

IDEE 11

Ein Café für Ausgebrannte

Sein Freund, erzählt der ZEIT-Leser Thomas Grünschlager, war plötzlich weg. »Einfach nicht erreichbar, ich habe ihn nicht mehr zu fassen gekriegt«, sagt er. Anfang 2012 erfuhr er, dass der Freund in einer Klinik ist: Burnout. »Er war Freiberufler, hatte zu wenige Aufträge. Für die noch verbliebenen Kunden hat er sich völlig aufgegeben«, sagt Grünschlager. Eine Erfahrung, die gerade jetzt viele Selbstständige teilen. Grünschlager arbeitet als Coach und wollte ausgebrannten Menschen wie seinem Freund helfen. »Anderes Burnout Café« nannte er die von ihm gegründete Selbsthilfegruppe. Die Beschreibung »Café« soll den Treffen die Schwere nehmen, »anders« heißen sie, weil sie lösungsorientiert sind. Gerade gibt es acht aktive Ortsgruppen in Deutschland. In der Pandemie treffen sie sich virtuell. Sie funktionieren immer nach demselben Konzept: Angeleitet von Ehrenamtlichen, die selbst einmal ausgebrannt waren, üben die Teilnehmenden Strategien gegen den Burnout – auf die positiven Dinge im Leben schauen, Nein sagen bei Arbeitsüberlastung, das ständige Aufschieben wichtiger Tätigkeiten durchbrechen. Diese Übungen, sagt Grünschlager, seien das Wirksame an den Burnout-Cafés.

JANA LUCK

IDEE 12

Online-Dating für Engagierte

An einem Strand in Uruguay entstand die Idee, im fernen Deutschland Ehrenämter zu vermitteln. Die Studentinnen Hanna Lutz und Stephanie Frost waren dorthin geflohen, weil ihre Studiengänge in Berlin sie nicht erfüllten. Sie wollten etwas Sinnvolles tun, anderen Menschen helfen, am liebsten sofort. Doch Angebote, sich ehrenamtlich einzubringen, fanden sie in Uruguay nur bedingt. Zurück in Deutschland, merkten sie, dass es vielen Reisenden, Austauschstudierenden, aber auch anderen Bürgern genauso ging: Sie wollten sich engagieren, aber wussten nicht, wie und wo. Also bauten Lutz und Frost eine Online-Plattform namens *vostel.de*, die hilfswillige Menschen mit lokalen Organisationen zusammenbringt. Heute vermittelt *vostel.de* Freiwillige an rund 800 soziale Organisationen in zehn deutschen Städten. Das Besondere: Die Helfer verpflichten sich nur auf Projektbasis. Sie übernehmen zum Beispiel Nachtschichten in Obdachlosenunterkünften oder gestalten Flyer für soziale Organisationen. Aber, und das ist Lutz wichtig: Wer einmal angefangen hat, macht danach meist weiter.

JANA LUCK

Vorgeschlagen von einem Leser, der nur seinen Vornamen angegeben hat: Christoph

IDEE 13

Kleiner wohnen

Von 180 auf knapp 40 Quadratmeter, aus einem schönen Altbau in ein »Tiny House« – viele können sich das, was Karen Weichert vor anderthalb Jahren wagte, kaum vorstellen. Doch die ZEIT-Leserin sieht das anders: »Mit dem Wohnraum ist es wie mit dem Fernseher: Wenn man eine Weile keinen hatte, merkt man, dass er überhaupt nicht fehlt.«

Jetzt lebt die 48-Jährige mit ihren 14 und 16 Jahre alten Kindern in zwei winzigen Häusern in Westnorwegen – um mal einen radikal neuen, reduzierten Lebensstil auszuprobieren. Darum geht es bei der Tiny-House-Bewegung, die aus den USA kommt: bewusster leben, ökologischer wohnen. »Wir verbringen viel mehr Zeit an der frischen Luft«, sagt Weichert.

Der ZEIT-Leser Felix von Scheffer baut und verkauft Tiny Houses und hat selber einige Jahre in einem gelebt – weil er keine Mietwohnung fand. 2019 sind er und seine Familie wieder in eine normale Wohnung gezogen. Scheffer sagt aber, dass ihn die Zeit auf 24 Quadratmetern zu einem zufriedeneren Menschen gemacht hat. »Das würde vielen guttun.«

LEON KIRSCHGENS

Vorgeschlagen von Arame M'Bengue, Karen Weichert und Boris Lebedev

Christian Rusche mit seinem Megaliner



Foto: Jewgeni Roppel für DIE ZEIT

IDEE 14

Die Erfindung des Rades

Ein Fahrzeugkonstrukteur tüftelt an einer Öko-Zukunft für die Logistik

VON CLAAS TATJE

Wer in die Pedale von Christian Rusches Erfindung tritt, ahnt nicht, wie leicht dieses Monster damit in Bewegung kommt. Selbst in der Kurve fährt sich der Nanuk Megaliner wie ein gewöhnliches Fahrrad, trotz der Zuladung von einigen Hundert Kilo. »Der Clou ist der kleine Wendekreis«, sagt Rusche.

Der 41-jährige Fahrzeugkonstrukteur will den Lieferverkehr revolutionieren. Das Verkehrsmittel dafür, sagt er, gebe es schon seit 170 Jahren – freilich nicht so groß und mit einem Elektromotor verstärkt. Das war dann Rusches Werk: »Mit 100 Kilokalorien Energieeinsatz schaffe ich auf dem Fahrrad fünf Kilometer. Mit dem Auto nur 85 Meter.«

Rusche setzte sich vergangenes Jahr mit seinem Freund Jonas Danne zusammen. Sie fanden Mofabremsen, die auch bei Volllast für einen schnellen Halt sorgen und wurden auf Elektromotoren von Heinzmann aufmerksam. Die Motoren dieses Herstellers sind leistungsfähig genug, um auch schwere Lasten zu transportieren, und zugleich ist die Leistung nicht so groß, dass die Lastenräder nur auf der Straße fahren dürften.

Und das bei diesen Ausmaßen! Der Megaliner ist mit 7,20 Meter rund zwei Meter länger als ein SUV, 500 Kilogramm dürfen zugeladen werden, nur 250 weniger als bei gängigen Lieferwagen. Ohne Weiteres passen drei Europaletten hinein. Die Zuverlässigkeit und den günstigen Betrieb hält Rusche für den größten Vorteil seiner Erfindung. Ein Sprinter von Mercedes koste beispielsweise rund 900 Euro im Monat. Nur für Benzin, Abnutzung und Reparaturen.

Beim Megaliner hingegen genügen regelmäßiges Luftaufpumpen, Strom und Muskelkraft. Mit einer Ladung können die Fahrer über 100 Kilometer im Stadtgebiet fahren.

Schon als Rusche in den 2000er-Jahren Fahrzeugbau studierte, beschäftigte er sich mit

diesen Fortbewegungsmitteln, seine Diplomarbeit schrieb er über die Konstruktion eines Lastenrads. Dann baute er seine Erfindung: Erna, froschgrün lackiert und noch immer im Einsatz. Wenn er damit auf Messen fuhr, waren die Besucher begeistert, »aber sie fragten auch: Was sollen wir damit machen?«

Die Antwort gibt Rusche heute selbst, mit seinem 2011 gegründeten Unternehmen Cargo Cycle, für das heute sieben Fahrzeuge unterwegs sind. Die Mitarbeiter verteilen Fisch der Deutschen See vom Fischmarkt an Hamburger Restaurants und Privatleute, fahren Fleisch für den Hamburger Großhändler Delta Fleisch zu Hotels und Gastronomen, Obst und Gemüse für Stadt Land Frucht in die Büros in den Innenstädten. »Unsere Fahrer stehen nie im Stau, halten vor der Tür des Kunden und bekommen keine Strafzettel für falsches Parken«, sagt Rusche.

So prangt auf Rusches Vorzeigemodell das Logo eines Logistikriesen: DB Schenker. Dazu noch Werbung: »Grüner Transport mit Muskeln und Strom«. Auch an einem Dienstag im März verteilt Rusches Unternehmen Schenker-Lieferungen in der gesamten Stadt. Aus ganz Europa erreicht die Ware die Geschäftsstelle in Hamburg. Von dort kommt dann täglich eine Fuhrer in das Depot von Rusche.

»Die CO₂-Vermeidung und die Lärmvermeidung sind Riesenthemen für uns Logistiker«, sagt Gert Ludt, Leiter der DB-Schenker-Geschäftsstelle Hamburg. Er könne sich gut vorstellen, die Kooperation auszubauen, zuletzt hätten ihn Anfragen aus Coburg und Regensburg erreicht.

Mehr als 20.000 Euro kostet das XXL-Lastenrad, gerade baut Rusche am Nachfolger, der Auftraggeber kommt aus Belgien. In der Werkstatt bohrt er Löcher in einen Holzkasten, der später die Akkus für den E-Motor umschließt wird, und berichtet vom Geschäft in der Pandemie. Sie hat auch ihn getroffen, in seinem Fahrzeugdepot stehen eine handvoll Lastenräder mit der Auf-

schrift Velotaxi. Die Nachfrage ist zuletzt – wie bei seinen Lieferdiensten – eingebrochen. Keine Geschäftsleute, keine Touristen. »Ich selbst habe mir als Fahrer mit dem Velotaxi im Studium etwas dazuverdient«, sagt Rusche. Vor der Pandemie waren die Räder ständig unterwegs, zehn Lastenfahrer und sieben Velotaxis im Einsatz. Das ist gerade anders. Obst und Gemüse fürs Büro wird nur noch selten bestellt. Die Leute arbeiten ja überwiegend zu Hause.

Anstatt im vergangenen Frühjahr lethargisch zu werden, optimierte Rusche seinen Megaliner. »Mit dem Konzept sind wir zur Bank gegangen. Die waren da ganz begeistert«, erzählt er. So bekam er einen Kredit, der die Fertigung ermöglichte.

Rusche sagt, dass sein Lastenradkonzept ideal in die Innenstädte passe, die vielerorts gerade für die Mobilität der Zukunft neu erfunden werden sollen. Von Fahrrad-Highways ist dann die Rede und von der Debatte um die sogenannte letzte Meile. Am Montag dieser Woche kündigte die Deutsche Post Investitionen in Höhe von sieben Milliarden Euro für »klimaneutrale Logistik« an. Konkret: »Bis 2030 sollen 80.000 E-Fahrzeuge auf der letzten Meile eingesetzt werden.« Allerdings: Am Ende stehen auch die klimaneutralsten E-Autos womöglich im Stau.

Nicht aber die Lastenräder, und deshalb glaubt Rusche weiter an seine Chance. Seine Räder fahren zwar mit maximal 25 Stundenkilometern, dürfen deshalb aber auch den Radweg nutzen, was hilft, wenn andere Fahrzeuge immer häufiger nicht vorankommen. »Die Durchschnittsgeschwindigkeit in Großstädten beträgt 18 Stundenkilometer«, sagt Rusche. Er setzt auf die Nische: »Ich lebe meinen Traum.« Und der hat in der Welt von Christian Rusche zwei Räder.

Vorgeschlagen von Sophia Poppensieker

IDEE 15

Nebenjobs für Rentner

Als Wolfgang Nötzold in Rente ging, merkte er schnell, dass er mit 990 Euro im Monat nicht auskommt. Er wollte sich etwas hinzuverdienen, und er kannte Menschen, denen es ähnlich ging. Also gründete Nötzold 2014 gemeinsam mit Cornelia Sperling, ebenfalls Rentnerin, den Essener Verein »Mäuse für Ältere – Arbeit neben der Rente«. Dieser will Senioren helfen, einen Nebenjob zu finden. Auch Margarete

Leineweber war von Anfang an dabei. Sie glaubt, dies könne den Fachkräftemangel lindern und Lücken auf dem Arbeitsmarkt schließen: »Wie wollen Sie jemanden finden, der als Bürokraft nur für vier Stunden die Woche gebraucht wird? Für so eine Stelle sind Rentner perfekte Mitarbeiter.« Anfangs bestand ihre Initiative aus einem Gesprächskreis, in dem sich Rentner zu Rechts- oder Steuerfragen aus-

tauschen konnten. Inzwischen gibt es Einzelberatungen und sechs ehrenamtliche Mitarbeiter. Daneben vermittelt der Verein über ein Stellenportal Jobs in Essen, Bochum und Dortmund – von einfachen Arbeiten wie Putzjobs bis hin zu Lektorenaufträgen. 600 Menschen haben die Mailingliste abonniert.

Vorgeschlagen von Gisela Hensche

IDEE 16

Moos auf die Häuser

Manchmal bietet die Natur die beste Technologie. Die ZEIT-Leserin Maren Huhle etwa schwärmt von einem Gewächs, das sie für Hightech hält: Moos.

Die 28-jährige Gründerin und ihr 29-jähriger Kollege Marco Zierau wollen die Luftverschmutzung und die Feinstaubbelastung in Städten bekämpfen. Ihr Start-up »Moosaik« in Magdeburg entwickelt Fassadenpaneele, auf deren Innenseite Moos wächst; mit ihnen lassen sich Gebäude bemoosen. Bis zu 22 Gramm Feinstaub kann ein Quadratmeter Moos aus der Luft filtern, das hat eine Studie der Humboldt-Universität zu Berlin gezeigt. »Das klingt erst einmal nach nicht viel, kann aber in großem Maßstab die Luftqualität spürbar verbessern«, sagt Maren Huhle.

Laut einer Berechnung der beiden Unternehmer bräuchte es pro Quadratmeter Straße etwa zwei Quadratmeter Moos, um die Feinstaubbelastung um etwa 40 Prozent zu reduzieren. Und: »Moos reinigt nicht nur die Luft, es dämmt den Schall und kühlt die Umgebung«, resümiert Huhle. Zwar setzen auch andere Firmen Moos gegen Feinstaub ein. Aber ihre Idee sei besonders, sagt Huhle: Auf der Außenseite lassen sich die Paneele nämlich mit anderen Pflanzen begrünen.

LEON KIRSCHGENS

IDEE 17

Nachbarn im Netz

Es fing mit einem kleinen Zettel im Aufzug an. Im März vergangenen Jahres, im ersten Lockdown, wollte eine kleine Gruppe von Münchnern älteren Menschen ihre Hilfe anbieten. Der Zettel im Aufzug ihres Wohnhauses brachte nicht viel, aber sie hatten eine andere Idee: Lässt sich Nachbarschaftshilfe moderner organisieren – per App? Kurz darauf fanden sich dann Programmierer, Designerinnen und Marketingexperten zusammen, um die »Machbarschaft«-App zu entwickeln. Digitale Nachbarschaftshilfe gab es schon vorher, die Plattform *nebenan.de* etwa bietet einen Corona-Einkaufsservice an. Doch um dies in Anspruch zu nehmen, müssen die Hilfesuchenden mit dem Internet umgehen können. Bei der App aus München ist das anders: Sie erreicht auch jene, die kein Smartphone besitzen. Wer beispielsweise Unterstützung beim Einkaufen benötigt, ruft eine Telefonnummer an. Eine Software übersetzt das Anliegen in eine digitale Annonce. Nutzer, die in der Nähe sind, können dann mit den Suchenden Kontakt aufnehmen. Ab Sommer soll die App bundesweit verfügbar sein, womöglich also erst nach dem Corona-Shutdown. Für die Vereinsvorsitzende Manuela Greipel war es die Sache trotzdem wert. »Hilfesuchende wird es immer geben, auch nach der Pandemie.«

LEON KIRSCHGENS

Vorgeschlagen von Elena Schulz-Ruhtenberg

IDEE 18

Flugtaxi für alle

Als Dorothee Bär vor drei Jahren Flugtaxi eine große Zukunft prophezeite, erntete die Beauftragte der Bundesregierung für Digitalisierung erst mal Spott. Unter der Führung der CSU-Politikerin ging es ja nicht einmal beim flächendeckenden Glasfasernetz voran.

Heute lacht kaum noch jemand über diese Vision. Gerade hat das Bruchsaler Unternehmen Volocopter 200 Millionen Euro von Investoren eingesammelt. Es will seine »Multi-Kopter« schon bald in Singapur starten lassen: Fluggeräte, die Helikoptern ähneln, aber mit 18 Rotoren und neun Batterien ausgestattet sind und mit Strom statt mit Sprit fliegen.

Angefangen hat Volocopter 2011 mit einem fliegenden Yogaball, getragen von 16 Elektromotoren. »Niemand hat uns geglaubt, dass wir damit mal abheben«, erinnert sich Gründer Stephan Wolf. Als sein Mitgründer Thomas Senkel dann auf dem Ball tatsächlich davonschwebt, wird selbst die Nasa aufmerksam.

Von da an wächst das Bruchsaler Unternehmen stetig; unter den ersten Investoren sind Daimler und Intel. »Wir möchten mit unseren Flugtaxi das Stadtbild verändern. Jeder wird damit fliegen können«, verspricht Wolf.

LEON KIRSCHGENS