



# Corona und die veränderte Wahrnehmung der Stadt

Jürgen Oßenbrügge<sup>(✉)</sup>

Institut für Geographie, Universität Hamburg, Hamburg, Deutschland  
juergen.ossenbruegge@uni-hamburg.de

**Schlüsselwörter:** Pandemie · Stadt · Wahrnehmung

## 1 COVID-19-Pandemie als städtisches Problem

Die COVID-19-Pandemie und die mit ihr verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung haben weitreichende Effekte auf das Arbeitsleben, den Besuch von Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, kulturelle Veranstaltungen und die öffentlichen Räume. Auch die Nutzung des unmittelbaren Wohnumfeldes für Spaziergänge, die Spielplätze, Parks und andere Erholungs- und Treffpunkte sind betroffen. Gewissermaßen über Nacht verflüchtigen sich damit die Vorteile der vielfältigen Gelegenheiten, Besuchs- und Kontaktmöglichkeiten, die wir als Bewohner von Städten zu genießen gewöhnt sind. Denn Städte sind kollektiv hergestellte Räume: Sie lassen sich städtebaulich zwar in einzelne Gebiete wie die Geschäfts- und Bürozentren, Wohnquartiere oder Erholungsflächen einteilen, die durch vielfältige Infrastrukturen verbunden sind. Lebenswert werden sie aber erst durch ihre zahllosen Nutzungsmöglichkeiten, den damit verbundenen kreativen Prozessen, den unerwarteten Begegnungen, die flexiblen Arbeitsformen und der mannigfaltigen Alltagsorganisation.<sup>1</sup> In den vorhergehenden Jahren sind diese Vorzüge immer wieder erfahrbar geworden, denn unsere Großstädte sind in der Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze, der Bauvorhaben, der Veranstaltungen und der Touristen gewachsen. Im öffentlichen und fachwissenschaftlichen Diskurs wird die Stadt daher mit den Bezeichnungen „urbane Renaissance“ oder „Re-Urbanisierung“ als besonders wichtig, besonders interessant und attraktiv angesprochen.

Es stellt sich die Frage, ob die COVID-19-Pandemie und der sich darauf berufende Zwang zum Rückzug in das Private, in die Wohnung, in die Isolation, in die konsequente Vermeidung physischer Kommunikation dieses Bild der Stadt nachhaltig verändert, vielleicht sogar zerstört hat. Vereinfacht und zugespitzt gesagt sind die räumlichen Abstandsregeln, die sicherlich zum Schutz und Prävention eingesetzt worden sind, in ihrer Konsequenz die Totengräber dessen, was die Stadt lebenswert macht. Es verwundert nicht, dass solche Einschätzungen nicht nur früh Platz in den

---

<sup>1</sup> Das hier in den Vordergrund gestellte Stadtverständnis geht auf die Arbeiten von Jane Jacobs zurück, die in den 1960er Jahren am Beispiel New Yorks die Vorzüge verdichteter und vernetzter Raumorganisation entgegen den damals in den USA starken Trend der Suburbanisierung herausgearbeitet hat [1–3].

Medien gefunden, sondern auch zu entsprechenden Zukunftsszenarien über eine neue Wahrnehmung des Urbanen und einer kommenden Stadtflucht, über den Rückgang der Preise für Immobilien oder dem Niedergang der Innenstädte geführt haben.<sup>2</sup> Die COVID-19-Pandemie erzwingt daher eine Diskussion über die Folgen für die Stadt und der dort in Zukunft zu erwartenden Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Vor diesem Hintergrund will der Beitrag die Erfahrungen aus verschiedenen Bereichen urbaner Alltagsgestaltung und Lebensführung der letzten Monate in den Blick nehmen. Dazu werden zwei Fragerichtungen aufgenommen: Zum einen geht es um bereits erkennbare oder zumindest plausible Folgen für die Stadtentwicklung, die sich aus dem Umgang mit der Pandemie und besonders den Maßnahmen zur Reduzierung der physischen Kontakte ableiten lassen und die möglicherweise mittel- und langfristige Veränderungen der Wahrnehmung und Bewertung städtischer Qualitäten bewirken. Zum anderen stellt sich die Frage, wie denn eine Stadt mit möglichst ausgeprägter Widerstandsfähigkeit und Resilienz gegenüber hochinfektiösen Erregern und Pandemien aussehen müsste. Antworten auf diese Frage können sich auf die Geschichte der Stadtplanung und des Städtebaus berufen, denn die Auseinandersetzung mit Krankheiten wie die Pest oder besonders die Cholera haben in der Vergangenheit wichtige Impulse für den Wohnungsbau und die Quartiersplanung gesetzt. Zudem kann die folgende Argumentation ihren spekulativen Gehalt vermindern, indem die wissenschaftlichen Diskurse über die sogenannten „Healthy Cities“ sowie über die Klimaanpassung als zusätzlicher Hintergrund einbezogen werden.

Der Beitrag ist dementsprechend in sechs Abschnitte unterteilt. Nach dieser Einleitung werden vier Erfahrungshorizonte aufgespannt, die Wohnung, das Quartier, die Mobilität und die Innenstadt. Damit blicken wir auf wichtige Teilkomponenten gegenwärtiger Urbanität. Im Anschluss folgt eine zweifache Einordnung dieser Erfahrungen, zum einen im wissenschaftlichen Kontext der aktuellen Stadtdiskussion, die uns auf bereits erkannte oder auf COVID-19 spezifische Antwortmöglichkeiten verweist. Zum anderen werden im Fazit Momente einbezogen, die ein zusätzliches Diskussionsangebot anbieten.

## **2 COVID-19 und das städtisches Leben: Die ersten Erfahrungen**

Mit der Vorstellung der Stadt als kollektiv hergestellter Raum sind gleichermaßen die vielfältigen Handlungsformen der Stadtbevölkerung und die öffentliche Daseinsvorsorge angesprochen. Allerdings ist es für unseren Zugang in diesem Beitrag weniger

---

<sup>2</sup> Beispiele: „Die Kehrseite der Urbanisierung. Städte trifft das Coronavirus deutlich härter als das Land. Wie die Pandemie alles, was Metropolen lebenswert und erfolgreich macht, in ein Horrorszenario verwandelt.“ (Weißmüller, SZ, 30.03.2020); „Deutschland in der Pandemie: Acht Thesen, wie sich das Stadtleben verändern wird (Lembke und Ochs, FAZ, aktualisiert am 26.04.2020); „Nach dem Ausnahmezustand: zu eng, zu dicht, zu voll [...]“ (Themenheft der Stadtbauwelt 226 vom 26.06.2020).

wichtig, ob die Reaktionen der Stadtbewohner auf die Pandemie als freiwillig oder durch Auflagen induziert anzusehen sind. Gerade ihre Kombination verweisen auf weitreichende Neubewertungen städtischer Qualitäten, die hier in verschiedenen Bereichen aufgezeigt werden. Sie stellen für sich und im Zusammenspiel wesentliche Momente des Städtischen dar und bilden damit die derzeit relevanten Erfahrungshorizonte ab.

## 2.1 „Bleiben Sie zuhause“ – Die Wohnung

Als sehr geeigneter Schutz vor einer Ansteckung gilt die soziale Isolation, die zu den Empfehlungen geführt hat, während der Pandemie möglichst zuhause zu bleiben. Verstärkt durch die Möglichkeiten des Homeoffice und während der Schulschließungen der Zwang zum Homeschooling ist die Wohnung zum zentralen Aufenthaltspunkt geworden. Zusammen mit dem Haushaltstyp und seiner sozialen Zusammensetzung entscheiden Faktoren wie die Wohnungsgröße, ihr Zuschnitt, ihre bauphysikalischen Eigenschaften, ihre Lage im Gebäude und in der Stadt über die gegenwärtigen Möglichkeiten der Alltagsführung. Schlaglichtartig beleuchtet lassen sich folgende Aspekte als Pandemie-Folgen zusammenfassen:

- Städte sind Orte mit einem hohen Anteil an Single-Haushalten. In Hamburg weist die Statistik einen Anteil von 50,1 % für das Jahr 2018 aus, der sich stadträumlich ungleich verteilt (Tab. 1). Er ist in der Innenstadt am höchsten und nimmt zum Stadtrand ab. Ähnliche Muster gibt es in vielen europäischen Großstädten. Einpersonenhaushalte finden sich in allen Altersgruppen über 18 Jahre, verstärkt aber auch bei den über 65-Jährigen. Diese Daten verweisen auf mögliche Formen zusätzlicher sozialer Isolation, wenn das „zuhause bleiben“ zur Norm des Alltagshandelns während der Pandemie ausgerufen wird. Von großer Bedeutung sind weiterhin die Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Hier besonders die Alleinerziehenden, die als besonders vulnerabel in Krisenzeiten anzusehen sind. Solche potenziellen Probleme sind im Kontext der Diskussion über die soziale Stadt und dem demographischen Wandel im Prinzip bekannt, müssen aber gegenwärtig eine neue Aufmerksamkeit erhalten. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der Situation der Haushalte in Großwohnsiedlungen.
- Die Wohnungszuschnitte sind angesichts zunehmender Aufenthaltsdauer und multifunktionaler Nutzungen wie Homeoffice oder Homeschooling häufig unflexibel und erschweren das Zusammenleben unter Pandemiebedingungen. Die Wohnung ist gegenwärtig alltäglicher Lebensraum, Klassenzimmer, Büro inklusive Videokonferenzen, Fitnessbude und Rückzugsraum zur Erholung und Stille zugleich. Die Wohnraumnutzung pro Kopf hat zwar langfristig zugenommen und der gegenwärtige Wert beträgt für Deutschland insgesamt ca. 47 m<sup>2</sup>. In den Großstädten ist dieser aber geringer, in Hamburg derzeit 39,6 m<sup>2</sup> mit stabiler Tendenz als Ausdruck der stark angestiegenen Preise für das Wohnen (Miete beziehungsweise Kosten für Eigentumswohnungen). Unter den Bedingungen der Pandemie-Bekämpfung sind Ansprüche an Wohnraum entstanden, die nicht leicht zu befriedigen sind. Neue Wohnungstypen, die dem Prinzip der Innenentwicklung

der Städte folgen und in begehrten zentralen Lagen als Micro-Living angeboten werden, erscheinen dafür unzweckmäßig.

- Zur Wohnungsausstattung gehört nicht immer ein Außenbereich wie Balkon, Loggia, Terrasse oder Garten. Die Stadt Wien stellt in ihrem COVID-19 Bericht beispielsweise fest, dass über 50 % der innerstädtischen Haushalte besonders in den sogenannten Gemeindebauten keinen Außenbereich haben [4]. Derartige Nachteile können durch zusätzliche Umwelteinflüsse verstärkt werden, denn einfache Wohnungen liegen häufig in ungünstigen Lagen, beispielsweise an großen Straßen oder in Gebieten mit erhöhten Belastungen durch Luftschadstoffe. Dann erzeugen sogar offene Fenster, das empfohlene Lüften, zusätzliche Stresserlebnisse.

**Tab. 1** Haushaltsstrukturen in Hamburg

	2018		2011		Veränderungen	
	in 1000	in %	in 1000	in %	2011-2018 in %	1980-2018 in %
Haushalte (gesamt)	1003	100,0	952	100,0	+5,4	+24,1
Einpersonenhaushalte	503	50,1	486	51,1	+3,5	+50,6
davon ≥65 Jahre	136	27,0	142	29,2	-4,2	-4,9
Familien mit Kindern unter 18	183	100,0	165	100,0	+10,9	-7,1
davon Alleinerziehende mit Kindern unter 18	41	22,4	46	27,9	-10,9	+17,1

Quelle: Statistikamt Nord, Statistisches Jahrbuch Hamburg 2019/2020

Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft für die Wahl der Wohnung die Pandemieerfahrung und möglicherweise noch nachhaltiger die Erfahrungen des Homeoffice einen erheblichen Einfluss haben werden. Interessant sind Wohnungen mit Außenbereichen wie ein großer Balkon oder Garten und großzügigem und möglichst flexibel nutzbaren Grundriss, die ein Nebeneinander von Arbeiten und anderen Alltagstätigkeiten zulassen. Vor dem Hintergrund derzeit angespannter Wohnungsmärkte in den Großstädten ist ein Suburbanisierungseffekt wahrscheinlich, der mit hohen Pendeldistanzen zum Arbeitsort verbunden sein kann.

## 2.2 Das Wohnumfeld und das Quartier

In enger Anlehnung an die Wohnsituation ist in der COVID-19-Pandemie die Quartiersdimension mit manchmal negativen, häufig aber durchaus positiven Effekten in den Vordergrund gerückt. Grundsätzlich stehen die Nachbarschaften, das Wohnumfeld und das Quartier seit einigen Jahren im Fokus der Stadtforschung und Planung. Ausschlaggebend dafür ist die Orientierung an Leitbildern der „Stadt der kurzen Wege“ oder der „urbanen Dörfer“, die Nahbeziehungen betonen. Verstärkt durch den Zuwachs an Haushalten mit Kindern (Tab. 1), ist die Nähe zu Kitas sowie Versorgungs- und Bildungseinrichtungen zu einem wichtigen Faktor der alltäglichen Lebensführung geworden, besonders wenn beide Elternteile berufstätig sind. Grundsätzlich sind in den letzten Jahren funktionsgemischte Stadtquartiere als erstrebenswert angesehen worden, um eine flexible Lebensführung und die damit verbundenen

Mobilitätsanforderungen zu erleichtern. Die Pandemieerfahrungen haben diese Aspekte nochmals hervorgehoben und weitere sichtbar werden lassen:

- Als soziales Quartier sind Erfahrungen zusammenzufassen, die sich in Nachbarschaftshilfen besonders bei Einkäufen oder gemeinsamen Aktivitäten und Begegnungen auf Distanz auf den Balkonen oder Plätzen ausgedrückt haben. In Quartieren können damit unerwartete Formen des aktiven und passiven Beisammenseins erlebt werden, die sie zu „erweiterten Familien“ in der Krisenbewältigung gemacht haben.
- Als grünes Quartier sind solche Qualitäten nochmals verstärkt worden, die mit Grünflächen, Parks, Wasserläufe und Seen verbunden sind. Die grün-blaue Ausstattung des Quartiers haben den Charakter therapeutischer Landschaften oder Inseln im Stadtraum erhalten und damit ihre ökologische Potenziale für physische und psychische Aktivierung und Entspannung gezeigt. Die Nachfrage nach „grünen“ Aufenthaltsmöglichkeiten ist in einigen Städten derart stark gewesen, dass besondere Zugangsregeln erdacht worden sind, um das Physical-Distancing aufrecht zu erhalten.
- Negativ sind solche Quartiererfahrungen einzustufen, die die zuvor genannten Wohnumfeld-Qualitäten nicht aufweisen und damit für die Bewohner als erweitertes Gefängnis gewirkt haben. Gerade in südeuropäischen Städten wie Madrid sind diese Alltagserfahrungen wirksam gewesen und haben zusätzliche Belastungen erzeugt.

Die COVID-19-Pandemie wird die Debatte um Quartiersqualitäten befeuern. Wenn Städte ihre Bewohner wegen der bestehenden Engpässe und der neu erkannten Ausstattungsdefizite der Wohnungen nicht verlieren wollen, also keine Suburbanisierungswelle wie in den 1970-er bis 1990-er Jahren erleben wollen, dann ist das, was Jan Gehl das „Leben zwischen den Häusern“ nennt, nochmals zu intensivieren. Die grüne und blaue Stadt der kurzen Wege, die soziale Kontakte befördert und die eine solidarische Nachbarschaftshilfe unterstützt, wird in das Zentrum der Stadtplanung rücken. Hinzu treten Ansätze zur Stärkung der Quartierszentren. Sie betreffen zum einen die Nahversorgung, vor allem den Einzelhandel und die medizinische Versorgung. Zum anderen geht es um Quartierzentren als Orte der urbanen Produktion, des Handwerks sowie des Co-Working [5].

### 2.3 Mobilität

Im Kontext urbaner Mobilität erscheint die COVID-19-Pandemie mit einem Janusgesicht. Zum einen sehen Vertreter der städtischen Verkehrswende eine Chance, angestrebte Verlagerungen bei der Wahl der Verkehrsmittel (Modal Split) zu beschleunigen. Herausragendes Beispiel sind die „Pop-up-lanes“ als Fahrradstreifen, die vom existierenden Straßenraum des motorisierten Verkehrs abgezweigt werden. Die derzeitige Situation wird dementsprechend als „Gelegenheitsfenster“ interpretiert, in dem sich die Beharrungskräfte auflösen lassen, die im Leitbild der autogerechten Stadt entstanden sind. Zumindest teilweise im Gegensatz dazu wirkt der Trend zur Individualisierung der Mobilität, der durch die Sorge über Ansteckung besonders im

öffentlichen Nahverkehr angetrieben wird. Sicherlich bewirkt die Individualisierung eine Zunahme fußläufiger Aktivität und der Fahrradnutzung, aber auch die „Wiederentdeckung“ der Vorteile des Autos, das einen Schutzraum bei der Überwindung von Distanzen anbietet. Vor dem Hintergrund dieser polarisierenden Entwicklung lassen sich folgende Aspekte herausstellen:

- Nahezu alle kurzfristig angelegten Studien zum Mobilitätsverhalten verweisen auf einen starken Rückgang außerhäuslicher Aktivitäten mit Ausbruch der Pandemie Anfang März 2020. Die Daten des COVID-19 Mobility Projektes [6] zeigen einen Spitzenwert Ende März mit minus 40 %. Jedoch fand anschließend eine Annäherung an die Vorjahreswerte bis Ende Juni statt. Bis Ende Oktober sind regionale Schwankungen sichtbar, die knapp über oder knapp unter den Vergleichswerten verlaufen. Seit Beginn November wird ein erneuter starker Rückgang außerhäuslicher Aktivitäten erkennbar, der derzeit (Ende November 2020) deutschlandweit etwa zehn Prozent aufweist, in Städten wie Hamburg aber deutlich höher ausfällt und tagesweise über zwanzig Prozent betragen kann. Der Erfolg der Aufforderung, zuhause zu bleiben, lässt sich damit an der Mobilitätsaufzeichnung nachzeichnen.
- Leider lassen sich diese Mobilitätsdaten nicht direkt auf Verkehrsmittel beziehen. Daher können im Hinblick auf die bevorzugten oder gemiedenen Verkehrsmittel nur Schlaglichter gesetzt werden. In den Untersuchungen besteht aber weitgehende Einigkeit, dass die Nutzung des Autos oder des Fahrrads beziehungsweise das Zufußgehen als krisensichere Fortbewegungsformen angesehen werden, während der öffentliche Personennahverkehr die größten Verluste hinnehmen muss. Hinzu kommen soziale Differenzierungen, denn Busse und Bahnen sind die einzigen Fortbewegungsmöglichkeiten derjenigen, die über kein Auto verfügen und größere Distanzen überwinden müssen, etwa, um zum Arbeitsplatz zu kommen.

Die COVID-19-Pandemie führt zu einer Herausforderung für die urbane Mobilitätswende. Zuvor waren für die europäischen Städte nahezu überall die Erfahrungen aus den Städten der Niederlande oder das Stichwort „Copenhagenize“ als wegweisend für zukunftsorientierte Stadt- und Verkehrsplanung verankert. Die geschilderten polarisierenden Effekte der Pandemie können zu erheblichen Modifikationen führen, beispielsweise zu einer zunehmenden Autofreiheit der inneren Stadt mit veränderten Nutzungskonzepten des jetzt noch existierenden Straßen- und Parkraumes zugunsten des Fahrradverkehrs sowie grüner und blauer Infrastruktur. Gleichzeitig bliebe aber die äußere Stadt und der suburbane Raum autogerecht und die intendierten Ausbaumaßnahmen besonders des öffentlichen Nahverkehrs würden in große Verzögerung der Umsetzung geraten.

## 2.4 Die Innenstadt

Die Innenstädte sind seit einigen Jahren nicht nur durch die Ansiedlung großer Verkaufsstandorte am Stadtrand, sondern auch durch den zunehmenden Handel über das Internet in eine problematische Situation geraten. Trotz zunehmender Kaufkraft ist der Rückgang der Zahl der Passanten und der Umsätze seit Jahren eine Herausforderung für den Strukturwandel der innerstädtischen Konsumräume. Die Folgen waren bereits

vor der Pandemie sichtbar: Geschäftsaufgaben, Leerstände, der Einzug temporärer Nutzungen zur Überbrückung der Krise, eine zunehmende Eventorientierung zur Steigerung der Erlebniswirkung der Innenstädte. In den vergangenen Monaten und aktuell erfolgt eine Zuspitzung dieser Situation und fördert die Diskussion über das Sterben der Innenstädte.

- Es ist unmittelbar einsichtig, dass folgende Faktoren massive Einbrüche der „Tagesbevölkerung“ der Innenstädte hervorrufen: geschlossene oder begrenzt zugängliche Kultureinrichtungen, die ein Magnet der Innenstädte darstellen; der Wegfall oder die verminderte Zahl der Innenstadt-Besucher, die am Stadtrand oder im suburbanen Raum leben; Homeoffice und damit der Rückgang der physisch anwesenden Büroangestellten in der Innenstadt. Die bereits zuvor schwierige Situation wird daher auch künftig bestehen bleiben. Selbstverstärkende Abwärtsbewegungen sind zu befürchten.
- Strukturelle Veränderungen wie beispielsweise ein verstärkter Umbau der bestehenden Gebäude zugunsten von Wohnungen oder kultureller und innovativer gewerblicher Nutzungen kann als eine Möglichkeit zur Wiederbelebung der Innenstädte angesehen werden. Diese sind aber angesichts häufig heterogener Eigentümerstrukturen und der Kosten für eine derartige Transformation nur mit hohem Aufwand einzuleiten.
- Innenstädte sind in den letzten Jahren überwiegend als Konsumzentren wahrgenommen worden. Sie fungieren aber auch als die kulturellen und politischen Zentren der Teilhabe, der Repräsentation und des gemeinschaftlichen Handelns. Die Bedeutung einzelner Gebäude und Plätze als Orte gelebter oder erfahrbarer Demokratie wäre ein weiterer Beitrag zur Problemreduzierung der Zentren.

Vielen Innenstädten steht ein Prozess der Neuerfindung bevor, der bereits vor der Pandemie angelegt gewesen ist, derzeit aber die vielleicht stärkste stadtpolitische Herausforderung darstellt. Allerdings haben wir hier auch ein breites Feld an Akteuren, starke ökonomische Interessen und vielfältige Marketingerfahrungen, die für eine Überwindung der laufenden Krise aktiviert werden können. Daher ist weniger die Frage des ob, sondern die des wie zu stellen. Es ist spannend zu beobachten, welche unterschiedlichen Strategien und Projekte zum Strukturwandel der Innenstädte in den kommenden Jahren aufgenommen werden.

### **3 Stadt und Gesundheit – Stand der Forschung und aktuelle Aufgaben**

Mit den ausgewählten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und den Maßnahmen ihrer Eindämmung sind zahlreiche Problemlagen, aber auch Chancen der Stadtentwicklung verbunden. Der Umgang mit ihnen trifft die Wissenschaft und die politisch-planerische Praxis aber nicht unvorbereitet. So sind die Vorschläge zur Anpassung an den Klimawandel [7], aber auch die Ausblicke zur Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert, die beispielsweise unter den Bezeichnungen „Zukunftsstadt“, „Morgenstadt“, „Cities of Tomorrow“ geführt werden, anregende Foren für weiterreichende

Überlegungen. Die Einbettung, die wir hier vorschlagen, soll sich aber auf bereits vorliegende Arbeiten beziehen, die Gesundheitsfragen aus Sicht der Stadtforschung in den Vordergrund stellen. Denn darin sind die wichtigsten Innovationsfelder für kommende Anpassungsmaßnahmen zu finden [8, 9].

### 3.1 Entwicklung der bisherigen Forschungslandschaft

In der Geschichte der Stadtplanung haben Gesundheitsaspekte immer eine besondere Rolle gespielt. Das dichte Zusammenleben, die Hygienefragen, der Zugang zu Trinkwasser oder der Umgang mit dem Abwasser und dem Abfall spielen in der gesamten Umweltgeschichte der Stadt eine große Rolle und haben immer wieder, besonders nach Seuchen, zu Eingriffen in die Stadtgestalt und den urbanen Stoffwechsel geführt [10]. Zum zentralen Bestandteil ist dieser Zusammenhang im 19. Jahrhundert während der Urbanisierung im Kontext der Industrialisierung aufgestiegen. Es ist nicht übertrieben, zu behaupten, dass die Formen der Stadtentwicklung Ende des 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts durch die Motivation der Gesundheitsvorsorge angetrieben worden sind [11]. Ende des 20. Jahrhunderts hat dann das Thema „Gesunde Stadt“ neue Aufmerksamkeit erregt und wird seitdem auf globaler, nationaler und lokaler Ebene über eine Vielzahl von konzeptionellen Entwürfen, Leitbildern der Stadtentwicklung und Vorschlägen zur praktischen Umsetzung vorangetrieben [12].

Ein systematisierender Blick auf die Forschungsvielfalt zu diesem Thema führt – stark vereinfacht – zu vier Typen wissenschaftlicher Fragestellungen über den Zusammenhang von Stadt und Gesundheit. Am Anfang urbaner Gesundheitsforschung standen einfache Kausalitäten, die in Deutschland des 19. Jahrhunderts mit der alten Aussage „Stadtluft macht krank“ und der Forschung von Max von Pettenkofer sehr prominent vertreten gewesen sind. Sie hatten enormen Einfluss auf die frühen Ansätze der damals entstehenden Stadtplanung [13]. Die Aktualität dieser Sicht wird in der gegenwärtigen Diskussion über Feinstaub und Abgase des Autoverkehrs unterstrichen.

Daran anschließend lässt sich eine zweite Perspektive hervorheben, die unter dem Stichwort „Stadtleben ist Stress“ komplexe und multiple Umwelteinflüsse aufnimmt. Die Kombination von Temperatur-, Lärm- und Luftstressoren und die Beschleunigungen der Lebensführung führen zu Belastungen, die bei zunehmenden zeitlichen Entgrenzungen der Öffnungszeiten und Tag-Nacht-Aktivitäten (24/7 Stadtteile) gravierend sein können [14].

Eine dritte Richtung kann durch den Zusammenhang zwischen städtischen Lebensformen oder Lebensstilen und Ernährungs- und Freizeitangeboten angedeutet werden. Hier geht es einerseits um Gelegenheiten zu gesundheitsbezogenen, aktiven Formen der Lebensführung – Parks, Fitness- und Wellnesseinrichtungen – und ein breit gefächertes Angebot an hochwertigen Lebensmitteln. Zu betrachten sind andererseits urbane „food deserts“, Fehlernährung, passive Formen der Lebensführung und benachteiligte Stadtquartiere. Damit ist das Thema der räumlichen Segregation verbunden mit sozioökonomischen Ungleichheiten, die sich unter anderem auch in markanten Unterschieden in der räumlichen Verteilung der Lebenserwartung in der Stadt ausdrücken [15].

Schließlich ist auf die zunehmende globale Verstädterung zu verweisen, wodurch nicht nur die bereits angesprochenen Fragestellungen weiter differenziert werden, sondern auch neuartige Probleme auftauchen, die mit dem massiven Stadtwachstum, dem demografischen Wandel und zusätzlichen Pflegediensten oder der zunehmenden Konnektivität zwischen den Städten zusammenhängen [16].

Diese Themenvielfalt fächert das Feld der sozialwissenschaftlichen, teilweise auch naturwissenschaftlichen Stadtforschung und Gesundheit exemplarisch auf. Sie lassen sich in Diskussionen über Stadtfragen einbetten wie sie im Kontext der Sustainable Development Goals geführt werden und die sich auf das flächenhafte Wachstum der Städte, der Dichte, der Erreichbarkeit und der urbanen Gesundheit beziehen. Weiterhin gibt es eine große Werkzeugkiste der WHO und der HABITAT, was Städte machen können, um das Verhältnis von Gesundheit und urbanen Alltagsleben zu verbessern. Ebenfalls aus Gründen der Illustration hier einige Beispiele für die Kriterien, die vor der COVID-19-Pandemie in Diskussion gewesen sind [17]:

- Eine Wohn- und Arbeitsumgebung mit geringen Lärmpegeln, guter Luftqualität, hoher Wasserqualität und guten hygienischen Bedingungen.
- Zugang zu vielfältigen „grünen“ und „blauen“ Räumen.
- Vielfältige Anregungen, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und sich dort zu bewegen; Gelegenheiten, einen gesünderen Lebensstil zu praktizieren.
- Soziale Kohäsion und unterstützende soziale Netzwerke.
- Zugang zu qualitativ hochwertigen Einrichtungen (Gesundheitsinfrastruktur, öffentlicher Raum, Einrichtungen aller Art).
- Gelegenheiten, lokale Nahrungsmittel anzubauen (healthy food outlets).
- Verkehrssicherheit und Gefühl persönlicher Sicherheit.

Soweit in aller Kürze das Wichtigste zum Forschungsfeld und zu den konkreten planerischen Interventionsfeldern in der gesundheitsbezogenen Stadtentwicklung.

### 3.2 Aktuelle Forschung angesichts der Pandemie-Erfahrungen

Die Forschungsrichtungen zeigen in ihrer Ausrichtung und den Vorschlägen zur Intervention eine hohe Affinität zu den Konsequenzen, die aus der Pandemie-Erfahrung bereits jetzt ableitbar sind. Dennoch bestehen offene und kritische Punkte, die abschließend thesenhaft betont werden sollen, um den zukünftigen Diskussions- und Forschungsbedarf zu skizzieren.

**„Pop-up-Urbanität“.** Die Pandemie hat verschiedene Formen spontaner Reaktionen hervorgerufen, die für die Umgestaltung der Stadt wichtig werden können. Sehr sichtbar sind diese mit Blick auf die Quartiere und die Mobilität sowie die Zwischennutzung leergefallener Läden in der Innenstadt. Diese Zunahme experimenteller Ansätze ergänzt jüngere Erfahrungen mit sogenannten Reallaboren, temporären Nutzungen und Versuchen, soziale Innovationen für die Stadtentwicklung zu initiieren und mit ihnen Aspekte der Kreativität, Teilhabe und Mitgestaltung zu verbreitern. Die Pandemie hat ein weiteres Mal gezeigt, dass es keine universellen Lösungen und es auch keine linearen Prozesse zur Veränderungen des urbanen Raumes gibt. Vielmehr zeigt sich die Stadt primär als ein Sammelbecken der Experimente, auch der gescheiterten. Eine offene Frage ist dabei, ob diese Formen und die

vielfältigen Bewegungsrichtungen auch zur Resilienz beitragen, die nötig ist, um Krisen wie die jetzige in Zukunft besser zu überstehen.

**„Corona-Ghettos vermeiden“.** Neben der Auseinandersetzung mit der Zukunft der Innenstadt, hat die Pandemie die Probleme für benachteiligte Quartiere und Großwohnsiedlungen als mehrfache Verlierer der laufenden Krise wie mit einem Brennglas verstärkt. Es dürfte klar sein, dass die wirtschaftliche Erholung unserer Städte ihre Zeit brauchen wird, gleichzeitig die finanzielle staatliche Interventionsfähigkeit weitgehend erschöpft ist. Aus diesen Gründen steht nicht zu erwarten, dass das Politikfeld „soziale Stadt“ in den kommenden Jahren auf umfangreiche Ausstattung setzen kann. Daher bleibt die Auseinandersetzung um das tragbare Ausmaß sozialräumlicher Segregation und Armutsverdichtungen ein spannungsreiches Handlungsfeld.

**„Raus aus der Stadt“.** Die in den letzten Monaten sichtbar gewordenen Präferenzen für das Homeoffice werden die Suburbanisierung verstärken. Wenn Arbeitnehmer nur an wenigen Tagen den Firmensitz aufsuchen müssen, werden längere Pendeldistanzen Akzeptanz finden. Ob dieser Trend eine Stärke bekommt, die zum Ende der Reurbanisierung führt und damit gewissermaßen nachträglich alte Konzepte wie dem der Zwischenstadt [18], das die Stadt-Land-Differenz als überholt bezeichnet, neue Aktualität verleiht, bleibt abwarten. Ebenfalls wichtig wäre es, die Diskussion über polylokale Lebensführung erneut aufzurufen, die auf mehrere Wohnsitze abzielt. Sicherlich ist es zu früh, das Ende der Stadt auszurufen, wie wir sie kannten. Aber der zuvor herrschende „urban hype“ ist während der Pandemie sicherlich verflogen.

Wenn über die Zukunft der Stadt nachgedacht wird, kommen noch weitere entscheidende Parameter ins Spiel, besonders die Digitalisierung. Von daher kann und soll hier kein abschließender Ausblick gegeben werden, der angesichts der erst vorläufigen Erfahrungen und vereinzelt Forschungsergebnissen auch wenig belastbar wäre. Plausibel und auch erstrebenswert erscheint die aus den Prinzipien einer „gesunden Stadt“ ableitbaren Verbesserungen der „grünen“ und „blauen“ Komponenten im öffentlichen Raum sowie an und auf den Häusern. Hinzu treten die Wohnungsfrage und die räumlichen Folgen des Homeoffice. Die Pandemie fordert daher das Nachdenken über und die Intervention in die Stadtentwicklung in einem Maße heraus, die durchaus einem Paradigmenwechsel entsprechen kann.

## Literatur

1. Jacobs, J.: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Birkhäuser, Basel (1963/2015)
2. Hirt, S., Zahm, D. (Hrsg.): The Urban Wisdom of Jane Jacobs. Routledge, New York (2015)
3. Schubert, D.: Jane Jacobs und die Zukunft der Stadt: Diskurse – Perspektiven – Paradigmenwechsel. Steiner, Stuttgart (2014)
4. Häberlin, U., Mückstein, G., Peters, N., Stratil-Sauer, G., Suitner, J., Troger, T., Wasserburger, M.: Corona: Die Rolle der Stadtplanung für die Krisenbewältigung am Beispiel Wien. In: Schrenk, M., Popovich, V., Zeile, P., Elisei, P., Beyer, C., Ryser, J., Reicher, C., Celik, C. (Hrsg.) REAL CORP 2020 Proceedings/Tagungsband 15–18 September 2020, S. 1271–1280 (2020)

5. Läßle, D.: Produktion zurück in die Städt. Ein Plädoyer. *StadtBauwelt*, 211, 22–29 (2016)
6. <https://www.COVID-19-mobility.org>. Zugegriffen: 11. Jan 2021
7. Kuttler, W., Oßenbrügge, J.: Städte. In: Brasseur, G., Jacob, D., Schuck-Zöllner, S. (Hrsg.) *Klimawandel in Deutschland. Entwicklung, Folgen, Risiken und Perspektiven*, S. 243–252. Springer, Berlin (2017)
8. Augustin, J., Koller, D. (Hrsg.): *Geografie der Gesundheit. Die räumliche Dimension von Epidemiologie und Versorgung*. Hogrefe, Bern (2017)
9. Krefis, A.C., Augustin, M., Schlünzen, H., Oßenbrügge, J., Augustin, J.: How does the Urban environment affect health and well-being? *Syst Rev. Urban Sci.* **2**, 21–29 (2018)
10. Schott, D.: *Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung*. UTB (Böhlau), Köln (2014)
11. Fehr, R., Hornberg, C. (Hrsg.): *Stadt der Zukunft – Gesund und nachhaltig*. Oekom, München (2018)
12. Oßenbrügge, J., Strüver, A.: Gesundheit. In: Belina, B., et al. (Hrsg.) *Handbuch kritische Stadtgeographie*, S. 290–296. Westf Dampfboot, Münster (2018)
13. Rodenstein, M.: *Mehr Licht, mehr Luft. Gesundheitskonzepte im Städtebau seit 1750*. Campus, New York (1988)
14. Adli, M.: *Stress and the City. Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind*. Bertelsmann, München (2017)
15. Eckardt, F.: Corona und die Seuche der Segregation der Städte. In: Volkmer, M., Werner, K. (Hrsg.) *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, S. 111–118. Transcript, Bielefeld (2020)
16. Keil, R., Ali, S.H.: Stadt der Seuchen – Pandemie und globale Urbanisierung. In: Husa, K., Parnreiter, C., Wohlschlägl, H. (Hrsg.) *Weltbevölkerung. Zu viele, zu wenige, schlecht verteilt?* S. 211–227. Promedia, Wien (2011)
17. Barton, H., et al. (Hrsg.): *The Routledge Handbook of Planning for Health and Well-Being: Shaping a Sustainable and Healthy Future*. Routledge, London (2015)
18. Sieverts, T.: *Zwischenstadt: Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Birkhäuser, Berlin (2000)

**Open Access** Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die nicht-kommerzielle Nutzung, Vervielfältigung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden. Die Lizenz gibt Ihnen nicht das Recht, bearbeitete oder sonst wie umgestaltete Fassungen dieses Werkes zu verbreiten oder öffentlich wiederzugeben.

Die in diesem Kapitel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist auch für die oben aufgeführten nicht-kommerziellen Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.

