

Die Post-Corona-Stadt

Stadtplanung und -entwicklung in Zeiten nach der Coronapandemie

Seit nunmehr einem Jahr befinden sich unsere Städte im Ausnahmezustand. Geschlossene Geschäfte, leere Innenstädte, autofreie Straßen, Balkonkonzerte, Maskenpflicht in Bus und Bahn und überlaufene Parks. Die Auswirkungen der Coronapandemie auf den urbanen Raum sind erheblich. Auch das städtische Leben, das dank seiner Anonymität, seiner Vielzahl an sozialen Kontakten und zahlreichen Möglichkeiten für viele Menschen besonders attraktiv ist, wurde durch das Coronavirus plötzlich zur Gefahr. Seither heißt es Abstand zueinander zu halten und die sozialen Kontakte zu beschränken. Auch in der Stadtplanung wendet man sich daher Themen zu, die sich auf die Hygiene und Dichte in Städten beziehen. Dabei ist dieser Fokus jedoch nicht neu. Unhygienische und beengte Verhältnisse beförderten in den vorindustriellen Städten Europas die Verbreitung von Infektionskrankheiten wie der Pest, Cholera oder Tuberkulose. Ihre Bekämpfung läutete die moderne Stadtplanung erst ein (vgl. ROESLER 2020). Genauso wie in der Vergangenheit die Gesundheitsförderung in der Stadtentwicklungsdebatte eine Rolle spielte, wird daher auch die derzeitige Coronapandemie die städtische Planungskultur in Deutschland grundlegend verändern (vgl. FRIESECKE 2020: 144). Fraglich ist jedoch, ob die Auswirkungen der Krise zu einer Rückbesinnung auf alte Planungsleitbilder führt oder ob das Moment der Krise für die Stärkung der nachhaltigen Stadtentwicklung genutzt wird. Der folgende Text setzt sich mit dieser Fragestellung auseinander und versucht dabei aufzuzeigen, welchen Beitrag die Krise zur Planung einer nachhaltigeren Post-Corona-Stadt leisten kann. Dabei wird argumentiert, dass eine urbane Dichte und Nutzungsmischung notwendig sind, um unsere Städte in Zukunft sicher und lebenswert zu gestalten.

Urbane Dichte unter Druck

Wuhan, New York, Madrid oder Hamburg – die dramatisch hohen Fallzahlen von Coronainfizierten in den Metropolen dieser Welt versetzten nicht nur unsere Gesellschaft unter Schock, sondern führten auch zu einer fachlichen Diskussion über hochverdichtete und global vernetzte Großstädte. Schnell mehrten sich Stimmen, die den Grund für die rasante Verbreitung des Coronavirus im quirligen Leben, den überfüllten Straßenbahnen, engen Wohnungen sowie zahlreichen Geschäftsreisenden und Tourist:innen suchten. Die Gefahr, die von großen und wechselnden Menschenansammlungen ausgeht, ist nicht von der Hand zu weisen. Städte wie Singapur, Seoul oder Hongkong zeigen jedoch, dass mithilfe eines frühzeitigen Lockdowns und strengen Abstands- und Hygienemaßnahmen die Infektionszahlen trotz hoher Bevölkerungsdichte niedrig gehalten werden können (vgl. GIRGERT 2020). Bezogen auf Deutschland kommt eine Untersuchung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu einem ähnlichen Schluss. Sie stellt fest, dass sich die regionale Verbreitung von Sars-CoV-2 nicht eindeutig an räumlichen Strukturen festmachen lässt. Vielmehr als

urbane Dichte sind es lokale Besonderheiten, wie soziale Events, Produktionsbedingungen oder enge Wohnverhältnisse, die zu einer Konzentration der Infektionszahlen führen (vgl. BBSR 2020a: 43f.). In Zeiten einer Pandemie bietet das städtische Leben sogar wichtige Vorteile. So verfügen Städte über eine leistungsfähige Infrastruktur, die bei der Bewältigung der negativen Auswirkungen der Coronapandemie entscheidend sind.

Doch auch wenn die ausschließliche Betrachtung der urbanen Dichte für die Verbreitung des Coronavirus zu kurz greift, scheint das städtische Leben in Zeiten eines Lockdowns wenig verlockend zu sein. Durch die Ausgangsbeschränkungen, geschlossene Schulen und Kitas und das Homeoffice verbringen die Menschen viel Zeit zuhause. Jedoch sind die Wohnungen meist zu klein, haben häufig keinen Balkon und Grünflächen sind weit entfernt. Man wünscht sich mehr Platz und mehr Grün, sodass der ländliche Raum plötzlich wieder attraktiv scheint. Führen die Erfahrungen der Coronazeit daher zur Flucht aus der beengten Stadt? Die zunehmende Etablierung des Homeoffice und die neue Wertschätzung grüner Rückzugsorte können dem Leben im ländlichen Raum durchaus eine Renaissance bescheren. Der Trend zur Suburbanisierung ist jedoch schon länger zu beobachten. Grund dafür sind die stetig steigenden Mietpreise. Größere Wohnungen in zentralen Lagen können sich besonders junge Familien und ärmere Gesellschaftsgruppen nicht leisten, sodass sie in das preisgünstigere städtische Umland oder weniger beliebte Stadtviertel ausweichen müssen (vgl. BBSR 2020b: 11). Die Coronapandemie kann diesen Prozess noch zusätzlich verstärken, denn besonders die einkommensschwachen Bevölkerungsteile leiden verstärkt unter den Auswirkungen der Pandemie. Laut OECD (2020: 1) mussten im April 2020 in Deutschland im untersten Einkommensquartil 50 Prozent mehr Arbeitnehmende ihre Arbeit niederlegen als im obersten Quartil. Außerdem war die Wahrscheinlichkeit im Homeoffice zu arbeiten bei dieser Gruppe um 35 Prozent geringer. Die Coronapandemie dient daher nicht nur als Treiber für die ungewollte Abwanderung, sie verschärft darüber hinaus die bereits bestehende soziale Ungleichheit und Segregation. So verlockend das idyllische Wohnen in Suburbia zu Coronazeiten auch scheint, als Planungsmaxime für die Zukunft kann es daher nicht dienen. Nicht nur beschränkt sich die Debatte über die neuen Möglichkeiten des Homeoffice auf eine kleine und prädestinierte Gesellschaftsgruppe, darüber hinaus birgt eine verstärkte Suburbanisierung die Gefahr alte Fehler zu wiederholen: Die Kommunen weisen neues Bauland aus und die Zersiedlung geht weiter. Diese Entwicklung können wir uns in Zeiten des Klimawandels jedoch nicht leisten (vgl. KLEILEIN U. MEYER 2020). Die dichte und durchmischte Stadt, wie sie in der Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt gefordert wurde, bleibt daher nach wie vor die Antwort auf sich verknappende Ressourcen und Flächen bei gleichzeitigem Anstieg der Bevölkerungszahl.

Flächen anders nutzen

Auch wenn sich Stadtplaner:innen heute überwiegend darin einig sind, dass die Nachverdichtung unserer Städte notwendig ist, hat die Pandemie vor allem diejenigen bestärkt, die in der weiteren Verdichtung neue Herausforderungen für die urbane Gesundheitsvorsorge sehen. Denn durch die Krise wurde nochmals deutlich, dass genügend Platz in der eigenen Wohnung und im direkten Umfeld von besonderer Wichtigkeit für die Gesundheit sind. In Zeiten eines Lockdowns wirkt sich die individuelle Wohnsituation und der eigene Zugang zu Grünflächen stark auf das Wohlbefinden aus.

Studien aus Dortmund, München und Leipzig zeigen, dass oftmals bereits benachteiligte Stadtquartiere von diesem Effekt negativ betroffen sind. Sie fanden heraus, dass das finanzielle Einkommen, der Bildungsgrad und die Anzahl der zugänglichen Grünflächen im Wohnumfeld im Zusammenhang stehen (vgl. BUNGE u. REHLING 2020: 72). Durch die Erfahrungen der Coronapandemie haben Grün- und Freiräume im gesamten Stadtraum somit nochmals an Bedeutung gewonnen. Sie stehen jedoch in direkter Konkurrenz zum dringend benötigten zusätzlichen und bezahlbaren Wohnraum. Das Leitbild der doppelten Innenentwicklung, welches das Ziel verfolgt, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen und gleichzeitig urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten, gilt daher stärker denn je (vgl. BfN 2016: 7f.). Aber auch hier wird der Konflikt der Nutzungskonkurrenz nicht ausreichend gelöst. Es ist an der Zeit das Verhältnis der Flächen neu zu denken.

Wie das aussehen kann, zeigen viele Beispiele aus deutschen Städten. Durch den ausbleibenden Autoverkehr und die fehlenden Alternativen wurden zu Coronazeiten Straßen in Berlin zu temporären Spielstraßen für Kinder erklärt, Gastronom:innen weiteten im Sommer vielerorts ihre Außenterassen auf angrenzende Parkplätze aus oder ganze Autospuren wurden, wie in Düsseldorf, zu sogenannten Pop-up-Radwegen umfunktioniert (vgl. MÜLLER 2020). Um neue Freiflächen in die Städte zu bringen und den öffentlichen Raum aufzuwerten, bietet sich die Umnutzung von Verkehrsflächen besonders an. Daher ist es nicht verwunderlich, dass durch die Folgen der Pandemie auch die Debatte um die autogerechte Stadt erneut aufgeflammt ist. Auch wenn das Leitbild in der Verkehrsplanung nicht mehr offensiv verfolgt wird, nimmt die Kfz-Infrastruktur in Form von breiten Straßen und zahlreichen Parkplätzen bis heute einen Großteil des städtischen Raums in Anspruch. Zwar ist die Neuverteilung des Straßenraumes stark konfliktbehaftet und stellt Planer:innen vor viele Herausforderungen, dennoch ist sie aufgrund des Klimawandels unumgänglich. Auch im Hinblick auf die Coronapandemie ist der motorisierte Verkehr problematisch. Eine Studie des Max-Planck-Instituts kam zu der Erkenntnis, dass die Vulnerabilität von Menschen gegenüber SARS-CoV-2 in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung erhöht sein kann. Grund dafür sind schadstoffbedingte Vorschädigungen der Lunge und des Herz-Kreislaufsystems (vgl. Umweltbundesamt 2020). Auch das Gebot des „Social Distancing“ führt auf vielen Fahrradwegen, in Bus und Bahn, Parks oder Fußgängerzonen zu neuen Platzproblemen. Während das Fahrrad dabei zum Krisengewinner wurde, sank die Nachfrage der öffentlichen Verkehrsmittel um bis zu neunzig Prozent. Als Gründe sind das Arbeiten im Homeoffice und das damit einhergehende verringerte Pendelaufkommen sowie die Vermeidung aus Angst vor Ansteckung zu nennen (vgl. ARNOLD et al. 2020: 2). Es könnte daher sein, dass auch der motorisierte Individualverkehr durch die Krise profitiert. Sollte sich das Homeoffice in Zukunft jedoch wirklich durchsetzen, so kann das auch zur neuen Chance für die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs werden. Denn wenn weniger häufig der Arbeitsplatz im Büro besucht werden muss sowie flexible Ticket-Angebote für Bus und Bahn vorhanden sind, dann könnten die hohen Fixkosten des eigenen PKW zu einem Umstieg vom Auto auf den ÖPNV beitragen (vgl. FISCHER 2020). Im Hinblick auf eine gesunde, klimaneutrale und lebenswerte Stadt wäre diese Entwicklung sinnvoll. Die Coronazeit hat gezeigt, dass eine Umsteuerung nicht unbedingt lange dauern muss. Die Pandemie kann so zum Katalysator für Themen der Umweltgerechtigkeit und Gesundheitschancen werden. Die Stärkung von Grün- und Freiflächen im Stadtzentrum und die endgültige Abkehr von der autogerechten Stadt hin zur menschengerechten Stadt leisten einen wichtigen Beitrag für die nachhaltige Stadtentwicklung und sollten daher zukünftig in der Stadtplanung konsequent umgesetzt werden.

Innenstädte abwechslungsreicher gestalten

Geschlossene Geschäfte und Cafés, Standortaufgaben großer Filialisten und DHL-Wagen, die uns unsere Wünsche nach Hause liefern – Bereits vor der Coronapandemie zeichnete sich der Strukturwandel der Citybereiche unserer Städte ab. Die Auswirkungen der harten Maßnahmen gegen Sars-CoV-2 stärkten den Onlinehandel jedoch zusätzlich und lassen die Frage nach den Alternativen zum stationären Einzelhandel relevanter denn je werden. Bleibt alles wie zuvor, könnten die Einkaufsstraßen bald von Leerständen, Handyläden, Spielhallen und 1-Euro-Shops geprägt sein. Investoren kaufen dann die freiwerdenden Flächen auf und bewirtschaften diese ohne Rücksicht auf die Qualität, sondern ausschließlich für die eigene Gewinnmaximierung. Doch bei konsequenter kommunaler Steuerung könnte das Zukunftsszenario auch anders aussehen. Denkbar wäre es, die leeren Geschäftsflächen durch andere Nutzungen, wie beispielsweise Kitas, Bildungseinrichtungen, das Kreativgewerbe oder Dienstleister, nachzubesetzen. Somit könnte die erforderliche Kaufkraft in die Innenstädte gelockt werden und diese darüber hinaus auch nach Ladenschluss attraktiv machen (vgl. BBSR 2020b: 9f.). Die Aufgabe großer innerstädtischer Kaufhäuser, die sich bereits durch die Filialschließungen der Galeria Karstadt Kaufhof GmbH ankündigen, bietet zudem die Chance die freiwerdenden Flächen für das innerstädtische Wohnen zu nutzen. Auch die Nachfrage nach Büroflächen könnte durch das Homeoffice sinken, sodass diese Flächen ebenfalls zu Wohnraum umgenutzt werden könnten. Als Alternative zum Arbeiten in den eigenen Wänden könnten Coworking-Spaces oder Standorte für mobiles Arbeiten dann den Nutzungsmix der Innenstädte ergänzen (vgl. MÜLLER 2020). Was sich vielleicht zunächst illusorisch anhört, wird in vielen innerstädtischen Gründerzeitvierteln mit ansprechender Bausubstanz bereits gelebt. Der Berliner Stadtteil Kreuzberg prägte beispielsweise aufgrund seiner Blockrandbebauungen des 19. Jahrhunderts, wo im Vorderhaus und Seitenflügel traditionell gewohnt wurde und das Hinterhaus und der Hof dem Gewerbe dienten, den Begriff „Kreuzberger Mischung“. Sie zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsmischung, kurze Wege, Urbanität und soziale Mischung aus. Die Beliebtheit des Quartiers geht jedoch auch mit Gentrifizierungsprozessen einher (vgl. MEYER 2019). Das verdeutlicht, dass solche Viertel unter Umständen nicht der gesamten Stadtbevölkerung zugänglich sind. Die Stadtplanung muss sich daher zukünftig damit beschäftigen, wie das Wohnen in den Zentren für alle möglich wird und soziale Einrichtungen und neue Nutzungsformen, wie beispielsweise urbane Produktionsformen, in die Innenstädte Einzug erhalten können.

Doch nicht nur innerhalb der Stadtviertel müssen Wohnen und Arbeiten stärker miteinander verbunden werden. Die Erfahrungen des Lockdowns haben gezeigt, dass auch die Grundrisse der Wohnungen und die städtischen Wohnmodelle flexibler werden müssen. Die Standardgrundrisse und handelsüblichen Architekturen der heutigen Zeit bieten den Menschen kaum Möglichkeiten zum gegenseitigen Austausch. Das führt oftmals zur Vereinsamung, besonders von älteren und alleinlebenden Menschen. Die Münchener Genossenschaft wagnisART zeigt mit ihrer Mischung aus verschiedenen Wohnformen, Gemeinschaftsräumen sowie Büros und Gewerbe, wie solche Wohnmodelle zukünftig aussehen könnten (vgl. KLEILEIN U. MEYER 2020). Auch viele Projektentwickler berücksichtigen bei neueren Projekten bereits andere Wohnansprüche. Mikroapartments für Studierende und Yuppies mit Gemeinschaftsräumen und zeitlich flexiblen Mietmodellen sind ein Beispiel für diesen Wandel. Jedoch steckt hinter der Realisierung oftmals das wirtschaftliche Kalkül, da diese Mietformen mit relativ geringem Einsatz

eine hohe Rendite versprechen. Die negativen sozioökonomischen Auswirkungen der Coronapandemie und die weiter steigenden Mietpreise erhöhen jedoch die Dringlichkeit von Wohnmodellen, die nicht nur auf die Mittelschicht zugeschnitten sind. Als Beispiel kann das VinziRast im Zentrum Wiens dienen, wo Studierende zusammen mit ehemaligen Obdachlosen leben und arbeiten (vgl. KLEILEIN U. MEYER 2020). Gerade im Hinblick auf zukünftige Pandemien zeigt uns die Coronazeit, dass insbesondere eine funktionierende Nachbarschaft und gegenseitige Solidarität in Krisenzeiten wichtig sind. Dies sind Lehren für die Zukunft, die uns auch bei der Anpassung unserer Städte an die Bedingungen des Klimawandels helfen können. Die Schaffung von bezahlbarem und flexiblem Wohnraum sind daher eine weitere Strategie für eine nachhaltige und zukunftsfähige Stadtentwicklung.

Die Krise als Chance für Veränderung

Unsere Städte bieten bereits heute viele Vorteile. Nun gilt es sie konsequent weiterzuplanen, um die negativen Auswirkungen zukünftiger Pandemien und Krisen möglichst gering zu halten. Die Post-Corona-Stadt sähe dann idealerweise so aus: Unterschiedliche und flexible Wohnformen, jede Wohnung verfügt über einen Balkon, flexible Räume zum Arbeiten, schnelles Internet, fußläufige und qualitätsvolle Grünflächen im gesamten Stadtgebiet, kurze Wege bei der Nahversorgung, qualitätsvolle und konsumunabhängige öffentliche Räume, schadstoffarmer Verkehr und sozial gemischte und vernetzte Nachbarschaften. Diese Themen waren bereits vor der Coronapandemie in der Stadtplanung von Bedeutung, die Krise hat aber gezeigt, dass ihre Bearbeitung schneller laufen kann und muss. Das Coronavirus hat uns unfreiwillig in eine Versuchsanordnung der Zukunft der Stadt versetzt: weniger Reisen, mehr Solidarität und die Wiederentdeckung des eigenen Zuhauses und der Nachbarschaft (vgl. KLEILEIN U. MEYER 2020). Somit wurde uns auch die Frage aufgezwängt, wie wir Städte verändern müssen, um sie krisenfester, nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten. Das Ziel zur Schaffung nachhaltiger Städte und Gemeinden der Agenda 2030 ist als Planungsmaxime daher wichtiger denn je. Natürlich müssen neue Wege gefunden werden, wie sich die Hygiene- und Abstandsregelungen in Zukunft baulich und gesellschaftlich besser umsetzen lassen, damit die Gefahr einer Ansteckung mit Sars-CoV-2 im Urbanen weniger hoch ist. Das Leitbild der verdichteten Stadt infolge von Covid-19 gänzlich in Frage zu stellen, wäre jedoch falsch. Die nachhaltige Stadtentwicklung bietet bereits viele Konzepte für klimafreundliche Mobilität, regionale Wirtschaftskreisläufe, urbane Landwirtschaft und neue Nachbarschaften. Diese müssen nur endlich ernst genommen und konsequent umgesetzt werden.

Literatur

- ARNOLD, H., HEINRICH-KÖHLER, C., SNAGA, F. u. M. ROHS (2020): Blickpunkt Verkehr. Aktuelle Informationen rund um den ÖPNV. 1. Ausgabe. Online unter: <https://www.pwc.de/de/covid-19/blickpunkt-verkehr-opnv-in-der-coronakrise.pdf> (abgerufen am 19.02.2021).
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2020a): Dichte und Pandemie. Gibt es räumliche Erklärungsmuster für das Infektionsgeschehen in Deutschland? In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 4/2020: 32-45.
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2020b): Die Stadt im Krisenmodus. Inwiefern sind Städte von der aktuellen Pandemie betroffen? Und wie kann die Stadtentwicklung – auch mit Blick auf künftige Weichenstellungen – darauf reagieren? In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 4/2020: 6-15.
- BfN - Bundesamt für Naturschutz (Hrsg.) (2016): Doppelte Innenentwicklung – Perspektiven für das urbane Grün. Empfehlungen für Kommunen. Bonn.
- BUNGE, C. u. J. REHLING (2020): Umweltgerechtigkeit in Städten. Empirische Befunde und Strategien für mehr gesundheitliche Chancengleichheit. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1/2020: 70-83.
- FISCHER, N. (2020): Der ÖPNV und das Corona-Virus – Wege in und aus der Krise. In: Zukunft Mobilität. 13.08.2020. Online unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/171620/analyse/coronakrise-nahverkehr-bus-und-bahn-chancen-covid19/#fn-171620-3> (abgerufen am 19.02.2021).
- FRIESECKE, F. (2020): Stadtplanung und Raumentwicklung in Zeiten vor und nach Corona. In: Zeitschrift für Geodäsie, Geoinformation und Landmanagement (zfv) 145. Jg. 3/2020: 144-149.
- GIRGERT, W. (2020): Coronakrise: Dichte ist unter Druck geraten. In: Frankfurter Rundschau. 18.06.2020. Online unter: <https://www.fr.de/kultur/gesellschaft/coronakrise-dichte-unter-druck-geraten-13803001.html> (abgerufen am 18.02.2021).
- KLEILEIN, D. u. F. MEYER (2020): Urbanität in der Krise. Die Stadt nach Corona. In: Taz. 17.05.2020. Online unter: <https://taz.de/Urbanitaet-in-der-Krise/!5682400/> (abgerufen am 18.02.2021).
- MEYER, U. (2019): Kreuzberger Mischung. In: German-Architects. 20.03.2019. Online unter: <https://www.german-architects.com/de/architecture-news/hauptbeitrag/kreuzberger-mischung> (abgerufen am 19.02.2021).
- MÜLLER, R. (2020): Zukunft der Stadt. Post Corona City. In: Zeit Online. 21.06.2020. Online unter: <https://www.zeit.de/2020-06/zukunft-stadt-verkehr-bueros-laeden-veraenderungen-coronavirus> (abgerufen am 19.02.2021).
- OECD - Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2020): OECD-Beschäftigungsausblick 2020. Beschäftigungssicherheit und die Covid-19-Krise. Deutschland im Vergleich. Online unter: https://www.agv-vers.de/fileadmin/doc/covid19/AR_2020_37_Anhang_A_Beschaeftigungsausblick_DE_2020_OECD.pdf (abgerufen am 18.02.2021).
- ROESLER, S. (2020): Epidemiologie und Stadtplanung haben eine gemeinsame Geschichte und auch Zukunft. In: Neue Züricher Zeitung. 03.04.2020. Online unter: <https://www.nzz.ch/feuilleton/epidemiologie-und-stadtplanung-haben-eine-gemeinsame-geschichte-und-auch-zukunft-id.1549809> (abgerufen am 17.02.2021).
- Umweltbundesamt (2020): Coronavirus: Bedeutung der Luftverschmutzung. Online unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/umwelteinfluesse-auf-den-menschen/besondere-belastungssituationen/coronavirus-bedeutung-der-luftverschmutzung> (abgerufen am 19.02.2021).