

# Frankfurter Allgemeine Magazin

AUGUST 2020  
SPEZIAL  
NACHHALTIGKEIT

**SOLLTEN  
HIER AUTOS  
FAHREN?**







ASTON MARTIN

DAS ERSTE SUV VON ASTON MARTIN


**DBX**  
 astonmartin.com/de

Kraftstoffverbrauch Aston Martin DBX in l/100 km: innerorts 14,7; außerorts 10,2; kombiniert 11,8. CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 269. Effizienzklasse G. Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach dem gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Aktuell erfolgt die Typgenehmigung für bestimmte Neuwagen auf Basis eines weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge („Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure“, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem alten NEFZ-Verfahren („Neuer Europäischer Fahrzyklus“) gemessenen. Allerdings sind aktuell noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit Angaben Neuwagen betreffen, die nach dem WLTP-Verfahren typgenehmigt sind, werden die angegebenen NEFZ-Werte daher von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte erfolgt bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig.

# FAHR MAL RAD

Ja, da haben die Kollegen geschaut, als ich gerade mit dem Fahrrad vorfuhr. Hätten sie mir die 3,6 Kilometer von zu Hause bis zur Redaktion nicht zugetraut? Sah ich denn schon so verschwitzt aus? Bin ich ein so eingefahrener Autofahrer, dass sie mich gar nicht anders kennen? Vielleicht von allem etwas. Aber es hat sich gelohnt. Ich wollte schließlich auch etwas zu dieser Ausgabe beitragen. Und weil es um Klimaschutz und Nachhaltigkeit geht, schien mir das Fahrrad das beste Verkehrsmittel. (Außerdem hat es mir jetzt schon zehn Zeilen dieses Editorials eingebracht.) Aber diese kleine Fahrt ist natürlich nichts gegen das, was die Kolleginnen und Kollegen für dieses Heft geleistet haben. Julia Stelzner fragt Sebastião Salgado nicht nur nach seinen Fotos, sondern auch nach seiner Umweltbilanz. Peter-Philipp Schmitt stellt einen Hersteller vor, der sein eigenes Holz verarbeitet, statt Tropenhölzer vom Ende der Welt zu holen. Leonie Feuerbach sieht den Streit bei der Umwandlung des Mainkais in Frankfurt zur autofreien Zone als symbolisch für viele Konflikte der Verkehrswende. Antonia Mannweiler erkennt einen nachhaltigen Geldanlagentrend, der sogar die Familie Rockefeller erfasst. Celina Plag und Leonie Volk schaffen es doch wirklich, dank digitaler Mittel eine fast klimaneutrale Modestrecke zu inszenieren. Julia Anton versucht, das Plastik aus ihrem Badezimmer zu verbannen – jetzt rührt sie ihre Schönheitsprodukte selbst an. Und Bernd Steinle hat in seiner Heimat im Allgäu nachgeschaut, wie der Rückbau eines Skigebiets am Gschwender Horn funktionierte, das auch wegen des Klimawandels schließen musste. Mit einem Wort: Wir lamentieren hier nicht über die Klimakatastrophe, sondern wir versuchen Auswege aufzuzeigen. Natürlich sind das alles nur winzige Schritte, aber auch eine lange Reise beginnt mit dem ersten Schritt. Beziehungsweise dem ersten Tritt ins Pedal. Denn ich setze mich jetzt aufs Fahrrad, klemme die Korrekturfahnen auf den Gepäckträger und fahre in eine bessere Zukunft. *Alfons Kaiser*



**Verantwortlicher Redakteur:**  
Dr. Alfons Kaiser

**Redaktionelle Mitarbeiter:**  
Julia Anton, Madeleine Brühl, Claus Eckert,  
Leonie Feuerbach, Aylin Güler, Dr. Christiane Heil,  
Jamini Joubert, Antonia Mannweiler, Celina Plag,  
Peter-Philipp Schmitt, Bernd Steinle, Julia Stelzner,  
Jennifer Wiebking, Cornelia von Wrangel

**Bildredaktion:**  
Henner Flohr

**Art-Direktion:**  
Peter Breul

**E-Mail Redaktion:**  
magazin@faz.de

Alle Artikel werden exklusiv für das „Frankfurter Allgemeine Magazin“ geschrieben. Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt am Main.

Eine Verwertung dieser urheberrechtlich geschützten Redaktionsbeilage sowie der in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen, besonders durch Vervielfältigung oder Verbreitung, ist – mit Ausnahme der gesetzlich zulässigen Fälle – ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Besonders ist eine Einspeicherung oder Verbreitung von Inhalten aus dem Frankfurter Allgemeine Magazin in Datenbanksystemen, zum Beispiel als elektronischer Pressepiegel oder Archiv, ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.

Sofern Sie Artikel dieses Magazins nachdrucken, in Ihr Internet-Angebot oder in Ihr Intranet übernehmen wollen, können Sie die erforderlichen Rechte bei der F.A.Z. GmbH erwerben unter [www.faz-rechte.de](http://www.faz-rechte.de). Auskunft erhalten Sie unter [nutzungsrechte@faz.de](mailto:nutzungsrechte@faz.de) oder telefonisch unter (069) 75 91-29 01.

**Redaktion und Verlag:**  
(zugleich ladungsfähige Anschrift für die im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten)  
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH  
Hellerhofstraße 2-4  
60327 Frankfurt am Main

**Geschäftsführung:**  
Thomas Lindner (Vorsitzender)  
Dr. Volker Breid

**Verantwortlich für Anzeigen:**  
Ingo Müller, [www.faz.media](http://www.faz.media)

**Hersteller:**  
Andreas Giether

**Layout:**  
Verena Lindner, Anja Tschulena

Einzelhefte können zum Preis von € 5,- bei [media-solutions@faz.de](mailto:media-solutions@faz.de) bezogen werden.

**Druck:**  
Prinovis GmbH & Co. KG – Betrieb Nürnberg  
Breslauer Straße 300  
90471 Nürnberg



MR MARVIS  
AMSTERDAM



## DIE PERFEKTEN BADESHORTS



BESTELLE JETZT DEINE BADESHORTS AUF [MRMARVIS.DE](http://MRMARVIS.DE)

exklusiv online erhältlich



**JULIA ANTON** schreibt als Redakteurin im Gesellschaftsressort von FAZ.NET unter anderem über Nachhaltigkeit. Jetzt nahm sie sich Zeit, das Thema auch mal im eigenen Alltag anzuwenden. Für uns versuchte sie sich an Zero Waste im Badezimmer. Das Experiment verlief erfolgreich. Sie spart sich künftig auch den verhassten Weg zur gelben Tonne. (Seite 41)



**MAXIMILIAN VON LACHNER** trotzte Wind und Wolken, um Jumpsuits in der Luft zu fotografieren. Für das richtige Bild im Frankfurter Grüneburgpark brauchten von Lachner (unten) und sein Assistent (oben) einige Anläufe. Nach zweieinhalb Stunden kamen sie auf die richtige Idee: einfach fallenlassen, so wie es die Fallschirmjäger im Jumpsuit machen (Seite 11). Auch für die Fotos vom nördlichen Mainufer (Seite 24) zeigte von Lachner vollen Einsatz. Weil keine Brücke überredete er Anwohner, ihn auf ihre Balkone zu lassen.

FOTOS: FRANK ROTH, MAXIMILIAN VON LACHNER, THORSTEN KOHNIG, JULIA ANTON

# MITARBEITER

**CORNELIA VON WRANGEL** hat 30 Jahre lang für die F.A.Z. gearbeitet. In dieser Zeit hat sie nicht nur Kanzler (Kohl, Schröder, Merkel) und Kanzler-Sekretärinnen (Anneliese Poppinga) interviewt. Sie schrieb auch viele Reportagen, zum Beispiel über einen Lastwagenfahrer, den sie durch den Eurotunnel begleitete, nachdem sich Flüchtlinge in seinen Wagen geschlichen hatten. Lange blieb ihr nur wenig Zeit für ihren Haushalt. Nun schreibt sie nebenbei für uns über Hausfrauen, die nur ihren Haushalt kannten. (Seite 9)



**JULIA STELZNER** ist ausgesprochen neugierig. Immer will sie alles ganz genau wissen. Am liebsten führt sie deshalb Interviews. Die Berliner Autorin, die ihren niedrigen Ruhepuls mit den Themen Gesellschaft, Mode, Reise und Fotografie in Fahrt bringt, hatte insofern einen genau passenden Termin, als sie für uns Sebastião Salgado in Köln traf. Der brasilianische Fotograf interessiert sie nicht nur deshalb, weil er so viel von der Welt gesehen hat. Sie schätzt ihn auch, weil in seinen Werken sein soziales und ökologisches Engagement sichtbar wird. Unter anderem befragte sie ihn zu seinen Reportagen aus Afrika und dem Wiederaufforstungsprojekt in Brasilien. (Seite 16)





# DIE FERNE HÄNGT SO NAH

HANDSIGNIERTE, LIMITIERTE KUNST ONLINE UND IN 24 GALERIEN WELTWEIT.



Dean West St. Pete Beach II, Aufl. 200, handsigniert, im Schattenfugenrahmen, 93,6 x 138,6 cm, Art.-Nr. DWE02 | 1.399 €

LUMAS ART EDITIONS GmbH, Ernst-Reuter-Platz 2, 10587 Berlin, Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Foto: © zegert-immobilien.de



LUMAS.DE

BERLIN · LONDON · NEW YORK · PARIS · WIEN · ZÜRICH  
DORTMUND · DÜSSELDORF · FRANKFURT · HAMBURG · HANNOVER · KÖLN  
MANNHEIM · MÜNCHEN · STUTTGART · WIESBADEN

THE LIBERATION OF ART

LUMAS<sup>7</sup>



Eine lustige Vorstellung: auf einem Stuhl zu sitzen, der mal eine Shampoo-Flasche oder eine Nudelverpackung war. Geht etwa mit dem Tip Ton RE. (Seite 34)



Naturholz: Georg Emprechtlinger und sein Familienunternehmen Team 7 stellen Möbel her (Seite 30). Das Material kommt auch aus dem eigenen Wald.



**ZUM TITEL**

Das nördliche Mainufer hat Maximilian von Lachner am 23. Juli in Frankfurt fotografiert.

- 12 VALÉRIE MESSIKA
- 12 CLAUDIA WELLENDORFF
- 14 MARIO BELLINI
- 16 SEBASTIÃO SALGADO
- 42 IRIS BERBEN

**GESCHICHTE** Wangari Maathai bekam als erste Afrikanerin den Friedensnobelpreis. *Seite 10*

**FINANZEN** Darauf sollten Anleger achten, denen Nachhaltigkeit wichtig ist. *Seite 36*

**ERNÄHRUNG** Milch aus Erbsen? Klingt kurios, überzeugt aber selbst Kaffeeliebhaber. *Seite 14*

**UMWELTSCHUTZ** Reine Natur: Am Gschwender Horn wurde ein Skigebiet renaturiert. *Seite 38*

**LANDWIRTSCHAFT** Im Netz wird das Fleisch ganzer Tiere verkauft – ohne Reste. *Seite 27*

**REISE** Sylt zählt zu den beliebtesten Inseln der Deutschen – ist aber nicht überlaufen. *Seite 40*

Die nächste Ausgabe des Magazins liegt der Frankfurter Allgemeinen Zeitung am 12. September bei. **Im Netz:** [www.faz.net/stil](http://www.faz.net/stil) **Facebook:** Frankfurter Allgemeine Stil **Instagram:** @fazmagazin



Alles voller Autos: In Deutschland wird über die Verkehrswende gestritten (Seite 24). In Amerika haben Autos schon seit 100 Jahren Vorfahrt. Wegen einer Verschwörung? (Seite 28)



Auch die Zukunft der Mode liegt im Digitalen: Das zeigt unsere Fotostrecke (Seite 20). Doch schon heute werden hohe Summen für computer-generierte Kleider ausgegeben.

FOTOS: FRANKFURT: WOLFGANG BERGMANN, TOM BLESCH, HERSTELLER



# RUG STAR

Storytelling Craftsmanship



## Mono No. 07

OldRose on LightGrey  
hand knotted Tibetan weave  
80 % finest silk

### Berlin

RUG STAR  
Rosa-Luxemburg-Str. 27  
10178 Berlin  
+49 (0)30 30 87 54 47  
sales@rugstar.com  
www.rugstar.com

### Augsburg

RUG STAR by Kröll & Nill  
Zeuggasse 9  
86150 Augsburg  
+49 (0)821 455 06 30  
teppiche@kroell-nill.de  
www.rugstar-augsburg.de

### Stuttgart

RUG STAR by Sorg Carpet  
Am Schillerplatz 4  
71522 Backnang  
+49 (0)7191 911 2226  
kontakt@sorgcarpet.de  
www.rugstar-stuttgart.de



Aus der F.A.Z. vom 13. August 1960: „Das technische Wunder im biederem Heim. Die elegante Vorführdame zeigt die Zauberstücke des Küchenmotors. Ob das Budget dafür reicht?“ Foto Robert Lebeck

# Vor sechzig Jahren

**G**lück ist, wenn die Oma ihren Schokoladenkuchen backt. Mit Maschine oder ohne ist gleichgültig. Alle Gedanken an unerträgliche Spießigkeit und emanzipatorisches Hinterwäldlertum sind hinweggeblasen. Einzig der Genuss zählt. Was aber ist versinnbildlichte Skepsis? Der Blick dieser Frau in Kittelschürze.

Und ihre Körperhaltung. Beides ist ungläubig und ungläublich und der Fotograf ein Fänger des Zweifels: Wunder des Küchenmotors, an dem Tisch hast du es schwer. Robert Lebeck – sie nannten ihn Bob – war ein großer Fotojournalist und hatte viele Große seiner Zeit vor der Kamera. Er starb 2014 im Alter von 85 Jahren. Die trauernde Jackie Kennedy, Elvis Presley als Soldat, Willy Brandt im Speisewagen, Joseph Beuys mit Hut und Axt – und Romy Schneider, immer wieder Romy Schneider, lächelnd, rauchend und im Delirium. Er hat viele berühmte Bilder gemacht. Manche sind besonders berühmt.

Der Küchenmixer soll ein Alleskönner sein? Dieser neumodische Kram soll besser rühren, kneten, zerkleinern und vermischen können als sie, die Frau in der Kittelschürze, die im Haus und in der Küche mit ihrer Anrichte und den hängenden Spitzendeckchen herrscht? Aber vielleicht sitzt sie ja gar nicht in ihrer Küche, weil man einer Vertreterin, die so schick angezogen ist, die Küche nicht preisgibt.

Möglicherweise ist die Zweifelnde eine schwäbische Hausfrau: Was so ein Mixer kostet! Oder eine ober-schwäbische. In Oberschwaben, dem Dreieck zwischen Schwäbischer Alb, Bodensee und Lech, gab es bestimmt Spitzendeckchen und Herrgottswinkel. Robert Lebeck war auch ein Chronist der kleinen Leute und ihres Alltags in der Nachkriegszeit. Wir befinden uns im Jahr 1960. Das Wirtschaftswunder hat schon zugeschlagen, die Industrieproduktion läuft, wie sie laufen kann. Wirtschaftsminister ist Ludwig Erhard, sein Slogan und jener der CDU lautet: „Wohlstand für alle“. Was sich am Bauchumfang der Männer ablesen lässt. Seht her, ich habe es wieder zu etwas gebracht.

Die ersten Gastarbeiter kommen schon Mitte der Fünfziger. Es gibt viel Arbeit – aber nicht für Frauen. Die dürfen nur bis zur Heirat arbeiten, dann rufen die ehelichen Pflichten. Die Rollenverteilung ist klar: Er ist der Ernährer, sie sorgt für die Familie und das Heim. Bis 1977 war das in Deutschland noch gesetzlich festgeschrieben.

Der Arbeitsplatz der Frauen ist der Haushalt, Hausfrau sein ihr Lebensmodell. Neckermann bietet in seinem Versandhauskatalog auf sieben Seiten Schürzen an: „Als Hausfrau attraktiv. In dieser Schürze, mit der aparten in Taschen unterteilten Borte, ist man es.“ Die Zeile im Konkurrenz-Katalog birgt ebenfalls eine Verheißung: „Hausputz macht stets Spaß in hübschen Quelle-Schürzen.“ Neben glücklich beschürzten Frauen sind kleine Mädchen abgebildet, damit die Töchter schon mal üben können.

Wäsche waschen ohne Waschmaschine? Viel Vergnügen! Der Verkauf von Waschmaschinen, Kühlschränken, Fernseh- und Radiogeräten brummt aber auch in jener Zeit schon. In Sachen Waschmaschine geht die Werbung so: „Was würdest Du sagen, wenn ich Dir zu Weihnachten eine Constructa schenke?“, fragt der Ehemann, und sein Schätzchen himmelt ihn dankbar an. Niemand wird damals derart umworben wie die deutsche Hausfrau.

Das Bild der skeptischen Frau in Kittelschürze war vor 60 Jahren Illustration eines Artikels von Lio Landmann über die „Zentralstelle für rationelles Haushalten“ des Deutschen Sparkassen- und Giroverbands. Sie hatte den Auftrag, Frauen die Kunst des ökonomischen Hauswirtschaftens beizubringen. Den Beratungsdienst gibt es bis heute, er heißt jetzt „Geld und Haushalt“. Das Haushaltsbuch, in das brav die Ausgaben notiert wurden, existiert auch noch. Nun allerdings in vier Sprachen.

Waschmaschinen und Küchengeräte haben seither den Haushalt revolutioniert. Ob es der flotten Handelsvertreterin gelungen ist, den Küchenmixer zu verkaufen? Man weiß es nicht. Vielleicht hatte die Frau in der Kittelschürze einfach keine Lust, den Mixer nach jedem Gebrauch zu putzen. Das soll es auch gegeben haben. *Cornelia von Wrangel*



# PRÊT-À-PARLER

## MAMA MITI

WANGARI MAATHAI  
1940 - 2011

I. Wangari Maathai wurde in einem Dorf in den kenianischen Bergen geboren. Als Kind besuchte sie eine Klosterschule, an der sie sich schnell zur Klassenbesten entwickelte.

II. Durch ein von John F. Kennedy gefördertes Programm ging sie 1960 als eine von 300 kenianischen Studierenden in die Vereinigten Staaten, wo sie Biologie, Chemie und Deutsch studierte. Dort kam sie erstmals mit der noch jungen Umweltbewegung in Kontakt. Später ging sie zum Studium nach Gießen und München.

III. Nach der Unabhängigkeit Kenias kehrte sie zurück, bekam als erste Ostafrikanerin die Doktorwürde verliehen und wurde 1970 Professorin an der Universität von Nairobi. 1977 gründete sie das Aufforstungsprojekt „Green Belt Movement“, das sich schnell über ganz Afrika verbreitete. Wangari Maathai stieg zur Galionsfigur der afrikanischen Frauenbewegung auf.

IV. Immer wieder geriet sie durch ihre emanzipatorischen Forderungen in Konflikt mit der autokratischen Regierung, wurde mehrmals inhaftiert und misshandelt.

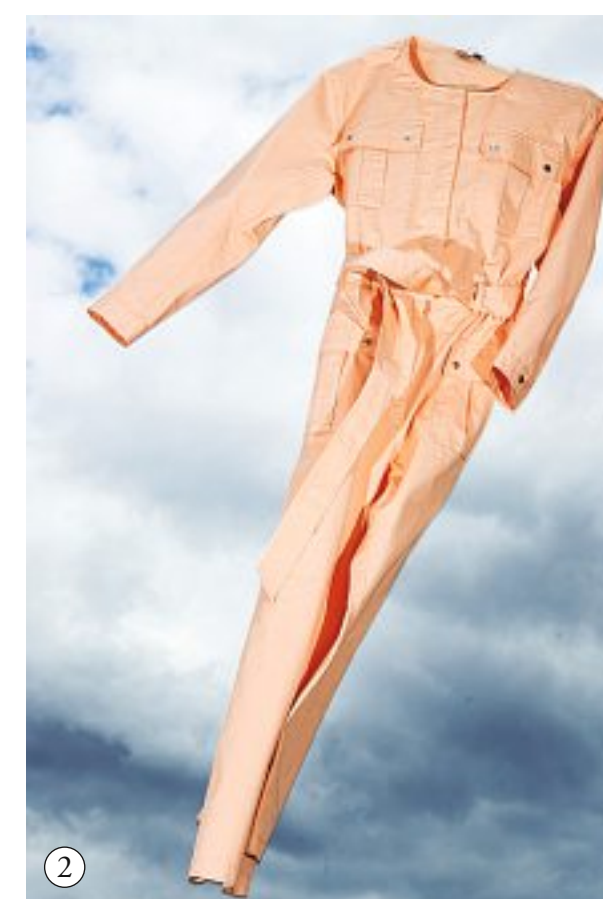
V. Nach zehn Jahren Ehe ließ sich ihr Mann mit der Begründung von ihr scheiden, sie sei „zu stark für eine Frau“ und „unmöglich zu kontrollieren“. Weil Wangari Maathai den Scheidungsrichter als „korrupt oder inkompetent“ bezeichnete, wurde sie zu sechs Monaten Haft verurteilt.

VI. Im Jahr 2002 zog sie ins kenianische Parlament ein und wurde stellvertretende Ministerin für Umweltschutz. 2004 bekam Wangari Maathai als erste Afrikanerin den Friedensnobelpreis für „nachhaltige Entwicklung, Frieden und Demokratie“. Bis heute hat ihr „Green Belt Movement“ mehr als 45 Millionen Bäume gepflanzt und zahlreiche afrikanische Frauen wirtschaftlich gefördert.

Von Simon Schwartz



1



2



3



4



5



6

### WIR HABEN EINE MISSION

Vor einem Jahr ging es an dieser Stelle um die Widrigkeiten des Reisens im Sommer. Um vollbesetzte Busse Richtung verspäteter Flugzeuge auf Außenpositionen auf dem Weg nach Südeuropa. Um unerträgliche Ko-Passagiere. Um unkultivierte Besucher am Smartphone in italienischen Museen. Mit anderen Worten darum, dass es zu einer solchen Selbstverständlichkeit geworden ist, unterwegs zu sein, dass man fast Wehmut verspürt nach jenen Zeiten, als es noch zu den großen Abenteuerern gehörte, aufzubrechen an einen fremden Ort.

Hm, wenn's denn dann jetzt mal irgendwo anders hinginge als an Nord- und Ostsee. Okay, nicht so gerne in vollbesetzten Bussen, aber notfalls mit Kulturverächtern. Auch die Mode hat sich auf diese neuen Zeiten eingelassen, nicht die vom Laufsteg natürlich, denn Stand Februar,

zu den Schauen für den bevorstehenden Herbst, schien ja noch alles in besserer Ordnung. Welche der Entwürfe am Ende entscheidend sind, woraus sich Trends ergeben, klärt sich ohnehin später. Selbst was in den Läden und Online-shops hängt, was in den sozialen Netzwerken zu sehen ist, verstärkt allenfalls das Grundrauschen. Erst auf der Straße zeichnet sich Mode richtig ab.

Womit wir beim Jumpsuit wären. Natürlich kann der Einteiler nicht das Sommerstück 2020 sein, das ist der Mund-Nasen-Schutz. Aber in den Parks und Bars ist der Jumpsuit schon präsent. Er kommt zum Beispiel als eine Art Maxikleid mit zwei Beinen daher. Das Modell von Aeron (4) zeigt es. Oder als schlaue Kombination aus T-Shirt und Hose wie von Boss (3). Oder natürlich als Kleidungsstück mit der Botschaft: Ich habe eine Mission.

Ich stürze mich hinaus aus dem Flugzeug in die Wolken! Ich bin Fallschirmjägerin! Wie der Jumpsuit dann auf die Straße kam? Sicher nicht ohne Rosie the Riveter, besser bekannt als die muskelprotzende „We can do it“-Frau auf den Retroplakaten. Während des Zweiten Weltkriegs gab es einen Propagandafilm über sie. Für arbeitende Amerikanerinnen war Rosie eine Ikone im Arbeitseinteiler. Zu Einteilern, die aussehen, als wäre man schwer beschäftigt, gehören auch die Modelle von Brunello Cucinelli (1), & Other Stories (2), Michael Michael Kors (5) und Ivy & Oak (6). Der Grund dafür, dass man diese Stücke nun, da man eher weniger unterwegs ist, so häufig sieht, könnte simpel sein: Ein Jumpsuit ist so umständlich an- und aus-zuziehen, dass man darin nie dringend nach einer Toilette suchen sollte. (jwi.)

Fotos Maximilian von Lachner





## SNEAK AROUND (21) ADIDAS ADILETTE

Sommer, Sonne, 36 Grad (und es wird noch heißer). Obwohl ich Sneaker liebe und sie zu jeder Jahreszeit trage, befreie ich die Füße an heißen Sommertagen gerne und greife zur Alternative: den Adiletten, auch bekannt als „Badelatschen“, „Latschis“, „Schlappen“. Weniger bekannt ist die Geschichte der berühmten Sandale.

Die Legende besagt, dass 1963 mehrere Sportler um Schuhe baten, die sie auch in Umkleieräumen und beim Duschen tragen könnten. Sie sollten vor Nässe und Schmutz schützen. Adolf „Adi“ Dassler, Gründer des Sportartikelherstellers Adidas, war ein Genie der Funktionalität und hatte stets ein offenes Ohr für die Nöte der Athleten. Die Produktionstechnik war allerdings noch nicht so weit, Kunststoff als Sohle spritzen zu können. So musste Dassler bis Ende der sechziger Jahre warten, bis spezielle Maschinen für die Produktion entwickelt waren. 1972 kam die Adilette auf den Markt – kurz vor den Olympischen Sommerspielen in München. Der Schuh ist mit Saugnapfen an der Sohle ausgestattet, damit man beim Duschen nicht ausrutscht. Die breite Silhouette bietet dem Träger Komfort.

Inzwischen sind die Slip-on-Sandalen zum Kultschuh geworden. Andere Hersteller haben längst nachgezogen und entwickeln selbst Badeschuhe, drucken Sprüche darauf oder verzieren sie mit Schleifen und Plüschigem, wie es Rihanna für Puma gemacht hat. Aber auch Luxusmarken wie Gucci, Prada und Givenchy folgen dem Trend, um ordentlich daran mitzuverdienen. Viele Magazine verkündeten seit 2017 als den wichtigsten Schuhtrend: die Luxus-Adilette.

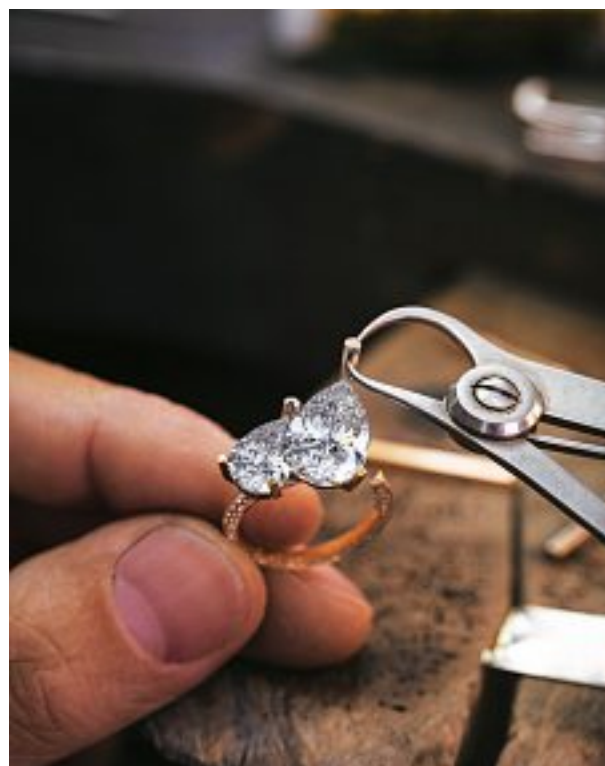
Obwohl sie inzwischen auf der ganzen Welt kopiert wird, verdient Adidas noch immer Millionen mit dem Original. Aktuelle Verkaufszahlen gibt der Hersteller nicht preis, aber die Adilette gehört zu den beliebtesten Modellen



der Marke. In diesem Jahr stellte Adidas sogar erstmals Braut-Adiletten vor. Die Wedding-Edition ist in Weiß gehalten, hat dezente Stickereien und Bänder aus Satin. Für eine Strand-Hochzeit sicher eine gute Wahl – ob sie mit Pumps und Stiletto mithalten kann, ist eher fraglich.

Die gängigsten Adiletten-Farben sind Marineblau und Schwarz, mit den bekanntesten drei Streifen, auch wenn es die Latschen in jeglichen Tönen und Ausführungen gibt. Sogar Superstar-Adiletten findet man im Onlineshop, angelehnt an die Superstar-Sneaker, die ich schon vorgestellt habe. Viele Skateboarder, Surfer und Hip-Hopper in den Vereinigten Staaten laufen schon länger in Adiletten herum, auch in Frankreich boomt das Geschäft mit den schwarz-weißen Schlappen. Schuld daran ist der Rapper Alrima. In seinem Song „Claquettes Chaussettes“ aus dem Jahr 2017 singt er: „Ich trage Schlappen und Socken – du weißt schon, so ist das in der Siedlung.“ Was zuvor als geschmacklos galt, ist seither bei jungen Männern angesagt.

Einst waren sie für Fußballspielerfüße unter der Dusche gedacht, und lange galten sie als Merkmal deutscher Prol-Touristen auf Malle, mittlerweile sind sie ein Allrounder. Man trägt die Adilette mit hochgezogenen Tennissocken auf dem Weg zum nächsten Späti, lässig zur Jogger im Rap-Musikvideo oder zum Kleidchen als Stilbruch. Diese Latschen gehen wirklich zu allem. *Aylin Güler*

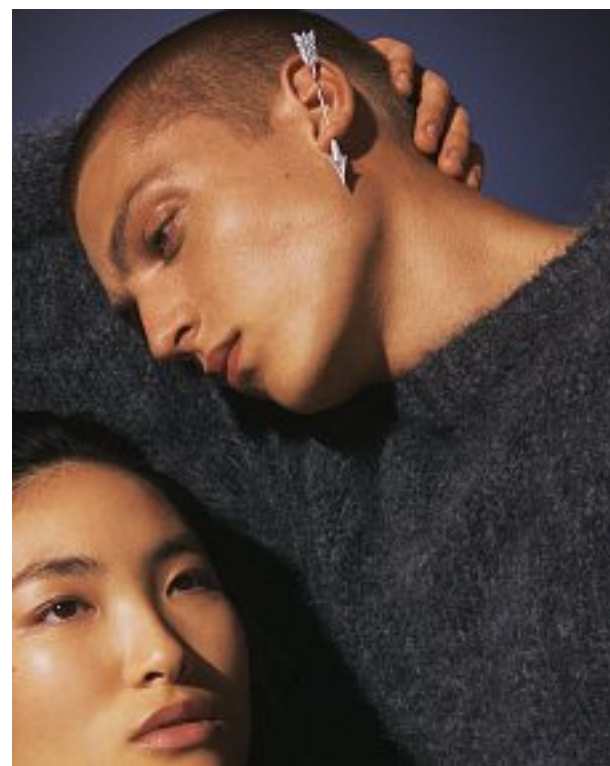


Von der Hand auf den Bildschirm: Schmuck von Messika (links) und Boucheron (rechts), wie er digital präsentiert wurde.

## AUCH DIE HAUTE JOAILLERIE IST AKTUELL

Vor nicht allzu langer Zeit hätten die Marken für diesen Anlass nach Genf eingeladen. Oder nach Paris. Schmuck in der Videokonferenz zu präsentieren, das schien jedenfalls lange so undenkbar wie für viele Chefs die Idee, die eigenen Mitarbeiter im Homeoffice arbeiten zu lassen. Nun, siehe da: Beides geht, die Heimarbeit und die Präsentation etwa einer Halskette von Boucheron mit 5000 Diamanten über den Bildschirm. Auch wenn es immer wieder Schmuck ist, der in diesen Sommertagen vorgestellt wird – die Marken gehen das Vorhaben „Digitale Live-Schau“ sehr unterschiedlich an. Das Pariser Traditionshaus Boucheron hält es poetisch: „Ohringe, die wie Wolken an den Ohren vorbeiziehen.“ Messika meint es witzig mit seiner Präsentation: „Oh, da vorne steht ein nackter Mann am Fenster.“ Bulgari probiert es hintergründig und lädt zum Live-Gespräch Impf- wie Konsumforscher ein.

Auch in der Haute Joallerie, für deren Stücke mit einer Arbeitszeit von einem Jahr oder länger kalkuliert werden muss, geht nichts ohne aktuellen Zusammenhang. Das wird klar, wenn man zunächst Valérie Messika zuhört, der Tochter eines Pariser Diamantenhändlers, die innerhalb von 15 Jahren ein Schmuckunternehmen aufgebaut hat, das sich mit jahrhundertalten Häusern messen kann. „Reiche Leute sind von der Krise weniger betroffen“, sagt sie unbesorgt. Dass diese Klientel schon in jungen



Jahren zu Geld gekommen sein kann, bestätigt denn auch Claudia D'Arpizio, Konsumforscherin der Unternehmensberatung Bain, im Bulgari-Webinar: Kunden unter 40 Jahren machen demnach heute 40 Prozent der Kaufkraft von Luxusgütern aus. Natürlich fallen die Begriffe Millennials und Generation Z, und dann ist man auch schon bei dem großen Stichwort dieser Zeit: Nachhaltigkeit. „Diese Kunden erwarten von den Marken, dass sie sich aktiv einbringen und sich nicht nur auf ihr eigenes Erbe verlassen.“

Kleine Erinnerung an dieser Stelle an die letzte große Krise 2008, als große Marken mit jenem Thema noch Vertrauen schaffen konnten. Damals machten sich plötzlich alle daran, über die eigenen Wurzeln zu sprechen, es ging um geradezu rückwärtsgewandte Werte, die für die Glaubwürdigkeit eines Produkts bürgen sollten. Heute hingegen muss eine Marke zunächst einmal an morgen denken und dafür am besten schon heute keine Cellophanfolie mehr verwenden. Das Zitat dazu liefert Bulgari-Chef Jean-Christophe Babin: „Um 19 Prozent haben wir den Verbrauch von Plastikverpackungen von 2017 bis 2019 reduziert.“ Bald will man ganz auf Plastikverpackungen bei Schmuck und Parfums verzichten. Auch am eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck sei man schließlich nun dran. „Die Meetings sind effizienter“, sagt Babin. „Und die Heimarbeit, ja, das ist doch der Inbegriff von Leben.“ *(jwi.)*

# PRÊT-À-PARLER

## EIN SOLITÄR MIT PATENT

Der erste und auf Jahrzehnte hinaus einzige Solitärring aus dem Hause Wellendorff blieb in der Familie. Die Beschenkte freute sich damals selbstverständlich, trug den Ring dann aber eher selten. Seltener als die anderen Stücke des Unternehmens, das seit 127 Jahren besteht. Der Grund: Der Solitär, den der Chefdesigner entworfen hatte, war nicht drehbar, so wie alle anderen Ringe des Hauses. Ein seltsames Gefühl muss das gewesen sein, oder wie Claudia Wellendorff es formuliert: „Wer einmal einen drehbaren Ring getragen hat, der möchte keinen anderen.“ Im Atelier machte man sich also an die Arbeit. Es dauerte 16 Jahre, bis man eine Lösung gefunden hatte, für einen drehbaren Solitärring, den man bei Wellendorff seit diesem Sommer in drei Designs kaufen kann.

„Jetzt wird es technisch“, sagt Claudia Wellendorff in der Videokonferenz zur Präsentation des Stücks mit Drehfunktion. Denn jeder Ring besteht aus mindestens vier Ringen: zwei Kordelringen, einem Innenring, an dem man die Ringgröße verändern kann, und dem drehbaren Mantelring. Auf dem Kordelring, so der Plan, sollte der Solitärstein ebenfalls drehbar sein. Aber es war nicht genügend Platz. Auf dem Innenring hätte man die Größen-

stellbarkeit aufgeben müssen, was ebenfalls ungünstig gewesen wäre, denn mit steigendem Alter und leider meistens nicht gleichbleibendem Fingerumfang soll sich auch der Ring jeweils anpassen können.

Nach Jahren des Ausprobierens kam man in der Manufaktur Wellendorff auf eine Tunnelkonstruktion. Der drehbare Innenteil läuft in einer als Tunnel konstruierten Fassung des Solitärings. Der Solitär bleibt an Ort und Stelle, der Ring ist trotzdem noch beweglich. So ein Schmuckstück gab es noch nie. Die Bestätigung dafür kam rechtzeitig vor Weihnachten, am 5. Dezember 2019: Seitdem gibt es auf den Ring ein Patent. *(jwi.)*



FOTOS: AYLIN GÜLER, HERBERT ELLER, © PIERRE VERIZÉ

## 100 € Cashback

Profitieren Sie im Aktionszeitraum 29.06. – 30.08.2020 zusätzlich vom Miele Cashback in Höhe von 100 € auf Waschmaschinen und Wäschetrockner mit TwinDos®.

## Miele Waschmaschinen mit TwinDos®

Die Innovation für beste Waschergebnisse, die neue Maßstäbe setzt.

Perfekte Sauberkeit für strahlend weiße und leuchtend bunte Textilien erhalten Sie am einfachsten mit einer Miele Waschmaschine mit TwinDos®. Zusammen mit dem Waschmittel UltraPhase 1 und 2 bietet Miele das beste Flüssigwaschmittel-System am Markt. Die eigens auf die Miele Waschmaschinen abgestimmten Rezepturen stehen für zuverlässig perfekte Waschergebnisse. TwinDos® dosiert UltraPhase 1 und 2 zum jeweils optimalen Zeitpunkt in den Waschprozess. Durch die getrennte Lagerung und Dosierung der beiden Waschmittelphasen ist es möglich, im TwinDos®-System Bleichmittel einzusetzen. Die Wirkstoffe in UltraPhase 1 lösen den Schmutz und entfernen Flecken, wie z. B. Öl und Fett, Proteine und Stärke. Mit UltraPhase 2 wird dem Waschprozess das Bleichmittel zugeführt, welches selbst hartnäckige Flecken wie z. B. Kaffee, Tee, Fruchtsäfte oder Rotwein entfernt – und das schon bei niedrigen Temperaturen.



Übrigens, eine so präzise, bedarfsgerechte Dosierung ist per Hand kaum möglich. Dies belegt auch das Öko-Institut e. V. in Freiburg, das der automatischen Dosierung von Miele ein Einsparpotential von 30% bescheinigt.

miele.de



Das Hohenstein Institut untersuchte die Eigenschaften des automatischen 2-Phasen-Dosiersystems in Verbindung mit den Miele Waschmitteln UltraPhase 1 und UltraPhase 2. Die hervorragende Waschwirkung wurde in Bezug auf die Fleckentfernung, den Weißgrad, die Anti-Vergrauung und die Dosiergenauigkeit bestätigt.



Gönnen Sie Ihrer Haut die Ruhe, die sie verdient mit UltraPhase 1 und 2 Sensitive. Völlig frei von Farb- und Duftstoffen.



## WIE ERBSEN STATT MILCH IN DEN KAFFEE KOMMEN – UND DAS KLIMA SCHÜTZEN

Der fluffige Schaum auf dem Milchkaffee knistert leise, während er allmählich mit dem zarten Braun des Kaffees verschmilzt. Dass die Tasse ein Geheimnis birgt, fällt erst beim Probieren auf. „Wenn wir den Leuten erzählen, dass die Milch aus Erbsen hergestellt wurde, können es viele gar nicht glauben“, sagt Nicolas Hartmann. Gemeinsam mit Moritz Braunwarth und Niklas Katter hat er 2019 das Start-up Vly gegründet. Im Februar haben die Gründer ihren Erbsendrink auf den Markt gebracht. Neben der Originalvariante mit Roh-Rohrzucker gibt es sie auch ungesüßt und als Barista-Variante, für Kaffeeliebhaber.

„Das Kaffeeproblem hat uns viele Nerven gekostet“, erzählt Nicolas Hartmann. Pflanzliche Milchalternativen neigen dazu auszuflocken, wenn der Proteingehalt hoch ist. Kleine Mengen Milch auf sehr säurehaltigen Kaffee und große Temperaturunterschiede seien immer kritisch, sagt Hartmann. Wenn sich doch einmal Wölkchen bilden, soll man umrühren und etwas mehr Milch nehmen.

Auch die Schaumfestigkeit ist bei Pflanzendrinks nicht selbstverständlich. „Wir haben am Anfang wild alle pflanzlichen Proteine ausprobiert, von Soja bis Mohn.“ Dass es am Ende die Erbse wurde, sei Zufall. Der Anspruch der Gründer war hoch: viel Protein, wenig Kohlenhydrate, cremige Konsistenz – aber bitte keinen Erbsengeschmack. „Den charakteristischen Eigengeschmack von Erbsen bekommt man schlecht weg, da sind viele Menschen empfindlich“, sagt Andreas Pfeiffer, Endokrinologe an der Charité Berlin. „Man versteht langsam, welche Strukturen für den bohigen Geschmack verantwortlich sind und versucht, Technologien zu entwickeln, um das zu extrahieren oder gar nicht erst entstehen zu lassen“, bestätigt Sascha Rohn. Der Hamburger Professor für Lebensmittelchemie ist an mehreren Forschungsprojekten beteiligt, die Anbau und Verwertung von Leguminosen untersuchen.

Nach zwei Jahren intensiver Forschungsarbeit an der Technischen Universität Berlin und zahlreichen Blindtests ist es den Gründern von Vly gelungen, den Eigengeschmack der Erbse zu verringern. „Das Witzigste beim Probieren war, dass es keine Richtung gab. Manche haben nach dem Probieren gesagt, es schmecke nussig, nach Hafer oder sogar H-Milch. Das Wildeste war, dass es jemanden an Kokosmilch erinnert hat“, sagt Nicolas Hartmann. Wenn sie dann erzählen, was wirklich drin ist, schauen die Leute ungläubig. „Besonders stark war dieses Phänomen, wenn wir auf Events der Milchindustrie waren.“ Übrigens darf laut Gesetz die Bezeichnung „Milch“ nur für Lebensmittel verwendet werden, die tierischen Ursprungs sind.

Um „Erbsenmilch“ herzustellen, werden getrocknete Erbsen eingeweicht, püriert und zentrifugiert. Durch das unterschiedliche Gewicht der Bestandteile lassen sich die Hülsenfrüchte in Protein, Stärke und Ballaststoffe aufteilen. Für den Erbsendrink verwendet das Start-up ledig-



„Erbsenmilch“ scheint gute Laune zu machen: Gründer Moritz Braunwarth, Niklas Katter und Nicolas Hartmann (von links)

lich das isolierte Erbsenweiß, die anderen Bestandteile werden weiterverkauft. Um eine cremige Konsistenz zu erreichen, sollte die Makro-Nährstoffstruktur der von Kuhmilch ähneln. Also wird für einen höheren Fettgehalt neben Wasser und Erbsenprotein auch Rapsöl zugesetzt. Die gelben Spalterbsen, die das Start-up für seinen Pflanzendrink verwendet, kommen aus Nordfrankreich.

In Deutschland wurden 2019 nur auf 1,7 Prozent der Ackerfläche Körnerleguminosen angebaut, zu denen auch Erbsen gehören. Der Großteil wird als Tierfutter verwendet, ein kleiner Teil des Erbsenproteins wird seit ein paar Jahren auch in der Lebensmittelindustrie genutzt. „Ich glaube, dass in den nächsten Jahren mehr Erbsen in Deutschland angebaut werden. Unter anderem, weil sich die politischen Rahmenbedingungen hin zu einer klimafreundlichen Landwirtschaft ändern“, sagt Henrik Maaß, der sich am Forschungszentrum für Globale Ernährungssicherheit und Ökosysteme der Universität Hohenheim mit Leguminosen beschäftigt. Diese Pflanzen seien in der Lage, mittels der Bakterien an ihren Wurzelknöllchen Stickstoff aus der Luft zu binden und im Boden anzureichern. Das steigert die Bodenfruchtbarkeit und erübrigt den Einsatz von künstlichem Dünger, denn der angereicherte Stickstoff ist auch für andere Pflanzen nutzbar. Da Leguminosen in der Forschung lange vernachlässigt wurden, besteht nach Maaß' Meinung enormer Nachhol-

bedarf bei den Neuzüchtungen. Nur so könne die Ertragsicherheit verbessert und die Erbse als Feldfrucht wieder attraktiver werden.

Ihre Umweltbilanz ist heute schon attraktiv: Im Vergleich zu Kuhmilch werden für die Herstellung des Erbsendrinks etwa fünfzehnmal weniger CO<sub>2</sub>-Äquivalente benötigt. „Den ökologischen Fußabdruck genau zu bestimmen ist allerdings schwierig. Vor allem technische Fragestellungen müssen noch beantwortet werden“, merkt eine Sprecherin des Bundeslandwirtschaftsministeriums an. Dazu gehörten beispielsweise die eindeutige Zuordnung von Treibhausgas- und Transportemissionen zum Endprodukt. Den Wasserverbrauch schätzen die Vly-Gründer zehnmal geringer als bei der Herstellung von Kuhmilch. „Die Landnutzung beträgt ein Fünftel im Vergleich zu Kuhmilch“, sagt Hartmann. „Dieser Wert basiert auf dem konservativen Ende der Einschätzung eines Erbsenproteinherstellers.“

Die Gründer des Berliner Start-ups wollten nicht nur einen veganen Trend bedienen, sondern eine nachhaltige und gesunde Alternative zu Milch schaffen. „Erbsenprotein ist grundsätzlich sehr gesund, auch wenn wichtige Aminosäuren wie Methionin nur in sehr geringem Maße enthalten sind“, sagt Andreas Pfeiffer. Ob pflanzliches Protein jedoch gesünder sei als tierisches, dafür sei die Datenlage aktuell noch unzureichend, so der Endokrinologe. „Wenn man proteinreich essen will, ist es sicher eine Strategie für die Zukunft, weil die Probleme der tierischen Ernährung und die Umweltprobleme vermieden werden.“

Die Erbsendrinks enthalten zwischen 2,5 und 6,2 Prozent Protein und haben damit einen ähnlich hohen Proteingehalt wie Kuhmilch. Die aufgenommenen Proteine werden vom Körper in Aminosäuren aufgespalten. Erbsenweiß ist reich an Lysin und eignet sich daher, bei einer rein pflanzlichen Ernährung das Aminosäureprofil auszugleichen. Im Vergleich zu tierischen Produkten kommt der Pflanzendrink ohne gesättigte Fettsäuren aus. Auch die in Erbsen so zahlreich enthaltenen Ballaststoffe, welche die für Leguminosen so charakteristischen Blähungen verursachen, wurden bei der Herstellung des Erbsenweißes entfernt. „Erbsenmilch ist frei von den häufigsten Allergenen wie Laktose, Gluten, Soja oder Nüssen, das hatten wir gar nicht auf dem Schirm“, sagt Hartmann. Nur auf „Erbsenmilch“ umzusteigen, hält er aber nicht für sinnvoll. „Wenn der Konsum nicht einseitig wird und man solche Produkte stattdessen nutzt, um mehr Abwechslung in die eigene Ernährung zu bringen, dann ist so etwas hervorragend geeignet“, stimmt Lebensmittelchemiker Sascha Rohn zu.

Und wie schmeckt die „Erbsenmilch“ nun? Die Pflanzendrinks sind leicht süß und erinnern ein wenig an Vanillepudding. Die ungesüßte Variante, die mit 6,2 Prozent den höchsten Proteingehalt der drei Sorten hat, schmeckt noch am ehesten pflanzlich, wenn auch nicht unbedingt nach Erbsen. Im August bringt Vly seinen Pflanzendrink mit neuer Rezeptur heraus, angereichert mit Vitaminen, außerdem eine Schokomilch. Nächstes Jahr kommt der Joghurt, danach der Quark und dann noch weitere Zukunftshoffnungen. *Madeleine Brühl*

## PRÊT-À-PARLER

### WANDELBAR WIE EIN GANZ AUSSERGEWÖHNLICHES TIER

Zeitgemäßer kann ein Sofa nicht sein: dicke Polster, tiefe Sitzflächen – vor allem aber ist es modular. Wandelbar also, oder wie es der Designer Mario Bellini ausdrückt: „Es wächst mit unseren Bedürfnissen.“ Dass sein Sitzelementensystem schon 50 Jahre alt ist, sieht man ihm nicht an. Camaleonda entstand zu einer Zeit, als gepolsterte Möbel fast immer gleich aussahen. Die Couch, wie man sie sich in den sechziger Jahren leisten konnte, war Anfang der siebziger zu einem Stereotyp verkommen, einem Möbelstück eben, wie man es aus Lorient „Loriot“ nur allzu gut kannte.

Genau das wollte Bellini nicht – ein fest im Wohnzimmer plaziertes Objekt, auf dem man nichts anderes tun konnte als zu sitzen. Er entwickelte ein architektonisches Element, das die Inneneinrichtung immer wieder neu beleben und verändern kann. Daher auch der Name Camaleonda, den er aus zwei Wörtern kreuzte, wie er sagt: Vermischt habe er den Namen „eines sehr außergewöhnlichen Tieres“, das sich seiner Umgebung anpassen kann, gemeint ist natürlich das Chamäleon, auf Italienisch „camaleonte“, und das Wort für Welle, italienisch „onda“.

Genau ein halbes Jahrhundert nach seiner Entstehung hat der inzwischen 85 Jahre alte Bellini sein Sofa nun überarbeitet. Allerdings hat er nichts an der Form geändert. Warum auch? Sie sei, sagt er, genauso gut wie vor 50 Jahren. Auch an der Art und Weise, wie die einzelnen Module miteinander verbunden werden, mit Schnüren, Karabinerhaken und Ringen nämlich, hielt der Designer nach Rücksprache mit dem Hersteller B&B Italia fest.

Was aber nicht mehr zeitgemäß war, das war das Material. Heute wird wert auf Stoffe gelegt, die wiederverwertbar sind und später auch wiederverwertbar werden können. Das reicht bei Camaleonda vom Polyurethan-Schaum, aus dem die Polster bestehen, bis hin zu dem Bezug, der nun aus Dacron gefertigt wird, einer Kunstfaser, die inzwischen zu 100 Prozent aus alten PET-Flaschen und damit aus dem Polyester Polyethylenterephthalat, kurz PET, gewonnen wird. Komplettiert wird die Sofalandschaft, die es in Grün-, Weiß-, Blau-, Rot- und Gelbtönen gibt, durch eine Serie von Beistellern, Gli Scacchi genannt. Bellini hatte sie 1971 eigens für Camaleonda entworfen und hat der Reedition nun eine dicke Lederhaut übergezogen. *(pps.)*



Es wächst mit: Mario Bellinis Camaleonda wird mit Schnüren und Haken zusammengehalten, seine Beisteller tragen eine Lederhaut.



Mehrfacher Gewinner des TIPA World Award 2013 | 2017 | 2020

# „Das beste Fotolabor der Welt“

Ausgezeichnet von den Chefredakteuren 26 internationaler Fotografie-Magazine



Alle Rechte, Änderungen und Irrtümer vorbehalten. WhiteWall Media GmbH, Europapalais 59, 50226 Frechen, Deutschland © Photo by Charlie Jung

### Ihre schönsten Momente in einzigartiger Galerie-Qualität.

Hinter Acrylglas, gerahmt oder als großer Foto-Abzug. Made in Germany – von Menschen, die Fotografie lieben. Wir sind stolz auf mehr als 100 Testsiege und Empfehlungen! Einfach Foto hochladen und Ihr Wunschformat festlegen, sogar vom Smartphone.

WhiteWall.de

Stores in Berlin | Düsseldorf | Frankfurt | Hamburg | Köln | München | Stuttgart | Wien | Zürich

**WHITE WALL**





## „Wir sind nicht mehr Teil unserer Natur“

Der Fotograf Sebastião Salgado über Arbeit in Brasilien, Armut in Afrika, die Ausbeutung der Natur und die Aufforstung des Regenwalds

*Fotos Sebastião Salgado*

*Herr Salgado, wie körperlich muss man sich Ihre Arbeit vorstellen? Die Arbeit in der Goldmine wirkt kräftezehrend.*

Ich habe rund einen Monat mit den Arbeitern in Brasilien verbracht, habe alle Wege mit ihnen zurückgelegt. Ich bin jeden Tag den Krater hoch und runter geklettert, und wir sprechen hier von 200 Metern Tiefe. Damals war ich noch fit, ich war in meinen Dreißigern. Ich habe mit den Arbeitern unter einer Plane gelebt, habe gegessen, was sie gegessen haben. Wenn man solche Jobs macht, muss man ein Teil von den Menschen werden und alles machen, was sie machen.

*Sie haben die Aufnahmen aus Brasilien in Schwarz-Weiß veröffentlicht. Dabei waren die achtziger Jahre von Farbe geprägt. Ich habe die Bilder aus der Mine natürlich auch in Farbe aufgenommen. Denn Mitte der Achtziger wollten alle Magazine Farbfotos, und ich musste ja meine Miete und die Schule meiner Kinder zahlen. Die Schwarz-Weiß-Fotografie habe ich nur für mich privat gemacht. Aber dann hat das „New York Times Magazine“ sie auf über zehn Seiten veröffentlicht. Das war schon etwas Besonderes. So kam die Schwarz-Weiß-Fotografie zurück ins Gespräch, und ich wusste, dass es möglich ist. Seitdem habe ich nur noch Schwarz-Weiß-Fotos veröffentlicht.*

*Solche Fotos wirken meist ruhiger, distanzierter, eleganter und vielleicht auch weniger nahbar.*

Nichts in der Wirklichkeit ist Schwarz-Weiß oder Grau. Es ist eine Abstraktion. Einzelne Dinge werden in Farbe präsentiert. Das lenkt den Blick. In Schwarz-Weiß

ist alles gleich gewichtet. Diese Reduktion ist für das Betrachten wichtig.

*Wie interagieren Sie mit den Menschen, die Sie fotografieren?*

Meine Arbeit braucht sehr viel Zeit. Ich bin lange mit den Menschen unterwegs, die ich fotografiere. Ich integriere mich komplett in deren Leben. Und irgendjemand spricht immer ein bisschen Französisch, Englisch oder Portugiesisch. Ich kann mich also verständigen.

*Wenn die menschliche Tragödie so prägnant ist wie auf Ihren Aufnahmen aus der Sahel-Wüste oder aus Ruanda – wie sehr beschäftigt es Sie, wenn Sie wissen, dass Sie in Wirklichkeit ein gutes Leben haben? Ich bin nie alleine in diesen Flüchtlingslagern gewesen, sondern immer mit Nichtregierungsorganisationen. Die Organisationen bringen den Menschen Essen, und das wird auch mein Essen. Ich komme selbst aus einem unterentwickelten Land. Diese Menschen haben Hunger. Aber sie haben auch Würde. Wir sind alle nur Menschen. Da gibt es keine Unterschiede.*

*Aber in Wirklichkeit gibt es eben doch Unterschiede.*

Ja, die Menschen in Afrika sterben an Hunger. Dafür gibt es viele Gründe. Die Atmosphäre erwärmt sich. Die Sahara wird immer trockener, es regnet nicht mehr, Ackerbau ist dann kaum noch möglich. Die westlichen Länder tragen ihre Konflikte in Afrika aus. Dazu kommen noch Bürgerkriege und Völkermord. Menschen verlieren ihre Häuser und ihre Arbeit und suchen infolgedessen anderswo





## „Wir sind nicht mehr Teil unserer Natur“

nach Arbeit. Die Bewohner dieser Länder sind enturzelt. Sie suchen nach einem besseren Leben.

*Sie haben vor 20 Jahren einen Bildband über Migranten herausgegeben. Was denken Sie, wenn Sie heute die Flüchtlingsbewegungen sehen?*

Es ist schwer zu ertragen. Man stellt sich die Frage, warum sie alles verlieren. Warum sie als Bauern für ihre Produkte nicht richtig bezahlt werden, weil alles zu uns exportiert wird und wir fast nichts dafür zahlen. Ein Bauer in Afrika arbeitet von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zwölf Stunden ununterbrochen, und er hat noch nicht einmal ein Haus. Unsere westliche Gesellschaft ist daran mitschuldig. Wir provozieren das. Weil wir davon profitieren.

*Sie sagen, dass der Planet Erde die Menschheit überleben wird. Was macht Sie da so sicher?*

Wir Menschen leben gerne in großen Städten wie Rio, Paris oder Berlin. Wir isolieren uns von unserem Planeten. Wir sind nicht mehr Teil unserer Natur, wir leben nicht mit ihr in Einklang, wir zerstören sie. Wir fahren Auto, unsere Wälder bestehen aus Monokulturen. Wenn unsere Spezies untergeht, weil die Ressourcen verbraucht sind, wird sich der Planet davon erholen. Da bin ich mir sicher. Die Evolution ist eine höhere Intelligenz.

*Wie nachhaltig leben Sie selbst?*

Nicht so sehr. Ich nehme oft den Zug, aber ich fahre auch Auto. Ein Hybridauto zwar, aber auch darin steckt ein Motor aus Metall. Wir müssen allesamt umdenken. In Europa hat man langsam mit Nachhaltigkeitsbemühungen angefangen.

*Sie haben in Brasilien das gerodete Farmland Ihres Vaters mit mehr als zwei Millionen Bäumen bepflanzt. Was haben Sie bei dieser Aufforstungsaktion gelernt?*

Bäume attackieren sich nicht. Sie leben in Gemeinschaft. In der Natur ist alles rational. Was wir da mit dem Instituto Terra machen, ist natürlich nicht eins zu eins kopierbar, man kann das nicht überall so machen. Aber wir haben an dem Beispiel gezeigt, dass Aufforstung möglich ist. Wir haben viel gearbeitet. Und die Auswirkungen sind wirklich eindrucksvoll, wenn man später einmal sieht, wie aus einem ein Zentimeter großen Setzling ein 20 Meter hoher Baum in den Himmel gewachsen ist.

*Die Fragen stellte Julia Stelzner.*



Im vergangenen Herbst bekam erstmals ein Fotograf den Friedenspreis des Deutschen Buchhandels: Sebastião Salgado ist bekannt für seine eindringlichen Schwarz-Weiß-Fotografien, die Menschen in häufig menschenunwürdigen Situationen zeigen – als Migranten, Schwerstarbeiter, Verzweifelte, Verwitwete, Verwundete, Bürgerkriegsopfer, Verhungerte. Der brasilianische Fotograf macht ihr Leid in seinen Fotoreportagen sichtbar. Seine Bilder sind streng komponiert, aber ihre Wirkung ist durchdringend. Auch ihm ging seine Arbeit irgendwann zu nahe. Nachdem er jahrelang das Grauen des Völkermords in Ruanda festgehalten hatte, brauchte sein Leben einen neuen Blickpunkt. Mit seiner Frau Lélia, die ein Antrieb für seine Arbeit ist, forstete er den Regenwald wieder auf – und pflanzte dabei mehr als zwei Millionen Bäume. Sein Fotobuch „Genesis“ führte ihn in die unberührte Natur. In der Serie „Gold“ sind brasilianische Arbeiter zu sehen, die wie Ameisen in einer Goldmine arbeiten, dicht aneinander gedrängt, mit ausgezehnten Körpern und starrem Blick. *Julia Stelzner*

**Buch:** „Sebastião Salgado. Gold“. Herausgegeben von Lélia Wanick Salgado. Taschen Verlag, 208 Seiten, 50 Euro.

FOTO: THORSTEN KORNBAU



# Freistil

Der neue AIRY TRUE WIRELESS

Gute Musik verdient guten Sound – und das zu jeder Gelegenheit. Der AIRY TRUE WIRELESS begleitet dich mit legendärem Teufel Sound den ganzen Tag lang. Denn samt dazugehörigen Ladcage schafft er eine Laufzeit von mehr als 25 Stunden. Auf welchen Musikstil fährst du ab? [teufel.de/airy-true-wireless](https://teufel.de/airy-true-wireless)

**Teufel**



# DIGITAL NATIVES

Die Corona-Krise hat es offenbart: Virtuelle Mode eröffnet ungeahnte Möglichkeiten. Unsere Fotostrecke führt vor Augen, dass digitale und physische Welt klimafreundlich zusammenwirken können.

Von *Celina Plag*, Fotos *Tom Blesch*, Styling *Leonie Volk*

**G**iftige Chemikalien und gigantischer Wasserverbrauch, prekäre Arbeitsbedingungen und Berge überproduzierter Fast Fashion: Der *dernier cri* in der Mode, das ist längst kaum mehr als der letzte Hilfschrei eines aus den Fugen geratenen Systems. Neu ist das nicht. Aber es scheint, dass es erst eine Pandemie brauchte, um die Schattenseiten der Modeindustrie noch mehr Menschen vor Augen zu führen. Mit dem Lockdown und dem Rückzug ins Private stellte man plötzlich fest: Die Masse an Kleidern brauche ich gar nicht. Und: Will ich wirklich, dass wegen meines Konsums anderswo Mensch und Natur leiden?

Die Corona-Krise führte zu einem Siegeszug des Digitalen, und darin liegt eine Chance für die Mode. „Gerade was Nachhaltigkeit und faire Arbeitsbedingungen angeht, kann die Branche vom digitalen Fortschritt profitieren“, sagt Ann-Britt Dittmar, Mitgründerin der Berliner Agentur Trashymuse und eine der Vordenkerinnen des digitalen Lebensstils. Mit ihrer Partnerin Carina Bucspun berät sie unter anderen kommerzielle Kunden aus dem Lifestyle-Segment über sozial-digitale Erlebnisse für die Zielgruppen Generation Z und Generation Y. Und sie liefern die Inhalte gleich mit, unterstützt von einem Netzwerk aus Künstlern und Programmierern im Bereich 3D-Design, künstliche Intelligenz und Augmented Reality.

Schon im vergangenen Jahr stellten die beiden Gründerinnen während der Pariser Modewoche die erste komplett digitale Fashion Week auf die Beine, inklusive computer-

generierter Kleider und Avatare als Models, bevor zu Corona-Zeiten Städte wie Schanghai, Moskau oder London ebenfalls auf die Idee kamen. Dann aber gewzungenmaßen. Sinkende CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fashion-Jet-Sets sind dabei ein positiver Nebeneffekt. Bucspun sagt: „Endlich sieht die Welt, was technisch eigentlich längst schon alles möglich ist – wenn man es nur will.“

In Sachen physischer Kleidung bedeutet das etwa, mit neuen Techniken und der Unterstützung durch künstliche Intelligenz Produktions- und Lieferketten so zu optimieren, dass am Ende wirklich nur das entsteht, was gebraucht wird. Beispielsweise über intelligente 3D-Programme, die schon beim Entwurf die Stoffreste gen Null kalkulieren. Oder mit *smart mirrors*, die bereits heute auf Messen oder in Geschäften eingesetzt werden: In einem Shop hängt dann ein Hemd nur noch einmal in einer Farbe, in der Umkleidekabine lassen sich andere Varianten aber über intelligente Spiegel, die den Körper scannen, als virtuelle dreidimensionale Kleider, die jede Bewegung mitmachen, erstaunlich realitätsgetreu anprobieren.

Auch in reiner Pixelmode steckt viel Potential für die Zukunft. Schon heute wird eine Unmenge an Kleidern nur gekauft, um sie digital in Selfies und Outfit-Posts zu präsentieren. Nachhaltiger wäre es da, wenn diese Kleidung direkt aus digitalen Materialien wäre. Derweil findet man *digital fashion* vor allem in der Gaming-Welt: Wo man in Spielen wie *The Sims*, *Fortnite* oder *Animal Crossing* – das während des Lockdowns für viele zur



Kleid aus Seiden-Rippstrick von Bottega Veneta; weiße Rippstrick-Leggings von Rudi Gernreich; Ohrrschmuck und Armreif (up- und recycled) von Tetier Bijoux



Giftgrüne Strümpfe und Mary-Jane-Pumps in weißem Lackleder von Prada



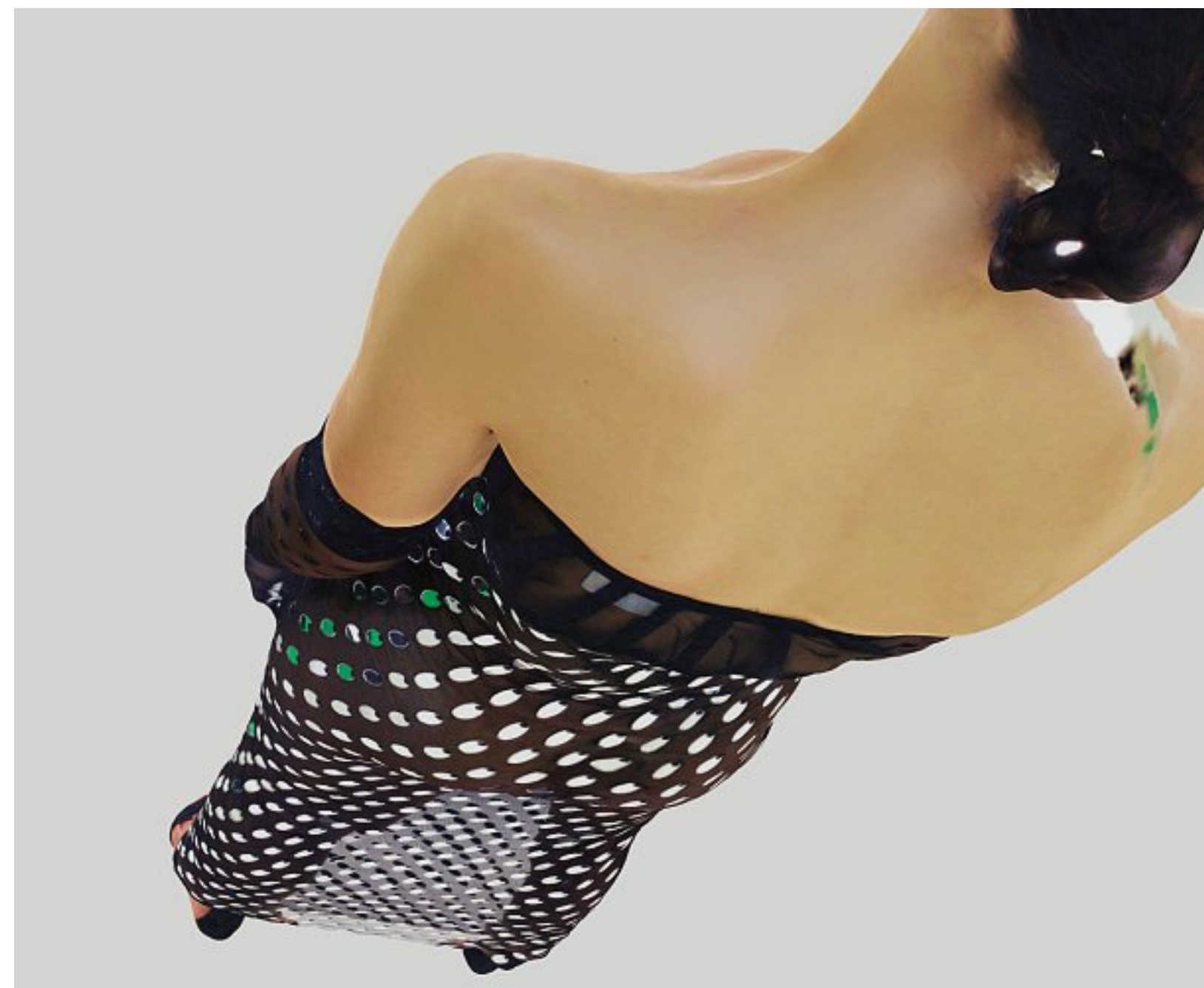
Taillierter Mantel mit spitzen Schulterpolstern im Allover-Blumen-Dessin und goldene Schloss-Ohrhänge von Balenciaga



Royalblaue Ballonrobe aus schweren Stofflagen von Schiaparelli; bemalte Cowboystiefel von Maison Margiela

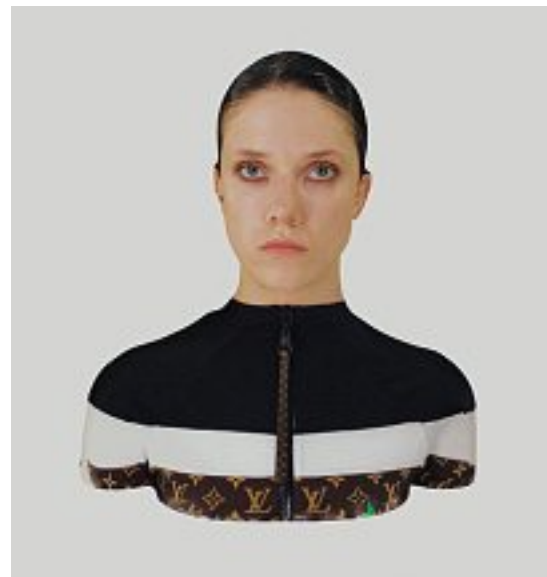


Blazer mit applizierten Schleifen an den Schultern und passende Shorts in Orange von Valentino; schwarzer Tüll-BH mit GG-Stickerei von Gucci; schwarze Sonnenbrille und türkisfarbene Overknee-Sock-Boots von Givenchy



Paillettenbesetztes Kleid mit Korsetteinsatz und Handschuhe mit bestickten Perlen von Mugler; Sandalen aus Kalbsleder mit steinförmigem Harzelement von Alexander McQueen





Sportiver Bodysuit mit Reißverschluss und Monogramm-Dessin aus „technical jersey“ von Louis Vuitton



Kleid aus Seiden-Rippstrick von Bottega Veneta; weiße Rippstrick-Leggings von Rudi Gernreich; Ohrschmuck und Armreif (up- und recycled) von Tetier Bijoux; gelbe Pumps mit schwarzen Heels von Givenchy

Silberne Plateau-Sandalen im Siebziger-Jahre-Disko-Look von Gucci



# DIGITAL NATIVES

Eskapismus-Utopie im digitalen Raum wurde – seine eigenen virtuellen Realitäten und Identitäten aufbauen kann, darf die passende Kleidung nicht fehlen.

Gratis ist im Digitalen wie auch sonst im Leben meistens nichts. Für ihre Skins – so nennt man die Kleider und Kostüme der Figuren bei Fortnite – sind manche Spieler bereit, viel Geld auszugeben. „Allein mit Skins machte Fortnite bereits Umsätze im zweistelligen Millionenbereich“, sagt Kerry Murphy, Gründer von The Fabricant aus Amsterdam, dem ersten rein digitalen Modehaus. The Fabricant gibt es seit 2016. Murphy, der zuvor in der Werbung für große Unternehmen gearbeitet hatte, tat sich damals mit der Modedesignerin Amber Jae Slooten zusammen, die gerade ihre Ausbildung am Amsterdam Fashion Institute als erste mit einer rein digitalen Kollektion abgeschlossen hatte.

Bei The Fabricant glaubt man fest daran, dass Mode nicht physisch sein muss, um existieren zu können. Dort entwarf man das erste computergenerierte Couture-Kleid namens „Iridescence“, das mit flüssig anmutenden 3D-Effekten in der erweiterten Realität ein faszinierendes Schauspiel darbietet – und tatsächlich einen Käufer fand, für mehr als 9000 Dollar. Wie in der physischen Welt werden auch im Digitalen Begehrlichkeiten nicht nur über Geschmack, sondern auch über Markenbewusstsein und Preise generiert. Der Kapitalismus verschwindet ja nicht, nur weil der Marktplatz gewechselt wird.

Etwas zu besitzen – das wird durch Blockchain-Technologie möglich, welche die Vervielfältigung steuert und limitiert. „Man erwirbt gewissermaßen eine Lizenz, um das digitale Kleidungsstück zu nutzen“, sagt Murphy. „Ob die Lizenz nur einmal oder hundertmal vergeben wird, legt der Hersteller fest.“

Ist man aber wirklich bereit, für exklusive Kleider aus Pixeln Geld auszugeben? „Na klar! Immerhin leben wir im Zeitalter der Selfies, da wird die virtuelle Identität immer wichtiger“, sagt Claudia Rafael, die als Art-Direktorin von Berlin aus an digitaler Mode arbeitet. Zur Zeit sind Tiktok und Instagram die Plattformen, in denen sich das digitale Sozialleben auch visuell abspielt. Dort wird allerhand experimentiert, bislang vor allem mit räumlichen Dimensionen und Gesichtsfiltren in der Augmented Reality, die durch Gesichtserkennung möglich wurden.

Zu den bekanntesten Digitalschöpfern zählt Johanna Jaskowska, die mit einem Filter Aufmerksamkeit erregte, der sich als lebende Maske in der erweiterten Realität über das Gesicht legt, wie flüssig fluoreszierendes Plastik. Gerade hat sie für Lady Gaga einen Filter entworfen, der wie ein Wasserfall herabströmt. Welche Filter Stars und Influencer anlegen, entscheidet oft über ihre Verbreitung. Ganz so, wie wenn sich eine Handtasche besser verkauft, wenn eine Prominente sie zuvor getragen hat.

Marken mischen da gerne mit. Das kann gerade im Hinblick auf E-Commerce praktisch sein: Warum nicht eine Designerbrille in der Augmented Reality ausprobieren und gleich aufbehalten oder doch für den physischen Gebrauch kaufen? Müssen Ketten wirklich um den Hals hängen, oder kann ein Schmuckstück nicht auch über dem Kopf schweben, wie ein glänzender Heiligenschein? Wozu braucht man auf Instagram noch eine Handtasche? Kann es als Accessoire nicht auch eine eigene Blumenwiese oder ein Regenbogen der Lieblingsmarke sein, der einem im Netz so treu folgt wie ein Schatten?

Parallel wird auch an der Körpererkennung für Instagram gearbeitet, sodass sich digitale Filter-Kleider ähnlich wie beim *smart mirror* in der erweiterten Realität wie maßgeschneidert über die eigene Silhouette legen können und digitales Tragegefühl perfektionieren.

Bislang war die Crux mit der *digital fashion*, dass vieles schon irgendwie möglich, aber die Technik noch nicht in Perfektion ausgereift ist. Kein Wunder, dass viele Menschen bisher der Überzeugung waren, digitale Mode könne, schon wegen der fehlenden haptischen Komponente, nie an physische herankommen. Dem sei entgegen, dass sie das auch gar nicht muss. Das Digitale eröffnet andere ästhetisch faszinierende Morphologien, die man

wiederum physisch nicht vorfinden wird. Die beiden Sphären befruchten sich gegenseitig. In ihrem Aufeinanderprallen steckt viel schöpferisches Potential – das wir auch mit dieser Modestrecke erkundet haben. Wer weiß, vielleicht kann Stylistin Leonie Volk schon bald von zu Hause aus per Mausclick an Models oder Avataren die neuesten Pixelmodekollektionen präsentieren.

Bis dahin hat unser Fotograf Tom Blesch das Model Nike nicht fotografiert, sondern für diese Strecke dreidimensional gescannt und so Avatare ihrer selbst angefertigt. Wenn man so will, präsentieren wir hier unser erstes „Avatorial“, in dem die Transformation der Welten anhand digitaler Prototypen-Büsten sichtbar gemacht wird – und kleine technische Makel in Wahrheit von der Schönheit des gegenwärtigen Schwebezustands erzählen.

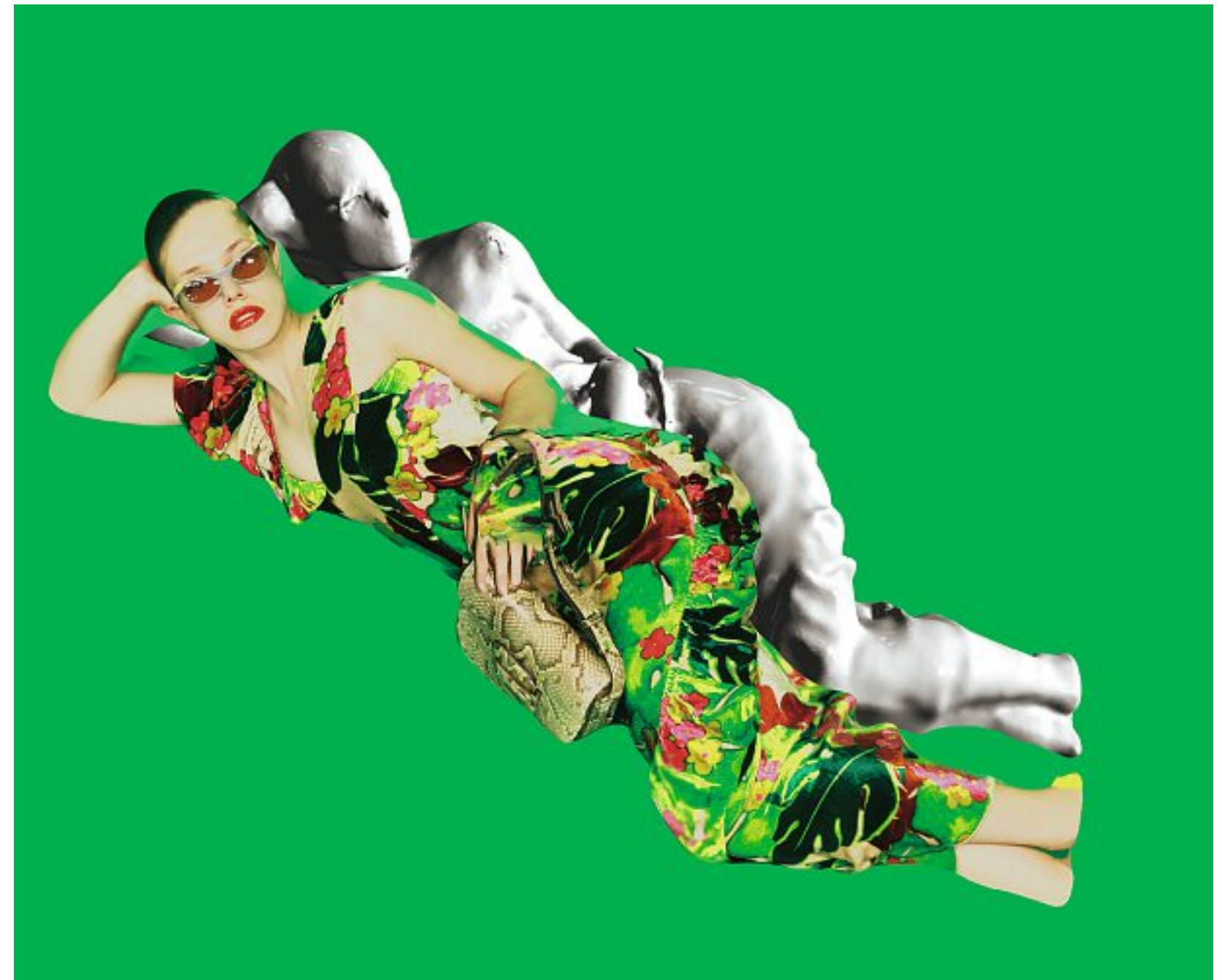
Für alle Beteiligten am Set war die Produktion eine neue Erfahrung. Anders als bei Fotografien, bei denen es hinterher eine Handvoll guter Perspektiven gibt, sind die Möglichkeiten des gezeigten Bildausschnitts bei einem 3D-Scan unbegrenzt. Wie wählt man aus einer dreidimensionalen Figur den richtigen Winkel für ein zweidimensional gedrucktes Format? Unterstützt von Saou Tanaka, die selbst eine Reihe von Filtern entwickelt hat, haben wir uns für eine spielerische Perspektive entschieden. Schließlich soll Mode vor allem Spaß machen – ohne ein Witz auf Kosten anderer zu sein.

Wir haben auch mit einer Digitalkamera für Kinder experimentiert und Nike in dem Moment eingefangen, in dem sie vom Physischen ins Digitale zu fließen scheint. Identitäten im Fluss? Das ist der Zustand unserer Zeit. Schließlich geht es weder in unserer Modestrecke noch sonst im Leben darum, die physische Mode ganz zu vertreiben. Der Mensch ist ja ein physisches Wesen.

Wohl aber kann das Digitale die Mode IRL, *in real life*, so entschlacken, dass das, was übrig bleibt, nachhaltig, fair und inspirierend ist. Künftig wird es daher ein hybrides Miteinander geben von virtuellen und physischen Lösungen – die unsere Welten zu besseren Orten machen. ◀



Bustier, Strumpfhose, gerüshter Choker mit Fransen von Prada



Geblühtes Samtkleid mit Volants von Dries Van Noten; Schulter-tasche in Pythonleder-Look von Gucci; strassbesetzte Sonnenbrille von Andy Wolf



In Falten gelegtes tailliertes Lederkleid mit skulpturalen Ärmeln von Fendi

Fotografie und 3D-Scans: Tom Blesch  
Styling: Leonie Volk  
Text: Celina Plag  
Haare und Make-up: Susanna Jonas  
Model: Nike Giese (SMC Model Management)  
3D-Postproduktion: Saou Tanaka  
Produktion: Celina Plag & Leonie Volk





Das nördliche Mainufer: Seit einem Jahr gibt es hier mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer. Vom 1. September an dürfen wohl wieder Autos auf der Uferstraße fahren.

**O**liver Strank sitzt auf der Bühne im Haus am Dom, braungebrannt, glattrasiert, eng geschnittener Anzug, und legt schon bei der Eröffnung Pathos in die Stimme: Es sei ein langegehegter, tiefer Wunsch der Frankfurter, ein autofreies Mainufer zu haben. Ein neues Lebensgefühl habe sich dort eingestellt, es gebe Platz und Luft zum Atmen. „Man sieht am Mainkai viele leuchtende Kinderaugen, und für die Kinder brauchen wir ja diese Verkehrswende“, sagt er. Im Publikum schnaubt jemand verächtlich.

Mit dem einundvierzigjährigen Rechtsanwalt sitzt Herbert Schmolz auf dem Podium, ein 68 Jahre alter Unternehmensberater mit vollem grauem Haar. In seiner Stimme liegt Empörung: „Die Sperrung der Ost-West-Achse am Main hat Chaos im Rest der Stadt verursacht. Es kann nicht sein, dass nur eine Straße profitiert und der Rest der Stadt leidet.“ Die Gäste beim Bürgerforum „Gesperrter Mainkai – viel Lärm um die neue Ruhe“ der „Frankfurter Neuen Presse“ lachen teils höhnisch oder schütteln heftig den Kopf, ein Radaktivist mit weißem Lockenschopf ruft jedes Mal „Öffnung!“, wenn von der Sperrung der Straße die Rede ist – schließlich sei sie jetzt für Fußgänger und Radler offen. Die Fronten sind verhärtet in Frankfurt.

Auf dem Mainkai, der Straße am nördlichen Mainufer, das die Innenstadt begrenzt, dürfen seit einem Jahr keine Autos mehr fahren. Nun muss entschieden werden, ob der Versuch verlängert wird. Die Ausweichrouten liegen vor allem auf der anderen Mainseite. Dort, im Stadtteil Sachsenhausen, hat der Verkehr seither zugenommen. Der Konflikt wird deshalb von der Lokalpresse als einer zwischen Hiebdebach und Dribbdebach beschrieben, den Vierteln hüben und drüber vom Bach, dem Main. Das klingt nach Provinzposse. Doch die Debatte um die Sperrung einer Straße könnte sich so überall in Deutschland oder Europa abspielen. Denn im Kern geht es darum, wie viel Platz Autos künftig in den Städten haben sollen. Kommt nach der autogerechten die autofreie Stadt? Der Streit über diese Frage tobt derzeit an vielen Orten – und in Frankfurt besonders heftig.

Vorne mit dabei: Herbert Schmolz und Oliver Strank. Herbert Schmolz lebt in Sachsenhausen, seit Oliver Strank auf der Welt ist. Er hat die Bürgerinitiative „Sachsenhausen wehrt sich“ gegründet. Über Strank sagt er: „Das ist der Schlimmste von allen. Erzählt was von leuchtenden Kinderaugen. So ein typisches Politikergesülze, da muss ich mich wirklich beherrschen.“

Oliver Strank ist SPD-Ortsvorsteher des Frankfurter Ortsbezirks I und hat die Gegeninitiative „Mainkai für alle“ ins Leben gerufen. Über Schmolz sagt er: „Er gibt sich bei öffentlichen Debatten konziliant und sachlich. Aber sein Verhalten ist populistisch, spalterisch und destruktiv.“

#### MAINKAI. METER 1 BIS 400

Der Main ist das Wohnzimmer der Stadt. Zwischen Frühling und Herbst tummeln sich hier Zehntausende Frankfurter zum Spazierengehen, Picknicken, Joggen. Vor allem am südlichen Mainufer, von wo aus der Blick wie auf einer Postkarte auf den Fluss und die dahinterliegende Skyline der Bürotürme fällt, hinter denen abends die Sonne untergeht. Dort ist die Straße erhöht, und unten am Main hört man die Autos kaum, die an der Museumsmeile entlangfahren. Nördlich des Mains hingegen liegen das begrünte Ufer und die Straße dahinter auf einer Ebene. Dort ist es

# MAIN FRANKFURT

Soll Frankfurts nördliches Mainufer für Autos gesperrt bleiben? Ein Unternehmensberater streitet darüber mit einem Ortsvorsteher. Ihre Fehde zeigt, warum die Verkehrswende so schleppend vorangeht.

Von Leonie Feuerbach  
Fotos Maximilian von Lachner

so laut, dass die Wiese am Wasser meist leer ist. Seit die Straße gesperrt ist, ändert sich das langsam. Sie ist nicht mal einen Kilometer lang; gerade einmal 800 Meter Asphaltband sind es, die so viele Gemüter in der Stadt erhitzen. Am Anfang, gleich hinter der Alten Brücke, die den östlichen Teil der Innenstadt mit dem Teil von Sachsenhausen verbindet, der von Apfelweinkneipen und Kopfsteinpflastergassen geprägt ist, stehen mehrere hüfthohe weiße Absperr-Klötze mit roten Streifen. Auf den folgenden knapp 200 Metern Richtung Westen geht der Mainkai leicht bergab und nähert sich immer mehr dem parallel verlaufenden Ufer. Hier dürfen auf der einen Straßenseite noch Autos Richtung Osten fahren, weshalb der Abschnitt nicht gerade zum Spazieren gehen einlädt. Noch einmal 100 Meter weiter stehen Bänke auf dem Asphalt: ein etwas hilfloser Versuch, zum Verweilen auf der leeren Straße einzuladen.

Oliver Strank sagt: Wenn man diesen Platz umgestalten würde, wäre hier mehr

los. Ein Entwurf zeigt, wie das aussehen könnte. Sitzstufen bis ans Wasser, Platz für Bänke, Bäume und Radfahrer – und natürlich keine Autos. Doch weil es sich bei der Sperrung um einen Versuch handelt, darf baulich nichts verändert werden.

So können Herbert Schmolz und andere Gegner der Sperrung immer wieder darauf verweisen, wie unattraktiv die Straße am nördlichen Mainufer wirkt. Und tatsächlich: Auf den ersten 400 Metern ist der Mainkai nicht mehr als eine gesperrte Straße. Das liegt auch daran, dass viele erst gar nichts von der Sperrung mitbekamen. Dann kam der Winter. Dann Corona. Wegen des Lockdowns war eine Verkehrszählung auf den Ausweichrouten nutzlos, die mit einer Zählung aus dem März des Vorjahres verglichen werden sollte, als das nördliche Mainufer noch nicht gesperrt war. Manche wollen den Versuch deshalb um ein weiteres Jahr verlängern, die meisten aber betrachten ihn als gescheitert. Selbst der Grünen-Stadtverordnete Wolf-



Herbert Schmolz am Schaumainkai: Hier herrscht seit der Sperrung des Mainkais mehr Verkehr.



Oliver Strank am Mainkai: Noch ist das nördliche Mainufer asphaltiert – doch es gibt Raum für Ideen.

gang Siefert, Vorsitzender des Verkehrsausschusses, sagte Anfang des Jahres noch in der F.A.Z., viele Bürger könnten den Gewinn der Sperrung nicht erkennen. Eine Fahrspur wegzunehmen und stattdessen einen Radweg zu errichten, sei vielleicht die bessere Idee.

Für ein Treffen hat Herbert Schmolz das „Café Wacker“ vorgeschlagen. Es liegt 100 Meter südlich des gesperrten Mainkais an der beliebten Schweizer Straße in Sachsenhausen voller Kneipen und Geschäfte. Hier könne man den Verkehrswahnsinn besonders gut beobachten, sagt er. Schmolz ist die 850 Meter von seiner Wohnung zum Café mit dem Rad gekommen. Er trägt ein Hemd zur Jeans, eine Ray-Ban-Sonnenbrille und eine teure Uhr. Gleich beim Ankommen sagt er: „Heute ist ja gar nichts los.“

Schmolz bestellt einen doppelten Espresso und beginnt zu erzählen: Als Personalberater hat er täglich drei bis fünf Termine an verschiedenen Orten der Stadt, mal am Flughafen, mal in einem Hotel. „Das geht fast nur mit dem Auto.“ Irgendwann habe er für die zwei Kilometer von Sachsenhausen in die Innenstadt plötzlich eine Dreiviertelstunde gebraucht – wegen der Mainkaisperrung. „Das ist ja eine Reduzierung von Verkehr und keine Reduzierung“, sagt er. „Kein Problem wird gelöst, es werden nur neue geschaffen.“

Schmolz schickt deshalb unermüdlich lange Mails: an Politiker, an die Bürgerinitiative Radentscheid, an Journalisten. Jedes Schreiben geht in CC an fast 50 Mailadressen. Sein Ton ist dabei rau. An einen Grünen-Politiker schreibt Schmolz: „Es ist keine Beleidigung, wenn ich den Versuch, Pendler mit absichtlicher Stauverzögerung davon abhalten zu wollen, ihr Auto zu benutzen, als Idiotie bezeichne.“ An einen beim Radentscheid engagierten Buchhändler: „Wenn es um Beleidigungen geht, dann sind Ihre Kollegen vom Radentscheid ganz vorne mit dabei.“ An den Direktor des Architekturmuseums: „Mitarbeiter, die wir alle bezahlen, werden dazu missbraucht, die Verkehrspolitik-Agenda der SPD abzuarbeiten.“

Im persönlichen Gespräch wirkt Herbert Schmolz versöhnlicher. Er wolle ja auch weniger Blechlawinen in Frankfurt. Nur müsse erst der Verkehr reduziert werden, etwa durch höhere Parkgebühren, preiswerteren Nahverkehr oder eine Citymaut, bevor man Straßen sperre. Für ein Foto läuft er vor bis zum Schaumainkai, der südlichen Uferstraße, und posiert zwischen den vielen Autos. Einige stehen hupend mitten auf der Kreuzung. Schmolz sagt: „Da sehen Sie mal, dass das alles nicht ganz unbegründet ist – Klammer auf – wegen der Mainkaisperrung – Klammer zu.“ Er scheint sich gut zu amüsieren.

#### MAINKAI. METER 400 BIS 600

Zurück am Mainkai. Hier liegt nach 400 Metern auf der einen Seite der Römerberg, das Zentrum der Stadt mit Rathaus, Springbrunnen, Fachwerk-Fassaden, auf der anderen Seite der Eiserne Steg, Frankfurts schönste Brücke, an deren Geländer verlebte Paare Hunderte Schlösser angebracht haben. Der Betreiber des Wirtshauses an der Brücke erzählt: Früher habe es auf der Terrasse nach Abgasen gestunken, man habe sein eigenes Wort nicht verstanden. Die Touristen hätten sich an dem schmalen Übergang über die vielbefahrene Straße gedrängt, es sei chaotisch und teils gefährlich gewesen. Heute gebe es hier Ruhe und frische Luft. Dass sich das bald wieder ändern könnte, findet er empörend, es sei aber nicht allein den Behörden vorzuwerfen,



## MAIN FRANKFURT

sondern auch den anderen Gastronomen: Die hätten nicht genug getan, um den Mainkai zu beleben. Er selbst hat seine Tische draußen bis an die Straße gestellt, es liegt Kreide aus, mit der Kinder die Straße bemalen können.

200 Meter flussabwärts stehen an einem Nachmittag im Juni ein halbes Dutzend kleine Stände und Pavillons zu Themen wie Nachhaltigkeit und Müllvermeidung. Statt Motoren hört man Kinderrufe und rhythmische Trommelmusik. Die Stimmung liegt irgendwo zwischen Revolution und Ferienlager. Kleine Gruppen diskutieren über Themen wie „Bildung und Stadt“ oder „Klima und Energie“. Neben der Fahne, auf der „Öffentlicher Raum und Mobilität“ steht, unterhalten sich die Leute über den Mainkai. Sie sind sich einig: In einer modernen Stadt haben Autos am Wasser nichts verloren. Nicht nur in Amsterdam und Kopenhagen, sondern auch in Rom und Paris sei man längst weiter als in Frankfurt. „Diese Straße kann nur der Anfang sein“, sagt eine Frau. „Wir müssen noch viel mehr sperren, um eine grüne, lebenswerte Stadt zu haben.“

Unter den etwa 100 Leuten hier ist auch Simone Markl. Sie wohnt an der Schweizer Straße, genau dort, wo laut Herbert Schmolle die Verkehrsbelastung unerträglich geworden ist – und unterstützt die Sperrung des Mainkais. Markl, sportliche Kleidung und Sonnenbrille, ist Mitglied im Fahrradklub ADFC und hat mit anderen Eltern aus Sachsenhausen eine Initiative gegründet, die immer sonntags am Mainkai einen Radparcours für Kinder aufbaut. „Ich finde es toll, dass es so zentrumsnah eine freie Fläche für Kinder gibt“, sagt sie. Unmittelbar nach der Sperrung habe es in Sachsenhausen mehr Autos gegeben. Doch dann habe sich der Verkehr auf demselben – viel zu hohen – Level wie zuvor eingependelt. Für Simone Markl liegen die Probleme in Sachsenhausen ganz anders als für Herbert Schmolle: Autos im Halteverbot, fehlende Radwege und Fahrradstellplätze. Und natürlich die sich plötzlich öffnenden Türen parkender Autos.

Als Simone Markl ihre Initiative gründete, verschickte Oliver Strank gleich eine Pressemitteilung: „Immer mehr Unterstützung für autofreien Mainkai“. Für ihn ist es eine „gute Pointe“, dass ausgerechnet Eltern aus Sachsenhausen die Sperrung befürworten. Er glaubt Herbert Schmolle weder, dass die meisten Frankfurter südlich des Mains gegen die Sperrung sind. Noch, dass es funktionieren kann, erst den Verkehr zu reduzieren und dann Straßen zu sperren. Sperren bedeute schließlich auch reduzieren. Und zwar in Form eines Push-statt eines Pull-Faktors: Autofahren würde so unattraktiver gemacht und nicht bloß die Alternativen zum Auto attraktiver.

Wie sein Widersacher Schmolle, so ist auch Strank überzeugt, dass die Verkehrsprobleme viel mit den fast 400.000 Pendlern zu tun haben, die täglich in die Stadt fahren, die meisten mit dem Auto. Auch er befürwortet Konzepte wie eine Citymaut. „An der Stelle sind Herr Schmolle und ich einer Meinung“, sagt Strank. Während Herbert Schmolle als Stadtbewohner aber weiterhin ungestört Wege mit dem Auto zurücklegen möchte, sagt Oliver Strank: „In der Innenstadt fährt man einfach nicht mehr Auto. Das ist nicht mehr zeitgemäß.“ Dass ältere Männer wie Herbert Schmolle an ihren Privilegien festhalten wollen, ist für ihn „Wutbürgertum“. „Es ist ein Rück-

zugsgefecht. Und Rückzugsgefechte sind oft besonders hart.“

Dass Oliver Strank trotz des heftigen Gegenwinds nicht aufgibt, liegt auch daran, dass er prominente Unterstützer hat. Seit dem Frühsommer sprechen sich immer mehr Akteure in der Stadt für die Fortführung der Sperrung aus. Ein Netzwerk aus Initiativen wie Greenpeace, ADFC, BUND, Fridays for Future. Das Deutsche Architekturmuseum. Der Städtebaubeirat, ein Gremium, das die Stadt in Fragen zu Bau und Verkehr berät. Und schließlich auch die Grünen im Frankfurter Rathaus, denen zuvor sehr daran gelegen war, die CDU nicht zu verprellen. Kann Oliver Strank seinen Kampf doch noch gewinnen?

### MAINKAI, METER 700

Nach etwa 700 Metern auf dem Mainkai sitzt ein älterer Herr im Erdgeschoss auf seinem Balkon und schaut auf den Fluss. Er sei sich nicht sicher, ob er von der Sperrung profitiere. Zwar sei es schöner ohne die Autos, aber das Ganze müsse in ordentliche Bahnen gelenkt werden. Vielleicht würde ein Zaun helfen, damit nicht Betrunkene gegen seine Hauswand pinkeln und Flaschen auf seinen Balkon werfen. Das sei in den vergangenen Wochen immer mal vorgekommen. „An den Autolärm hatten wir uns im Lauf der Jahre ja gewöhnt.“

Wie dem alten Herrn geht es in gewisser Weise auch der Stadt und dem ganzen Land: An die Belastung durch Autos ist man gewöhnt. Neues wird erst einmal kritisch beäugt. Die Deutschen fahren gerne Auto. Vor allem in ländlichen Regionen, wo kaum Busse fahren, sind sie darauf angewiesen. Spätestens mit der Geburt des ersten Kindes kaufen viele Paare ein Auto. Die Angst vor Ansteckung im öffentlichen Nahverkehr könnte dem Traum vom eigenen Auto in Corona-Zeiten noch mal einen Schub geben. Dabei liegt es auf der Hand, dass es nicht so weitergehen kann wie bisher. Autos mit Verbrennungsmotoren sind so schädlich fürs Klima, dass ihre Nutzung abnehmen muss, will Deutschland seinen Klimazielen nahekommen. Autos sind so schädlich für die Luft, dass Forscher 2019 schätzten, dass es hierzulande jährlich etwa 13.000 vorzeitige Todesfälle durch Luftverschmutzung gebe. Aber selbst Elektroautos nehmen im öffentlichen Raum unverhältnismäßig viel Platz in Anspruch. Ein Park-

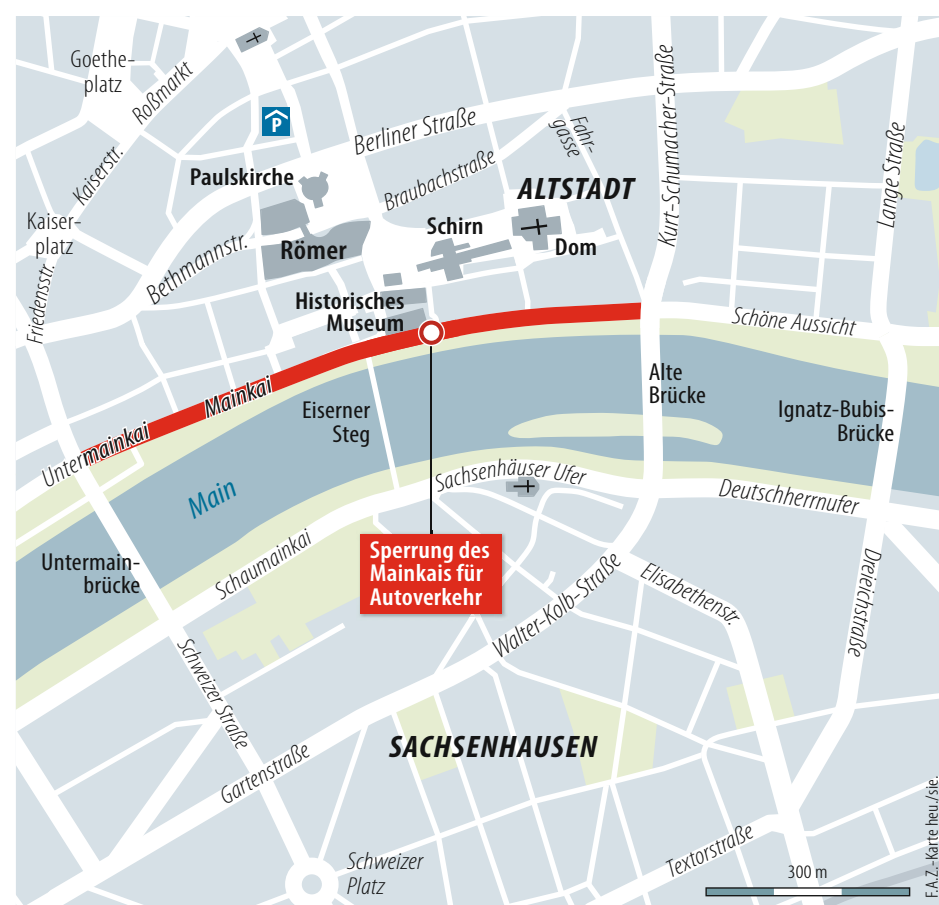


Simone Markl am Schaumainkai: überall Autos

platz ist mit zwölfteilm Quadratmetern etwa so groß wie ein Kinderzimmer. Autos parken dort, wo Grünflächen oder Wohnraum entstehen, wo Kinder spielen und Nachbarn zusammensitzen könnten. Und das etwa 23 Stunden am Tag – keine Stunde lang wird ein Auto im Schnitt täglich gefahren. Gleichzeitig stehen die Deutschen im Schnitt 120 Stunden pro Jahr im Stau. Es muss sich also etwas ändern.

Die Politik hat das erkannt und will die Verkehrswende. Im November beschloss die Bundesregierung in ihrem Klimapaket, die „bei weitem noch nicht ausgeschöpften Potentiale des Radverkehrs“ zu heben, 900 Millionen Euro binnen vier Jahren lässt sie sich das kosten. Einzelne Städte haben Konzepte entwickelt: Berlins Mobilitätsgesetz etwa setzt auf Investitionen in den Nahverkehr und den Bau von 100 Kilometer Radschnellverbindungen. Sogar die Friedrichstraße soll autofrei werden.

Doch all diese Konzepte werden nur schleppend umgesetzt, auch weil um einzelne Maßnahmen teils erbittert gestritten wird. So kämpfen in der selbsternannten Radhauptstadt München Geschäftsleute an der Fraunhoferstraße um den Erhalt von 130 Parkplätzen. Und in der „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ wird darüber gestritten, ob ein Abschnitt der Friedrich-Breuer-Straße in eine Einbahnstraße mit mehr Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer umgewandelt werden sollte – probeweise für zwölf Monate. Die Liste solcher Streitigkeiten, in die sich auch der Mainkai einreihet, ließe sich lange fortführen. Es ist ein bisschen wie mit den Windrädern: Viele sind dafür, wollen sie aber nicht vor der eigenen Haustür haben.



Anfang Juli steht Oliver Strank vor einem Verwaltungsgebäude in der Innenstadt, 200 Meter nördlich des Mainkais. Hier tagt gleich die Stadtverordnetenversammlung – in Corona-Zeiten ist der Plenarsaal im Rathaus zu klein. Strank, heute leger in Turnschuhen und Polohemd, läuft aufgeregt vom Verkehrsdezernenten zu zwei Männern, die ein Transparent mit der Aufschrift „Mainkai für alle – Menschen statt Autos“ hochhalten. Soeben hat die „Bild“-Zeitung gemeldet, dass der Verkehrsversuch nun doch endgültig begraben wird: Ein Erlass des hessischen Verkehrsministeriums zum Thema Verkehrsversuche verfüge, dass diese nach einem Jahr beendet werden müssen, wenn keine Gefahrenlage besteht. War es das jetzt?

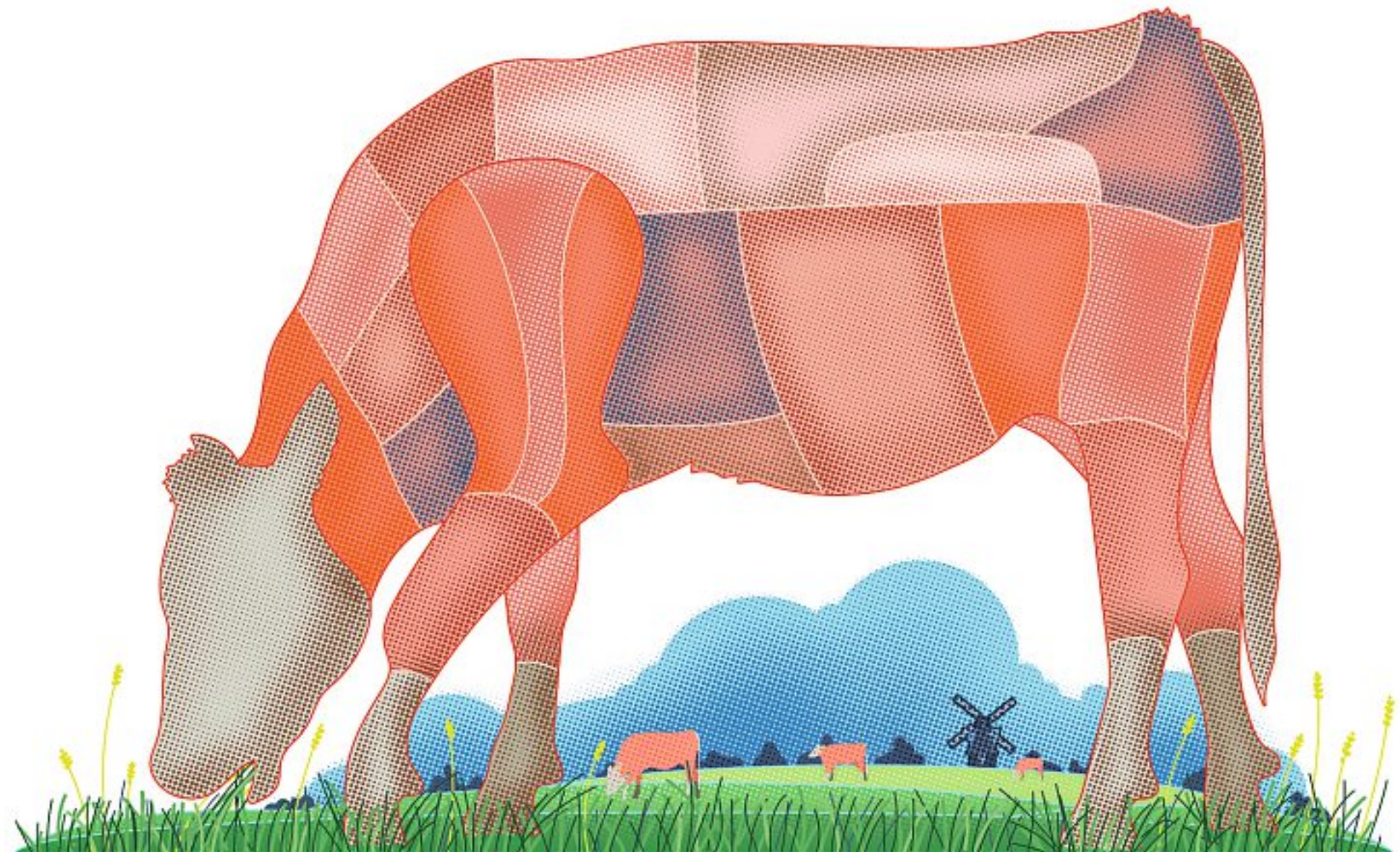
Drinnen spricht zunächst ein Parteikollege Stranks, der die CDU attackiert: Die habe jedes Mal den Weltuntergang prophezeit, wenn Straßen und Plätze in der Innenstadt für Autos gesperrt wurden – eingetreten sei er nie, im Gegenteil. Auch der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, der sich zuvor gegen die Sperrung ausgesprochen hatte, hält ein Plädoyer für den autofreien Mainkai. Er hat beim Verkehrsministerium angerufen und herausgefunden, dass die Sperrung wegen der Corona-Ausnahmesituation rechtlich sehr wohl verlängert werden könnte. Doch obwohl es eine rechnerische Mehrheit für die Verlängerung gibt, wird sie nicht beschlossen: Weder SPD noch Grüne wollen den Bruch der Koalition mit der CDU riskieren.

Herbert Schmolle schreibt nach der Stadtverordnetenversammlung in einer Mail: „Die CDU ist standhaft geblieben, die Mainkai-Sperrung wird Ende August aufgehoben.“ Der Kampf sei deshalb nicht vorbei, im Gegenteil: Die SPD werde die Sperrung sicherlich zum zentralen Thema der Kommunalwahlen im kommenden März machen. Für Schmolle wird es jetzt grundsätzlich: „Sachsenhausen wehrt sich“ benennt er in „Initiative Verkehrswende Frankfurt“ um. Er will für eine „echte“ Verkehrswende kämpfen, die zu weniger starkem Verkehr führe, und sich an alle Bürger richte, nicht mehr nur die in Sachsenhausen. Im August will er nördlich und südlich des Mains demonstrieren.

Aber auch Oliver Strank ist immer noch optimistisch. Zwar war es die letzte Sitzung der Stadtverordneten vor der Sommerpause und somit vor der offiziellen Öffnung des Mainkais für Autos am 1. September. Doch Strank ist sich sicher, dass die Stimmung in der Bevölkerung so eindeutig für die Beibehaltung der Sperrung ist, dass sich die Politik dem nicht weigern können wird. „Ich liebe ja Fußballvergleiche“, sagt er. „Im Fußball muss man bis zum letzten Atemzug kämpfen – in unserem Fall bis Ende August. Vielleicht fällt das Siegtor dann noch in der Nachspielzeit.“

### MAINKAI, METER 800

Ein Spaziergang am Mainkai ist erst ziemlich öde und wird immer schöner. Je weiter flussabwärts man läuft, umso mehr Sitzbänke, mobile Beete und „ParkBikes“ genannte bepflanzte Fahrräder. Auf den letzten Metern hat ein Abenteuerspielplatz seine Klettergerüste aufgebaut. In gewisser Weise passt das zu den Monaten der Sperrung, in denen erst wenig und dann immer mehr geschah. Ganz am Ende sieht der Mainkai dann aber wieder aus wie am Anfang: Hier stehen auf beiden Straßenseiten je drei dicke rechteckige Poller. Ein Auto schlängelt sich links und rechts an den Pollern vorbei auf den gesperrten Mainkai. Dahinter rauscht der Verkehr. ◀



Als Berend te Voortwis in den Niederlanden aufwuchs, wäre es ihm wohl nicht im Traum eingefallen, Fleisch in einer Supermarktkühltruhe zu suchen. Auf dem elterlichen Bauernhof war es üblich, dass im Winter Kühe geschlachtet wurden, die sich die Familie anschließend mit Freunden und Angehörigen teilte. So bekam jeder etwas, und es musste nichts wegwerfen werden. Im Lauf der Zeit wollten sich wegen des schwindenden Vertrauens in Supermärkte und Schlachter und sinkender Fleischqualität immer mehr Menschen an der Gemeinschaftsschlachtung beteiligen. „Man erfährt im Supermarkt nicht, woher das Fleisch kommt, von welcher Kuh und welchem Hof es stammt oder ob die Kuh ein gutes Leben hatte“, sagt te Voortwis.

2014 gründete der Niederländer das Unternehmen Grutto. Das Prinzip ist das gleiche wie auf dem Hof: Mehrere Menschen beteiligen sich an einem Tier, und erst, wenn alles einen Abnehmer gefunden hat, wird geschlachtet und anteilig unter den Kunden aufgeteilt. Je nach Paketgröße und Art der Kuh sind das zwischen 30 und 70 Personen. Am Anfang habe es sechs Wochen gedauert, bis sich genug Personen für eine Kuh gefunden hätten. Erst als niederländische Zeitungen darüber berichteten, stieg das Interesse. Heute dauert es im Schnitt ein bis zwei Tage, bis eine Kuh ganz verkauft ist.

Mittlerweile hat Grutto in Deutschland und den Niederlanden jeweils 80.000 Kunden. Hierzulande arbeitet das Unternehmen mit etwa 100 familiengeführten Bauernhöfen mit und ohne Bio-Zertifizierung zusammen. In den vier Onlineshops des Unternehmens verkaufen die Bauern – aufgeteilt nach Tierart – Kühe, Schweine, Hühner, Lämmer und in der Weihnachtszeit auch Gänse und Enten. „In der Corona-Krise hat uns das Forstamt Schuenhagen aus Mecklenburg-Vorpommern kontaktiert“,

## KUH-TIPP

Das Unternehmen Grutto bietet Fleisch direkt vom Bauern. Geschlachtet wird erst, wenn nichts mehr übrig bleibt.

Von Madeleine Brühl, Illustration Valentine Edelmann

sagt Berend te Voortwis. „Sie hatten massive Probleme, ihr Wild zu verkaufen, weil viele Restaurants coronabedingt geschlossen waren.“ So kam es, dass Grutto seit Mai auf kaufnekuh.de auch Rehpakete anbietet, etwa 400 Tiere wurden seitdem schon verkauft.

Damit nicht nur Filetstücke im Warenkorb landen, sind die Fleischpakete bei Grutto aus verschiedenen Teilen zusammengestellt. Bei Rind und Schwein sind stets auch Hackfleisch und Würstchen dabei. Nur so könne sichergestellt werden, dass wirklich alles verwertet werde. Für das Kilogramm Rindfleisch zahlen Kunden auf der Plattform mindestens 15 Euro, Schweinefleisch gibt es von 13 Euro an. Durch die unmittelbare Zusammenarbeit mit den Landwirten kann die Hälfte des Preises direkt an die Partnerbetriebe ausgezahlt werden. Ralph Nolle war 2015 der erste deutsche Landwirt, mit dem Grutto kooperierte. Auf seinem Hof im Deggenhauser Tal züchtet er Fleckvieh zur Milch- und Fleischproduktion, bis zu zehn Kühe im Jahr verkauft er über die Plattform. „Der Preis, den ich bei Grutto bekomme, liegt deutlich über dem Marktpreis“, sagt Nolle. „Ich finde es fair, dass sie immer den gleichen Preis zahlen, auch wenn der Marktpreis aktuell coronabedingt schlecht ist.“ Im Gegensatz zu den Schlachthöfen, an die er früher seine Tiere verkaufte, bevorzuge Grutto ältere Kühe bis zehn Jahre.

Damit sie ihre Tiere über die Plattform verkaufen dürfen, verpflichten sich die Bauern, auf präventive Medikamente und genetisch verändertes Futter zu verzichten. Die Kühe bekommen Gras als Hauptnahrungsmittel, nur Getreide wird zugefüttert. „Das Wichtigste ist das Wohlergehen der Tiere. Wir wollen, dass die Kühe draußen sind“, sagt te Voortwis. „Das ist gelegentlich eine Herausforderung, weil es in Deutschland die Tendenz gibt, Kühe das ganze Jahr drinnen zu halten.“ Neben den Unternehmensstandards kommen für Bio-Bauern noch die Vorschriften der ökologischen Landwirtschaft hinzu.

Auf den Internetseiten von Grutto findet sich jeder Bauer mit Foto, Ort des Hofes sowie Steckbrief zu Tierrassen und Haltungssystem. Zu jedem angebotenen Tier wird die zugehörige Nummer angezeigt. So können Konsumenten Haltung und Herkunft bis in den Stall zurückverfolgen. Das sei manchmal beängstigend für die Bauern, sagt Geschäftsführer te Voortwis. „Im Endeffekt soll das Verantwortungsgefühl aber durch Transparenz entstehen.“ Zu Beginn der Kooperation stattete seine Mitarbeiter den Landwirten einen Besuch ab, kontrollierten die Einhaltung der Standards und nahmen sich Zeit, den Bauern kennenzulernen. Später wird diese Kontrolle von den Viehhändlern übernommen, wenn sie ein verkauftes Tier am Hof abholen.

Geschlachtet werden Kühe und Schweine in einem der beiden familiengeführten Partnerbetriebe in Aub bei Würzburg und Überlingen am Bodensee. „Die Schlachtung ist ein wichtiger Teil der Herstellung“, sagt der Geschäftsführer. „Sie soll schnell und stressfrei erfolgen, deswegen haben wir uns für die Zusammenarbeit mit kleineren Betrieben entschieden.“ Beide arbeiten mit festangestellten Metzgern und liegen in kurzer Distanz zu den kooperierenden Höfen. Das schätzen auch die Bauern: „Ich weiß, dass es den Kühen, mit denen ich ihr Leben lang zusammengearbeitet habe, gut geht bis zum Schlachthof“, sagt Landwirt Ralph Nolle.

Nach der Schlachtung muss das Fleisch zunächst zwei Wochen reifen, bevor es weiterverarbeitet wird, das verbessert den Geschmack. Bisher können auf Grutto nur Fleischpakete gekauft werden. Die Innereien vermarktet das Unternehmen an die Tierfutterproduktion, die Häute an Gerber, und die Knochen werden zu Leim verarbeitet. „Nichts wird weggeworfen, alles hat seine eigene Verwendung“, sagt te Voortwis zufrieden.

Die aktuellen Entwicklungen in der Fleischindustrie rund um die Massenschlachtbetriebe betrachtet der Niederländer mit Sorge. „Die Hersteller stehen enorm unter Preisdruck. Der Fleischsektor macht einen wichtigen Job, weil er viele Menschen mit Nahrung versorgt. Aber die Art der Fleischherstellung ist nicht nachhaltig. Deswegen müssen wir dringend etwas verändern.“ Zur Zeit würden weder die Kosten für das Tierwohl noch für die Umweltschäden im Preis berücksichtigt.

Berend te Voortwis sieht jedoch nicht allein die Hersteller in der Pflicht. „Am Ende geht es darum, wie viel die Menschen für ihr Fleisch zahlen wollen. Wenn sie billiges Fleisch haben wollen, sollten wir nicht überrascht sein, wenn solche Dinge passieren. Ich denke, das ist eine Konsequenz unserer Kaufentscheidung.“ ◀



# ENDSTATION FORTSCHRITT

In den Vereinigten Staaten fuhren einst Straßenbahnen in den großen Städten. Doch in den Sechzigern war Schluss damit. Bis heute glauben viele: Dahinter steckt eine Verschwörung der Automobilindustrie.

Von Christiane Heil

Die Mondlandung zählt zu den Klassikern. Setzte Neil Armstrong im Juli 1969 wirklich als erster Mensch den Fuß auf den Erdtrabanten? Oder hatte Washington den „riesigen Schritt für die Menschheit“ damals nur im Studio zusammengeschnitten, um die Sowjetunion beim Wettlauf im All zu schlagen? Auch von der These, der amerikanische Präsident John F. Kennedy sei im November 1963 durch den Geheimdienst CIA und nicht durch Lee Harvey Oswald ermordet worden, möchten viele seiner Landsleute bis heute nicht lassen. Die Terroranschläge des 11. September? Gehen nicht auf das Konto von Al Qaida, sondern wurden von Washington orchestriert, glauben Verschwörungstheoretiker auch 19 Jahre nach dem Zusammensturz der Twin Towers in New York.

Debatten über Klimawandel und Nachhaltigkeit befeuern derweil die „Streetcar Conspiracy“. Demnach verbündete sich Amerikas größter Autobauer General Motors in den dreißiger Jahren mit Standard Oil, dem Reifenhersteller Firestone und weiteren Zulieferern der Autoindustrie, um die Straßenbahnen des Landes für alle Zeiten verschwinden zu lassen. „Es fühlte sich an wie ein Begräbnis“, erinnert sich Alan Weeks. Der Achtundachtzigjährige saß im September 1953 in der letzten Bahn, die von der Innenstadt von Los Angeles in den Küstenort Santa Monica fuhr. „Allen Fahrgästen war bewusst, dass eine Ära zu Ende ging. Die Leute waren einfach traurig.“ Den Mythos einer Verschwörung, von amerikanischen Journalisten wie Nicholas von Hoffman jahrzehntelang mit der Watergate-Affäre verglichen, die 1974 zum Rücktritt des amerikanischen Präsidenten Richard Nixon führte, will Weeks aber nicht unterschreiben – zumindest nicht ganz.

Den ersten Schritt der „Streetcar Conspiracy“ zu einem Stück amerikanischer Popkultur machte der Kartellanwalt Bradford Snell. Bei einer Anhörung vor dem Senat im Jahr 1974 warf der Jurist der General Motors Corporation (GM) und ihrem früheren Chef Alfred P. Sloan vor, in den Vereinigten Staaten bewusst Straßenbahnnetze sabotiert zu haben. Geschworene eines Bundesgerichts hätten GM für schuldig erklärt, sich rechtswidrig mit anderen verschworen zu haben, um Trams durch benzin- oder dieselbetriebene Busse zu ersetzen. „Die lauten, stinkenden Busse schreckten die früheren Nutzer des Personennahverkehrs ab und halfen, Millio-

nen Autos zu verkaufen. General Motors' Zerstörung der Straßenbahnnetze nahm Millionen Städtern jede Alternative“, behauptete Snell. Joseph Alioto, der Bürgermeister von San Francisco, schlug in dieselbe Kerbe. Und auch Tom Bradley, bis zum Jahr 1993 Stadtoberhaupt von Los Angeles, schob GM den Schwarzen Peter zu. Durch Tochterfirmen wie National City Lines und Pacific City Lines habe der Autobauer die Straßenbahnen der Pazifikmetropole verschrottet lassen, um Los Angeles zu „motorisieren“.

Der Reiz von Snells Interpretation lag vor allem in ihrer Schlichtheit. Wie, wenn nicht durch illegale Absprachen, war zu erklären, dass Metropolen wie Los Angeles trotz weitläufiger Schienennetze plötzlich zu Autostädten mutierten? In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hatten die berühmten Red Cars der Pacific Electric Railway Company die junge südkalifornische Metropole in allen Richtungen durchkreuzt. Die Verkehrsgesellschaft Los Angeles Railway, bekannt für gelbe Bahnen, verband die Innenstadt damals mit Vierteln wie Hancock Park, Crenshaw und Hollywood.



Die letzte Tram fuhr 1953: Alan Weeks (links)



Der Mann hinter dem „Skandal“: Alfred P. Sloan

Anfang der Sechziger war Schluss. Die Schienen wurden aus dem Asphalt gerissen, die letzten Straßenbahnen durch Busse ersetzt. National City Lines, von Los Angeles' Bürgermeister Bradley als einer der Schuldigen ausgemacht, hatte in den Jahren 1938 bis 1950 in mehr als 20 amerikanischen Städten die Verkehrsbetriebe aufgekauft. Los Angeles traf es 1945. Hinter National City Lines, das 1920 als überschaubares Transportunternehmen mit zwei Bussen in Minnesota gegründet worden war, standen Konzerne wie General Motors, Mack Trucks, Firestone, Standard Oil of California und Phillips Petroleum. Sie handelten mit Öl, Motoren und Reifen, nicht aber mit Strom und Schienen. Da schien die Verschwörung auf der Hand zu liegen.

Ganz so einfach war es aber nicht, sagt Alan Weeks. Der Angeleno, der fast 30 Jahre lang für die Verkehrsgesellschaft Southern California Rapid Transit District (SCRTD) Fahrpläne entwarf, hatte sich schon als Kind in die Straßenbahnen verliebt. Stundenlang stand er in Eagle Rock am Fenster, einem Viertel im Nordosten von Downtown, und sah den Red Cars nach. Als er zwölf Jahre alt wurde, drückte ihm seine Mutter ein paar Dutzend Fahrmarken in die Hand. „Damit fuhr ich in Los Angeles jede Strecke ab, wirklich jede“, erinnert sich der Straßenbahnenthusiast. Die Pendler, die mit ihm in den Bahnen saßen, trugen Anzug und Krawatte. Besonders in den Jahren des Zweiten Weltkriegs herrschte in den meist vollbesetzten Waggons der Pacific Electric eine geschäftige Atmosphäre. Weeks erinnert sich aber auch an marode Schienen und in die Jahre gekommene Bahnen. „Irgendwann wurde es teurer, Streckennetz und Straßenbahn zu sanieren, als günstigere Busse einzusetzen.“

Schon bevor die Trams in die Jahre kamen, galten sie als teures Unterfangen, besonders für die privaten Betreiber. Städte und Gemeinden unterwarfen sie strengen Regeln. Ein Ticket durfte höchstens fünf Cent kosten, auch unprofitable Viertel mussten angefahren werden. Bei Verstößen drohten Strafen oder sogar Enteignung. In Los Angeles investierten Geschäftsleute wie Henry E. Huntington dennoch in das Schienennetz. Nach dem Kauf der Los Angeles Railway 1898 gründete der Erbe der Eisenbahndynastie Huntington im Jahr 1901 die Pacific Electric, die während des südkalifornischen Baubooms neue Vororte mit dem Stadtzentrum von



Kein Durchkommen mehr: In den dreißiger und vierziger Jahren kamen sich Autos, Busse und Bahnen wie hier im Zentrum von Los Angeles zunehmend in die Quere.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Anfang der dreißiger Jahre setzte dann das ein, was der Technologiehistoriker Peter Norton die „Neubestimmung der Straße“ nennt. Auf den Fahrbahnen kamen sich Autos, Busse und Straßenbahnen zunehmend in die Quere. Bei Verstößen drohten Strafen oder sogar Enteignung. In Los Angeles investierten Geschäftsleute wie Henry E. Huntington dennoch in das Schienennetz. Nach dem Kauf der Los Angeles Railway 1898 gründete der Erbe der Eisenbahndynastie Huntington im Jahr 1901 die Pacific Electric, die während des südkalifornischen Baubooms neue Vororte mit dem Stadtzentrum von

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Anfang der dreißiger Jahre setzte dann das ein, was der Technologiehistoriker Peter Norton die „Neubestimmung der Straße“ nennt. Auf den Fahrbahnen kamen sich Autos, Busse und Straßenbahnen zunehmend in die Quere. Bei Verstößen drohten Strafen oder sogar Enteignung. In Los Angeles investierten Geschäftsleute wie Henry E. Huntington dennoch in das Schienennetz. Nach dem Kauf der Los Angeles Railway 1898 gründete der Erbe der Eisenbahndynastie Huntington im Jahr 1901 die Pacific Electric, die während des südkalifornischen Baubooms neue Vororte mit dem Stadtzentrum von

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.

Los Angeles verband. Der Unternehmer investierte in Neubaugebiete wie den nach ihm benannten Küstenort Huntington Beach etwa 50 Kilometer südlich der Innenstadt und trieb die Grundstückspreise durch den Anschluss an das Straßenbahnnetz in die Höhe. Verluste durch den vorgeschriebenen niedrigen Fahrpreis sowie hohe Kosten für Schienen und Bahnen machte er durch Profite aus Landverkäufen wieder wett.





Am Anfang steht eine gut 150 Jahre alte Eiche – gewachsen im eigenen, gut 74 Hektar großen Wald.



Ob eine Eiche geschlagen wird, entscheidet der zuständige Mann im Forst, Johann Enzlmüller.

# VON BAUM UND ZEIT

Vom Schlagen einer Eiche bis zum fertigen Tisch kann es bei der österreichischen Naturholzmöbelmarke Team 7 lange dauern.

Wir zeigen die Produktion im Zeitraffer.

Von Peter-Philipp Schmitt, Fotos Frank Röth



## Das Sägewerk

In dem Wald, der über Jahrhunderte den Augustiner-Chorherren des Stifts Reichersberg gehörte, bevor sie sich in der Finanzkrise vor gut zehn Jahren verspekulierten und ihn an den Naturholzmöbelhersteller Team 7 verkaufen mussten, wachsen nicht nur Eichen, sondern 16 weitere Laub- und Nadelhölzer. Doch für einen Echt-Zeit-Tisch, dessen Platte aus zwei naturbelassenen Brettern besteht, die in einem Stück aus einem Stamm geschnitten werden, kommt nur das Holz von Eiche und Nussbaum in Frage. Dem Wald im oberösterreichischen Innviertel haben Trockenheit, Borkenkäfer und Stürme zuletzt stark zugesetzt. Team 7 nutzte die Corona-Zeit, um einige Flächen wieder aufzuforsten. Zehntausende Bäume wurden in den vergangenen Monaten gepflanzt. Es gehört zur Philosophie des Hauses, für jeden gefällten Baum mindestens einen

neuen zu pflanzen. Die mächtigen, oft mehr als 150 Jahre alten Eichenstämme, die nicht nur im kleinen Wald bei Ried im Innkreis, sondern auch im 135.000 Hektar großen Wienerwald westlich von Wien gefällt werden, kommen in das Sägewerk der Familie Hermandinger in Waldzell. Dort werden sie zunächst gelagert, bevor sie weiter verarbeitet werden. Das aber kann dauern. „Manche Bäume liegen drei bis vier Jahre bei uns“, sagt Junior-Chef Christian Hermandinger. An die 6000 Festmeter Holz – das entspricht 6000 Kubikmetern oder dem Ladevolumen Hunderter Lastwagen – stapeln sich hinter dem Sägewerk. Einige Hölzer, etwa Kirsche und Walnuss, werden an heißen Tagen mit Wasser besprüht. So werden sie konserviert. „Zeit ist wichtig“, sagt Hermandinger. „Je länger man Holz liegen lässt, desto besser wird es.“ Zunächst aber muss es geschnitten werden.

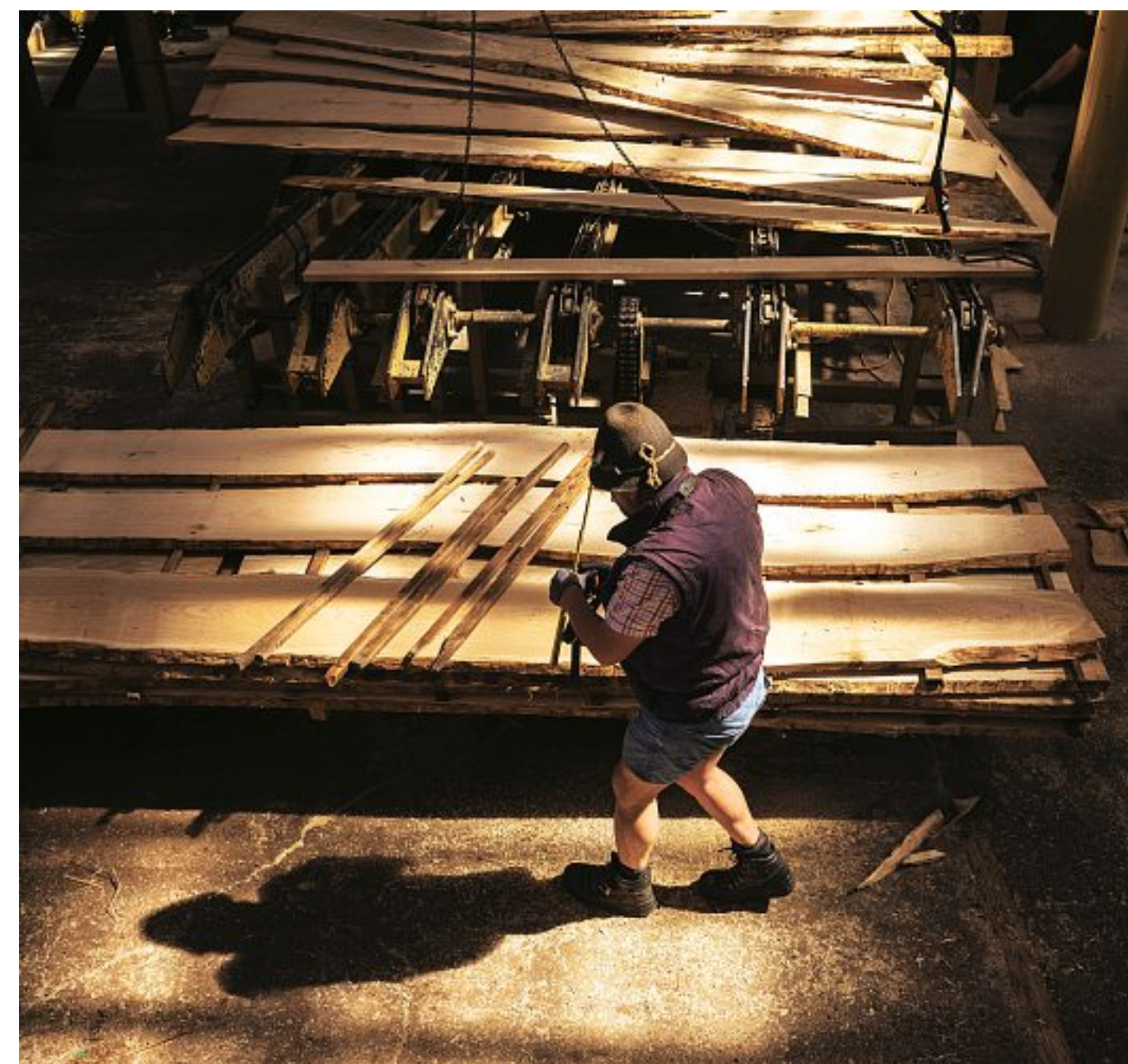
## Das Zuschneiden

Seine Schwester, sagt Christian Hermandinger, sei die beste Zuschneiderin in der Familie. „Sie bringt eine Leistung zusammen wie sonst keiner.“ Er muss es wissen, denn auch er bedient den „Joystick“. Sonja Hermandinger aber habe ein besonderes Gefühl für Holz. „Man muss das Holz kennen, um es zerlegen zu können“, sagt sie. Die meterlangen und bis zu zwei Meter dicken Stämme werden „von Hand“ in einzelne Pfosten zersägt, so werden die geschnittenen Bretter in Österreich genannt. Laserstrahlen zeigen an, wo die Bandsäge am besten ansetzt, damit möglichst wenig Verschnitt entsteht. Was übrig bleibt, wird verbrannt und zum Heizen und Trocknen des Holzes verwendet. Das Holz selbst wird auf Auktionen ersteigert, ein Festmeter Eiche kann bis zu 1100 Euro kosten.



## Das Einlagern

Nach dem Schneiden bleibt das Holz oft noch eine ganze Weile im Sägewerk. Darum auch wird jeder Pfosten vermessen, nummeriert und mit einem Datum versehen. Nur so lassen sich einzelne Bretter wiederfinden. Danach stapeln die Männer das Holz auf. Zwischen die Pfosten, deren Enden als Schutz vorm Reißen mit einer Schicht Wachs bestrichen werden, kommen Stapelleisten, damit das Holz nicht direkt aufeinanderliegt und es von allen Seiten trocknen kann. Denn das ist nun das Wichtigste: Die Feuchtigkeit muss aus dem Naturstoff entweichen. Da es bei Team 7 nur Maßanfertigung und keine Serienproduktion gibt (es wird also nur auf Bestellung gearbeitet), werden die zueinander passenden Pfosten für den Echt-Zeit-Tisch jeweils bei Bedarf eigens ausgewählt. Das übernimmt der Geschäftsführer von Team 7, Hermann Pretzl.







#### Die Trockenhalle

Holz muss trocknen, was auch mal zwei Jahre dauert. Es ist ein langwieriger Prozess, und das Holz wird währenddessen mehrfach umgelagert. Erst liegen die Pfosten im Freien, danach in Hallen, zuletzt in Trockenkammern. Die Feuchtigkeit im Holz beträgt anfangs 50, 60 Prozent, verarbeitet wird es bei acht Prozent. Um diesen Wert zu erreichen, kommen die Pfosten zu guter Letzt noch in sogenannte Klimahallen oder auch Vakuum-Trockenkammern. Damit sich das Schnittholz beim Trocknen nicht verbiegt, pressen Betonplatten die Stapel zusammen. Metallklammern an den Enden, Wellenbandeisen genannt, lassen das Holz nicht reißen, denn beim Trocknen schrumpft es. Riesige Ventilatoren blasen die Feuchtigkeit aus den an allen Seiten offenen Hallen, angetrieben werden sie über eine Photovoltaikanlage. Team 7 hat drei Schnittholzhallen, die größte hat eine Fläche von 18.000 Quadratmetern, die beiden kleineren sind 5000 und 1000 Quadratmeter groß. Es ist das größte Edelholzlager Europas. Verarbeitet werden jedes Jahr bis zu 22.000 Kubikmeter Schnittholz, das entspricht 1000 vollen Lastwagen. Am Rand der großen versiegelten Fläche befindet sich ein Regenrückhaltebecken, in dem Karpfen schwimmen. Daneben, auf einer Wiese, stehen einige Bienenstöcke. Team 7 produziert auch seinen eigenen Honig.



#### Die Hobler

Die schwerste Arbeit ist das Hobeln. Ein 3,75 Meter langer Eichenpfosten wiegt mindestens 65 Kilogramm. Oft aber auch noch viel mehr. So ein vorgeschchnittenes Stück Holz ist nie gleich dick. Genau das soll es sein, es muss abgerichtet werden. Das übernimmt eine Maschine: Sie bringt den bis zu acht Zentimeter dicken Pfosten nach und nach auf eine Stärke von etwa 5,5 Zentimetern. Immer und immer wieder muss das Holz dafür über den Hobel geschoben und dabei mit aller Kraft nach unten gedrückt werden. Eine echte Maloche, die zur Zeit noch zwei Männer bewältigen müssen. Bald aber könnte den fast unmenschlichen Kraftakt eine zweite Maschine übernehmen. Die Holzreste, die beim Hobeln und auch sonst bei Team 7 anfallen, werden zur Wärmegewinnung genutzt. Die Standorte in Ried im Innkreis und im etwa zehn Kilometer entfernten Pram haben Verbrennungsanlagen, mit denen Büros, Produktionshallen und Trockenkammern geheizt werden. Das Unternehmen mit seinen gut 600 Mitarbeitern ist energieautark. Und da Holz Biomasse ist, wird bei der Verbrennung nicht mehr Kohlenstoffdioxid freigesetzt, als die Bäume der Atmosphäre während ihres Wachstums entzogen haben.

## VON BAUM UND ZEIT

#### Der Designer

Gut 300 Kilogramm wiegt ein Echt-Zeit-Tisch von Team 7: Die Pfosten, die zusammen die Tischplatte ergeben, sind jeweils 100 Kilogramm schwer, die beiden Wangen aus Stahl, auf denen die Platte ruht, etwa 50. Trotzdem sollte es ein Tisch sein, der sich „leicht“ auf- und abbauen lässt, mit dem man mehrfach im Leben umziehen kann. Der Designer Sebastian Desch hat dafür eine Nut-Feder-Verbindung geschaffen, über die sich beide Teile der Platte zu einem stabilen Ganzen vereinen. Den verbindenden Abschluss bildet das Blatt aus dem Team-7-Logo. Zum Tisch gehört auch ein Topfuntersetzer aus Holz, der in seiner Form an ein Pluszeichen erinnert und sich entlang der Mittelfuge verschieben lässt – ohne seitliches Verrutschen. Desch, 1974 in Ried im Innkreis geboren, ist gelernter Tischler, so wie gut zwei Drittel der Mitarbeiter bei Team 7. Zum Unternehmen kam er schon vor 26 Jahren, seit 2009 ist er fürs Design mitverantwortlich, seit 2016 ist er Chef der Designabteilung. Für Desch muss Holz eine Geschichte erzählen. Darum auch sind ihm die Naturmerkmale des Materials so wichtig: Maserungen, Astlöcher, selbst Risse im Holz gehören für ihn dazu. Nur mit ihnen könne ein Tisch auch „lebendig“ sein.



#### Der Chef

Bäume haben im Leben von Georg Emprechtlinger schon immer eine große Rolle gespielt: Er entstammt einer alten Innviertler „Sägler“-Familie – seine Vorfahren besaßen ein Sägewerk in Lohnsburg am Kobernaufserwald. Emprechtlinger übernahm aber nicht den väterlichen Betrieb, er studierte Betriebswirtschaftslehre und Rechtswissenschaften in Linz und Salzburg. Zu Team 7 kam der promovierte Jurist erst Ende der neunziger Jahre und auch nur durch einen Zufall. Sein Nachbar in Ried, Erwin Berghammer, hatte 1959 eine kleine Tischlerei gegründet. Da er an Teamarbeit glaubt und mit vier Töchtern und einem Sohn eine Familie mit sieben Mitgliedern hat, nannte er seinen Betrieb Team 7. 1980 stellte er ganz auf Naturholz um. Ende der neunziger Jahre wollte Berghammer in Rente gehen, und da keines seiner Kinder Interesse an dem Unternehmen des Vaters hatte, wandte er sich an seinen Nachbarn. Georg Emprechtlinger übernahm 2006 die Naturholzmarke komplett und führt sie seither als alleiniger Eigentümer. Inzwischen ist Emprechtlinger 60. Er denkt zwar noch nicht ans Aufhören, aber sein Sohn Stefan, 32 Jahre jung und mit seinem MBA in Toronto beschäftigt, könnte ihm irgendwann nachfolgen.







Tip Ton RE: Das Material für den schon etwas älteren Entwurf (2011, Vitra) stammt aus dem Gelben Sack.



X Chair: Der Stuhl der Berliner Marke OUT wird irgendwann geschreddert, und ein neuer Stuhl entsteht.



Bell Chair: Nur rund 2,7 Kilogramm wiegt der stapelbare Stuhl (Magis), den Konstantin Grcic entwickelt hat.

# ES WAR EINMAL EIN JOGHURTBECHER

Ein Stuhl, der lange hält, ist nicht per se nachhaltig. Designer und Hersteller experimentieren darum auch mit recyceltem Kunststoff.

Von Jasmin Jouhar

Die Nachhaltigkeit ihrer Produkte? Dazu fiel der Möbelindustrie bislang vor allem das Stichwort Langlebigkeit ein. Ein gut gestalteter, hochwertiger Gegenstand sei per se nachhaltig, weil er lange in Gebrauch ist. Die Ressourcen, die für ihn verbraucht wurden, amortisieren sich also über die Zeit. Gerade bei Herstellern von Möbelklassikern war das ein beliebtes Argument. Und es stimmt ja auch: Ihre Produkte gehen selten kaputt, werden weitervererbt, verlieren kaum an Wert.

Doch das reicht heute nicht mehr aus: Können bei der Herstellung Ressourcen eingespart werden? Sind die Materialien umweltverträglich, oder sollten sie ersetzt werden? Und was passiert mit einem Möbelstück, wenn seine „Lebenszeit“ doch einmal zu Ende geht? All diese Fragen blieben unbeantwortet. Jetzt aber hat der Zeitgeist auch die Möbelindustrie erreicht: Nachhaltigkeit hat sich zum großen Trend entwickelt, was auch daran zu erkennen ist, dass sich einige namhafte Hersteller an die Serienproduktion von Stühlen aus recyceltem Kunststoff wagen.

Die italienischen Marken Magis und Kartell etwa haben neue Stühle aus wiederverwertetem Kunststoff im Programm. Vitra aus der Schweiz bringt seinen erfolgreichen Schaukelstuhl Tip Ton in einer Version aus Recyclingplastik auf den Markt. Und selbst die Berliner Indie-Marke Objekte unserer Tage (OUT) stellt in diesem Herbst einen Monobloc vor, einen Stuhl ganz aus einem Material. Bei den Neuheiten von Fritz Hansen und Arper bestehen zumindest die Sitzschalen aus Recyclingkunststoff. Weitere Unternehmen werden folgen. „Heute haben wir es mit einer sehr bewussten, jungen Gesellschaft im globalen Kontext zu tun, der Nachhaltigkeit und Ökologie sehr nahe gehen“, sagt Hermann August Weizenegger, der für OUT den markanten X-Chair entworfen hat. „Die Industrie ist gut beraten, wenn sie ökoeffiziente, recycelbare und nachhaltige Materialien im Fokus hat.“

Es ist eine schöne Vorstellung: auf einem Stuhl zu sitzen, der mal eine Shampoo-Flasche, eine Nudelpackung oder ein Joghurtbecher war. Wie im Fall von Tip Ton RE von Vitra, der aus aufbereiteten Inhalten des Gelben Sacks hergestellt wird. Oder eines Stuhls, der aus den Abfällen der eigenen Möbelproduktion besteht, wie dem Bell Chair, den Konstantin Grcic zusammen mit Magis entwickelt hat. Was in der Fabrik unvermeidlich an Resten und Ausschuss anfällt, ist so noch zu etwas nutzbar. Das Plastik ist schließlich in der Welt. Besser also, den Müll im Sinne der Kreislaufwirtschaft als Rohstoff zu betrachten und weiter zu verarbeiten.

Doch so einfach ist es leider nicht. Wie so oft beim vermeintlich nachhaltigen Konsum wird es komplexer, je genauer man hinschaut. Ob es deshalb gleich „Bullshit“ ist, überhaupt recycelten Kunststoff zu benutzen, wie der Designer Richard Hutten und der Designexperte Jan Boelen unabhängig voneinander verkünden, ist durchaus umstritten in der Branche. Aber die harschen Statements erhellen die Problemlage: Das Material zementiere nur unsere Abhängigkeit von erdölbasierten Kunststoffen und der dazugehörigen Industrie, sagt Boelen. Er fordert einen „systemischen Wandel“ hin zu alternativen, biologisch abbaubaren Materialien, etwa aus Algen.

„Kunststoffe auf Erdölbasis existieren nur, weil irgendwann einmal die Entscheidung getroffen wurde, dass wir Autos mit Verbrennungsmotor fahren“, sagt der Gründer der Berliner Zukunftsagentur für Material und Technologie Haute Innovation, Sascha Peters. „Wäre diese Entscheidung nicht gefallen, hätten wir die Kunststoffe in dieser Form wahrscheinlich nicht.“ Raffinerien stellen aus Erdöl leicht verbrennbare Stoffe wie Benzin, Diesel, Heizöl her, dabei fallen als Abfallprodukte Kohlenwasserstoffe an. Um sie zu verwerten, sei die Kunststoff-

industrie entstanden. „Weil die Natur die meisten Kunststoffe aber nicht erkennt und entsprechend nicht verwerten kann, verrotten PET-Flaschen und Plastiktüten nicht.“ Sie zersetzen sich bekanntlich stattdessen zu Mikropartikeln, die sich mittlerweile über die ganze Erde verteilt haben, bis in die Hochalpen und zu den Polkappen. Über Wasser und Nahrung sind die Partikel auch in unsere Körper gelangt – mit unklaren Folgen für die Gesundheit. Aber deshalb ganz auf Plastik verzichten?

„Das ist schwierig“, sagt Peters. „Kunststoffe haben große Vorteile gegenüber anderen Werkstoffen. Sie sind einfach herzustellen und bringen Eigenschaften mit, die man sonst mit viel komplexeren Materialien realisieren müsste. Nehmen Sie zum Beispiel Covid-19: Hygieneartikel, die nicht aus Kunststoffen sind, bieten Viren einen besseren Nährboden.“

Als der italienische Möbelhersteller Magis Konstantin Grcic anfragte, gemeinsam einen Monobloc-Stuhl aus Kunststoff zu entwickeln, war der Designer zunächst skeptisch. Zwar war man sich einig: Anders als mit Kunststoff wäre das ambitionierte Ziel nicht zu erreichen, einen preisgünstigen Stuhl herzustellen, der zudem besonders leicht, stabil und stapelbar ist. Doch für Grcic blieben offene Fragen. Mittlerweile ist er überzeugt von dem Projekt: Dank schalenförmigem Design verbraucht der vergleichsweise wenig Material. Er wiege nur 2,7 Kilogramm und damit fast die Hälfte weniger als andere Stühle, sagt der Designer. Entsprechend weniger Energie verbrauchen Herstellung und Transport. Überzeugt hat ihn auch der Werkstoff: ein zu 100 Prozent recyceltes Polypropylen aus den Abfällen der Magis-Produktion. Am Ende seines Lebenszyklus kann der Bell Chair selbst komplett recycelt werden, das Material bleibt im Kreislauf.

Ohne das Engagement von Designern und Herstellern wird die Möbelindustrie kaum nachhaltiger werden. Denn ein Großteil der ökologischen und sozialen Kosten eines Produkts werden von Entwurf und Herstellung bestimmt. Das Schweizer Unternehmen Vitra hat es sich deshalb zur Aufgabe gemacht, die Materialien bestehender Produkte zu überprüfen. Das aktuelle Ergebnis: die neue Version des ursprünglich 2011 von dem britischen Duo Barber Osgerby entworfenen Kufenstuhls Tip Ton. Hergestellt aus Verpackungsmüll, gibt es Tip Ton RE nur in dunklem Grau mit kleinen farbigen Einsprengseln – der „natürlichen“ Farbe des Recyclingwerkstoffs. Auch dieser Stuhl kann zu 100 Prozent recycelt werden.

Technisch sei das fortgesetzte Recycling von Kunststoffen kein großes Problem mehr, sagt Sascha Peters. Anders als früher büßen die Materialien kaum an Qualität ein. Auch Zusätze wie Glasfasern könne man herauslösen – vorausgesetzt, man kennt die genaue Zusammensetzung des Kunststoffes. Genau das ist der Knackpunkt: Um den Materialkreislauf wirklich zu schließen, müsste der Stuhl am Ende seines Lebenszyklus zum Hersteller zurück. „Einige Hersteller bieten das auch schon an“, sagt Peters. „Am besten wäre, dass sich mehrere Unternehmen zusammenschließen und eine Rücknahmegesellschaft gründen. Von der könnten sie dann auch ihre Rohstoffe beziehen.“

Die Marke OUT verspricht, ausgediente Exemplare ihres X-Chair später zurückzunehmen. Hergestellt wird der Stuhl aus recyceltem Polypropylen von einer Firma in Brandenburg, 70 Kilometer von Berlin entfernt. „Wir nennen es die „Ökonomie der Nähe“, sagt Designer Weizenegger. Man könne den Stuhl mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei OUT abholen und wieder abgeben. „OUT bringt den Stuhl zurück nach Brandenburg, wo er zu Granulat zerschreddert und mit Farbstoff angereichert wird.“ Daraus wird dann ein neuer X-Chair. „Irgendwann müssen wir anfangen, neue Produktionsdenkweisen zu entwickeln“, so Weizenegger. „Wann, wenn nicht jetzt?“

Bobo Choses macht Kinderkleidung, als wäre sie von Kindern gemacht. Mit dem Label NKitH sind nun Teile entstanden, in denen auch Erwachsene einfach mal im Gras liegen dürfen.



Anders als beim sozialen Netzwerk Tiktok besteht beim Öko-Kinderlabel Thokkthok kein Zweifel an den sozialen Prinzipien.

Die Jüngsten, an die sich dieses Buch (Zuckersüß Verlag) wendet, werden hoffentlich noch mit dem schönen Gefühl von Body Neutrality leben. Aber wer dann irgendwann zweifelt: Body Positivity für Leser zwischen 8 und 14.



Anderer Name, ähnliches Prinzip: Wenn jetzt alle Welt Veja trägt, dann tragen die Ersten schon was anderes. Vielleicht Saye.



Kurz bevor wegen der Corona-Krise erst einmal Schluss sein sollte mit Styling, hat Fendi in Mailand noch schnell ein neues Accessoire gezeigt: den Rückwärts-Haarreifen.

Foto Helmut Fricke

Der richtige Bodenbelag ist natürlich mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein in Sachen Raumgefühl. Er könnte zum Beispiel auch gleich aus Lavastein sein. (Made a Mano)



Damit am Ende der Ranzen-Diskussion ein Hänska steht, braucht man aus Elternsicht schon Gründe. Zum Beispiel: Das Kind kann ihn in seinen Lieblingsfarben personalisieren.

## FLAMINGOS ...

... sind beziehungsfähig. Forscher der Universität von Exeter haben die fotogenen Tiere, ohne die die Welt im Instagram-Zeitalter nicht ganz so rosa wäre, fünf Jahre lang beobachtet. Das Ergebnis: Mit anderen Flamingos pflegen sie über lange Zeiträume Freundschaften. Zu zweit, zu dritt, zu viert.



Man muss sich nichts vormachen: Der Jogginganzug ist mal eben zum wichtigsten Kleidungsstück avanciert. Das im vergangenen Jahr gegründete Label Tracksuit Club trifft den Nerv der Zeit.

# LOL

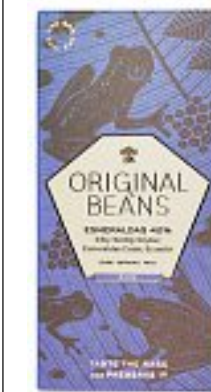
Bedeutende Dinge, Menschen, Ideen, Orte und weitere Kuriositäten, zusammengestellt von Jennifer Wiebking



Damit man am Grill nicht ausschließlich über Gas versus Holzkohle debattieren kann, gibt es noch eine Option: den Smoker. (Traeger)



Das informelle Ferienoutfit vieler Männer besteht tagsüber aus Badeshorts und T-Shirt. De Fursac macht daraus ein Ensemble eigenen Rechts.



Es geht doch – Schokolade ohne schlechtes Gewissen zu essen. Original Beans pflanzt für jede verkaufte Tafel einen Baum im Regenwald.

## LESEN

Männer steigen früher aus, häufig schon auf Seite 50 eines Buchs. Das ist das Ergebnis einer Umfrage der Plattform Jellybooks. Frauen halten demnach immerhin bis Seite 100 durch.



Blumen, Bücher, Magazine: Auch der Coffee-table zeigt, was man für ein Typ ist. Dieser hier (Lago) ist kaum konform und bietet somit besonders viel Raum für Interpretation.



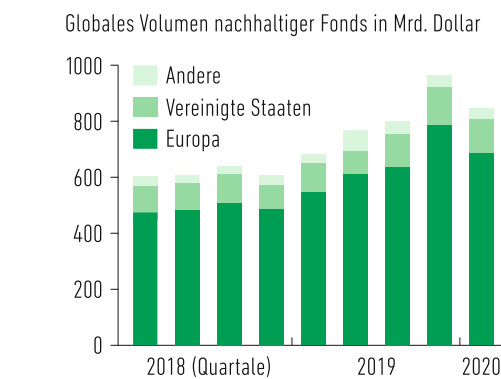


Starker Eigenantrieb: John D. Rockefeller, hier im Jahr 1913, baute sein Imperium auf Öl auf – seine Erben kommen mit Investitionen in anderen Branchen voran.

Der Name Rockefeller erzählt die Geschichte einer der erfolgreichsten Unternehmersdynastien der Welt. Und er erzählt die Geschichte eines sagenhaften Vermögens, das von Anfang an eng verbunden ist mit einem Rohstoff, der mittlerweile in Verruf geraten ist: dem Öl. Die Raffinerie, die John D. Rockefeller in der Nähe von Cleveland Ende des 19. Jahrhunderts aufbaute, wurde später zur Standard Oil Company, einem der größten Ölkonzerne der Welt und dem Vorläufer von Exxon Mobil. Kein anderes Unternehmen aus den Vereinigten Staaten schuf in der Geschichte der amerikanischen Aktienmärkte zwischen 1926 und 2016 mehr Wert an den Börsen. Doch in der Corona-Krise fielen die Ölpreise, waren zeitweise gar negativ. Der Star-Investor Warren Buffett entschuldigte sich zuletzt für sein Öl-Engagement – ein Fehler, wie er zugab.

Die Titel von Öl-, Gas- und Kohlekonzernen standen bis Ende der Nullerjahre für satte Renditen und sprudelnde Dividenden. Davon profitierten viele Anleger. Doch der gesellschaftliche Wind hat sich gedreht – damit steigt auch der Druck auf die Finanzbranche, ihren Beitrag zu einer nachhaltigeren Zukunft zu leisten. Der Druck kommt nicht mehr ausschließlich von Klimaaktivisten wie der Hollywood-Ikone Jane Fonda, die sich mit der Großbank JP Morgan anlegte, um deren Finanzierung von CO<sub>2</sub>-intensiven Projekten zu stoppen. Auch die Politik und immer

**Europa gibt den Ton an**



Quelle: Morningstar

strengere Vorgaben von Regulierern zwingen die Branche, sich nachhaltiger aufzustellen.

Der größte Treiber aber ist das Geschäft, das sich die Branche mit der Nachhaltigkeit verspricht. Kein Tag vergeht, an dem nicht ein Finanzinstitut einen auf Nachhaltigkeit getrimmten Fonds auflegt oder einen Kredit für ein besonders klimafreundliches Projekt vergibt. Anleger, die Wert auf ethische und moralische Korrektheit legen, haben mehr Möglichkeiten denn je, nachhaltig zu investieren.

Früher noch eine Nische, entwickeln sich „grüne“ Geldanlagen, die ESG-Kriterien beherzigen, zum Megatrend im Finanzsektor. Das Kürzel ESG steht für die Dimensionen der Nachhaltigkeit: Umweltschutz (Ecological), soziale Verantwortung (Social), Grundsätze guter Unternehmensführung (Governance). Nach Angaben des Fondsanalysehauses Morningstar betrug das Volumen nachhaltiger Fonds Ende Mai auf der ganzen Welt 841 Milliarden Dollar. Noch im vergangenen Jahr hatte der Wert die Rekordsumme von 960 Milliarden Dollar geknackt. Die Nachfrage nach grünen Produkten ist ungebrochen. Trotz der Corona-Krise zeichneten die nachhaltigen Fonds Zuflüsse in Höhe von mehr als 45 Milliarden Dollar im ersten Quartal. Während das globale Emissionsvolumen grüner Anlei-

FOTO: PICTURE ALLIANCE / ANS

# Grüner wird's nicht

Nachhaltigkeit spielt auch in der Geldanlage eine immer größere Rolle. Anleger sollten jedoch wissen, was ihnen wichtig ist. *Von Antonia Mannweiler*

hen, auch Green Bonds genannt, vor sieben Jahren gerade 3,5 Milliarden Dollar betrug, waren es 2019 stolze 257,5 Milliarden Dollar. In diesem Jahr soll die Zahl nach Angaben der Climate Bond Initiative auf 350 Milliarden Dollar steigen.

Nachhaltige Aktien, Fonds, Anleihen oder Schuldverschreibungen werden nicht nur damit beworben, dass sie besonders klimafreundlich oder sozial seien, sondern in den allermeisten Fällen auch damit, dass sie eine bessere Rendite bieten als nicht-nachhaltige Investments – oder zumindest eine ebenso gute. In einer Untersuchung von mehr als 2200 Studien seit den siebziger Jahren haben die Autoren Gunnar Friede, Timo Busch und Alexander Bassen einen mehrheitlich positiven Zusammenhang zwischen ESG-Aspekten und den Finanzergebnissen von Unternehmen feststellen können. Das war bei immerhin 62,2 Prozent der untersuchten Metastudien der Fall. Bei weniger als einem Zehntel von ihnen wurde ein negativer Zusammenhang festgestellt.

Dass sich Nachhaltigkeit und Rendite nicht ausschließen müssen, wird oft damit begründet, dass besonders ökologische, ethische oder soziale Investments weniger Risiko bergen. Tatsächlich wird es wohl nicht wenige Bayer-Aktionäre geben, die ihr Investment in das Unternehmen im Nachhinein bereuen. Noch kurz vor der Übernahme des amerikanischen Saatgutherstellers Monsanto im Juni 2017 stand die Bayer-Aktie bei 121 Euro. Seitdem hat sich der Kurs des Leverkusener Unternehmens nahezu halbiert. Gerichte in Amerika hatten befunden, dass das Unkrautvernichtungsmittel Glyphosat Krebs auslösen könnte. Nun zahlt der Agrar- und Chemieresteller für einen Vergleich mit den Klägern eine Summe von zehn Milliarden Dollar. Solche Risiken will man sich als Anleger nicht ins Portfolio holen.

Ob und wie gut sich nachhaltige Investitionen schlagen, hat oft aber auch damit zu tun, welcher Investmentansatz verfolgt wird. Das wohl am häufigsten angewandte

Prinzip ist das des Ausschlusses – ethisch bedenkliche Anlagen werden aus dem Portfolio verbannt. Dazu zählen Investitionen in Waffen- und Rüstungsindustrie, Suchtmittel, Kernkraft oder solche, die in Verbindung mit Kinderarbeit stehen.

Ein anderer „grüner“ Ansatz nennt sich Best-in-Class-Prinzip. Er verfolgt das Ziel, nur Unternehmen in das Portfolio aufzunehmen, die in Bezug auf die ESG-Kriterien führend in ihrer Branche sind. Zwar filtert diese Methode die nachhaltigsten Unternehmen der Branche heraus, ausgeschlossen wird aber kein Sektor. So kann es passieren, dass Unternehmen wie Shell oder American Tobacco als große Positionen in einem als nachhaltig gekennzeichneten Fonds auftauchen. Das Prinzip ist umstritten und steht im Verdacht, „Greenwashing“ zu fördern – Fonds also grüner darzustellen, als sie in Wirklichkeit sind.

Keine Branche bei der Auswahl auszuschließen bietet Anlegern zugleich aber den Vorteil eines ausgewogeneren Portfolios. Denn die Konzentration von ausschließlich „grünen“ Investments widerspricht einem der wichtigsten Prinzipien der Geldanlage: der Streuung im Portfolio. Je kleiner das Anlageuniversum ist, desto riskanter und schwankungsanfälliger das Investment. Wer sein Geld ESG-konform anlegen will, sollte sich zu Beginn also die Frage stellen, was ihr oder ihm besonders wichtig ist. Liegt der Fokus eher auf der Klimabilanz der Konzerne im Portfolio? Oder doch stärker auf den sozialen Aspekten wie einer fairen Vergütung oder mehr Diversität im Unternehmen?

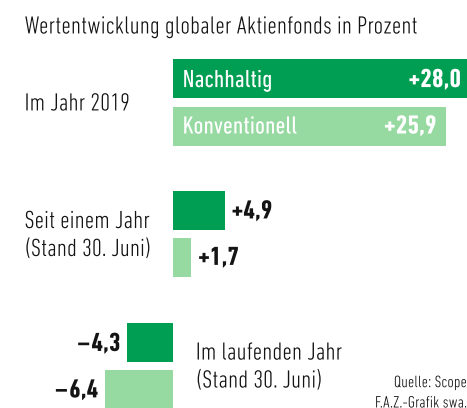
Um sich als Anleger einen groben Überblick zu verschaffen, hilft es, einen Blick in den Fondsprospekt zu werfen. Dort erfahren Investoren zumindest, in welche Unternehmen Geld fließt und wer das meiste Kapital bekommt. Auch bei der direkten Beteiligung an Unternehmen durch den Besitz von Aktien oder bei der Unterstützung von konkreten Projekten wie Windparks oder Solarparks sollten Anleger eine gesunde Portion Skepsis mitbringen. Vor allem dann, wenn unrealistische Renditen versprochen werden – die gehen mit einem hohen Risiko einher. Bei der Insolvenz des Windpark-Betreibers Prokon 2014 verpufften am Ende die Gelder von mehreren tausend Anlegern, denen Renditen von bis zu sechs Prozent versprochen worden waren. Knapp 1,4 Milliarden Euro hatte der Windpark-Betreiber an Itzehoe von Investoren eingesammelt.

Für Anleger, denen Nachhaltigkeit wichtig ist, die aber keine besonderen Präferenzen haben, eignen sich eher breit gestreute Fonds. Dabei wird unterschieden zwischen solchen, die aktiv, und denen,

die passiv verwaltet werden. Bei ersteren stehen Fondsmanager aus Fleisch und Blut hinter der Entscheidung, in welche Unternehmen investiert wird. Passive ESG-Fonds orientieren sich beispielsweise an einem nachhaltigen Index, der von einem Indexanbieter zusammengestellt wird. Es handelt sich dabei um ETF (Exchange Traded Funds), also Indexfonds. Sie bilden Indizes wie den Dax, von dem es auch eine nachhaltige Variante gibt, mehr oder weniger ab und übertragen die Kursbewegungen ins eigene Portfolio. Daneben gibt es noch zahlreiche andere Indizes, wie den MSCI World Sustainability Index, den MSCI ESG Screened oder den Dow Jones Sustainability Index.

Dass sich nachhaltige Indizes bisweilen so gut schlagen, liegt auch an der Gewichtung der einzelnen Werte in den Portfolios. So haben Technologiekonzerne in der Regel ein höheres Gewicht in nachhaltigen Indizes, da sie weniger CO<sub>2</sub> emittieren. Im breiten amerikanischen Index

**Nachhaltige Fonds laufen besser**



Quelle: Scope

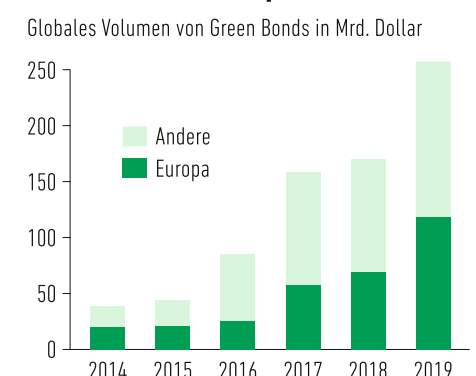
FAZ-Gratik swa.

S&P 500 stehen allein fünf Technologiekonzerne für fast ein Fünftel des aktuellen Wertzuwachses. Dass diese auch die nachhaltigen Indizes mit nach oben ziehen, verwundert da wenig.

Der Vorteil nachhaltiger ETF liegt darin, dass die Verwaltung günstiger ist, da sie automatisiert wird. Nachteilig ist, dass sie nur in bestimmten Zeitabständen, etwa alle drei Monate, angepasst werden. Das heißt, dass sie mitunter nur langsam oder gar nicht auf aktuelle Ereignisse reagieren können. Gibt ein Unternehmen plötzlich bekannt, ein umstrittenes Kohlekraftwerk zu bauen, und bricht der Aktienkurs daraufhin ein, bleibt der Wert bis zur nächsten Indexanpassung im Portfolio.

Trotz vieler Fallstricke lohnen sich nachhaltige Investments. Denn an der Börse wird die Zukunft gehandelt, nicht die Vergangenheit. Dass die Kurse vieler Ölkonzerne am Boden sind, hat weniger damit zu tun, dass der Rohstoff aktuell nicht mehr gebraucht wird, sondern damit, dass das Geschäftsmodell fossiler Brennstoffe ausläuft. Der „Rockefeller Brothers Fund“ – einer der Stiftungsfonds der Erben von John D. Rockefeller – verkündete vor vier Jahren den Rückzug aus Anlagen in fossile Brennstoffe und reduzierte das Engagement auf ein Prozent. Der Fonds trennte sich auch von seinen Investments in Exxon Mobil. Um den Klimawandel aufzuhalten, solle der Großteil der entdeckten Reserven an Öl- und Gasvorräten im Boden bleiben, hieß es damals. Vom Öl-Preissturz in der Corona-Krise blieb der mehr als eine Milliarde Dollar schwere Fonds unberührt. Vom Öl haben sich die Rockefellerers getrennt, nicht aber von ihrem Gespür für kluge Investitionen. Valerie Rockefeller, eine der Erben des einst reichsten Manns der Welt, glaubt, dass ihr Ur-Ur-Großvater heute in erneuerbare Energien investieren würde. ◀

**Wachstum dank Europa**



Quelle: Initiative Climate Bonds

FAZ-Gratik swa.



# APRÈS SKI

Vor 25 Jahren wurde das Skigebiet am Gschwender Horn renaturiert. Heute sind vom früheren Pistenbetrieb kaum noch Spuren zu finden.

Von Bernd Steinle

Die Idee klingt wie ein Zaubertrick: ein ganzes Skigebiet einfach so – poof! – verschwinden zu lassen. Wie ein Illusionskünstler das Kaninchen. Nur, dass sich in diesem Fall Skilifte, Stützmasten, Tal-, Mittel- und Bergstation, Pistenraupen, Werkstatt und „Skihaserstall“ in Luft auflösen sollten. Als wären sie vom Erdboden verschluckt. Das war die Idee. Und die haben sie dann, so unrealistisch es auch klingen mag, am Gschwender Horn im Allgäu in die Tat umgesetzt.

Ein Vierteljahrhundert ist das jetzt her. Und aus heutiger Sicht, in einer vom Klimawandel geprägten Welt, wird immer deutlicher, dass sie damals am Gschwender Horn die richtigen Fragen gestellt und auf diese Fragen die richtigen Antworten gefunden haben.

Der Zauber begann im August 1994. Damals war klar gewesen: Die Skilifte am Gschwender Horn bei Immenstadt, die von 850 Meter auf 1450 Meter Höhe führten, waren nicht mehr gewinnbringend zu betreiben. Die Lifte waren im Winter 1971/72 eröffnet worden, in einer Zeit des Aufbruchs, der Goldgräberstimmung in den Bergen, als der Skitourismus den Weg in eine vielversprechende Zukunft zu weisen schien, auch dank einiger schneereicher Winter, und als jede Gemeinde naturgemäß an der lukrativen Massenbewegung teilhaben wollte.

Im Fall des Gschwender Horns stieß man dabei aber bald an Grenzen. Nicht nur wegen der fehlenden Höhe und wegen der vielen Skifahrer, die schon damals weitaufwendigere, schneesichere Gebiete bevorzugten. Auch die ungünstige Lage wurde schnell zum Problem. „Es war kein klug ausgewähltes Skigebiet“, sagt der Geograph Thomas Dietmann, der sich mit alpiner Ökologie beschäftigt und seit 25 Jahren in bayerischen Skigebieten tätig ist. „Durch die starken Westwinde im Tal wurden die Pisten häufig schneefrei geblasen.“ Für einen wirtschaftlich sinnvollen Weiterbetrieb des Skigebiets wären hohe Investitionen nötig gewesen. Davor schreckten alle Beteiligten zurück, allen voran der Liftbetreiber selbst – er setzte sich mit unbekanntem Ziel ab.

So entstand, aus der Not geboren, die Idee: Was, wenn man am Gschwender Horn exemplarisch zeigen würde, wie man ein aufgegebenes Skigebiet zurückbauen kann? Es ginge um seinen Naturzustand zurückzusetzen würde? Es gab damals kein Vorbild für ein solches Projekt im bayerischen Alpenraum, kein Konzept

für den umweltverträglichen Abbau der technischen Infrastruktur eines Skigebiets und für eine ökologisch verträgliche Nachnutzung. Auch deshalb stieß der Plan auf großes Interesse. Es gelang, die Allianz Umweltstiftung als Sponsor zu gewinnen, auch die Stadt Immenstadt stimmte zu. Viele Medien berichteten über das Vorhaben, die Zurück-zur-Natur-Initiative traf einen Nerv. Später wurde sie Teil der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover, für die sie als dezentrales Projekt ausgewählt wurde.

Doch es gab auch Kritiker. Vor allem aus der Tourismusbranche im Allgäu. „Es ist nicht bei allen gut angekommen“, sagt Dietmann, der maßgeblich an dem Konzept beteiligt war. „Viele befürchteten eine Art Negativwerbung.“ Nicht zuletzt wegen des Medienechos, das zuweilen den Eindruck weckte: Im Allgäu kann man nicht mehr Skifahren. Die Befürworter machten deutlich, dass es hier nicht um Vorbehalte gegen Skitouristen gehe, und schon gar nicht darum, den Skisport, der im Allgäu eine lange Tradition hat und dort tief verwurzelt ist, grundsätzlich in Frage zu stellen. Sondern um den Versuch, in einem Pilotprojekt modellhaft zu zeigen, wie ein Skigebiet renaturiert und neu genutzt werden kann. Und wie eine Gemeinde, auch ohne sich auf Gedeih und Verderb dem Skibetrieb auszuliefern, eine touristische Zukunft haben kann.

Gerhard Honold war vom ersten Tag an bei dem Projekt dabei. Heute leitet er das Referat Forst und Naturschutz der Stadt Immenstadt, das unter anderem für Wanderwege und Loipen zuständig ist. Wenn Honold über das Gschwender Horn führt, kann er auf den Wald- und Wiesenhängen, die auf den ersten Blick unberührt wirken, den Skibetrieb der Vergangenheit vor dem inneren Auge erstehen lassen. Er deutet auf eine dicht überwucherte leichte Erhebung mitten im Wald – dort stand früher die Lifthütte am Ausstieg des oberen Schlepplifts. Er weist auf eine wiederaufgeforstete Schneise, deren Bewuchs nicht ganz die Höhe der Bäume daneben erreicht – da verlief die Trasse des Schlepplifts durch den Wald. Nur an der einstigen Hauptabfahrt, einem weiten, offenen Wiesenhang, auf dem die Mittelstation, eine Werkstatt und die Gaststätte „Skihaserstall“ versammelt waren, wird selbst Honold unsicher, wo genau welches Bauwerk stand. Zu viel Gras ist über die Sache gewachsen.

Begonnen hatte der Rückbau mit einer genauen Bestandsaufnahme des Skigebiets. Dann wurden die Schlepplifte abgebaut,



Reine Natur: Die Hänge des Gschwender Horns sind wieder unversehrt – unten die Hauptabfahrt des Skigebiets vor und nach der Renaturierung.



die Gebäude abgerissen, Seile, Stützmasten und Fundamente entfernt. Der Boden war teilweise mit Öl und Diesel durch die Wartung der Pistenraupen verunreinigt. „Das wurde alles ausgebagert und abtransportiert statt einfach nur zugeschaufelt“, sagt Honold. Das Material wurde nach Möglichkeit im Tal recycelt, wofür eigens eine Gesellschaft gegründet wurde, zerkleinerter Bauschutt für den Wegebau wiederverwendet. Einzelne Betonfundamente vergrub man an geeigneter Stelle, um unnötige Hubschrauber-Transporte zu vermeiden. „Von dem Beton geht keine Gefahr aus, der schlummert im Boden wie Kalkstein“, sagt Dietmann.

Die betroffenen Alpflächen wurden mit heimischem, standortgerechtem Saatgut begrünt, Schäden an der Vegetation, durch die Präparierung der Pistenraupen etwa, dokumentiert und ausgebessert. Liftschneisen und steile Pistenabschnitte forsteten Arbeiter mit naturnahem Bergwald auf: Fichte, Weißtanne, Buche, Bergahorn und Ulme unter 1200 Metern Höhe, subalpine Fichtenwälder mit Vogelbeere, Mehlbeere und Grünerle darüber. Fast 6500 Gehölze wurden gepflanzt,

allein gut 2000 Buchen und 1600 Fichten. Dazu kamen neu angelegte, markierte und gebündelte Wege, durch die Wanderer aus sensiblen Bereichen ferngehalten werden sollten, um störungsfreie Rückzugsgebiete für gefährdete Wildtierarten zu schaffen – besonders im Winter. 1998 waren die meisten Arbeiten abgeschlossen. Gesamtkosten: 800.000 Mark. 500.000 Mark übernahm die Allianz Umweltstiftung, 200.000 die Stadt, auch der Freistaat Bayern half.

Die Organisation Mountain Wilderness, die sich für den Schutz unversehrter Gebirgsräume und den Erhalt von Wildnisgebieten in den Alpen einsetzt, bezeichnet das Projekt am Gschwender Horn heute als „Paradebeispiel für einen gelungenen Rückbau in Deutschland“. Stillgelegte Lifte wie am Gschwender Horn finden sich auch andernorts in den bayerischen Alpen, vor allem in niedrigeren Lagen, doch scheiterte ihr Abbau oft daran, dass sich die Betreiber die Option auf einen Wiederbetrieb offenhalten wollen, da in Bayern keine Genehmigungen mehr für neue Lifte erteilt werden. So bleiben die alten Anlagen einfach stehen, „weil viele

den Bestandsschutz nicht aufgeben wollen“, sagt Michael Prötzel, der Vorsitzende von Mountain Wilderness Deutschland. Der Rückbau am Gschwender Horn habe da „eine wichtige Leuchtturmwirkung“ gehabt: „Das war genau die richtige Maßnahme für den Umbau des Tourismus in den Alpen.“



Von Anfang an dabei: Förster Gerhard Honold

Von Anfang an war klar gewesen, dass das Gebiet am Gschwender Horn keine Verbotzone werden sollte, kein abgeschlossenes Reservat. Im Sommer sollten die Weideflächen weiter für die Alpwirtschaft genutzt werden, für Wanderer wurden Wege geschaffen, für Skitourengeher eine umweltverträgliche Route markiert. Und das Konzept zeigte Wirkung. Eine Evaluierung im Jahr 2010 unter der Leitung Dietmanns ergab, dass sich die ehemaligen Pistenflächen kaum noch vom angrenzenden Weideland unterscheiden. Die Spuren des Skibetriebs im Wald, vor allem die Rodungen für Liftrassen und Pisten, seien zwar nicht in wenigen Jahren zu beseitigen gewesen, so der Befund, das Wachstum des Bergmischwalds aber mache sie zunehmend unkenntlich. Und das markierte Wegenetz erfülle die erhoffte Lenkungsfunction – mit einzelnen Ausnahmen. „Im Winter ist das manchmal ein bisschen problematisch“, sagt Dietmann heute, „es gibt immer ein paar Individuen, die ausscheren. Aber im Prinzip funktioniert es sehr gut.“

Eine Folge sei, dass sich das Auerwild, das dort heimisch ist, erholen und ausbrei-

ten konnte. „Das ist ein Indikator, dass das Projekt gelungen ist.“ Im Gipfelbereich seien für das Auerhuhn, in Deutschland als vom Aussterben bedrohte Art auf der Roten Liste geführt, „Lichtinseln“ im Wald geschaffen worden, ein bevorzugter Lebensraum der Vogelart.

Das Projekt am Gschwender Horn ist zu einem Symbol geworden, durch seine Hinwendung zum „sanften Tourismus“, und weil es auf Entwicklungen reagierte, die sich seither auf teils dramatische Weise verschärft haben. Allen voran den Klimawandel. Warme Winter werden immer häufiger, was viele Skigebiete in mittleren Lagen zwingt, Pisten komplett künstlich zu beschneien, wollen sie einen profitablen Skibetrieb halbwegs sicherstellen – ein hohes wirtschaftliches Risiko und eine von Naturschützern heftig kritisierte Praxis.

Zudem stagniert die Zahl der Skifahrer, es fehlt der Nachwuchs, viele Jugendliche haben keinen Zugang mehr zum Skifahren. Selbst in der Skination Österreich geht die Zahl der Anfänger zurück. Dazu kommt der Trend zu immer größeren, besser ausgestatteten Skigebieten, mit finanzkräftigen Gesellschaftern im Rücken, die sich hohe Investitionen in Beschneigung und komfortable Bahnen leisten können – eine „Aufrüstungsspirale“, so der Alpinforscher Werner Bätzing, die zu einem gnadenlosen Verdrängungswettbewerb führt. Der geht meist zu Lasten kleinerer Skigebiete, die es schwer haben, wirtschaftlich zu überleben.

Und dann sind da die steigenden Touristenzahlen im Allgäu, vor allem die der Tagestouristen, die eine wirksame Besucherlenkung immer dringlicher machen. In den vergangenen Wochen hat der Ansturm deutscher Urlauber in Bayern vielerorts zu chaotischen Verhältnissen geführt, mit Autoschlängen, Wildparkern, Müllbergen. Der „Overtourismus“ hinterlässt Spuren, in der Landschaft und bei den Einheimischen. „In der Massentouristik hat auch der sanfte Tourismus seine Tücken“, sagt Gerhard Honold. „Der Individualist, der seine Ruhe sucht, kann auch zu Schäden beitragen, wenn er die markierten Wege verlässt und so die Tierwelt stört. Das ist zunehmend ein Problem in einer intensiv genutzten Landschaft.“

Verschärft wird das Problem durch den Einfluss sozialer Medien, in denen Selbstinszenierungen an pittoresken Foto-Spots haufenweise Nachahmer anziehen, denen das Gebiet am Gschwender Horn keine Verbotzone werden sollte, kein abgeschlossenes Reservat. Im Sommer sollten die Weideflächen weiter für die Alpwirtschaft genutzt werden, für Wanderer wurden Wege geschaffen, für Skitourengeher eine umweltverträgliche Route markiert. Und das Konzept zeigte Wirkung. Eine Evaluierung im Jahr 2010 unter der Leitung Dietmanns ergab, dass sich die ehemaligen Pistenflächen kaum noch vom angrenzenden Weideland unterscheiden. Die Spuren des Skibetriebs im Wald, vor allem die Rodungen für Liftrassen und Pisten, seien zwar nicht in wenigen Jahren zu beseitigen gewesen, so der Befund, das Wachstum des Bergmischwalds aber mache sie zunehmend unkenntlich. Und das markierte Wegenetz erfülle die erhoffte Lenkungsfunction – mit einzelnen Ausnahmen. „Im Winter ist das manchmal ein bisschen problematisch“, sagt Dietmann heute, „es gibt immer ein paar Individuen, die ausscheren. Aber im Prinzip funktioniert es sehr gut.“

Deshalb ist das Projekt am Gschwender Horn auch ein Vierteljahrhundert nach seinem Start nicht beendet. „Es ist ein Projekt, das immer noch lebt“, sagt Dietmann. Über den Fortgang informiert sich der Allgäuer gerne aus eigener Anschauung. „Ich durchstreife das Gebiet jeden Winter mindestens zwei-, dreimal als Skitourengeher.“ Denn das 1450 Meter hohe Gschwender Horn mit seiner bewaldeten Gipfelkuppe mag kein spektakulär anzuschauender Berg sein – der Blick von oben auf den Alpsee aber ist jeden Aufstiegsmeter wert. Jetzt erst recht. ◀

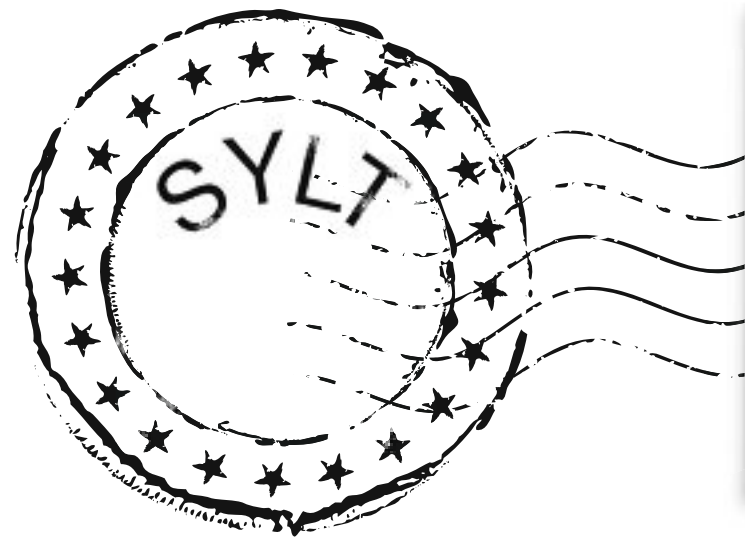


Auch wenn Sylt zu den beliebtesten Inseln der Deutschen zählt, ist das langgestreckte Eiland nicht vom Massentourismus überlaufen. Wer gerne unter sich bleiben möchte, dem bieten sich noch viele Möglichkeiten. Allein die Strände an der Westküste dehnen sich über 40 Kilometer aus.



Einst war im Leuchtturm Hörnum Deutschlands kleinste Schule untergebracht. Doch das ist lange her. Eigentlich steht der knapp 34 Meter hohe Bau Besuchern offen, doch in Corona-Zeiten ist auch auf Sylt alles anders als sonst. Der Ausblick über die Insel- und Halligwelt von Nordfriesland lohnt sich.

# Grüße von der Insel



Der letzte Krabbenfischer, Paul Walter, hat die Insel vor ein paar Jahren verlassen. Dennoch werden auf Sylt natürlich noch immer herrlich frische Meeresfrüchte angeboten, auch Muscheln und Riesengarnelen. Sehr zu empfehlen ist das Hörnum Restaurant „Möller's Anker“, das Thorsten Möller seit 2012 führt.



Wer kennt sie nicht, die „Sansibar“. Das berühmte Restaurant, das der Schwabe Herbert Seckler 1978 gründete, war einst ein Kiosk in den Dünen. Heute hat das Ausflugslokal nicht nur den größten Weinkeller der Insel. Es vermarktet sich mit seinem Logo – zwei gekreuzten Säbeln mit oder ohne Totenkopf – auch durch Schmuck- und Modekollektionen.

Ein Besuch an Deutschlands Côte d'Azur lohnt sich ganzjährig.

Von Peter-Philipp Schmitt (Text) und Norbert Franchini (Fotos)



Die Wellenbrecher im Süden der Insel werden Tetrapoden genannt, weil sie vier „Arme“ haben. Die sechs Tonnen schweren Betonblöcke, die leicht im Sand versinken können, haben sich als Küstenschutz bewährt. Dennoch wird Sylt von Jahr zu Jahr etwas kleiner und könnte irgendwann sogar ganz im Meer verschwinden.



Unterkünfte gibt es viele auf Sylt. Eine der schönsten ist das Hotel Budersand ganz im Süden der Insel am Rande der kleinen Gemeinde Hörnum. Zum Fünf-Sterne-Haus gehört nicht nur ein wunderschönes Schwimmbad, sondern auch ein Golfplatz, der im Februar zum besten Deutschlands gekürt wurde.



Nicht allzu viele Wege führen nach Sylt. Man erreicht die viertgrößte Insel Deutschlands nur mit der Bahn über den Hindenburgdamm, mit dem Flugzeug oder mit der Fähre von Dänemark aus. Der „SyltExpress“ legt mehrmals täglich in Havneby auf der Insel Romø ab und fährt in etwa 40 Minuten hinüber nach List.

## MIT SAUBEREM GEWISSEN

Kann Zero Waste im Badezimmer klappen? Ein Selbstversuch.

Von Julia Anton



Weniger Müll: Das neue Sortiment unserer Autorin im Badezimmer (links) wirkt aufgeräumter als die Vorgänger aus Plastik. Fotos Maximilian von Lachner

Unter meinen Achseln riecht es nach Zitronenkuchen, als ich am Morgen das Haus verlasse. Ein Duft, der hoffentlich lange anhalten wird – weil ich Zitronenkuchen mag, aber vor allem, weil er zu meinem neuen Deo gehört, Marke: selbstgemacht. Mein bisheriges Deo aus der Drogerie, verpackt in Plastik und Pappe, hat ausgedient. Ich habe mir vorgenommen, mein Badezimmer künftig nach dem Zero-Waste-Prinzip zu gestalten: Zwischen Waschbecken und Duschvorhang soll fortan so wenig Müll anfallen wie möglich. Bislang ist nämlich alles in Plastik verpackt. Bei der Produktion dieser Verpackungen werden, selbst wenn sie recycelt sind, Rohstoffe und Energie verbraucht, die ich einsparen möchte. Greta Thunberg lässt grüßen.

Zugegeben, ich bin skeptisch: Bei vielem, was zur Zeit in meinem Bad steht, musste ich lange rumprobieren, bis ich das Passende fand. Können die nachhaltigeren Alternativen da mithalten?

Als ersten Schritt folge ich ein paar Zero-Waste-Bloggerinnen auf Instagram. Meinen Aktivismus bremsen sie direkt wieder aus: Von wegen radikaler Lebenswandel! Ich soll erst mal meine alten, in Plastik verpackten Produkte aufbrauchen. Meine Haarbürste mit Plastikgriff wird ebenfalls begnadigt: keine unnützen Neuanschaffungen. Auch mein Make-up wird vorerst bleiben. In meinem Schrank stapeln sich Lidschatten-Paletten, Foundation und Mascara. Habe ich als alte Sparfüchsin im Angebot auf Vorrat gekauft. Trotzdem zähle ich noch immer 13 Produkte, die ich in den nächsten Wochen nach und nach ersetzen will: Haarbürste, Zahnpasta, Zahnseide, Shampoo, Spülung, Duschgel, Lippenpflege, zwei Gesichtscremes, Abschminkgel, Bodylotion, Deo, Rasierer.

Die ersten Dinge bekomme ich recht unkompliziert in der Drogerie, auch wenn die Auswahl noch klein ist. Ich kaufe eine Haarbürste aus Schweizer Buchenholz, Zahnputz-Tabs, waschbare Wattlepads, festes Shampoo und Seife sowie ein Seifen-

säckchen und eine feste Körperbutter. Statt in Plastik sind die meisten Dinge zwar in dünne Papiertüten oder Kartons verpackt, aber mal ehrlich: Wer würde eine unverpackte Zahnbürste kaufen?

Meine erste Zwischenbilanz: durchmischt. Die Wattlepads, die man zum Abschminken nur nass machen muss, funktionieren super. Die Seife duftet toll. Das feste Shampoo (übrigens Platz 2 bei einem Test in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung) lässt zwar die Haare beim Ausspülen quietschen, später aber glänzen. Unpraktisch finde ich die saure Rinse – Wasser mit einem Spritzer Zitrone oder Apfelessig, das man sich zum Schluss als Conditioner-Ersatz über die Haare gießen soll. Die Schüssel in der Dusche nervt, und als mir etwas von der Rinse ins Gesicht läuft, brennt sie in den Augen. Beim nächsten Mal lasse ich sie weg, die Haare glänzen immer noch.

Die feste Körperbutter mit Kokosduft hingegen lässt sich nur mühsam verteilen, und nach getaner Arbeit gleiche ich einer Kokosmakrone: An mir kleben Kokosflocken, überall. Die Zahnbürste erfüllt zwar ihren Job – das Zahnputz-Tab aber nicht. Die kleine runde Tablette soll man vor dem Putzen zerkauen, um die Zahnpasta zu ersetzen. Von den ekligen Krümeln, die dabei entstehen, steht nichts auf der Packung, schäumen tut es auch nicht. Umwelt hin oder her, das will ich nicht benutzen. Zu meiner Überraschung bestärken mich einige Bloggerinnen in mei-

ner Abneigung – und präsentieren einen Ersatz: Zahnpasta im Glas. Gibt's im Bio-Supermarkt. Sie wird mit einem Spatel aufgetragen, krümelnt nicht und schäumt wunderbar. Das Gläschen soll man im Anschluss wiederverwenden – zum Beispiel für Teelichter, als Aufbewahrungsbehälter für Schmuck oder Küchenreste.

Auch sonst ist die Zero-Waste-Szene relativ undogmatisch. Statt dauernd ein schlechtes Gewissen zu wecken, wird jedes eingesparte Gramm Müll gefeiert. Eine Bloggerin bekennt sich sogar freimütig zu ihrer elektrischen Zahnbürste, für die es bisher nur Plastikaufsätze gibt. Der Shitstorm bleibt aus, stattdessen wird sie nach ihrem Rezept für selbstgemachtes Deo gefragt. Tatsächlich ist Selbstgemachtes keine Seltenheit, echte Profis waschen ihre Haare sogar nur noch mit Roggenmehl. Das muss für mich dann doch erst mal nicht sein.

Für die nächsten Punkte muss ich nun doch in den Unverpackt-Laden und schnuppere mich dort durch Seifen und Shampoos. Bodylotion gibt es flüssig zum Abfüllen, sie landet in einem leeren Marmeladenglas in meinem Einkaufskorb. Gesichtscreme und Lippenpflege werden im Pfandbehälter angeboten, der an den Hersteller zurückgeht. Dort wird er gespült und wiederverwendet. Außerdem kaufe ich einen Rasierer, bei dem man nur die Metallklinge, nicht den ganzen Kopf wechseln muss, und vegane Zahnseide aus Mais in einem Gläschen, das man im Laden wiederauffüllen lassen kann. Beim Deo frage ich die Verkäuferin um Rat, sie empfiehlt mir einen in Pappe gehüllten Stick – und warnt mich vor. „Das wird natürlich nie so gut sein wie ein Deo mit Aluminium.“ Zufrieden sei sie trotzdem.

Ich, zwei Tage später, bin es nicht. Den gemütlichen Sonntag auf der Couch hat das Deo durchgehalten – einen Arbeitstag nicht. Das coronabedingte Abstandsgebot und das Sprühdeco aus der Schreibrisch-schublade einer Kollegin ersparen mir (und den Menschen um mich herum) unangenehme Momente. Nach der Arbeit

stehe ich in der Drogerie, um das Plastikdeco nachzukaufen – und gebe mir kurz vor der Kasse doch einen Ruck: Ich probiere es mit dem Selbstmachen.

Die Zutatenliste ist kurz: Kokosöl soll als pflegende Basis dienen, Natron Gerüche neutralisieren, ätherisches Öl für einen guten Duft sorgen. Ich entscheide mich für Zitrone. Klingt frisch. Etwas Speisestärke soll das Gemisch andicken. Fertig ist die selbstgemachte Deocreme, die statt fruchtig-frisch allerdinges wie gesagt nach Zitronenkuchen riecht. Macht hungrig, könnte aber schlimmer sein. Vor allem: Es funktioniert erstaunlich gut.

Ich verkünde stolz: Mein Müllberg ist innerhalb von drei Monaten erheblich geschrumpft. Aus den 13 Plastikverpackungen vom Anfang sind wenige Pappschachteln geworden, die sich im Unverpackt-Laden sogar fast ganz vermeiden lassen. Dazu kommen Pfandgläser oder komplett müllfreie Alternativen wie die waschbaren Wattlepads – die Waschmaschine läuft ja ohnehin. Manche Produkte, wie das feste Shampoo, finde ich sogar besser als seinen in Plastik verpackten Vorgänger. Ich vermisse jedenfalls keines der Plastikprodukte und möchte so weitermachen, auch wenn einiges wesentlich teurer ist als meine bisherige Pflege. Shampoo, Cremes und Seifen sind zertifizierte Naturkosmetik, die entsprechend kostet. Auch die Zahnseide ist wesentlich teurer.

Geld sparen lässt sich langfristig nur mit einigen wenigen Dingen wie den waschbaren Wattlepads, dem Rasierhobel, bei dem die neue Klinge nur wenige Cent kostet – oder selbstgemachter Kosmetik. Und auch wenn es viele Produkte schon in der Drogerie zu kaufen gibt: Ohne Unverpackt-Laden in der Nähe ist Zero Waste schwer. Manche Bloggerinnen raten in dem Fall trotz Versandmüll zum Bestellen im Internet. Denn nur wenn die Nachfrage hoch sei, komme die Ware irgendwann in die Drogerie.

Vorfreudig schiele ich jedenfalls schon auf meinen schrumpfenden Make-up-Vorrat: Das nächste Runde kann kommen. ◀



Unsere Autorin bereitet ihr Deo vor.



# „ZUM ABENDESSEN? WEIN! ALLE FARBEN.“



Ihre Karriere begann an der Seite von Ingrid Steeger in „Zwei himmlische Töchter“ und von Diether Krebs in „Sketchup“. Heute gehört **Iris Berben** zu den großen deutschen Charakterdarstellerinnen. Die gebürtige Detmolderin, die bis 2019 Präsidentin der Deutschen Filmakademie war, wird am kommenden Mittwoch 70 Jahre alt. Ihr zu Ehren sendet das ZDF am Montag den Thriller „Nicht tot zu kriegen“ über eine alternde Film-Diva, und an ihrem Geburtstag zeigt das Erste „Mein Altweibersommer“, in dem Iris Berben die 60 Jahre alte Ebba spielt, die sich Hals über Kopf in einen Zirkusdirektor verliebt.

#### Was essen Sie zum Frühstück?

Wichtiger ist, was ich zum Frühstück trinke. Es muss mit einem doppelten Espresso beginnen, und wenn ich Zeit habe, trinke ich danach gerne einen frisch gepressten Saft und esse dazu alle Formen von Käse und Quark.

#### Wo kaufen Sie Ihre Kleidung ein?

Ich gehe gerne in Geschäfte und habe Lust und Freude daran, Dinge zu entdecken. Ich mag das sinnliche Erlebnis, etwas anzuprobieren, und mische Designerstücke mit Sachen von großen Ladenketten wie Arket oder & Other Stories. Komplett-Looks mag ich überhaupt nicht, und eine Stylistin habe ich auch nicht, was in meinem Beruf immer seltener ist. Online kaufe ich gar nicht gerne ein.

#### Was ist das älteste Kleidungsstück in Ihrem Schrank?

Das ist ein Cocktailkleid meiner Mutter aus den frühen Sechzigern, das ihr Bruder, der Schneider war, angefertigt hat. Ich habe es schon getragen und überlege gerade, dieses Herzensstück noch einmal umarbeiten zu lassen.

#### Wann haben Sie zuletzt handschriftlich einen Brief verfasst?

Vor knapp zwei Wochen an eine gute alte Freundin in Südfrankreich. Alle Briefe, die mir wichtig sind, schreibe ich mit der Hand, mit Füllhalter und Tintenglas.

#### Welches Buch hat Sie im Leben am meisten beeindruckt?

Als Kind war es absolut der anarchische „Struwelpeter“, der war mein Lieblingskomplize. Später war es „Sonnenfinsternis“ von Arthur Koestler, seine Abrechnung mit dem Kommunismus. Und gerade ist es David Grossmans „Kommt ein Pferd in die Bar“.

#### Wie informieren Sie sich über das Weltgeschehen?

Ich bin ein Nachrichten-Junkie. Wenn ich nicht drehe, dann sind bei mir jede Stunde die Nachrichten auf Radio Eins zu hören. Ich lese rüchlich die „Süddeutsche Zeitung“ und „Die Welt“, schaue abends Fernsehen und bin auch viel im Internet.

#### Was ist Ihr bestes Smalltalk-Thema?

Ich langweile mich bei Smalltalk. Aber was ich gut kann, ist kochen. Und darüber rede ich auch gerne.

#### Bei welchem Film haben Sie zuletzt geweint?

Es gibt einen Film, den ich mir immer wieder anschau, und bei dem ich jedes Mal weine, das ist „Liebe“ von Michael Haneke. Ich weine aber auch sehr schnell, zuletzt bei der amerikanischen Miniserie „When They See Us“ über das Justizversagen in den Vereinigten Staaten.

#### Sind Sie abergläubisch?

Nein! Und ja. Wenn Sternschnuppen fallen, wünsche ich mir selbstverständlich das Unmögliche.

#### Worüber können Sie lachen?

Ich mag schwarzen Humor, bei dem einem das Lachen gerne mal gefriert. Ich lache auch über mich, und sehr gelacht habe ich gerade über die britische Serie „Fleabag“ von und mit Phoebe Waller-Bridge. Das ist so bitter, so tragisch, so komisch, das ist die hohe Kunst des Humors.

#### Ihr Lieblingsvorname?

Léon von „Léon – Der Profi“ und Liz von Liz Taylor.

#### Machen Sie eine Mittagspause?

Nein. Das kann ich überhaupt nicht. Ich finde es schon schlimm genug, dass man nachts schlafen muss.

#### In welchem Land würden Sie gerne leben?

Ich lebe gerne in diesem Land, was mir in dieser Zeit wieder besonders bewusst wird. Allein wie unser Land mit all dem umgeht, was uns derzeit beschäftigt, zeigt, wie bemerkenswert es ist. Ich bin aber auch gerne dort, wo ich teilweise aufgewachsen bin: in Portugal. Ich liebe die Menschen dort, die Wildheit des Atlantiks.

#### Was fehlt nie in Ihrem Kühlschrank?

Weißwein. Zitronen. Knoblauch.

#### Fühlen Sie sich mit oder ohne Auto freier?

Mit. Kürzere Strecken fahre ich auch mit dem Fahrrad. Aber ich bin ein sehr spontaner Mensch, und das Auto gibt mir die Freiheit, größere Strecken zu bewältigen.

#### Was ist Ihr größtes Talent?

Ich glaube, ich habe einen ziemlich geschärften und gut funktionierenden Instinkt, wenn es zum Beispiel um Entscheidungen geht. Und ich kann Menschen beurteilen. Deswegen bin ich gut darin, und das bestätigen mir auch viele meiner Freunde, ein Team zusammenzufügen und ein Gemeinschaftsgefühl zu vermitteln.

#### Was tun Sie, obwohl es unvernünftig ist?

Vieles. Abends spät viel zu viel essen und trinken, zu schnell Auto fahren, mir zu wenig Schlaf zumuten und immer noch rauchen.

#### Welcher historischen Person würden Sie gerne begegnen?

Ich wäre gerne Andy Warhol noch begegnet. Ein paar seiner Mitstreiter aus seiner Factory habe ich kennengelernt, ihn aber leider nicht. Mein erster Kurzfilm an der Hamburger Kunsthochschule war von Warhols Film „Sleep“ inspiriert, in dem er sechs Stunden lang einen schlafenden Menschen zeigt. Für uns hat sich damit ein Fenster geöffnet zu einem ganz neuen Denken und Handeln und dazu, nicht mehr in alten Mustern funktionieren zu wollen.

#### Tragen Sie Schmuck? Und eine Uhr?

Ich trage immer Ohrringe und habe auch sehr viele unterschiedliche. Genauso wie Uhren. Eine Uhr ist für mich vor allem auch Schmuck, sie muss zum Outfit passen.

#### Haben Sie einen Lieblingsduft?

Ich liebe den Duft von Zitronen, was meiner Zeit in Portugal geschuldet ist. Ein bestimmtes Parfum habe ich nicht, das ist stimmungabhängig bei mir. Momentan ist es ein eher schwerer Duft: Sables von Annick Goutal.

#### Was war Ihr schönstes Ferienerlebnis?

Es gab so viele, schon früh mit meiner Mutter. Tief berührt hat mich meine letzte Reise in die Antarktis, wo mir bewusst geworden ist, wie wunderschön und gefährdet unser Planet ist.

#### Auf welchem Konzert waren Sie zuletzt?

Bei den Rolling Stones in Hamburg.

#### Was fehlt Ihnen zum Glück?

Gar nichts.

#### Was trinken Sie zum Abendessen?

Wein. Alle Farben, je nach dem Gericht, das ich vor mir habe.

#### Aufzeichnet von Peter-Philipp Schmitt.

Wo Lebensfreude  
zum Greifen nah ist.

Weine aus der Pfalz:  
Qualität, die man schmeckt.



Die 13 deutschen Weinregionen sind  
geschützte Ursprungsbezeichnungen.



Die Pfalz ist eines der 13 deutschen Weinanbaugebiete, das die EU als geschützte Ursprungsbezeichnung anerkannt hat. Typisch für das zweitgrößte deutsche Weinbaugebiet ist das mediterrane Klima. Geschützt vom Pfälzerwald gedeihen hier vor allem weiße Sorten wie Riesling, Weiß- und Grauburgunder, bei den Rotweinen dominieren Dornfelder und Spätburgunder.  
[www.pfalz.de/gu](http://www.pfalz.de/gu)

Zum Wohl.  
Die Pfalz.

Willkommen  
in besten Lagen.  
deutscheWeine.de





KALIBER 3285



24-STUNDEN-ZEIGER

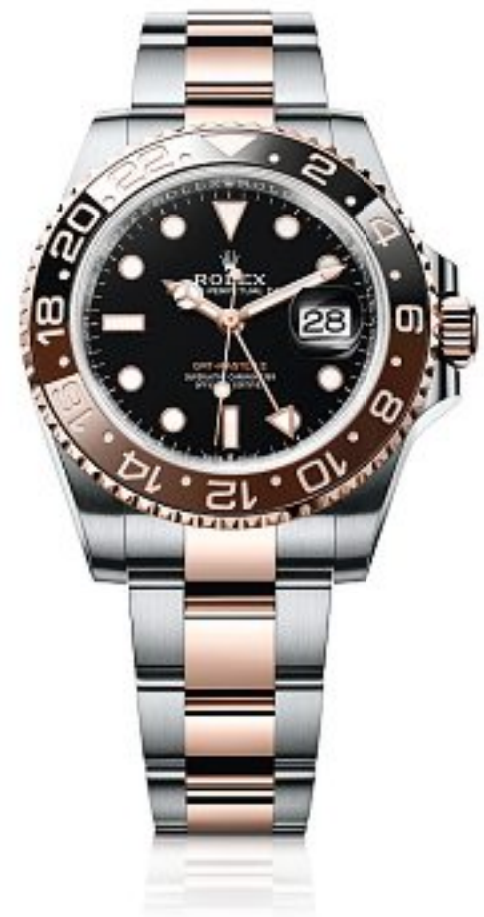


IN BEIDE RICHTUNGEN DREHBARE LÜNETTE

## GMT-MASTER II

Die GMT-Master, die 1955 in der aufkommenden Ära der interkontinentalen Flugreisen vorgestellt wurde, war ursprünglich als Navigationsinstrument konzipiert. Die GMT-Master II kann mit ihrem 24-Stunden-Zeiger und der drehbaren Lünette zwei Zeitzonen gleichzeitig anzeigen. Sie knüpft mit ihrer zweifarbigen Hightech-Cerachrom-Zahlenscheibe an die ästhetischen Codes des Originalmodells an.

*#Perpetual*



OYSTER PERPETUAL GMT-MASTER II

