

The Art Of Green Living

Werde

MIT
Meeresforscherin
Antje
Boetius

Ausgabe 3 2020

Wie Jana Leberl die
Umwelt schützt und
Menschen hilft





INHALT

- 10 DER WOLLENE FADEN
Die Londoner Künstlerin Celia Pym repariert gestrickte Kleidung auf außergewöhnliche Weise und erforscht die Geschichte der Schadstellen.
- 26 DAS DORF AM BERG
Viele Alpsiedlungen in den Tessiner Bergen sind verlassen, verfallen, überwachsen. Mit der Begegnungsstätte Campo Cortoi ist ein Weiler wieder zum Leben erwacht.
- 44 GEMEINSAM WIRKEN
Zusammen denkt sich die Welt leichter neu als allein. Auf einem wild bewachsenen Stück Norddeutschland arbeitet eine Gruppe von Visionären an einer besseren Zukunft. Im gemeinsamen Wirken entsteht ein neues Wir.
- 70 WERDE IM GESPRÄCH
Wir haben uns mit Antje Boetius, Bertram Weisshaar und Jana Leberl zu großen Themen der Zeit unterhalten. Denn das Klima, der Verkehr in den Städten und die Gesundheit treiben uns Menschen jeden Tag aufs Neue um.



- 100 SECHS BEINE
Der Insektenforscher Jean-Henri Fabre beobachtete Tiere in ihrer natürlichen Umgebung und wurde zu einem der Wegbereiter der Verhaltensforschung.
- 112 GARTENTIPP HEISSKOMPOST
Wie eine besondere Kompostmethode Gärtnern Zeit schenkt und später den Boden mit Nährstoffen versorgt. Nach den Prinzipien Aufheizen, Abkühlen und Ruhem.

WERDE IM GESPRÄCH

Antje Boetius *Seite 72*

Warum halten wir uns beim
Klimaschutz zurück?

Bertram Weisshaar *Seite 82*

Was wäre, wenn in den
Städten jeder zu Fuß geht?

Jana Leberl *Seite 90*

Wie stark beeinflusst die
Umwelt unsere Gesundheit?



WERDE IM GESPRÄCH

Bertram Weisshaar

Eine Verbesserung des Fußverkehrs wertet den öffentlichen Raum auf, sagt *Bertram Weisshaar*. Er ist seit dreißig Jahren als Spaziergangsforscher unterwegs. Ein Gespräch über die Bedeutung der eigenen Anwesenheit vor Ort, eine gerechtere Verteilung von Flächen und das Spazierengehen in der Stadt.

Aline Heß *Text* Lena Giovanazzi *Foto*

„Man muss das Auto nicht verteufeln. Doch es braucht einen anderen Stellenwert und einen anderen Umgang. Der kulturelle Umgang, den wir entwickelt haben, ist für Städte völlig unangepasst. Und natürlich brauchen wir ganz andere Autos.“

H

Herr Weisshaar, Spaziergangswissenschaft klingt erst mal harmlos. Bei näherer Beschäftigung stellt man jedoch fest, dass sie auch ins Politische hineinreicht. Um was geht es?

BW Die Spaziergangswissenschaft kommt aus der Stadt- und Landschaftsplanung. Sie wurde vom Soziologen Lucius Burckhardt gegründet, der in Kassel unterrichtete und dort das Seminar Spaziergangswissenschaft angeboten hat. Er hat hinterfragt, wer bestimmt, was geplant wird: Wer plant die Planung? Wie kommen die Projekte in der Stadtplanung auf den Weg? Diese Wissenschaft stellt die Frage, ob Architekten und Planer nur Schreibtischtäter sind oder ob sie sich mit dem Ort, den sie planen, eingängig beschäftigt haben. Städte können nicht auf Grundlage von Plänen und Zeichnungen entworfen werden. Deshalb ist die Forderung, dass man den Ort durch die eigene Anwesenheit und die eigene Beobachtung kennenlernen muss und daraus die entsprechende Planung entwickeln kann.

Wie haben Sie den Spaziergang als Kommunikationsmittel entdeckt?

BW Für mich war eine wichtige Frage: Wie nehmen wir Landschaft wahr, warum ist sie schön? Also der Hinweis darauf, dass Landschaft im Wesentlichen in unserem Kopf entsteht. Es gibt natürlich die Natur, die Bäume, den Wind, die Sonne – aber dass wir das alles zu einem Ganzen zusammenfügen und es als Landschaft bezeichnen, ist eine kulturelle Erfindung. Wir können die Landschaften einerseits umbauen, also neue Bäume pflanzen, andere Wege anlegen, wir können aber auch unseren Bezug zur Landschaft verändern. Heute werden beispielsweise auch technische Orte und Industrieregionen wie das Ruhrgebiet landschaftlich wahrgenommen.

Es geht also auch um Sichtbarmachung, Vermittlung, Wahrnehmung.

BW Richtig. Eine Redewendung von Lucius Burckhardt ist „vom Sehen zum Erkennen“. Es geht darum, unsere Wahrnehmung zu hinterfragen und zu reflektieren. Warum sehen wir etwas so, wie wir es beurteilen? Und das zu vergleichen mit der Wahrnehmung der anderen. Mit anderen gemeinsam spazieren gehen und sich entlang des Weges über die Orte zu unterhalten, die man aufsucht, hat eine ganz andere Qualität, als wenn man mit Studierenden in einem Seminarraum bleibt. Oder wenn es um Stadtumbau geht, nur in einem Versammlungsraum darüber zu berichten. Sobald man mit den BürgerIn-

nen auf die Straße geht und dort über die Dinge spricht, kommt man zu einer anderen Sprache. Solche Planungsspaziergänge sind eine wichtige Ergänzung der anderen Möglichkeiten. Quasi eine Erweiterung.

Wie sähe eine Stadt aus, in der jeder geht?

BW Die Art, wie wir uns fortbewegen, bedingt das Bild, das wir im Kopf haben. Wenn wir alle Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem privaten Pkw oder mit dem Fahrrad zurücklegen oder wenn wir hauptsächlich zu Fuß gehen: Jedes Mal bekommen wir ein anderes Bild von der gleichen Stadt. Sich das zu vergegenwärtigen ist sehr wichtig. Das rührt daher, dass man auf bestimmte Korridore angewiesen ist. Als Radfahrer brauche ich Radwege und fahre eben nicht auf der sechsspurigen Stadtautobahn. Ich erlebe zwar die Probleme der jeweiligen Verkehrsmittel sehr bewusst, bekomme aber von den Problemen der anderen nichts mit. Ich unternehme regelmäßig Spaziergänge mit Menschen, die viel mit dem Pkw und weniger zu Fuß unterwegs sind. Deshalb sind ihnen die Bedürfnisse und Belange des motorisierten Verkehrs gegenwärtig und verständlich. Sie erleben jedoch weniger, was es bedeutet, zu Fuß unterwegs zu sein. Daraus erklärt sich häufig schon, wie die Straßen sind. Die Bedürfnisse der Autofahrer werden überdurchschnittlich bedient, die Belange der Radfahrer – das ändert sich seit 20 Jahren mehr und mehr – bekommen politisch mehr und mehr Gewicht. Entsprechend werden die Straßen umgestaltet. Die Anliegen der Fußgänger haben nach wie vor weniger politisches Gewicht. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass das Abstellen von privaten Fahrzeugen auf den Gehwegen organisiert wird.

Also auf einem Bereich, der eigentlich den Fußgängern vorbehalten ist.

BW Genau. Da es angeblich eine so große Parkplatznot gibt, nimmt man da einen Meter weg und stellt das Auto zu zwei Dritteln darauf. Jetzt stellt sich natürlich die Frage: Wie kommt so eine Entscheidung zustande, und ist das gerecht? Kinder, Senioren oder Menschen, die beim Gehen eingeschränkt und auf den Gehweg angewiesen sind, werden gar nicht beziehungsweise deutlich weniger gefragt. Oder melden sich weniger zu Wort.

Warum gibt es nach wie vor Widerstand, wenn es um die Einrichtung autofreier Zonen in Städten geht?

BW Das sind Gewohnheiten, die seit Jahrzehnten eingeübt wurden. Der Autobesitzer setzt kraft seines Besitzes seine Rechte durch, während Fußgänger und Radfahrer dem Citoyen, also dem Bürger entsprechen, der diese Ordnung ein Stück weit verinnerlicht hat. Man könnte die Klasse der Autofahrer als Bourgeoisie sehen, die sich nicht darum kümmert, was ihr Verhalten für andere bedeutet. Ich selbst fahre im ländlichen Raum auch Auto. Man muss das Auto nicht verteufeln. Es braucht aber einen anderen Stellenwert und einen anderen Umgang. Der kulturelle Umgang, den wir entwickelt haben, ist für Städte völlig unangepasst. Und natürlich brauchen wir ganz andere Autos.

Das heißt, es geht nicht darum, alle Autos aus den Städten zu verbannen, sondern um eine gerechtere Verteilung?

BW Es ist immer ein Kompromiss, eine Abwägung. In vielen Städten ist die Verteilung heute nach wie vor ungerecht. Der Querschnitt muss neu aufgeteilt werden, Fußgänger müssen eine stärkere Lobby bekommen. Es gibt in Deutschland seit den Achtzigerjahren den Fachverband Fußverkehr. Er wird allmählich stärker; man merkt, dass sich da etwas tut. Mitunter sitzen auch in den Stadtverwaltungen Menschen, die das verinnerlicht haben und gerne umsetzen wollen, aber in den letzten Jahrzehnten haben sich die Autofahrer so an ihre Privilegien gewöhnt, dass diese zur Selbstverständlichkeit geworden sind. Sobald der Gehweg zurückgefordert wird, gibt es einen Aufschrei.



Sie erwähnten zuvor, Planer sollten nicht nur Schreibtischtäter sein. Hat sich das verbessert?

BW Was sich verändert die letzten 30 Jahre, weil einfach viele mitgewirkt haben: Der Fußgänger wird deutlich stärker berücksichtigt. Zum Beispiel wurden in Kassel zwei Spuren einer vierspurigen Straße zu einer Promenade umgebaut, von der alle Bürger profitieren. Wenn ein spezifischer Verkehrsträger optimiert wird, leidet der Rest des öffentlichen Raumes meistens. Eine Verbesserung des Fußverkehrs ist dagegen immer eine Aufwertung des öffentlichen Raumes.

Stadtplanungsämter befragen Sie als Spaziergangsforscher, bevor neue Wohngebiete erschlossen werden. Was ist Ihre Aufgabe?

BW Das muss ich etwas zurückhaltend formulieren (*lacht*). Das Unterwegssein zu Fuß in einem Gebiet ist eine Art Analyse. Man erfährt dabei Dinge, die man aus einem Plan nicht herauslesen kann. Dieses und letztes Jahr hatte ich sogenannte GrünGänge in Leipzig. Es ging darum, die Vielfalt des städtischen Grüns aufzuzeigen und zu erleben. Der Kontext ist, einen „Masterplan Grün“ zu erstellen. Weil mehr und mehr Brachflächen bebaut werden, muss man sich fragen, wie man das Grün schützen kann. Dazu ist ein Plan notwendig, der die ganze Stadt im Blick hat. Es geht dabei darum, die Bürger mit einzubinden. In diesem Sinne entwickelte ich sogenannte Querschnitts-spaziergänge durch die Stadt.

Städte spielen durch Bevölkerungszuwachs und Zuzug eine Schlüsselrolle in der Zukunft. Wie kann eine „Stadtarchitektur der Zukunft“ aussehen?

BW Ganz wichtig sind die Durchmischung und die aktive Mobilität. Das bedeutet, sich aus eigener Kraft fortzubewegen, also mit dem Fahrrad oder zu Fuß, in Verbindung mit einem guten öffentlichen Nahverkehr. Man muss thematisieren, wie die bestehenden Strukturen unserer Städte umgebaut und angepasst werden an ein verändertes Verständnis von beispielsweise Klima- und Ressourcenschutz.

Meinen Sie Projekte wie die stillgelegte Güterzugtrasse High Line in New York, die zum Park umgestaltet wurde?

BW Für eine nicht mehr benötigte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist der High Line Park ein super Projekt. Aber im Hinblick auf Mobilität wäre das vorherige Beispiel der Goethestraße in Kassel geeigneter. In Leipzig gibt es ein ähnliches Beispiel. Vor wenigen Jahren wurde die Karl-Liebknecht-Straße umgebaut. Die Straßenbahn sollte beschleunigt werden und hätte dafür ein eigenes Gleis in der Mitte der Straße benötigt, die Gehwege links und rechts hätten halbiert werden müssen. Auf Protest einiger Initiativen wie des Ökolöwe – Umweltbund e. V., des ADFC und des FUSS e. V. wurden die Pläne infrage gestellt und noch mal überarbeitet. Jetzt fährt die Straßenbahn auf derselben Fläche wie der motorisierte Verkehr.

Was kann ich tun, wenn ich mich für eine gute Infrastruktur für Fußgänger einsetzen möchte?

BW Wenn Sie wollen, dass Infrastruktur für Fußgänger besser oder besser geschützt wird, sollten Sie dem FUSS e. V. beitreten. Das ist ihre Lobby. Die Rechte, die man hat, können artikuliert und durchgesetzt werden. Dass Autos auf Gehwegen parken, ist gesetzlich zwar verboten, wird aber nicht durchgesetzt. Die Ordnungsämter schauen daran vorbei – weil sie selbst das Auto nutzen und die Nöte der Autofahrer kennen (*lacht*). Die Not der Fußgänger wird als geringer angesehen.

„Der Autobesitzer setzt kraft seines Besitzes seine Rechte durch, während Fußgänger und Radfahrer dem Citoyen, also dem Bürger entsprechen, der diese Ordnung ein Stück weit verinnerlicht hat. Man könnte die Klasse der Autofahrer als Bourgeoisie sehen, die sich nicht darum kümmert, was ihr Verhalten für andere bedeutet.“

Sie bieten geführte Spaziergänge in Städten an. Das scheint erst mal ein ungewöhnlicher Ort zu sein. Liegt darin schon ein Denkfehler?

BW Dazu fällt mir ein Zitat aus Franz Hessels Buch „Spazieren in Berlin“ ein, das er Ende der Zwanzigerjahre schrieb: „In Berlin geht man nicht, in Berlin geht man wohin.“ 2015 habe ich den Denkweg von Aachen bis Zittau entworfen und bewandert. Als Training für die Wanderung habe ich begonnen, jeden Weg zu Fuß zu gehen, und gemerkt, wie toll es ist. Dass es einfach Spaß macht. Seitdem versuche ich, auch wenn es vier Kilometer sind, Wege zu Fuß zu gehen. Man braucht zwar länger, aber man hat eine gute Zeit. Und darum geht es doch. Sobald man in irgendeiner Weise fährt, ist man auch in irgendeiner Weise mit dem Verkehrsmittel beschäftigt.

Welche Rolle spielt die Auswahl der Orte, die Abfolge und die Annäherung bei solchen geführten Spaziergängen?

BW In der Regel geht es immer um ein Thema, um einen vorher definierten Inhalt. Die Wege sind komponiert, gestaltet. Man sucht Orte und Situationen auf, bei denen man spezifisch etwas erfährt. Themen können zum Beispiel Stadtentwicklung sein, dann geht es um Architektur oder die Gestaltung des Raumes. Diesen Raum versteht man, indem man darin unterwegs ist.

Dabei werden Orte wahrgenommen, die eigentlich jeder kennt, an denen man aber meistens gedankenlos vorübergeht.

BW Ja, es gibt hinterher regelmäßig die Rückmeldung, dass Menschen, die schon jahrelang an diesem Ort leben, irgendetwas neu entdeckt haben. Es sind die räumlichen Bezüge, die sich herstellen, wenn man anders unterwegs ist. So wird plötzlich registriert, was zusammenhängt, was nicht, wo es vielleicht zehn Meter Verbindungsweg bräuchte, damit neue Wege und Bezüge in der Stadt entstehen.

Welche Rolle spielt das Thema Umweltgerechtigkeit?

BW Das ist ein ganz wichtiges Kriterium, zum Beispiel auch im vorher angesprochenen „Masterplan Grün“: Wer bestimmt, ob ein Hinterhof grün und im Sommer fürs Stadtklima hilfreich ist, ob dort Bäume stehen und das Wasser versickern und verduns-

ten kann? Oder ob dort zehn Autostellplätze stehen, Kinder dafür jedoch keinen Platz zum Spielen haben? Dass man auf eine Ödnis schaut und sich die Fläche im Sommer, wenn es 30 Grad oder mehr hat, enorm aufheizt? Grundsätzlich darf es natürlich auch Orte und Plätze geben, die den Großteil des Jahres leer stehen und die da sind, damit etwas Außergewöhnliches stattfinden kann. Davon gibt es einen oder zwei in der ganzen Stadt, wohingegen Parkplätze unzählige Hektar in Anspruch nehmen. In Leipzig gibt es viele Siedlungsbauten aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren: ein Gebäudetyp, der fünf- oder zehnmal nebeneinander gebaut wurde. Die Grundstruktur, die Abstände sind gleich. Es ist spannend, sie nacheinander anzuschauen. Der eine ist wunderschön grün, im anderen haben die Mieter Blumen gepflanzt, im nächsten sind lauter Stellplätze. Das wirft eine wichtige Frage auf: Wie wollen wir leben? Wie gestalten wir die Welt?

Über Bertram Weisshaar



Bertram Weisshaar ist gelernter Fotograf und studierter Landschaftsplaner und seit den Neunzigerjahren als Spaziergangsforscher unterwegs. 2001 gründete er das Atelier Latent in Leipzig, bei dem er Fotografie und Spaziergangswissenschaft verbindet. Die Akademie Land-Partie soll den Austausch zwischen Städtern und Landbewohnern durch gemeinsames Gehen fördern. Sein aktuelles Buch „Einfach losgehen. Vom Spazieren, Streunen, Wandern und vom Denkegehen“ erschien im Eichborn Verlag.

HÖREN

Spyra: „Transitautobahn“

Ich bin kein ausgesprochener Musikkenner, aber es gibt ein interessantes Stück von Spyra: In „Transitautobahn“ schafft er es, Geräusche des motorisierten Verkehrs in die Musik einzubauen.

SEHEN

Wim Wenders: „Paris, Texas“

Ein Film, der mich wirklich gefangen hat und mit dem Gehen anfängt. Es läuft einer und läuft und läuft und läuft und haut dann wieder ab, wird wieder eingefangen.

LESEN

Ulrich Beck: „Die Risikogesellschaft“

Beck reflektiert und beschreibt, dass wir in einer Zeit und in einer Gesellschaft leben, die die Risiken, mit denen sie konfrontiert wird – seien es Atomkraft oder Altlasten –, selbst produziert, und wie wir darauf reagieren. Gerade während Corona ist es sehr aktuell: Es gibt das Virus als natürliches Phänomen und den Umgang der Gesellschaft damit.

GLOSSAR

*Ausgewählte Ideen und Anregungen zum Weiterdenken**



S. 10

Der wollene Faden

Celia Pym ist eine britische Textilkünstlerin, die vor allem Wollkleidung ausbessert. Sie betont Löcher oder abgewetzte Stellen durch kontrastierende Farben und auffallende Techniken und stellt für sich die Ursache der schadhafte Stellen in den Mittelpunkt ihrer Arbeit. Was hat der Träger der Jacke erlebt?

BESUCHEN

Celia Pym nimmt teil an der Schau „Sewing box for the future“ im Victoria & Albert Museum im schottischen Dundee und an „Material Matters“ im Textilmuseum St. Gallen.

vam.ac.uk, textilmuseum.ch

KAUFEN

Wollpullis sind warm und weich. Schafe oder Mohairziegen leiden aber oft unter quälendem Mulesing, schlechter Haltung oder Brandmarkierungen. Das Siegel Responsible Wool Standard (RWS) zer-

tifiziert Textilien, die unter Einhaltung spezieller Tierschutzkriterien produziert werden.

utopia.de/siegel

LESEN

Vom legendären Woolfest Cumbria über das skandinavische Jyvaskylaknitfest oder den Wollmarkt der Bayerischen Milchschafter erfährt man hier alles zum Thema Wolle. Weil 2020 viele Termine unsicher sind, kann man einfach lesen: etwa über die Schafe der Hebriden, das estnische Strickstudium oder wie man Sternmaschen anschlägt.

wollwaerts.eu

S. 100

Sechs Beine

Jean-Henri Fabre war Insektenforscher. Tiere mit mindestens sechs Beinen interessierten ihn so sehr, dass er sie lebendig und im natürlichen Umfeld intensiv beforstete. Darüber hinaus formulierte er seine Veröffentlichungen so grandios, dass er als Kandidat für den Literatur-Nobelpreis galt.

LESEN

Erst zwischen 2010 und 2020 wurden die „Souvenirs Entomologiques“ vollständig ins Deutsche übersetzt. Die zehn Bände voller Insektenbeobachtungen und persönlicher Erinnerungen sind geschrieben mit wissenschaftlicher Genauigkeit, poetischer Hingabe und Witz.

Jean-Henri Fabre: „Erinnerungen eines Insektenforschers I-X“, Matthes & Seitz Berlin

LESEN

Die einzige deutsche Biografie über Fabre stammt von Martin Auer. Mit vielen Zitaten beschreibt er ihn und seine wissenschaftlichen Erkenntnisse.

Martin Auer: „Ich aber erforsche das Leben“, edition handmade books

SEHEN

Was geschieht, wenn eine Zuckerdose nach dem Picknick im Wald vergessen wird? Ein Animationsfilm zeigt, wie eine Ameise den Schatz entdeckt. Ein Abenteuer beginnt, das mit einem Augenzwinkern in die Welt der Insekten einführt.

Helene Giraud: „Die Winzlinge. Operation Zuckerdose“

BESUCHEN

In Fabres Geburtsort Saint-Léons steht „Micropolis“, ein modernes Insektenmuseum. Auf dem Gelände ist auch sein Geburtshaus zu sehen.

micropolis-aveyron.com



3 2020

Fabres geliebter „Harmas“ ist inzwischen ein staatliches Museum. Sehr schöner Garten mit altem Steinhaus, in dem Fabres Wohn- und Arbeitsräume erhalten sind. Es liegt nahe Orange, unweit der Autobahn A7 und eignet sich perfekt für einen Abstecher.

harmasjeanhenrifabre.fr

LERNEN

Die Wilhelmschule des Zoologisch-Botanischen Gartens in Stuttgart bietet Workshops zum Thema „Käfer, Spinne & Co“ für die Schulklassen 1-4 an.

wilhelma.de/de/wilhelmschule

S. 26

Campo Cortoi

Campo Cortoi ist die Bezeichnung eines Genossenschaftsprojektes in den Tessiner Bergen. Dank Stefanie und Mario Sterchi-Buschle und ihren Vorgängern ist die Ansiedlung bewohnt und die Kulturlandschaft rund um Cortoi gepflegt.

SELBER MACHEN

Wer zum Campo Cortoi kommt, kann immer etwas lernen. Zum Beispiel wie er einen Wanderweg saniert, Holz schlägt oder Früchte und Kräuter einmacht.

Information im Jahresprogramm campocortoi.ch

LERNEN

Wissen rund um die Natur vermittelt der NABU (Naturschutzbund Deutschland). Etwa wie man erkennt, welcher Vogel auf dem Balkonsims sitzt. Einfach Schritt für Schritt die Merkmale in den Onlinevogelführer des NABU eingeben und erfahren, ob der Besucher tatsächlich ein Goldhähnchen ist.

nabu.de

LESEN

Wie fühlt sich die echte Wildnis an, dort, wo dir keiner mehr begegnet? Ein Meister des Nature Writing beschreibt, wo wir die ungezähmte Natur noch finden und wie es sich anfühlt.

Robert Macfarlane: „Karte der Wildnis“, Matthes & Seitz Berlin



S. 72

Antje Boetius

Das Engagement der Meeresforscherin Antje Boetius geht weit über die Ozeane hinaus. Die Leiterin des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung nimmt an der Klimadebatte teil und fordert schnelle nachhaltige Lösungen.

INFORMIEREN

Seit über 30 Jahren fährt der Eisbrecher „Polarstern“, ein deutsches Forschungsschiff, durch die Polarregionen der Erde. Im Herbst 2019 brach es zur größten Expedition ins Nordpolarmeer, die es je gegeben hat, auf. Ziel: verlässlichere Daten über den Klimawandel zu bekommen. Was die Forscher herausfinden und wie sie dort leben, kann man lesen, hören und sehen.

awi.de/expedition/schiffe/polarstern, ardaudiothek.de/polarstern-das-logbuch-zur-mosaic-expedition-in-die-arktis



S. 82

Bertram Weisshaar

Spazieren gehen ist über eine Fortbewegungsart hinaus tatsächlich ein Forschungsthema. Bertram Weisshaar widmet sich dieser Wissenschaft seit Jahren und setzt sich für fußgängerfreundliche Stadtplanung ein.

MITMACHEN

Weisshaars Projekt „Akademie Landpartie“ will den Austausch zwischen Städtern und Landbewohnern durchs gemeinsame Gehen und Kunst fördern. Jeweils etwa zehn „Städter“ sind eine Woche dabei, während jeweils etwa zehn bis zwanzig Personen aus den Dörfern vor Ort tageweise mitwandern. akademielandpartie.de

LESEN

Um Philosophisches, um das Gehen und Wandern, aber auch den Einbau von Mikroabenteuern in den Alltag, etwa einer Waldübernachtung, geht es in Weisshaars aktuellem Buch.

„Einfach losgehen. Vom Spazieren, Streunen, Wandern und vom Denkegehen“, Eichborn



S. 90

Jana Leberl

Die Ärztin Jana Leberl setzt sich für die Gesundheit der Menschen und der Umwelt ein. Dafür forscht sie auf einer Segelyacht in Panama oder setzt sich für gesundes Essen in ihrem Kölner Krankenhaus ein. Einfach nur zuschauen ist nicht ihre Sache.

MITMACHEN

Gegründet 2014 von der Meeresaktivistin Emily Penn, startete im Herbst 2019 die Frauen-Segeltour „eXXpedition Round the world“. Bei der dreijährigen Forschungsmission, die einmal um die Welt führt, sollen die Ursachen der Plastikverschmutzung in den Ozeanen untersucht und Lösungen gefunden werden. Je zehn von insgesamt 300 Frauen nehmen an je einer von 30 Etappen teil. Jana Leberl aus Berlin war dabei. exxpedition.com

*Bitte informieren Sie sich kurzfristig selbst, ob erwähnte Veranstaltungen oder Museen zugänglich sind.