GLOBAL 27.07.2020 | Katrin Groth

Platz da!

Zu eng, zu dicht, zu voll und zu sehr am Konsum orientiert – nicht nur wegen Corona-Krise und Klimawandel müssen wir Städte ganz neu denken.

Lesen Sie diesen Artikel auch auf Englisch.

Der Blick auf die Stadt, unser Zusammenleben, sonst so unverrückbare Wahrheiten wurden durch Corona plötzlich infrage gestellt. So lässt sich die Krise auch als Lupe sehen. Als Brennglas, unter dem bestehende Probleme und schwelende Konflikte offen sichtbar und mit aller Macht zutage treten: der Kampf um den Straßenraum, der noch immer vor allem den Autos gehört, leere Innenstädte, klimaschädliche Vielfliegerei, die in den Grundrissen unserer Wohnungen zementierte Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Ausgangsbeschränkung, Kontaktverbot, Homeoffice – die Pandemie forderte umfassende private Einschränkungen, sie hat aber auch einen gewaltigen Einfluss auf unsere Städte und die räumliche Konfiguration der Gesellschaft insgesamt. Wenn von einem Tag auf den anderen zusätzliche Radwege eingerichtet werden können, Reisen an die Seen im Umland zur attraktiven Alternative werden, eine gut geschnittene Wohnung, die Homeoffice und Homeschooling möglich macht, zum größten Privileg wird. Diskutiert werden muss über all diese Aspekte, vom Wohnungsgrundriss über krisenfeste Infrastrukturen hin zu unseren monofunktionellen Stadtzentren, oder auch: über die moderne Architektur und Stadtplanung.

Dabei war und ist die Gestalt und Ordnung unserer Städte viel enger mit Krankheiten und deren Bekämpfung verknüpft als gemeinhin angenommen. Jahrhundertelang war das Leben in der Stadt von hoher Sterblichkeit gekennzeichnet, weil sich Krankheiten und Seuchen auf engem Raum schneller ausbreiteten und regelmäßig große Teile der Stadtbevölkerung dahinrafften. Pest- und Cholera-Epidemien, Tuberkulose und Typhus suchten die unaufhörlich wachsenden Städte heim. Getroffen hat es vor allem diejenigen, die unter katastrophalen hygienischen Zuständen und in miserablen Wohnsituationen hausten.

Maßnahmen zur Stadthygiene und Wohnreformen ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Folge und formten maßgeblich das, was wir heute als moderne Stadt kennen: mit Kanalisation und befestigten Straßen, Wasser- und Stromversorgung, Dichteobergrenzen und Abstandsflächen. Auch Parks, Spielplätze und Schrebergärten entstanden einst als sozialhygienische Maßnahmen im Sinne der Gesundheitsversorgung.

Wie lösen wir die Innenstadt aus dem Klammergriff ökonomischer Ausquetschung?

Doch nicht nur die Stadt, auch die moderne Architektur wäre ohne medizinischen Fortschritt undenkbar gewesen. Zahlreiche Errungenschaften der Moderne – beispielsweise das Neue Bauen mit der Maßgabe von Licht, Luft und Sonne – wurden von Gesundheitsstreben und Stadthygiene vorangetrieben. Die Pandemie bringt diese Zusammenhänge nun wieder deutlich zutage.

Eng, dicht, voll – auch heute breitet sich das Virus nirgendwo schneller aus als in den großen Städten. Von Wuhan, über die Metropolregion der Lombardei, Paris, Madrid bis nach New York, Moskau, Rio de Janeiro. Wenig überraschend, begünstigt die höhere Dichte nach wie vor eine schnelle Verbreitung, gleichzeitig kommt das Virus aber auch hier zuerst an: an den Knotenpunkten der Hypermobilität von Menschen und Gütern. In der Folge geriet daher vor allem die städtische Dichte in Verruf, wurde das Haus im Grünen zum Heilsbringer stilisiert. Dabei hat die Stadt entscheidende Vorteile: Die knappe Ressource Raum kann effizienter genutzt, unnötige Mobilität vermieden und dadurch die Umweltbilanz verbessert werden, durch engen Austausch ist zudem die Innovationsfähigkeit hoch.

Gemeinschaften auf dem Land werden jetzt Zulauf erhalten, mit massenhaft revitalisierten Dorfkernen ist aber eher nicht zu rechnen. Zu hoffen bleibt, dass die neu aufgeflammte Aufmerksamkeit für das Leben auf dem Land nachhaltig ist und zu einer besseren Beziehung zwischen Stadt und Land führt. Zu mehr Bewusstsein im Umgang mit Natur und Ressourcen. Der Trend zu Urbanisierung wird davon wohl nicht gebrochen – Städte bleiben die Lebensform der Zukunft.

Stadtpolitische Entscheidungen, die nicht von der Logik des Marktes gelenkt werden, sondern auf die kollektive

Die Stadt als Zukunftsmodell, ein zuweilen seltsamer Gedanke angesichts verwaister Innenstädte und geschlossener Geschäfte. Eine surreale Leere: Das Zentrum, so wie wir es kennen, hatte seine Funktion während des Lockdowns von einen Tag auf den anderen

Bereitstellung städtischer Infrastruktur ausgerichtet sind und das Gemeinwohl im Blick haben, sollten möglich sein.

verloren. Die Büros verwaist, die Läden dicht. Ohne Konsumreiz aber blieben nur öde Räume, mit denen sich wenig anfangen ließ. Mittlerweile ist das Leben in die Innenstädte zurückgekehrt, aber wie viele Geschäfte werden diese Krise überstehen? Schon vorher galt das Erdgeschoss mancherorts als umkämpfte „Todeszone“, war das Überleben angesichts horrender Mieten nur mit einer großen Zahl kauflustiger Passanten zu gewährleisten.

Die Krise hat das Modell der Stadtmitte der Shopping-City mächtig unter Druck gesetzt. Jetzt wäre es an der Zeit, neue Konzepte auszuprobieren. Und eine Antwort auf die Frage zu finden: Wie lösen wir die Innenstadt aus dem Klammergriff ökonomischer Ausquetschung? Weniger Konsum, mehr Nutzungsmischung. Weniger Renditemaximierung, mehr Daseinsfürsorge. Zu hoffen, dass jetzt Baugruppen und Wohngenossenschaften in der Stadtmitte selbstbestimmte Wohnformen realisieren, wäre wohl zu euphorisch. Aber stadtpolitische Entscheidungen, die nicht von der Logik des Marktes gelenkt werden, sondern auf die kollektive Bereitstellung städtischer Infrastruktur ausgerichtet sind und das Gemeinwohl im Blick haben, sollten möglich sein.

Straßen strukturieren die Städte, und nie zuvor war so sicht- und spürbar, wie viel Platz dort vorhanden ist, wenn der Verkehr von einem Tag auf den anderen stillsteht, wie mit Verkündung der Ausgangsbeschränkungen. Dieser öffentliche Raum spiegelt gesellschaftliche Prioritäten wider: Welchem Verkehrsmittel räumen wir wie viel Platz ein? Der durch die Pandemie nochmals angekurbelte Umstieg aufs Fahrrad beschert nicht nur Fahrradläden und -werkstätten enormen Zulauf, er beantwortet auch die Frage der urbanen Raumverteilung neu: per Pedale. Abstand lässt sich auf dem Rad einfach leichter halten als in Bus, Bahn oder Taxi.

Doch es geht noch mehr. An den autofreien Sonntag erinnern sich einige sicher noch. Warum nicht den derzeitigen Zustand, der alle Normalitäten auf den Kopf stellt, nutzen und zumindest temporär komplett autofreie Straßen einrichten? Shared Space oder Begegnungszonen, die alle Verkehrsmittel und Fußgänger gleichwertig behandeln. So kann, bei allem Abstand, die Straße vor allem in dichten Innenstädten zu einem neuen Bewegungsraum werden. Die Alternativlosigkeit des Autos, sie hat sich in der Krise mehr als überholt.

Die Alternativlosigkeit des

Europaweit ist dieser Trend schon länger zu

Autos, sie hat sich in der Krise mehr als überholt.

beobachten. In Paris ist mit Bürgermeisterin Anne Hidalgo eine Frau an der Macht, die die Entwicklung zur Fahrradstadt konsequent vorantreibt; auch in der von Smog belasteten spanischen Hauptstadt werden Teile der Innenstadt umgebaut. Weniger Autos, mehr Platz für ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr. In Brüssel nutzte man die Krise, um Shared Space einzuführen und relativ große Flächen verkehrsberuhigt umzugestalten. Und selbst in einer ausgemachten Autostadt wie Rom steigen die Menschen mehr und mehr aufs Rad um.

Die Pandemie hat uns die Unzulänglichkeit der zeitgenössischen Stadt in vielerlei Hinsicht vor Augen geführt. Familien, die von Homeoffice und Homeschooling überfordert waren, weil ihre Wohnungen nicht dafür ausgelegt sind. Leergefegte Innenstädte, weil sie dem reinen Konsum dienen. Geschlossene Theater, Kinos, Schulen und Parks, weil die öffentlichen Räume nur noch als Gefahrenräume wahrgenommen werden. In Krisenzeiten lassen sich Grenzen verschieben, die bis dahin als unverrückbar galten. Im Positiven wie im Negativen.

Es ist an der Zeit – und hier hat Covid-19 auch zugunsten der Klimakrise ordentlich Schwung in die Debatte gebracht – nicht nur die Trennung von Wohnen und Arbeiten zu überdenken und neue Lebens- und Arbeitsmodelle zu erproben, sondern auch tradierte Rollenmuster, die sich in der Krise fatalerweise als überaus hartnäckig erwiesen haben, über Bord zu werfen. Die soziale Einheit fernab der Kernfamilie denken – und in neue Grundrisse, Haustypologien, neue Formen des Zusammenlebens in der Familie, im Haus und letztlich auch in der Stadt zu übersetzen. Gemeinschaftlich, prozessorientiert.

Die Corona-Pandemie wird nicht die letzte Krise sein, der sich unsere Städte stellen müssen. Gerade deshalb ist es wichtig, nicht in kurzfristigen Maßnahmen zu denken, die möglichst schnell zum alten System zurückkehren, sondern langfristig Strukturen aufzubauen, die gegen Krisen resilienter sind. Auch um so Millionen Menschen nicht immer wieder vor existenzielle Probleme zu stellen.



Katrin Groth
Berlin

Katrin Groth ist freischaffende Journalistin und studierte Stadtplanerin mit einem Master in Historischer Urbanistik.