

Die Presse

am Sonntag

SEIT 1848

SONNTAG, 1. FEBRUAR 2026 · PREIS: 4,50 EURO · № 24.286***



Jugend am Bildschirm

Social Media. Die Regierung will ein Verbot von TikTok, Instagram und Co. unter 14 Jahren. Was sagen Jugendliche – und welche Rolle spielen soziale Medien in ihrem Leben?

6

„DIE PRESSE am Sonntag“
Telefon (01) 514 14–0
Retouren an Postfach 100
1350 Wien
Österreichische Post AG
TZ 09Z038034T
Die Presse,
Hainburger Str. 33
1030 Wien



Leitartikel



Weniger Latein, dafür mehr Know-how über KI: Der Plan des Bildungsministers ist umstritten.

2

»Ein Gangster«

James O'Brien war bis 2025 im US-Außenamt für Europa zuständig. Seine Analyse zeigt, wie Donald Trump Grenzen austestet, vom ICE-Einsatz in Minneapolis bis Grönland.

3

Am Rand

Kleine Skigebiete im Osten des Landes müssen sich neu positionieren, um mit immer weniger Schnee zu überleben. Von Konzepten, die funktionieren könnten.

18

Berührt

Ist körperliche Nähe angenehm, fördert sie die Gesundheit. Aber was ist das richtige Maß? Können Massagen eine Umarmung ersetzen? Über die Kraft der Berührung.

34



DIGITAL

Inhalte, die im Ohr bleiben.

Genießen Sie den Klang einer bekannten Stimme mit unserer neuen Vorlesefunktion.

Die Presse

Zur Hörprobe:
diepresse.com/hoerprobe

COLUMBUS

REISETHEK

0800 560 080
service@reisethek.at



Australien

zwischen Ozean & Outback

Reisetermin:

18.10. – 11.11.26

25 Tage im DZ ab € 13.780 p.P.
25 Tage im EZ ab € 16.290



Mailand erfindet sich immer wieder neu

Mailand eröffnet am 6. Februar die **Olympischen Winterspiele**. So richtig passt das Image der Wintersporthauptstadt nicht zur norditalienischen Finanzmetropole. Aber die lombardische Stadt überrascht, sogar grüne Revolutionen sind dort möglich. Eine Entdeckungsreise.

VON SUSANNA BASTAROLI

Stadtgeschichten



Mailand

INTERVIEW
Mit „The Voice of Hind Rajab“ hat Kaouthar Ben Hania die wahre Geschichte eines getöteten Kindes in Gaza verfilmt. Nun ist die Doku für den Oscar nominiert.

40



KOLUMNE
Der neue Melania-Film taugt als perfekte Ablenkung von den Krisen dieser Welt.

40

Plötzlich steht sie da, die riesige Glaskugel vor dem Mailänder Schloss. Einige Passanten bleiben verdutzt stehen, holen ihre Handys heraus und filmen den Ball. Eine Frau fragt einen Bauarbeiter, der am Megaball herumwerkelt: „Was ist das? Ein Schneeball, eine Schneekugel, eine Kristallkugel für die Zukunft?“ Der Mann zuckt mit den Schultern: „Das wird eine Überraschung, Signora. Warten Sie auf die Olympischen Spiele.“ Das Geheimnis der Kugel wird spätestens am 6. Februar gelüftet, dann beginnen die 25. Olympischen Winterspiele Milano/Cortina mit einer Megaparty im Mailänder San Siro Stadium. Die norditalienische Metropole putzt sich gerade für das Sportevent heraus: die Kunstinstallationen im Zentrum werden dieser Tage aufgebaut, auf dem Plan steht auch eine digitalisierte Designer-Skihütte. Die Gadget-Shops sind schon offen, das olympische Dorf ist einzugsbereit, die neue Eishockey-Arena, eine Art Kolosseum 2.0, bekommt noch den letzten Schliff.

Hohes Schrittempo

Trotz all der „it's your vibe“-Milano/Cortina-Plakate kommen die Mailänder nicht so richtig in Olympia-Stimmung. „In meinen Kursen rede ich über die Spiele, aber nur wenige sind daran interessiert. Viele wissen gar nicht, wann es losgeht“, sagt Marie, die Erwachsene in Französisch unterrichtet. Dies überrascht nicht. Die schnelllebige Metropole ist Hauptstadt für so vieles – Finanzen, Handel, Mode, Design, Eleganz, Luxus – aber für Wintersport? Um die Alpen zu sehen, muss man auf einen klaren Tag warten und hoch hinaufklettern, auf den Dom oder einen Wolkenkratzer. Aber die Zeit dazu fehlt meist in der Stadt mit einer Schrittgeschwindigkeit weit über dem Italien-Durchschnitt. Sogar Werbung auf Gehsteigen gibt es, weil die Leute ständig telefonieren und nach unten schauen.

„Typisch Mailand“, beantwortet Andreas Kipar die Frage nach dem Olympia-Desinteresse. Der deutsche Stadtplaner und Landschaftsarchitekt lebt und arbeitet seit Jahrzehnten in der Metropole. Sein mehrmals preisgekröntes Mailänder Architekturstudio Land hat inzwischen Büros weltweit, auch in Wien. „In Mailand dreht sich das Rad schneller als anderswo, die Menschen sind mit sich selbst beschäftigt“, erklärt der 65-Jährige. „Zudem sind Mailänder anfangs immer skeptisch bei Großereignissen, fragen sich, was bringt uns das? Das war auch vor der Expo 2015

TIPPS

Aperitivo. Aperitif ist ein Mailänder Ritual. Campari, Aperol, Negroni stammen aus Mailand: Traditionsbewussten wird ein „Campari Shakerato“ (an der Bar, stehend) im Camparino in der Galleria empfohlen. Ab 18 Uhr gibt es Aperitif im Salon im ersten Stock.

Kunst. Der hypermoderne Ausstellungskomplex der Prada Foundation mit zeitgenössischen Ausstellungen und einem Kino war früher eine Destillerie. Zum Komplex gehört die Bar Luce, entworfen vom Filmregisseur Wes Anderson, der sich von Mailänder Cafés der 1950/60er inspirieren ließ.

ZUR PERSON



Andreas Kipar (65) ist ein preisgekrönter Landschaftsarchitekt und Stadtplaner aus Deutschland, der seit den 1980ern in Mailand lebt. Dort gründete er das Studio Land, das Standorte weltweit hat, auch in Wien. Kipar erfand das Modell der „Raggi Verdi“ (Grüne Strahlen), das als international wegweisend für grüne Stadtplanung gilt.

so. Dann stellen sie fest: Mailand hat sich erneuert. Und sie sind stolz.“

Kipar weiß, wie sehr Mailand mit seiner Fähigkeit zur radikalen Veränderung überraschen kann. Schließlich ist die Stadt sein Labor, hier setzt er seine Visionen um. Seit er als junger Landschaftsarchitekt aus dem Ruhrgebiet in den 1980ern in die vermögte Industriemetropole zog, hat er Mailands Verwandlung mitgestaltet. Das Ergebnis: „Aus der grauen Maus wurde eine grüne Touristenattraktion.“

Tatsächlich: Mailand wurde gerade erneut zur lebenswertesten Stadt Italiens gekürt und zählt zu den beliebtesten Destinationen für Städtrips in Europa. Mailand, lebenswert und beliebtes Urlaubziel – diese Vorstellung hätte um die Jahrtausendwende jeder für absurd gehalten. Aus der hyperaktiven Stadt voller Stau flohen damals viele Bewohner am Wochenende in Richtung Seen, Meer, Berge.

»Mailand öffnet jedem die Türe. Aber eintreten muss man dann selbst.«

Seit einigen Jahren dürfen nur Fahrzeuge mit teuren Sondergenehmigungen im Zentrum fahren, aus einst verkehrsverstopften Straßen wurden Fußgängerzonen voller Bars und Restaurants. Kilometerlange Fahrradwege durchziehen die Stadt, in der früher die seltenen Radfahrer zwischen Straßenbahnen, Autos und Mopeds gefährliche Slaloms vollbrachten. Rund um den Dom, in der Galleria Vittorio Emanuele II., der lebhaften Via Dante vor dem Schloss, im einstigen Künstlerviertel Brera oder an den Navigli-Kanälen drängen sich Touristen.

So richtig zeigt Mailand sein neues Gesicht abseits der Touristen-Hotspots, etwa in Kipars Viertel rund um den Corso Garibaldi, heute eine Fußgängerzone mit Galerien und angesagten Lokalen. Oder im angrenzenden Viertel Porta Nuova, wo die Piazza des 21. Jahrhunderts entstanden ist. Umrandet von gläsernen Wolkenkratzern, darunter dem imposanten Unicredit-Tower, dem höchsten Gebäude Italiens, befindet sich ein Wasserbecken mit Springbrunnen – ein Alptraum für eine anwesende Mutter, die ihr Mädchen mit festem Griff von einem winterlichen Fußbad abhält. Weiter hinten schlängeln sich Jugendliche auf Skateboards durch die „Baum-Bibliothek“, ein urbanes Wäldchen, das Kipars Architekturstudio Land mitgestaltete. Darüber

thront Mailands grüne Ikone „Bosco Verticale“ (vertikaler Wald), zwei Wohntürme voller Bäume und Sträucher.

Für Kipar ist das berühmte Haus ein mächtiges Symbol: Es stelle dar, wie wichtig für die Mailänder die Beziehung zur Natur immer schon gewesen sei. In dieser kompakten Stadt mit einer der höchsten Bevölkerungsdichten Europas – 7500 Einwohner pro Quadratkilometer – haben die Einwohner ihre Gärten seit jeher dort gepflanzt, wo sie Platz dafür fanden: auf ihren Balkonen und Dächern.

Ein Deutscher pflanzt Bäume

Bäume gepflanzt hat auch Kipar, als er aus dem Ruhrgebiet nach Mailand kam und dort bei einem berühmten Stadtplaner einen Job fand. Da der junge Deutsche eine Gärtnerausbildung besaß, wurde er mit der Bewaldung des Parco Nord am Stadtrand beauftragt. Nach Mailand wollte Kipar ursprünglich gar nicht, er hatte von Rom oder Florenz, von prächtigen Renaissancegärten, geträumt. Doch schnell realisierte er, wie gut diese vitale Metropole zu ihm passte. In Mailand konnte man gestalten, Dinge verändern: „Mailand öffnet jedem die Tür. Aber eintreten musst du selbst.“

Das tat er. Erst schloss er in Mailand ein zusätzliches Architekturstudio ab, dann gründete er sein eigenes Studio, um seine Vision umzusetzen: Eine grüne, urbane „Landschaft“, eine Stadt voller Lebensqualität und Grünflächen. Die Deindustrialisierung mit ihren vielen Industriebrachen bot ihm dazu die notwendigen Flächen. Kipar präsentierte der Mailänder Stadtverwaltung seine acht „Raggi Verdi“ (Grüne Strahlen), die Zentrum und Peripherie verbinden sollten. Auf diesen Routen wollte er Parks, begrünte Areale und Alleen ineinanderfließen lassen. Radfahrer und Fußgänger sollten entlang der Strahlen die Stadt neu erschließen. Mailand gefiel die Idee einer neuen, grünen Identität. Die „Raggi Verdi“ durchziehen nun die Metropole. Inzwischen dienen sie international als Modell.

Kipars begrüntes Architekturstudio voller junger Architekten aus der ganzen Welt liegt auf einem dieser Strahlen. Wenn man vom Corso Garibaldi in Richtung Nordwesten geht, entlang des noblen Corso Sempione, gelangt man ins einstige Arbeiterviertel Portello. Dort befand sich bis 1986 die berühmte Alfa-Romeo-Fabrik. Das Gelände, auf dem Arbeiter aus ganz Italien rund 132.000 ikoni-





Ungewöhnliches Mailand: Ein seltener Blick auf den Monte Rosa (l.); Vorbereitungen zu Olympia am Domplatz (unten); ein origineller Park auf dem einstigen Alfa-Romeo-Fabrikgelände; Mailands grüne Ikone, der „Bosco Verticale“, ein Wohnhaus (rechts unten). Stefano Madrigali/Getty Images/Nicola Colella/Getty Images



Falls der Glasball beim Schloss doch eine Kristallkugel ist, lohnt sich ein Blick in die Zukunft: Kipar ist optimistisch. Er sieht eine große Metropolregion, in der Mailand und Provinz zusammenwachsen, verbunden durch noch längere „Grüne Strahlen“. Mit der Umsetzung hat er bereits begonnen.

Die Millionärsdichte ist höher als in New York. Jeder zwölfte Einwohner ist Millionär.

Unmittelbar glaubt er an den Zauber von Olympia: Mit der Eishockey-Arena bekommt Mailand die Mega-Konzertthalle, nach der sich viele gesehnt haben. Dank des olympischen Dorfes entstehen Zimmer für Studenten, die aus der ganzen Welt nach Mailand kommen.

Tanz auf dem Stier

Vielleicht braucht Mailand doch auch die Hilfe seiner Glücksgötter. Diese beschwört man im Herzen der eleganten Galleria beim Dom, auf dem Bodenmosaik des tanzenden Stiers. Das funktioniert so: Mit der rechten Ferse muss man dem Tier aufs Geschlechtsteil steigen und sich dann dreimal im Kreis drehen. Dieses alte Ritual zeigt: Wer in Mailand Glück und Erfolg haben will, muss Tabus brechen.

sche „Giuliettas“ zusammen-schraubten, verwandelte das Studio Land in einen bemerkenswerten Park mit zwei künstlichen Hügeln. Zwischen Autostraßen, Büros, Baustellen und Wohnsiedlungen wirkt der sieben Hektar große Alfa-Romeo-Park wie eine Mailänder Design-Oase. Auf der längsten Bank der Welt (208 Meter) sitzen an diesem sonnigen Wintermittag nur einige Pensionisten, die Zeitung

lesen, ein Kind jagt Tauben, die Oma schimpft. Durch den Garten schlängeln sich symmetrisch die Wege, auch entlang des höchsten Hügels, der aussieht wie eine Torte. Von diesem kleinen Berg blickt man auf ein Meer aus Hochhäusern und Baukränen, aber den Stadtlärm hört man kaum. Trotz aller Veränderungen wächst der Unmut in der Stadt. Verkehrsbeschränkungen stoßen auf Widerstand,

Händler und Einwohner demonstrieren. Das Gefühl macht sich breit, das Zentrum gehöre nur Touristen und Superreichen, die Preise in die Höhe treiben. In kaum einer anderen Stadt leben so viele Geldmagnaten, die Dichte an Millionären gemessen an der Bevölkerung ist höher als in New York. Zugleich steigt die Zahl der Armen: Fast jede dritte Familie schafft es nicht bis zum Monatsende.

Auf Achse

NOTIZEN VON UNTERWEGS

Das Problem bei Flugreisen ist, dass man dafür zum **Flughafen Wien** fahren muss. Mit dem Auto wird das teuer, denn das Geschäftsmodell der Betreiber scheint nicht das Abfertigen von Flugzeugen zu sein, sondern das Bewirtschaften von Parkplätzen.

VON NORBERT RIEF



Ich reise gern. Das Fliegen ist zwar heutzutage ungefähr so gemütlich und entspannend wie eine Fahrt mit der Deutschen Bahn. Aber man kommt so schnell von A nach B, lernt neue Länder kennen, neue Menschen, neue Kulturen. Reisen schafft unauffällig Wissen, es weckt Interessen und erweitert den Horizont. Das einzige Problem bei Flugreisen ist, dass man dafür zum Flughafen Wien muss. Das geht, wenn man in Wien lebt, zwar recht gut mit der Schnellbahn (nur Touristen nehmen den überbelegten CAT, der von Wien Mitte zum Flughafen-Bahnhof nur unwesentlich schneller ist als die S7). Notfalls kann man auch halbstündlich mit dem Bus fahren.

Aber manchmal geht der Flug um sechs Uhr oder kommt erst gegen 23 Uhr wieder an. Fliegt man über Frankfurt zurück nach Wien, landet also am Abend mit fast traditioneller Verspätung, dann hat man schon alle Nerven aufgebraucht, die man für die Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln braucht. Bleibt also nur das Auto. Eine vermeintlich gute Alternative, bis man vor dem Parkomat steht. Fliegt man beispielsweise am Montag ab und kommt am Dienstag zurück, bezahlt man fürs Parken am abgelegenen Parplatz C 62,70 Euro. Im Parkhaus 3 oder 4 mit „direktem und witterungsgeschütztem Zugang zu den Terminals“, wie der Flughafen wirbt, sind es 94,50 Euro. Ein Städteflug übers Wochenende - Freitag bis Sonntag - kostet auf dem Parkplatz C 90 Euro, im Parkhaus 3 sogar 147 Euro.

147 Euro! Dafür ist man früher mit der Ryanair nach London geflogen, bevor der Billigflieger sein Angebot in Wien drastisch reduziert hat. Den Briten waren die Parkgebühren für ihre Flugzeuge offenbar auch zu hoch. Man kann sich natürlich auch zum Flughafen fahren lassen. Das geht nur kostenlos, wenn man schnell ist. Auf der Zufahrt zum Terminal gibt es einen Schranken und derzeit eine Baustelle, die regelmäßig für Staus sorgt. Zehn Minuten hat man Zeit, um den Passagier aus dem Auto zu werfen, dann bezahlt man pro 15 Minuten 2,90 Euro. Auch das Abholen kostet. Auf vielen Flughäfen gibt es eine Cellphone-Waiting-Area. Man kann irgendwo warten, bis der Angekommene anruft. Dann fährt man vor, holt

ihn ab und zahlt nichts. In Wien ist das anders. Man muss zum Kurzparkplatz K3, „nur wenige Meter vom Ausgang der Ankunftshalle entfernt“. Nach der Einfahrt bezahlt man 5,90 Euro. Steht man 61 Minuten, sind es schon 11,80 Euro. Da kann man nur hoffen, dass der Flug keine Verspätung hat. Im vergangenen Jahr erwirtschafteten die Flughafenbetreiber mit Parkgebühren 69 Millionen Euro! Dafür kann man sich schon einen gebrauchten Airbus kaufen. Wir lernen: Das Geschäftsmodell des Flughafens Wien-Schwechat scheint nicht die Abfertigung von Flugzeugen und Passagieren zu sein. In Wirklichkeit geht es um die Bewirtschaftung eines Parkplatzes mit angeschlossenen Flughafen.

E-Mails an: norbert.rief@diepresse.com