopf gerechnet die Kosten für Kläranlagen, Straßen, Bus- und Internetverbindung. „Wer soll das bezahlen?“, fragt Frank Otte und vermutet, in einigen Landstrichen könnte sich bald nicht mal mehr ein Stromversorger finden. Man hört leises Bedauern in seiner Stimme. Gleichzeitig die Gewissheit: Städte sind die Lebensform, die am besten geeignet ist, Menschen effektiv zu versorgen.

Zu den Jungen, die in der Stadt ihr Glück suchen, kommen Flüchtlinge und Zuwanderer. 3000 Wohneinheiten, so hat es der Rat der Stadt beschlossen, sollen allein bis zum Jahr 2020 in Osnabrück neu entstehen.

3000 Einheiten – das sind Dimensionen, von denen Metropolen träumen. Für München kann man



Frank Otte, Stadtrat für Städtebau, Umwelt und Ordnung in Osnabrück, liebt Rennräder. Seine Vision: mehr Grün – und eine andere Mobilität.

diese Zahl locker mal zehn nehmen. Doch im Prinzip geht es um dasselbe Problem. Wo Wohnraum schaffen?

Hinter Frank Ottes Schreibtisch hängt ein Plan von Osnabrück. Man sieht darauf grüne Keile, die von allen Seiten ins Stadtgebiet ragen. Einer von Ottes Vorgängern im Amt, ein gewisser Stadtrat Lehmann, hat diese Schneisen festgelegt, im Jahr 1926. Otte huldigt diesem weitsichtigen Mann mit einem Bild in seinem Büro: Über die Schneisen weht Frischluft ins Zentrum, wo an heißen Tagen die Temperaturen trotzdem sieben Grad Celsius über denen des Umlands liegen. Sie baulich zu erschließen – tabu.

D

DER GRÜNE FLECK IM WESTEN? Hier leben, in Eins-a-Lage, zehn Menschen in Wohn- oder Bauwagen, aufgestellt in einem beschaulichen Wäldchen, an das eine Streuobstwiese grenzt. „Zehn Leute auf 7000 Quadratmetern, eindeutig zu wenige Menschen auf zu viel Raum“, sagt Frank Otte. Andererseits, findet er, müsse sich „eine Stadt wie Osnabrück auch exotische Wohnprojekte leisten“. Zumal die Wagen der Wagenburgbewohner auf nackter Erde stehen.

Bäume, die auf Häusern wachsen

Künftig werden wir im Grünen wohnen, durch Alleen flanieren, statt im Stau zu stehen. Das ist die Vision für die Metropolen der Zukunft. Städte wie Mailand oder Hamburg setzen die ersten Projekte um.

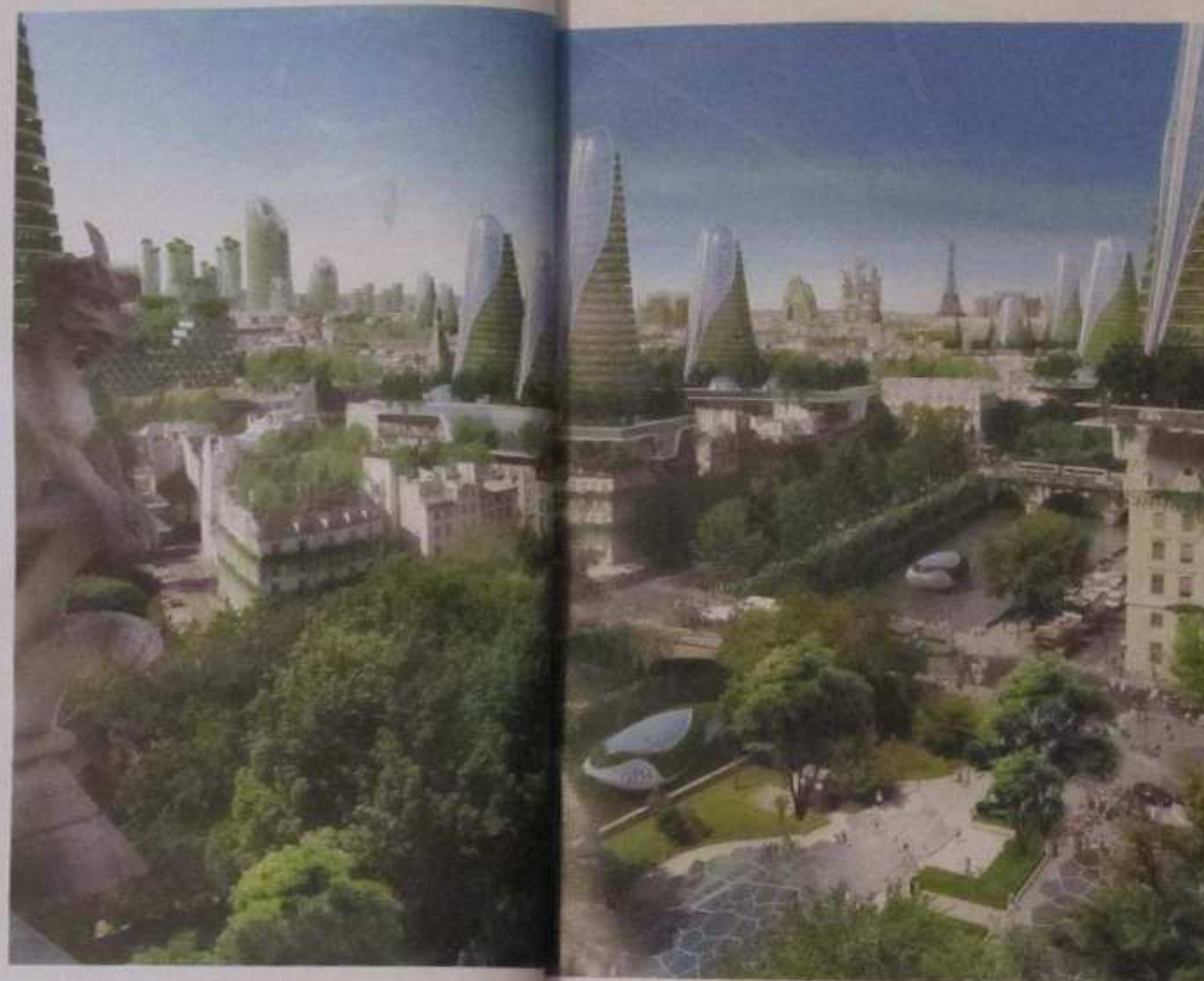


Ein Vertikaler Wald in Mailand

Mehr als 900 Bäume, 20.000 Sträucher und andere Pflanzen wachsen auf den Balkonen des Wohnkomplexes Bosco Verticale. Die 76 und 110 Meter hohen bewaldeten Türme prägen seit 2014 das Stadtbild im Zentrum von Mailand. Im selben Jahr erhielt der italienische Architekt Stefano Boeri für seine Gebäude den Internationalen Hochhauspreis. Der „Vertikale Wald“ soll Feinstaub aus der Luft filtern, Sauerstoff produzieren, das Stadtklima verbessern. Und Vögeln und Insekten eine neue Heimat inmitten eines urbanen Ambientes bieten.

Ein Flakbunker in Hamburg

Die Idee stammt von Anwohnern. Der Bunker an der Feldstraße soll einen Dachgarten bekommen. Geplant ist ein 1500 Quadratmeter großer Park. Dort werden Wildblumenwiesen und Gemüsegärten gedeihen. Insektenhotels den Artenschutz unterstützen. Auch „Vertikale Gärten“ und Kletterpflanzen sollen die grauen Fassaden des Betonbaus aus dem Zweiten Weltkrieg begrünen. Die Stadt Hamburg hat das Vorhaben im Juli 2017 genehmigt, die Umsetzung wird voraussichtlich zwei Jahre in Anspruch nehmen.



„Mountain Towers“, solarbetriebene grüne Türme, sollen als biologische Klimaanlage die Innenstadt abkühlen



Unversiegelter Boden. Ein Wasserschloß. Seltenes Gut in einer Stadt – und häufig unterschätzt. Der wahre Wert zeigt sich erst bei punktuellen Starkregen. Ein solcher Reality-Check blieb Osnabrück bisher erspart. Anders als dem benachbarten Münster. Dort entlud ein Wolkenbruch vor drei Jahren binnen sieben Stunden knapp 300 Liter, eine Badewanne voll Wasser, pro Quadratmeter. Schadensbilanz: 300 Millionen Euro.

Blieben noch Hinterhöfe für die dringend benötigten Neubauten. Einst triste Abstellorte für Müllimer, heute grüne Oasen. Gepflegt von einer Anwohnerklientel, die der Verwaltung wütende Mails schreibt, wenn in ihrer Nähe sich nur ein Baum gefällt werden soll.

Vor ziemlich genau zehn Jahren haben sich Europas Städte auf ein gemeinsames Leitbild geeinigt. Der Fachbegriff dafür lautet: Innenentwicklung. Städte wollen nicht mehr nach außen wuchern, sondern nach innen wachsen, nicht breiter werden, sondern kompakter. Nachdem der Wert des Stadtgrüns erkannt war, wurde dieses Leitbild erweitert. Es heißt heute: doppelte Innenentwicklung. Städte sollen nun auf ein und derselben Fläche nicht nur mehr Wohnraum, sondern auch mehr Natur unterbringen.

Auf dem Papier liest sich das so weg. Aber in der Wirklichkeit? Ein Dilemma. In ihm, erzählt Stephan Pauleit, stecken fast alle großen Städte.

Pauleit leitet den Lehrstuhl für Strategie und Management der Landschaftsentwicklung an der TU München. Viele Forschungsvorhaben, die sich mit Stadtgrün beschäftigen, laufen über seinem Schreibtisch. Eines heißt „Green Surge“ – Grüne Welle. Pauleit hat Planet in 20 europäischen Städten befragt. In Amsterdam, Berlin, Malmö. „Durchgängig klagen sie, wie wahnsinnig dicht ihre Innenstädte bereits sind. Das Begehren nach den wenigen verbliebenen Freiflächen ist enorm groß. Um jeden Quadratmeter wird gerungen.“

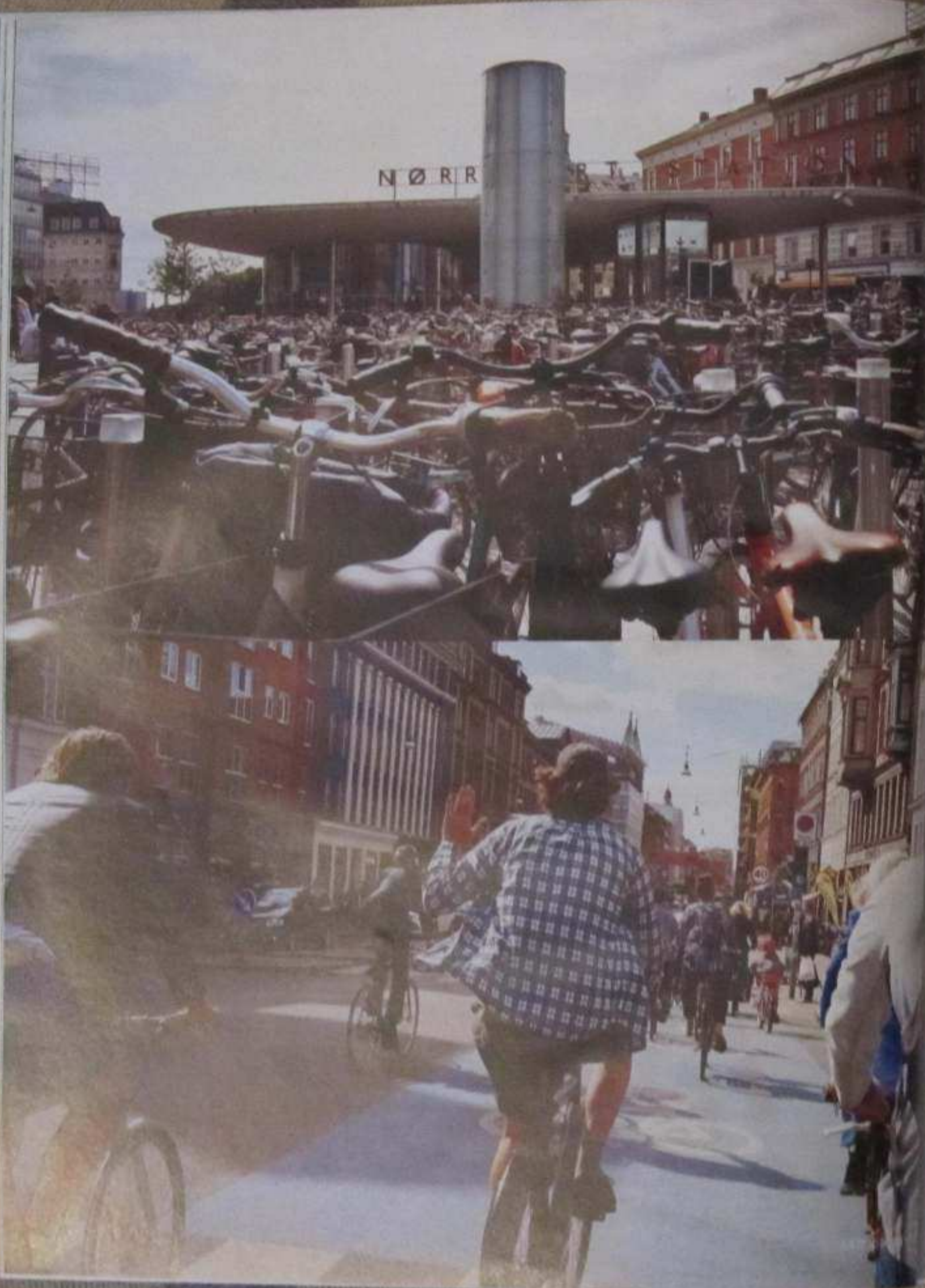
G

GRAU ODER GRÜN? Beton oder Natur? Manchmal lässt sich beides vereinbaren. Durch begrünte Dächer und Fassaden etwa. Oft lässt sich aus dem Vorhandenen mehr herausholen. Grünstreifen werden zu Blühstreifen wie in Frankfurt, Grünanlagen zu essbaren Landschaften wie in Andernach, Parks mit unterschiedlichen Gehölzen statt immergrünen Büschen und Bodendeckern bepflanzt. Bad Saulgau, eine Gemeinde in Oberschwaben, hat sogar sein gesamtes öffentliches Grün in naturnahe Flächen verwandelt.

Anderwo bleibt nur der Befreiungsschlag. Dass er sich durchweg gegen Autos richtet, hat einen einfachen Grund: Sie nehmen Platz weg. Wenn sie fahren, wenn sie stehen. In Köln sollen jedes Jahr zehn Prozent von

Paris, im Jahr 2050

Pflanzen ummantelte kegelförmige Türme oder sprießen aus Bauwerken, die an überdimensionale Waben erinnern. Der belgische Architekt Vincent Callebaut lässt sich bei seinen futuristischen Entwürfen von Bienenwaben oder dem Wurzelgeflecht von Mangrovenbäumen inspirieren. Der Eiffelturm am Horizont wirkt dagegen kahl. „Paris Smart City 2050“ heißt seine Vision. Herz des Konzepts sind Hochhäuser, die mehr Energie produzieren, als sie verbrauchen. Sie sollen die Klimabilanz der Metropole verbessern. Noch wurden keine seiner Ideen umgesetzt, doch Callebaut gilt als Vordenker.



Kopenhagen hat sich entschieden: für das Fahrrad. Die Stadt gilt weltweit als Vorbild für eine moderne, saubere und menschenfreundliche Mobilität. Die Kopenhagener erledigen 45 Prozent aller Wege mit dem Rad. Zum Vergleich: In Berlin sind es 13 Prozent, in Dinslaken 20

1400 innerstädtischen Autostellplätzen abgebaut werden. Auf den Flächen könnten „Pocket Parks“ entstehen. Mini-Grünanlagen, Treffpunkte für Nachbarn.

Paris hat 4000 öffentliche Stellplätze umgewandelt – in Leihradstationen. Barcelona geht am radikalsten vor: Knapp 60 Prozent aller Straßen sollen für den Autoverkehr gesperrt werden. Allerdings herrscht hier auch großer Druck. 3500 Todesfälle jährlich gehen Studien zufolge auf die verschmutzte Stadtluft zurück. Barcelona will sauberer werden – und grüner. Derzeit kommen dort auf einen Einwohner 6,6 Quadratmeter Grünfläche. Zum Vergleich: ein Londoner hat 27 Quadratmeter, ein Amsterdamer mehr als 87 Quadratmeter.

Kopenhagen: Per Fahrrad durch die Gegenwart

STÄDTE LERNEN VON STÄDTEN: Von Hamburg, wenn es um Dachbegrünung geht; die Hansestadt hat früh ein Programm gestartet, das den Bau privater Dachgärten fördert. Von Essen, was Industrienatur betrifft; mit dem Ende des Bergbaus fiel hier ein Gebiet brach, größer als die Innenstadt. Essen, 2017 „Grüne Hauptstadt Europas“, zeigt beispielhaft, wie man ein solches Industrieerbe in eine Wildnis verwandelt – und sie Menschen zugänglich macht.

Frank Otte fuhr nach Dänemark.

Ein Neubaugebiet im ehemaligen Hafengebiet von Kopenhagen. Lange Gebäuderiegel, umschlossen von vielen Kanälen und wenigen Straßen. Wer hier lebt, hat vor der Haustür keinen Autostellplatz, aber einen Bootsanleger. Sluseholmen heißt die Siedlung, durch die werktags ein Hauch von Urlaub weht.



10%

von 1400 innerstädtischen Autostellplätzen sollen in Köln jährlich abgebaut werden

Andreas Rahl hat Sluseholmen als Treffpunkt vorgeschlagen. Weil es hier, bei Riccos, den besten Cappuccino gibt. Und man von der Kaffeebar aus einen guten Blick auf den Treck hat, der morgens ab halb acht Richtung Sydhavnen-Schule zieht, der Grundschule des Viertels. Jungen und Mädchen auf Tretrollern. Auf Fahrrädern. Mütter und Väter, die Söhne und Töchter mit Lastenrädern transportieren. Das schöne Wetter mag eine Rolle spielen – an diesem Tag wird kein einziger Schüler mit dem Auto zum Unterricht gebracht.

86 Prozent der Kopenhagener nehmen das Rad, gehen zu Fuß oder nutzen öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, zur Universität oder zur Schule. Insgesamt liegt der Anteil der in der Stadt mit dem Rad erledigten Wege bei 45 Prozent. Zum Vergleich: In Berlin sind es 13, in München 17,4, in Osnabrück rund 30 Prozent. Zu der Kopenhagener Quote hat Andreas Rahl viel beigetragen.



Andreas Rahl war bis 2013 verantwortlich für das Radfahrprogramm von Kopenhagen. Er berät weltweit Städte, die ihren Verkehr umbauen wollen.

Sieben Jahre lang, von 2007 bis 2013, hat er das Fahrradprogramm der dänischen Hauptstadt verantwortet.

Rahl, ein sympathischer, schlanker Mann mit blonden Bartstoppeln, ist heute internationaler Berater in Fahrradfragen. Kopenhagen sein Schaufenster.

Der Osnabrücker Stadtrat Frank Otte hat Rahl konsultiert. Rahl Emanuel gehört zu seinen Klienten, der Bürgermeister von Chicago. Im kanadischen Vancouver hat Rahl sogar ein zweites Büro. Die Metropole hat sich das Ziel gesteckt, im Jahr 2020 die grünste Stadt der Welt zu sein.

Im Prinzip lautet Rahls Rat immer gleich: „Macht den Leuten ein Angebot, sich sicher, schnell, bequem mit dem Rad zu bewegen.“

Sicherheit: Dieser Faktor entscheidet, ob nur trainierte, selbstbewusste Fahrer das Rad nutzen. Oder auch Ungewöhnliche, Kinder, ältere Menschen. Der Radweg sollte physisch von der Fahrbahn abgegrenzt sein. Durch Bordsteine etwa.

Schnelligkeit: Von Sluseholmen braucht man mit dem Rad eine Viertelstunde in die Innenstadt, mit dem Auto doppelt so lange. Es gibt Brücken nur für Radfahrer und Fußgänger – Abkürzungen, genauso wie kleine Stichstraßen.

Komfort: Radwege so breit, dass zwei Leute nebeneinanderfahren und trotzdem Dritte noch bequem



Selt 2009 wächst Gemüse in Kisten, gedeihen Kräuter in Tetrapaks – die Prinzessinnengärten in Berlin-Kreuzberg sind eines der bekanntesten «Urban Gardening»-Projekte in Deutschland. Rund 600 Gemeinschaftsgärten gibt es mittlerweile in Städten bundesweit.

überholen können. Bei Eis und Schnee räumt der Winterdienst zuerst die Fahrradwege. Ein ausgeklügeltes Leihfahrradsystem. Die Möglichkeit, das Rad umsonst in Bahnen und Bussen mitzunehmen.

Ü

ÜBLICHERWEISE setzt in Deutschland an diesem Punkt eine Debatte ein, in der es um Kosten und Nutzen des Radfahrens geht. Wobei die Kosten – Bau eines Radwegenetzes – gering scheinen angesichts des Nutzens: Räder stinken nicht, verbrauchen keine fossilen Brennstoffe, sie machen keinen Krach, sind nicht zwangsläufig teuer in der Anschaffung. Sie erlauben Menschen, die nicht Autofahren können oder wollen, Teilhabe am Individualverkehr, Radfahren hält auf Trab.

Rahl sagt: „Fahrradfahren hat zufällig viele gute Eigenschaften.“ Aber es ginge gar nicht ums Radfahren um des Radfahrens willen. Spätestens an dieser Stelle muss man einen weiteren Namen einführen: Jan Gehl. Für das Büro des legendären dänischen Architekten arbeitet Andreas Rahl. Gehl, 80 Jahre alt und weiterhin aktiv, hat etwa den Times Square in New York City in einen autofreien Platz verwandelt. Er hat Melbourne und Moskau beraten, wie sie ihre Innenstädte fußgängerfreundlich gestalten.

„Der menschenfreundliche Architekt“ nennen die Medien Jan Gehl. Seine Hinwendung zu den Menschen begann mit der Liebe zu einer Frau. Eine Psychologin, Jan Gehl heiratete sie Anfang der 1960er Jahre. Sie brachte ihn dazu, nicht über Gebäude nachzudenken, sondern über die Gestaltung der Räume dazwischen. Plätze und Parks, Fußgängerzonen und Cafés: Orte, an denen sich Menschen begegnen. Lieblingsorte, die das Lebensgefühl in einer Stadt prägen.



86 %

der Kopenhagener nehmen das Rad, gehen zu Fuß oder nutzen öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, zur Uni oder zur Schule

„Menschen“, sagt Andreas Rahl an diesem Morgen, „wollen unter Menschen sein!“

Radfahren ist ein Schlüssel dazu. Weil es erlaubt, sich in einem menschengerechten Tempo durch die Stadt zu bewegen. Weil es Räume öffnet. Ein einspuriger Radweg kann 5900 Menschen pro Stunde transportieren – mehr als viermal so viele wie eine Autostraße.

Andreas Rahl nennt viele Zahlen. Gut möglich, dass sich das Geheimnis, weshalb der Radverkehr in Dänemark so unaufgeregt funktioniert, hinter der kleinsten Zahl verbirgt. Ein Prozent: So viele Kopenhagener nennen „umweltfreundlich“ als Grund, warum sie sich mit dem Fahrrad bewegen. Auto- und Radfahrer trennt die Wahl des Verkehrsmittels, keine Ideologie. Passiert einem in Kopenhagen, typisch Tou-

rist, ein Schlenker mit dem Rad auf die Fahrbahn, ragt kein Mittelfinger aus dem Seitenfenster, sondern eine winkende Hand. Die Kopenhagener Autofahrer, sagt Rahl, freuen sich über jeden Radfahrer. „Einer weniger im Stau.“

„KIFFEN DIE DEN GANZEN TAG?“

„Wer rettet Osnabrück vor Otto?“

„Verkehrsverhinderung im Namen der Umwelt.“

Juni 2017: Die Osnabrücker Verwaltung hat einen neuen Radwegeplan erarbeitet. Er sieht breite, sichere Radwege nach Kopenhagener Vorbild vor. Einige Autofahrer werden dran glauben müssen; die Verwaltung kann schließlich keine Häuser versetzen.

Die Wut über den Plan entlädt sich auf der Facebook-Seite des Bundes Osnabrücker Bürger, BOB. Eine

Osnabrück: BOB kämpft für die Autofahrer

Autofahrerpartei. Sie hat sich gegründet, als die Idee konkret wurde, den Neumarkt für den, wie es in der Amtssprache heißt, motorisierten Individualverkehr zu sperren. Bei den Kommunalwahlen 2016 schaffte der BOB es aus dem Stand in den Rat.

So sicher, wie für Frank Otto die Zukunft der Stadt von einer neuen Mobilität abhängt, so gewiss hängt sie für den BOB, aber auch für die Osnabrücker CDU, vom Fortbestand der alten ab. Warum?

Stadthaus, siebter Stock, kurz nach 17 Uhr. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt tritt zusammen. Die Vorsitzende mahnt die anwesenden Ratsmitglieder zur Besonnenheit, als sie Punkt 3.1 der Tagesordnung aufruft: der Neumarkt.

Neben dem BOB will auch die Osnabrücker CDU ihn für Autos offen halten. Unversöhnlich stehen sie sich in diesem Punkt einer Regenbogenkoalition aus SPD, FDP, Grünen und Linken gegenüber.

Während dieser Sitzung blicken alle gemeinsam nach vorn: 2025. Prognosen zufolge kaufen in diesem Jahr Verbraucher bis zu 30 Prozent aller Waren nicht mehr in Läden, sondern online. Welche Maßnahmen sichern Geschäften in der Osnabrücker Innenstadt wie in allen anderen Innenstädten dann die Existenz?

„Aufenthaltsqualität“, sagen die Vertreter der Regenbogenkoalition. Eis essen, Latte macchiato trinken, Sehen und Gesehenwerden. Der Jan-Gehl'sche-Blick aufs Morgen.

Stauolos mit dem Auto ins Zentrum und dort problemlos parken – zu Gebühren, die unterhalb der Versandkosten von Online-Händlern liegen: das Credo von CDU und BOB.

Auch sie berufen sich auf einen Experten: Gerit Heinemann ist Wirtschaftswissenschaftler an der

Hochschule Niederrhein. Heinemann sagt, wer Parkplätze und Autos in den Innenstädten verbietet, vertreibt die Kunden aus dem Zentrum ins Amazon. Von ihm kommt der Vorschlag, die abbruchreifen Kauhäuser am Neumarkt durch ein Parkhaus zu ersetzen. Nicht irgendeines. Das größte Parkhaus der Welt.

Billig parken: Lockt das in Zukunft die Menschen vom Computer vor die Schaufenster? Wäre das Rieseparkhaus tatsächlich eine Attraktion? Oder nicht eher der Image-Gau für Osnabrück?

Vielleicht sollten die Osnabrücker Ratsmitglieder von BOB und CDU einmal Andreas Rohl auf einer Radtour durch Kopenhagen begleiten. Vorbei am Fisktorvet, einem neuen Einkaufszentrum. Dort gibt es ein großes Parkhaus, allerdings eines für Fahrräder. Weiter zu einer Freifläche am Rand der Innenstadt. Ikea will hier eine Filiale bauen, unbedingt. Das Möbelhaus, bekannt für Standorte an Autobahnausfahrten und Rieseparkplätze, will Radfahrer als Kundschaft gewinnen.

Durch Seitenstraßen, für Autos gesperrt, um zweispurige Radfahrer durchzuleiten. Anständige Boutiquen, Blumenläden, Feinkosthändler sind in der Folge nicht gestorben. Sie erleben ein Wirtschaftswunder.

Mehr als 30 Cent. So viel kann ein Kilometer Autofahren kosten, sämtliche Ausgaben eingerechnet. Geld, das Fahrradfahrer in der Tasche haben. Und: Vom Rad steigt man einfach ab, wenn etwas in der Anlage gefällt.

Man könnte nun denken, dass dieser Ausflug in die Geschäftswelt recht weit am Thema grüne Stadt vorbeiführt. Doch das Gegenteil ist der Fall. Er führt mitten hinein.

Stadtgrün: In der Sprache der Wirtschaft ein weicher Standortfaktor. In der Vergangenheit: *nice to have*. Heute ein *must*, um gut ausgebildete Menschen in die Stadt zu holen, denen wiederum Firmen nachziehen, die qualifiziertes Personal suchen. Amsterdam etwa will aus genau diesem Grund seinen Plan, noch mehr Grün in der Stadt zu schaffen, Artenvielfalt zu fördern, „ausdrücklich“ als „Schlüsselement der ökonomischen Entwicklung“ verstanden wissen.

Es geht um Menschen wie Malte und Luise. Gebürtige Münchener, die sich – nach Studium in Berlin und Amsterdam – eine Auszeit gönnen. Zwei Monate lang wollen sie in einer Almhütte darüber nachdenken, wie sie ihre Zukunft verbringen. Vor allem: Wo? „Was für uns zählt? Lebensqualität!“

Ein Auto? Besitzen sie nicht. Genauso wenig wie der 20-jährige Sohn des Osnabrücker Stadtrats Otto. Er hatte sein Schlüsselerlebnis als Teenager. Sein Vater, damals noch Oldtimer-Besitzer, betankte den Wagen: „Papal 100 Euro?“

Angehörige einer Generation, die in einer Geschichte über lebenswerte, grüne Städte noch eine weitere Rolle haben. Sie schreiben selbst an ihr mit.

München: Radieschen wachsen nicht bei Rewe

AM LEONRODPLATZ gibt es, was in München als noch seltener gilt als ein freier Biergartentisch: eine Brache, die keine Großbaustelle ist. Hätte die Stadt den Zuschlag für Olympia 2018 bekommen, das Gelände wäre heute von Kränen umstellt. So aber scheint die Sonne an diesem Tag auf „O'pflanz ist!“.

Eine schlanke Frau, ein Baby im Arm, am Rockzipfel ein Kleinkind, beugt sich über ein Hochbeet. Mit der freien Hand zupft sie Koriander. „Stefanie Enzinger“ stellt sie sich vor. „Sozialpädagogin und alleinerziehende Mama, die ihren Kindern so viel wie möglich mit auf den Weg geben mag.“

Zum Beispiel, dass Radieschen nicht im Supermarkt wachsen. Oder dass die grauhaarige Frau, die einem fest in die Wangen kneift, es lieb meint – auch wenn sie nicht die eigene Oma ist. Katharina Pentlin ist Rentnerin, sie hat „schon immer gern gegartelt. Besonders wenn's am Ende nicht so g'schleckt wie im Schrebergarten ausschaun muss“.

Gemüsepflanzen in Reissäcken und Plastikboxen. Kopfsalat in ausgemusterten Einkaufswagen. Kräuter in Tetrapaks, gereiht auf Europaletten. Als 2009 die Prinzessinnengärten in Berlin-Kreuzberg gegründet

Am 16. September zeigen wir auf unserem Doku-Kanal GEO-Television: „Wildes Berlin“ Teil 1, 20.15 Uhr; Teil 2, 21.05 Uhr; „Wildes Köln“, 21.55 Uhr

Was Sie für die Natur in Ihrer Stadt tun können

Urban Gardening: Lust auf einen Garten in der Stadt? Gemeinsam mit Nachbarn Beete anlegen und pflegen? Auf Brachen, Hinterhöfen, Schulgrundstücken Gemüse anbauen? Infos: anstiftung.de/urbane-gaerten

Balkon: Heimische Wildstauden, die surrende Gäste glücklich machen, wachsen auch in Töpfen. Kletterpflanzen schmücken kahle Fassaden. Infos: hamburg.nabu.de/tiere-und-pflanzen

Naturgarten: Weg mit dem Beton vor der Garage! Wild-

blumenwiesen, wuchernde Ecken oder ein Teich sind Lebensräume für Insekten. Wer Zäune durch Hecken oder Naturmauern ersetzt, schenkt Tieren Unterschlupf. Infos: nabu.de/landingpages/garten.html

Wildblumenhotel: Mit Nisthilfen, auch auf Balkonen, bedrohten Arten helfen. Die Quartiere können Sie kaufen oder leicht selber bauen. Infos: deutsche-wildtierstiftung.de/wildtiere/wildbienen

Dachsanierung: Gründächer wirken den Effekten des

Klimawandels und dem Artensterben entgegen. Infos: dachgaertnerverband.de

Naturnahe Firmengelände: Auch Firmen können ihren Beitrag zur Biodiversität leisten – und Mitarbeiter erfreuen. Informationen: naturnahefirmengelaeende.de oder stiehm-stiftung.de

Mitmachen: Sie möchten Biotope pflegen? Nistkästen aufhängen? Engagieren Sie sich in örtlichen Naturschutzgruppen. Projekte in Ihrer Nähe finden Sie etwa beim **NABU** (nabu.de) oder **BUND** (bund.net).

wurden – ein großes „Urban Gardening“-Projekt –, gingen die Bilder um den Globus. Die „New York Times“ druckte sie. Die „Bangkok Post“, die norwegische „Aftenposten“.

Bilder, auf die man zwei-, dreimal guckte. Diese vielen Details! Jedes vertraut, aber aus dem üblichen Zusammenhang gerissen. Das kennt man aus der Kunst. Diese Bilder zeigten Wirklichkeit.

Während die ersten Journalisten kamen, um über einen neuen Trend zu berichten, fragten sie inzwischen, warum dieser Trend nicht zu Ende geht.

Einen Teil der Antwort bilden die Medien. Wir Journalisten tragen die Urban-Gardening-Idee in Wort und Bild weiter und helfen, sie zu multiplizieren. Möglich, dass es auch unter den Lesern dieser Geschichte Menschen gibt, die nach der Lektüre die Wörter „Urban Gardening“ in das Fenster ihrer Suchmaschine eingeben. Weil sie einen Gemeinschaftsgarten in ihrer Nähe suchen. Oder selbst einen gründen wollen.

Wahrscheinlich bleiben sie auf der Internetseite der „Anstiftung“ hängen. Sie listet – und fördert – über 600 solcher Projekte. Die Geschäftsführerin der Organisation mit Sitz in München heißt Christa Müller.

Müller ist Soziologin, Fachfrau für gesellschaftliche Entwicklungen. Jahrgang 1960, ordnet sie sich selbst der „Generation Rasen nicht betreten“ zu. Die Urban-Gardening-Szene dagegen gehöre überwiegend

zur „Generation Do it yourself“. „Die hatten sich nicht lange mit Protest auf. Die machen einfach.“

Säen und ernten. Im Hintergarten betrieben, ein spielfähiges Hobby. Im öffentlichen Raum ein „hochpolitisches Tun“, sagt Müller. Der Aufbau einer Gegenwelt nach Vorstellungen der Bürger – sichtbar für alle. Und: Der Start eines Urban-Gardening-Projekts zieht die Beteiligten zwangsläufig in die kommunale Politik. Sie verhandeln mit der Verwaltung über die Pacht einer Freifläche. Arbeiten sich in Bau- und Planungsrechte ein. Lernen, wie das überhaupt funktioniert: Bürgerbeteiligung. Christa Müller sagt: „Viele erzählen mir: Erst dachte ich, ich gärtne da nur, aber tatsächlich gehöre ich ja zu einer Bewegung!“

In einem Manifest setzt sich diese Bewegung für eine „gartengerechte“ Stadt ein. Natur für alle statt Parkplätze für alle. Der Bürgerwunsch nach Grün und das Anliegen der Städte, grüner zu werden, das müsste sich doch verbinden lassen? Für Frank Otto, den Osnabrücker Stadtrat, nur eine Frage der Zeit.

Er macht erst mal Urlaub. In Dänemark.

ANKE SPARMANN erkundete Osnabrück mit einem „Fundrad“, das jemand mit Mitnehmen an die Straße gestellt hat. Falls derjenige diese Geschichte zufällig liest: Danke! Fuhr sich super.

Die Soziologin Christa Müller ist die „Theoretikerin“ der Urban-Gardening-Bewegung. Gemeinsam säen und ernten kann „hochpolitisch“ sein, sagt sie

