



Grafik: Shutterstock

Die 15-Minuten-Stadt

Die Corona-Pandemie hat die Debatte um **künftige Stadtentwicklung** neu entfacht. An guten Konzepten mangelt es nicht.

VON NIELS BOEING

Die Stadt der Gegenwart, so scheint es, ist nicht pandemietauglich. Wo viele Menschen auf engem Raum zusammenleben, hat ein Virus leichtes Spiel. Will man es bekämpfen, bleibt nur, Städte in Geisterstädte zu verwandeln und das Leben auf den Straßen zu unterbinden. Die gespenstische Leere auf Boulevards und Plätzen, ob in Paris, New York oder Berlin, ist zum Sinnbild der Krise geworden. Und hat die Frage aufgeworfen: Wie könnte eine Stadt aussehen, die resilienter gegen Pandemien ist? Müssen Politiker und Stadtentwickler umdenken? In den letzten 20 Jahren hatten sie immer wieder die „kompakte Stadt“ propagiert als Antwort auf Stadtflucht, Pendelverkehr und Zersiedelung, um damit auch den Anforderungen von Klimawandel und Nachhaltigkeit besser gerecht zu werden. Ist das Konzept jetzt schon wieder obsolet, bevor die Planer überhaupt richtig begonnen haben, es umzusetzen? Müssen Städte nicht vielmehr aufgelockert und dadurch wieder luftiger werden, so wie es in der Nachkriegsmoderne geschah, damit die Menschen mehr Abstand halten können?

Seit dem Frühjahr führen Stadtplaner und -forscher in der Welt eine intensive Debatte darüber. Die Antwort, die sich allmählich herauschält, ist keine Absage an die kompakte Stadt – es geht vielmehr darum, die Schwierigkeiten aufzufangen, die dichter Lebensraum mit sich bringt.

Wenn etwa Nachverdichtung – die Bebauung von Brachflächen und leeren Hinterhöfen – kritisiert wird, geht das für Jon Aguirre Such am Thema vorbei. „Das Problem ist nicht die

Dichte, sondern dass die Menschen oft unter schlechten Bedingungen leben“, sagt der Stadtplaner von der renommierten spanischen Agentur Paisaje Transversal.

Dass eine dichter bewohnte Stadt nicht zwangsläufig zu einer stärkeren Keimverbreitung führt, zeigt das Beispiel New York City: Obwohl die äußerst wohlhabende Upper East Side einer der am dichtesten besiedelten Stadtteile ist, hat das Coronavirus dort kaum gewütet. Stark betroffen waren hingegen sozial schwache Viertel wie die Bronx, obwohl die Bevölkerungsdichte dort noch nicht einmal halb so hoch ist. Die Bebauungsdichte liegt im Vergleich zur Upper East Side sogar nur bei einem Fünftel. „Das Coronavirus trifft arme Quartiere besonders hart, wie Kartierungen weltweit zeigen und vor allem für US-amerikanische Städte gut belegt ist“, sagt Christa Kamleithner, Architekturtheoretikerin an der Brandenburgischen Technischen Universität. Sie erforscht den Zusammenhang von historischen Pandemien und Stadtentwicklung. Bereits 1832 habe der französische Arzt und Statistiker Louis René Villermé anlässlich der damaligen Cholera-Epidemie in Paris gezeigt, dass es zwischen Armut und Sterblichkeit eine klare Korrelation gibt, nicht jedoch zwischen Bevölkerungsdichte und Sterblichkeit, sagt Kamleithner.

Der entscheidende Faktor ist der Pro-Kopf-Wohnraum – egal wie hoch die absolute Bevölkerungs- und Bebauungsdichte ist. Je sozial schwächer die Bevölkerung ist, desto kleiner sind die Wohnungen, die sie sich leisten können, und desto mehr



Menschen müssen darin leben und können sich gegenseitig anstecken. Beispiel New York: In der Upper East Side liegt der durchschnittliche Pro-Kopf-Wohnraum bei gut 111 Quadratmeter, im ärmeren Queens hingegen bei knapp 20 Quadratmetern.

Den Zusammenhang zwischen Armut und Krankheit betont auch das von der Weltgesundheitsorganisation WHO und von UN-Habitat gemeinsam herausgegebene Handbuch *Integrating Health in Urban and Territorial Planning*. Es ist kein Zufall, dass etwa in Stockholm die meisten Infektionen und Coronatoten im migrantischen und ökonomisch schwachen Stadtteil Rinkeby-Kista zu beklagen waren, wo große Familien sehr beengt wohnen. „Prekäre Lebensverhältnisse sind eine der Hauptursachen für die Verbreitung des Virus“, urteilt auch Michael Koch vom Schweizer Stadtplanungsbüro yellow z, der außerdem Professor an der Hamburger HafenCity Universität ist.

Der Preisdruck auf den Wohnungsmärkten hat das Problem in den vergangenen Jahren noch verschärft und dazu geführt, dass sich der Pro-Kopf-Wohnraum auch in Milieus verringert, die bisher nicht als arm gelten. So werden etwa Bestandswohnungen so umgebaut, dass viele kleine Zimmer entstehen. Etliche werden dann an Zufallswohnungsgemeinschaften vermietet, die sich mehr aus finanzieller Not als wegen des Gemeinschaftsgedankens Küche und Bad teilen. In Neubauten sind die Wohnungsgrundrisse oft von vornherein kleiner. Folge: Die Wohnfläche pro Kopf schrumpft wieder. Dieser Trend lässt sich nicht ohne Weiteres abrupt umkehren.

Als einer der wichtigsten Ansatzpunkte für eine pandemie-resilientere Stadt kristallisieren sich derzeit öffentliche und gemeinschaftliche Räume heraus, um mehr Platz für die Stadtbewohner unter Bedingungen des Social Distancing zu schaffen. Für Jon Aguirre Such geht es vor allem darum, die

Mit gutem Beispiel voran: Eine Straße in Barcelona wurde im Superblock-Programm zu einer Spielzone und einem Begegnungsraum umgestaltet.

vorhandenen öffentlichen Räume besser zu nutzen. Rund 70 Prozent des öffentlichen Raums in Großstädten seien derzeit für das Auto reserviert, auf Fahrbahnen und Parkplätzen, sagt Such. „Dort brauchen wir mehr grüne Zonen und weniger Autos.“ Stadtplaner in den spanischen Städten Barcelona oder Pontevedra haben es vorgemacht.

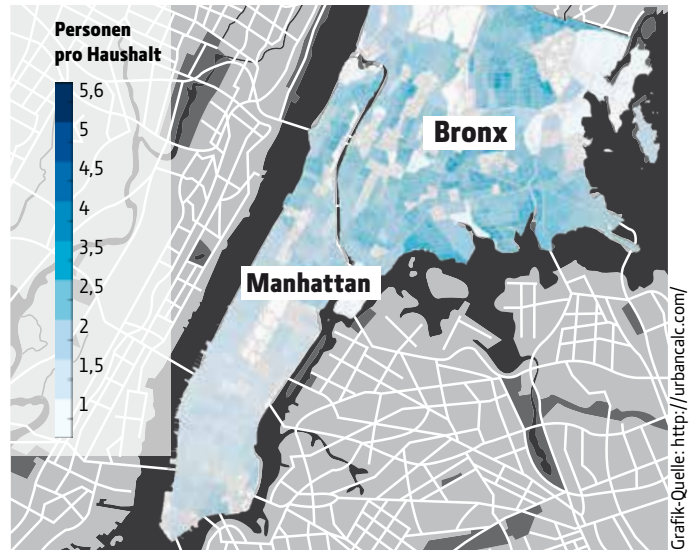
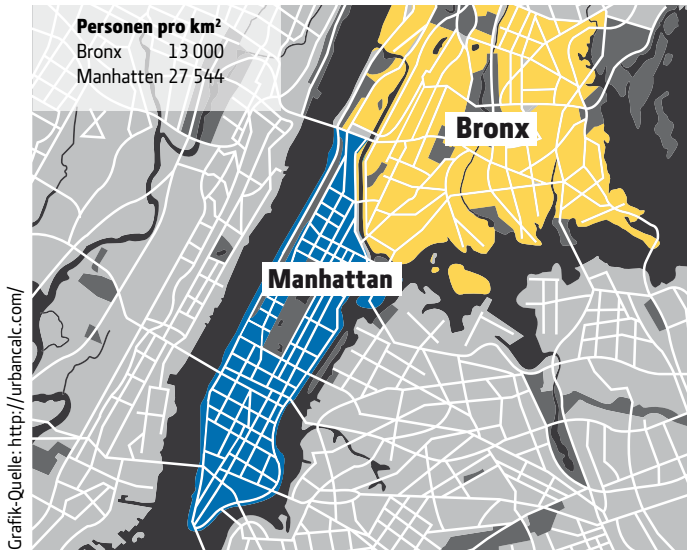
Die katalanische Metropole Barcelona hat im sogenannten Superblock-Programm viele neue nachbarschaftliche Plätze geschaffen, wo früher Straßenkreuzungen waren. Dank Bänken, Begrünung und Spielplätzen sind hier „gesunde und inklusive Räume“ entstanden, wie Such lobt. Pontevedra wiederum hat in den vergangenen Jahren das Stadtzentrum konsequent vom Autoverkehr befreit und Fußgängern und Radfahrern zurückgegeben.

Das hat auch dem Einzelhandel zum Aufschwung verholfen. Kein Wunder, dass Pontevedra schon vor der Corona-Pandemie von Stadtplanern aufmerksam studiert wurde.

Letztlich führt so eine Umstrukturierung der Städte zu einem sich selbst verstärkenden System: In dem Maße, wie der innerstädtische Pendelverkehr zurückgeht, weil Straßen zu Grünflächen werden, wird der Individualverkehr zunehmend unattraktiv und setzt weiteren Straßenraum frei. US-Forscher der Sustainable Cities Initiative haben bereits 2018 durchgespielt, dass sich Teile der Fahrbahn umwidmen lassen, wenn – auch dank autonomer Fahrzeuge – nur noch eine einzige Fahrspur nötig ist. Auf vielen Tausend Hektar Straßenraum breiteten sich dann eventuell urbane Gärten und neue Grünanlagen aus.

Nicht nur in der Fläche, sondern auch der Höhe lässt sich mit vergleichsweise einfachen Mitteln Freiraum schaffen, etwa Balkone, Loggien oder Dachgärten. Das französische Architekturbüro Lacaton & Vassal demonstriert seit Jahren, wie sich auch ältere Wohnbauten der 60er- und 70er-Jahre kostengünstig so umrüsten lassen, dass jede Wohnung eine eigene Loggia bekommen kann. Bereits in den 1920er-Jahren hatten Architek-





Obwohl in der sozial schwachen Bronx die Besiedlungsdichte deutlich niedriger ist als in Manhattan (links), leben dort viel mehr Menschen in einem Haushalt (rechts). Dadurch sind sie bei Pandemien stärker gefährdet.

ten auf die Ausbreitung der Tuberkulose mit mehr Balkonen, Terrassen und Loggien in Wohnbauten reagiert.

Ein Knackpunkt bleiben die Wege, die Menschen zurücklegen – die Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs gilt seit Jahren als eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine klimafreundliche Mobilitätswende und ist die Grundlage für verkehrsberuhigten Lebensraum in Städten. Viele Menschen misstrauen jedoch in Coronazeiten dem öffentlichen Nahverkehr und steigen auf das Auto um. Zu groß ist die Furcht, sich in voll besetzten U-Bahnen und Bussen anzustecken.

Diese Problematik beantwortet die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo mit dem Konzept der „15-Minuten-Stadt“: Wohnen, Arbeiten, Freizeit und städtische Einrichtungen verteilen sich gleichmäßig über das Stadtgebiet, sodass sie innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder per Fahrrad zu erreichen sind. In einer pandemie-resilienten Stadt reduziert sich dadurch der Bedarf an weiten Fahrten durch das Stadtgebiet. Statt den öffentlichen Nahverkehr auszuweiten, könnte sich etwa die Taktung für kürzere Fahrten erhöhen – so reduzierte die Universitätsstadt Tübingen, in der über 25 000 Studenten leben, die Zahl der Fahrgäste pro Fahrzeug bei einigen Buslinien als Antwort auf die Corona-Situation.

Impulse in Richtung einer solchen infektionsresilienten 15-Minuten-Stadt könnte das Coronavirus derzeit selbst erzeugen – wenn Stadtentwickler die Chance nutzen: In den vergangenen Jahrzehnten haben sich die Zentren großer Städte in riesige Shoppingzonen verwandelt, die nach Ladenschluss verwaisen. Durch den coronabedingten Aufwind, den der Onlinehandel gerade erfährt, schließen Handelsriesen wie Karstadt oder Kaufhof inzwischen zahlreiche Standorte. Hatte bislang der Druck des Immobilienmarktes mit renditegetriebenen Investitionen in den Zentren eine Wiederbelebung samt neuem Wohnraum verhindert, sieht Arno Bunzel, Leiter der Stadtent-

wicklungsforschung am Deutschen Institut für Urbanistik, nun eine Chance: „Ich rate den Städten, auch den Erwerb von Wohnungen als Impulsgeber für eine Wiederbelebung in Betracht zu ziehen.“ Kombiniert mit Konzepten wie in Pontevedra könnten die Innenstädte zu kleinteiligen Quartieren werden, in denen auch wieder gewohnt wird.

Leere Ladenlokale könnten zudem als Co-Working-Spaces dienen für all diejenigen, für die das zuletzt viel beschworene Homeoffice keine Option ist. Denn viele Wohnungsgrundrisse eignen sich für ein Homeoffice nicht – und nicht jeder möchte die Arbeit in sein Heim lassen. Anstatt sich in Bürostadtteilen zu ballen, rücken so die Büros an die Wohnquartiere heran und leisten der Idee der 15-Minuten-Stadt Vorschub .

Eine kompakte Stadt käme auch denjenigen entgegen, die in einer Smart City aus vernetzten Homeoffices und einer digitalisierten städtischen Infrastruktur die Zukunft sehen. Angesichts der Corona-Pandemie ein durchaus sinnvoller Wandel, so Stadtforscher Bunzel, mahnt aber zugleich: „Wir sollten die Risiken nicht vergessen: Abhängigkeit von multinationalen Datenkonzernen und Datensicherheit.“

Doch egal ob Smart oder „nur“ kompakt: Ein Selbstläufer sind all diese Konzepte für eine klimafreundlichere, gesündere und zugleich pandemie-resilientere Stadt nicht.

„Wer sind die gesellschaftlichen Akteure, die den Wandel antreiben?“, fragt denn auch Michael Koch. Für ihn und andere Experten ist klar, dass eine progressive Post-Corona-Stadt nur gelingen kann, wenn die Politik die nötigen Veränderungen selbst aktiv vorantreibt und dabei die Stadtbevölkerung einbindet. Dass Stadtverwaltungen auch manchmal schnell reagieren, zeigen Pop-up-Fahrradspuren und kurzfristig eingerichtete Fußgängerzonen in etlichen Städten in den vergangenen Monaten. „Das ist für mich der Beweis, dass sich etwas grundsätzlich zum Besseren ändern kann“, sagt Jon Aguirre Such. <