

# Stadtplanung und Raumentwicklung in Zeiten vor und nach Corona

Frank Friescke

## Zusammenfassung

Bestimmt die Stadtplanung in Zeiten von Pandemien die Überlebenschancen der Menschheit in unseren Städten? Sicherlich spielen weitere Aspekte eine Rolle, beispielsweise die Bevölkerungsstruktur oder der Zustand der örtlichen Gesundheitssysteme. Dennoch ist bereits aus der Historie ersichtlich, welche große Bedeutung einer nachhaltigen Stadtentwicklung zukommt. Der Beitrag verdeutlicht diesen Zusammenhang und führt erste Überlegungen an, ob und wie der Abstand zwischen Menschen, Autos und Gebäuden neu zu regeln ist.

## Summary

*Does urban planning determine humanity's chances of survival in our cities during times of pandemics? Undoubtedly other aspects certainly matter, such as the population structure or the condition of the local healthcare systems. It is however already evident from history the great importance attached to sustainable urban development. This article clarifies the connection and offers initial considerations as to whether and how the distance between humans, cars and buildings should be reappraised.*

**Schlüsselwörter:** Coronavirus, Epidemiologie, Pandemie, Social Distancing, Smart City, Stadtplanung, städtebauliche Leitbilder, Zukunftsmodelle

## 1 Vorbemerkung

Geschlossene Schulen und Geschäfte, abgesperrte Kinderspielplätze, menschenleere Plätze, Busse und Bahnen, verwaiste Fußgängerzonen und nahezu autofreie Straßen. Die Auswirkungen der Coronakrise auf den urbanen Raum sind immens und aktuell weltweit zu beobachten. Ob in Wuhan, New York oder in den Städten Europas – die Bilder ähneln sich trotz großer Unterschiede in Architektur und Stadtplanung.

Wenngleich die Themen Hygiene und Gesundheitsförderung spätestens seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Rolle in der Stadtentwicklungsdebatte

spielten, so ist durch die derzeitige Pandemie davon auszugehen, dass sich die Planungskultur infolge des Coronavirus nochmals grundlegend verändern wird.

Zurzeit lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten oder städtischen Ballungsgebieten. Dieser Trend wird sich weiter fortsetzen. Schätzungen zufolge werden bis 2050 drei Viertel der Weltbevölkerung, also rund 7 Mrd. Menschen, in Städten wohnen (United Nations 2019). Liefert aber die Smart City inklusive Tracking der Bewegungsprofile infizierter Stadtbewohnerinnen und -bewohner das Idealbild für die Stadt der Zukunft? Oder ist es doch eine Rückbesinnung auf das Konzept der gegliederten und aufgelockerten Stadt, welches in den 1950er Jahren in Deutschland zum räumlichen Leitbild erklärt wurde?

Der Artikel setzt sich mit diesen und weiteren Fragestellungen auseinander; er will eine erste Vision aufzeigen, in welche Richtung sich die moderne Stadtplanung entwickeln könnte.

## 2 Ein Blick zurück – das Thema gesunde Stadt ist nicht neu!

Nicht erst seit der Coronakrise sind lebenswerte und somit auch gesunde Städte zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Raum- und Stadtentwicklung (vgl. unter vielen Baumgart et al. 2018). Infektionskrankheiten wie Pest, Cholera, Typhus, Tuberkulose oder Malaria stellten bereits die Städte des Industriezeitalters des 19. Jahrhunderts vor grundlegende Probleme. Aufgrund der historisch bedingten hohen Dichte der mittelalterlichen Stadt, aber auch wegen fehlender Hygienevorschriften verbunden



Abb. 1:  
Bauen nach Hygienerichtlinien, hier die  
Siedlung Dammerstock

Foto: Frank Friescke

mit weitreichender Armut, bildeten sie oftmals die Keimzelle für die Ausbreitung großer Seuchen (Roesler 2020).

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden schließlich substanziale Lösungen gefunden, wie das beträchtliche Gesundheitsrisiko der städtischen Bevölkerung gemildert werden kann. In den 1920er Jahren erstellten Genossenschaften und kommunale Wohnungsgesellschaften Großsiedlungen nach reformerischen Prinzipien im Grünen. Zu diesen Großsiedlungen gehörten etwa die »Römerstadt« in Frankfurt, die »Hufeisensiedlung« in Berlin oder die Siedlung »Dammerstock« in Karlsruhe. Die enge Blockstruktur wich offenen Häuserzeilen, die mehr Luft und Sonne in die Wohnungen ließen. Architekten entwickelten Modelle für einen typisierten, vorfabrizierten Wohnungsbau und konzipierten ideale Städte und Siedlungen in einer radikalen neuen Formensprache (Bauhaus und Neues Bauen).

Auf internationaler Ebene organisierten sich Architekten und Planer ab 1928 im CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne). Ausgehend von den Missständen der Industriestädte, aber auch durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse aus Medizin und Psychologie, wurden neue Ansprüche der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf Hygiene, Bildung, Wohnen und Verkehr formuliert. Die Trennung der Funktionen Arbeit, Wohnen, Verkehr und Erholung wurde zur Ideologie des CIAM. Verabschiedet wurden die Prinzipien der funktionalen Stadt im Jahr 1933 in der Charta von Athen, Hauptautor war der Schweizer Architekt Le Corbusier (Fürst et al. 1999, S. 29 ff.).

Einen Gegenentwurf zu den hochverdichteten Arbeitersiedlungen lieferte auch das Modell der Gartenstadt, das von dem Briten Ebenezer Howard im Jahr 1898 entworfen wurde. Selbstgenügende Siedlungen im Grünen mit Selbstversorgergärten sollten die sozialen, hygienischen und sittlichen Voraussetzungen für ein friedliches Miteinander bilden. Die erste Gartenstadt, die in Deutschland errichtet wurde, war ab 1909 Hellerau bei Dresden. Bundesweit bekannt ist ebenfalls die bis 1935 entstandene Essener Gartenstadt Margarethenhöhe (Posener 1968).

In der frühen Nachkriegszeit der Bundesrepublik bildete das Konzept der gegliederten und aufgelockerten Stadt die Fortsetzung der funktionalen und begrünten Stadt (Göderitz, Rainer, Hoffmann 1957). Das Modell sah eine in einzelne Siedlungs- und Nutzungsbereiche strukturierte, baulich durch Grünzüge aufgelockerte und mit Naherholungslandschaften verbundene Stadt vor. Ebenso wie in Howards Konzept der Gartenstadt sollten Baustrukturen und Landschaft miteinander verbunden werden. Zeitraubender Berufspendelverkehr, hoher Transportaufwand und eine unterdurchschnittliche Grünversorgung sollten vermieden werden.

### 3 Das Ende der hochverdichteten Stadt?

Die skizzierten räumlichen Leitbilder, die auch in Coronazeiten lebenswerte Stadträume geliefert hätten, fanden in der jüngeren Planungsgeschichte interessanterweise wenig Beachtung. Dem technischen und wirtschaftlichen Wachstumsdenken geschuldet dominierte in den 1960er Jahren das Leitbild »Urbanität durch Dichte« die städtebauliche Diskussion (Salin 1960, Jacobs 1961).



Abb. 2: Passantin in Stuttgart auf der sonst belebten Paulinenbrücke

Foto: Lichtgut/Leif-Hendrik Piechowski

Neben der Zersiedelung der Landschaft wurde in der Gesellschaft der zunehmende Verlust an Urbanität beklagt. Um die weitere Siedlungsexpansion zu bremsen, sollte die Entwicklung auf Siedlungsschwerpunkte konzentriert werden. Es entstanden hoch verdichtete Großwohnsiedlungen, die zunächst dem Leitbild der Moderne entsprachen, sich aber bereits wenige Jahrzehnte später als Orte der Kriminalität und Verwahrlosung darstellten.

Die beträchtliche Zunahme des Individualverkehrs führte zu einem zweiten Leitbild, nämlich dem der autogerechten Stadt. In fast allen größeren deutschen Städten wurden »Generalverkehrspläne« konzipiert (Borchard 2008), deren stadtzerstörerische Auswirkungen noch heute weithin sichtbar sind.

Zwar hat sich die Verkehrsplanung von ihrem einseitigen Effizienzdenken und ihren auf eine perfekte Verkehrsbedienung gerichteten Konzepten seit Mitte der 1970er Jahre in Richtung Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs abgewandt, doch stellt gerade dieser in Pandemiezeiten ein beträchtliches Gesundheitsrisiko dar. Insgesamt befördert der Platzmangel in den Städten die Ausbreitung von Seuchen. Städte trifft das Coronavirus also deutlich härter als das Land (Weißmüller 2020).

Folgt hieraus schließlich eine Abkehr von der kompakten Stadt, von verdichteten und gemischtgenutzten Stadtstrukturen? Wird das Einfamilienhaus mit großem Garten auf dem Land wieder erstrebenswert? Stehen wir mit Blick in die Vergangenheit vor einer erneuten Zäsur?

## 4 Stadtentwicklung in Coronazeiten

Mit der Ausbreitung des Coronavirus sehen sich Stadtplanung und Städtebau erneut in der Pflicht, sich mit der Hygiene in den Städten auseinanderzusetzen. Waren bis vor kurzem noch die Lösung der Boden- und Wohnungsfrage sowie die Klimadebatte die bestimmenden Themen, so erweitert sich die stadtentwicklungspolitische Debatte nun um Fragen der Epidemiologie.



Abb. 3: Verwaiste Stühle am Stuttgarter Schlossplatz

Gänzlich unbekannt ist das Thema freilich nicht. Die aktuelle Debatte um Luftreinhalte- und Lärminde rungsplanungen im Hinblick auf den Bestand und die Möglichkeit der Ausweisung urbaner Gebiete als auch Maßnahmen der Gesundheitsförderung in sozial benachteiligten Stadtteilen, vor allem in Städtebauförderungsgebieten der sozialen Stadt, zeugen von der Bedeutung, soziale und gesundheitliche Ungleichheiten beseitigen zu wollen (Walther, Mensch 2004). Neu ist jedoch das Gebot des »Social Distancing«, d. h. Maßnahmen zur Infektionskontrolle mit dem Ziel der räumlichen Distanzierung. Da es nicht um eine soziale Isolation von Individuen geht, wären die Begriffe »spatial distancing« bzw. »physical distancing« treffender, haben sich aber weder in der englischen noch in der deutschen Sprache durchgesetzt.

Im Alltag bedeutet die räumliche Trennung insbesondere physisches Abstandthalten und Vermeidung körperlicher Kontakte (1,5 bis 2 m Abstand, kein Händeschütteln, keine Gruppenbildung, etc.), im extremsten Fall bis hin zu Ausgangsbeschränkungen und Kontaktsperrern.

Nicht nur für den Einzelnen, sondern auch aus dem Blickwinkel der Stadtplaner sind diese Einschnitte enorm, besteht bei der Gestaltung von Plätzen und anderer öffentlicher und halböffentlicher Räume das Ziel vor allem darin, Gelegenheiten zur sozialen Interaktion zu schaffen.

Hinzu kommt, dass die Innenstädte und Stadtteilzentren vom Handel und Konsum, von Festen, Kunst und Kultur bestimmt werden – in Coronazeiten wirkt die

städtische Infrastruktur seltsam skelettiert und sinnentleert (Manz 2020). Geschäfte werden stattdessen online abgewickelt; es steht zu befürchten, dass zahlreiche inhabergeführte Ladengeschäfte nach der Krise verschwunden sein werden.

Radikal, wenn auch zunächst deutlich positiver, sind die aktuellen Auswirkungen der Coronakrise auf die Mobilitätskultur. Social Distancing und insbesondere Homeoffice-Arbeitsplätze sorgen für weniger Verkehr, weniger Stau und weniger Unfälle. Der Anteil an Personen, die an jedem Werktag zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz fahren, hat sich infolge der seit Mitte März 2020 deutschlandweit geltenden Ausgangsbeschränkungen von 66 % auf 32 % halbiert (Meyer 2020). In zahlreichen Städten werden leere Fahrspuren für gesündere Mobilitätsformen freigegeben, insbesondere das Fahrrad bzw. E-Bike sichert die individuelle Freiheit und wird damit zum Krisenlös.

Einen großen Verlierer bei den Verkehrsmitteln gibt es indes auch: Die sinkenden Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr bereiten den kommunalen Verkehrsbetrieben ernste Zukunftssorgen. Wie können in Bussen, Straßen-, U- und S-Bahnen, aber auch im Fernverkehr, künftig die Abstandsregeln eingehalten werden? Wird das Auto also doch zum Krisengewinner?

## 5 Zukunftsmodelle der Stadtentwicklung nach Corona

Städte sind soziale Organismen, die sich laufend verändern. Es verwundert daher nicht, dass sich Stadtplaner und Architekten, aber auch Philosophen und Wissenschaftler, fortlaufend Gedanken über die Zukunft unserer Städte machen. Der gewünschte räumliche (und meist auch gesellschaftliche) Zukunftszustand ist in der Regel schnell formuliert. Der Blick in die Vergangenheit zeigt aber auch, wie schnell sich eine entworfene Zielvorstellung als Irrweg erwiesen hat oder bereits von der nächsten Zukunftsvision abgelöst worden ist.

Die gegenwärtigen Entwicklungen, die in vielerlei Hinsicht eine nie da gewesene Zäsur darstellen, gebieten es, vorsichtig mit voreiligen Schlussfolgerungen in Bezug auf die zukünftige Stadtentwicklung zu sein. Die verdichtete Stadt infolge von Corona grundsätzlich infrage zu stellen, verkennt, dass zumindest asiatische Städte wie Hongkong, Singapur und Taipeh mit der Krise bislang erfolgreich umgegangen sind.

Schon eher ist zu vermuten, dass sich bestimmte Entwicklungen im Zuge der Krisenbewältigung deutlich beschleunigen werden. An erster Stelle steht die Digitalisierung von Verwaltungen und öffentlichen Einrich-

tungen – digitale Angebote und Home-office-Arbeit sind zumindest in Deutschland bislang kein Standard. Mit Smart City Lösungen kann die Lebensqualität in bestehenden und neuen Stadtstrukturen verbessert werden, was schließlich auch der Aufwertung des öffentlichen Raumes dient. Ob wir in Pandemiezeiten unter Verwendung von nutzerbezogenen Daten noch weiter gehen wollen, ist fraglich. Nicht nur in China entscheidet mittlerweile die Farbe des personalisierten QR-Health-Code-Scanners auf dem Handy-Smartphone darüber, ob die Person in Quarantäne muss oder ein wieder eröffnetes Restaurant besuchen darf (rot/grün). Die Farbe des QR-Codes wird beim Betreten überprüft, im Lokal selbst ist Mundschutz für das Personal Pflicht, die Tisch- und Stuhlzahlen wurden halbiert. Glastrennwände und max. 4 Personen pro Tisch garantieren Mindestabstände von 1,5 m.

Aus europäischer Sicht wird unumgänglich sein, die Resilienz, also die Widerstandsfähigkeit einer Stadt oder einer Infrastruktur, künftig im Hinblick auf Pandemieereignisse zu überprüfen. Bislang spielten beim »Stresstest Stadt« Kriterien wie Wanderungsbewegungen, Integrationsanforderungen, Beschäftigungszahlen und Steuerkraft der Kommune eine Rolle (BBSR 2018). Anpassungskonzepte bezogen sich im Wesentlichen auf Hochwasser-, Starkregen-, Hagel- und Hitzeereignisse, nicht aber auf Epidemien und im schlimmsten Fall Pandemien.

Für Stadtplaner und Architekten bedeutet dies, bei der Planung neuer Quartiere, aber auch im Gebäudebestand, die bauliche Dichte und erforderlichen Abstandsfächen im Blick zu haben, insbesondere in öffentlichen Einrichtungen, Geschäften und Restaurants. Angesichts der aktuellen Ereignisse stellt sich auch die Frage nach einer Dezentralisierung bestimmter Dienstleistungen, im Gesundheitsbereich, aber auch bei der Versorgung allgemein. Das hat wiederum Auswirkungen auf Stadtplanung und Architektur.

Die folgenden beiden Abschnitte beschäftigen sich mit der gestiegenen Bedeutung der IT-Infrastruktur und der digitalen Kommunikationsmittel bei der Organisation der Stadt.

## 6 Die Smart City zwischen Innovation und digitaler Kontrolle

Derzeitige Diskussionen rund um die Digitalisierung der Städte deuten an, dass sich die Planungskultur Europas infolge des Coronavirus weitreichend verändern wird. Eine Stadt gilt als »smart«, wenn in ihr durch den Einsatz innovativer Informations- und Kommunikations-



Abb. 4: Früher wurde an dieser Einfallstraße vor Feinstaub gewarnt, jetzt vor Corona

Foto: Lichtgut/Leif-Hendrik Piechowski

technologien intelligente Lösungen für ganz unterschiedliche Bereiche der Stadtentwicklung (Infrastruktur, Gebäude, Mobilität, Dienstleistungen oder Sicherheit) erzielt werden.

Als Leitbild der Stadtentwicklung hat sich die Smart City in Europa bisher nicht durchgesetzt, die aktuelle Krise zeigt uns allerdings mehr als deutlich auf, wie wichtig digitale Technologien in Zeiten des Social Distancing sind. Während das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat entsprechend der Ziele der Smart City Charta aus dem Jahr 2017 noch Smart Cities Modellprojekte sucht (BMI 2020), haben sich vor allem amerikanische und asiatische Städte längst auf den Weg der digitalen Transformation begeben.

Smartphones, Datenspeicher und weitere digitale Instrumente werden dort konzipiert und hergestellt, auch die meisten smarten Software-Lösungen, Apps und Cloud-Management-Plattformen entstammen aus Ländern mit Datenschutzregelungen und Sicherheitsanforderungen, die aus europäischer Sicht bedenklich sind. In Coronazeiten erfolgt die digitale soziale Vernetzung über Facebook, Instagram, WhatsApp und Co., der Online-Handel über Amazon und eBay, die Videokonferenz über Zoom oder Skype, und, fast schon überraschend, ein süddeutsches Unternehmen namens TeamViewer.

Jenseits dieser Kritik an der fehlenden digitalen Wertschöpfung Europas bleibt für europäische Städte genug zu tun, und genau darin liegt ihre Chance: Gemeinsam mit den Akteuren und Netzwerken vor Ort gilt es, die Digitalisierungsstrategien mit den Anforderungen einer zukunftsorientierten und verantwortungsvollen Stadtentwicklung zu verknüpfen. Die unter Teilhabe der Bevölkerung gefundenen Lösungen dürften nachhaltiger, der Weg dorthin allerdings auch langwieriger sein als in nicht demokratisch verfassten Gesellschaften.

Die Herausforderungen beim Aufbau von Smart City Lösungen liegen aktuell weniger bei der Datensammlung, -speicherung und -aufbereitung als bei der Erschließung

von Schnittstellen zwischen den einzelnen »Teilmärkten« der smarten Stadt (Smart Mobility, Smart People, Smart Economy, Smart Environment, Smart Government sowie Smart Living).

Wie bereits am Beispiel der QR-Health-Code-App dargestellt, geht es bei der Smart City vor allem aber um personenrechtliche Fragen im Spannungsfeld zwischen informationeller Selbstbestimmung und digitaler Überwachung und Kontrolle. Welche persönlichen Daten dürfen im Pandemiefall verwendet werden? Eine »echte« Smart City würde digitale Technologien nicht nur für die Gefahrenabwehr oder öffentliche Sicherheit einsetzen, sondern auch für weniger relevante öffentliche Belange mit städträumlicher Relevanz.

Festzuhalten bleibt, dass die Smart City einen Verwaltungsapparat (Staat, Länder, Gemeinden) benötigt, der mit der hohen Geschwindigkeit des technischen Fortschritts mithalten kann. Allein aufgrund der sensiblen Datenverwendung muss die Prozesssteuerung bei der öffentlichen Hand liegen, und nicht bei den Unternehmen aus der Privatwirtschaft.

## 7 Digitale Teilhabe in Zeiten der Krise

Während die Smart City einen übergeordneten, strategisch angelegten Lösungsansatz beschreibt, so ist beim Thema Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger an der Stadtentwicklung kurzfristiges kommunales Handeln gefragt. Laufende Planungs- und Dialogprozesse, die bisher überwiegend »offline« in Form von Informationsveranstaltungen, Zukunfts- und Ideenwerkstätten, aber auch aufsuchenden Beteiligungen und aktivierenden Befragungen stattgefunden haben, müssen angepasst, in vielen Fällen ganz neu gedacht werden.

Die »Digitalisierung der Partizipation« (Selle 2017, S. 16) durch Internetseiten, Apps, soziale Netzwerke und

webbasierte Kommunikationsplattformen hat zwar längst eingesetzt, jedoch regelmäßig nur ergänzend zu den analogen Formaten.

Bei der formellen Bauleitplanung genügt ein Verweis auf die ausschließliche elektronische Zugänglichkeit der Unterlagen, etwa über die kommunale Homepage, allerdings nicht, da nach geltendem Recht auch Menschen ohne elektronischen Zugang die Möglichkeit zur Einsichtnahme gegeben werden muss. Die Pflicht zur Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB nach einer coronabedingten Rathausschließung für den Publikumsverkehr erfordert Alternativlösungen wie die Aufschiebung oder Wiederholung nach Wiedereröffnung.

In Zeiten der Coronakrise werden neue Wege der Partizipation zu beschreiten sein. Hierzu zählen Online-Diologe in Großgruppen, Online-Befragungen und virtuelle Einwohnerversammlungen. Mit dem digitalen Partizipationssystem DIPAS können Bürgerinnen und Bürger künftig digitale Karten, Luftbilder, Pläne, 3D-Modelle und Geodaten abrufen und ein genau lokalisiertes Feedback zu Planungsvorhaben geben. DIPAS wird aktuell von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg mit dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) und dem City Science Lab der HCU Hamburg entwickelt. Die Software ist Open Source und soll als »Public Code« ab Ende 2020 für andere Institutionen zur Nachnutzung und Weiterentwicklung bereitgestellt werden.

Städte wie Stuttgart und Mannheim haben bereits Online-Beteiligungsportale eröffnet, deren Nutzerzahlen sich in Coronazeiten noch deutlich erhöhen dürften (vgl. [www.stuttgart-meine-stadt.de](http://www.stuttgart-meine-stadt.de) und [www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de](http://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de)). Damit nicht der Hamburger über Planungsprozesse in Stuttgart abstimmt, ist eine wohnortgebundene Registrierung erforderlich. Unangemessene Kommentare werden von einer Online-Redaktion umgehend gelöscht.

Neben dem Internet sind Videokonferenzen im Austausch zwischen Verwaltungen und Planungsbüros binnen kürzester Zeit zum alltäglichen Medium geworden – unweigerlich stellt sich die Frage, ob einige Fahrtwege nicht auch schon vor der Krise vermeidbar gewesen wären. Auch Eigentümerberatungsgespräche in Stadterneuerungsgebieten via Telefon oder Video sind denkbar, die Begutachtung des Gebäudezustands am Objekt selbst scheint allerdings auch in Zukunft unverzichtbar.

Trotz erwiesener Vorteile der webbasierten Interaktion bleibt zu hoffen, dass die bewährten Kommunikationskanäle nach Überwindung der Pandemie möglichst bald wieder genutzt werden können. Bürgerbeteiligung ist mehr als nur eine Website, gute Kommunikation benötigt immer auch Begegnungen vor Ort.



Abb. 5: Dialog in Zeiten von Corona – Online-Moderation einer Begleitgruppensitzung per Videokonferenz

## 8 Erste Schlussfolgerungen

Wie pandemiegerecht muss zukünftige Stadtplanung sein? In seinem 1930 erstmals erschienenen Hauptwerk »Mann ohne Eigenschaften« gelangt Robert Musil zu folgender Erkenntnis: »Der moderne Mensch wird in der Klinik geboren und stirbt in der Klinik: Also soll er auch wie in einer Klinik wohnen« (Musil 1971, S. 19).

Auch wenn die Forderung führender Baukünstler in Zeiten des Neuen Bauens heutzutage anders beurteilt wird, so stellt sich doch die Frage nach der Integration von Hygienevorschriften, größeren Abstandsflächen und veränderten GrundrisSEN für Handel, Büros und öffentliche Einrichtungen in die Stadtentwicklung. Erste Beispiele vor allem aus Asien zeigen, dass diesbezüglich (städte-)bauliche und architektonische Lösungen möglich sind, und zwar ohne die auf dem Prinzip der Nutzungs-mischung aufgebaute kompakte und verdichtete Stadt grundsätzlich infrage zu stellen.

In Bezug auf den veränderten Handel und Verkehr in Coronazeiten wird erst die Zukunft zeigen, ob wir wieder in alte Konsum- und Mobilitätsmuster zurückfallen, oder ob es zu einem nachhaltigen und dauerhaften Wandel kommt. Umnutzungsstrategien für leergefallene Immobilien benötigen Ideen, um Handels- und Quartierszentren wieder attraktiver zu gestalten, aber auch Konjunkturprogramme, um die erforderlichen Maßnahmen beim absehbaren Einbruch der Kommunalfinanzen finanzieren zu können. Dabei kommen den Städtebauförderungsprogrammen des Bundes und der Länder eine wesentliche Rolle in der konkreten Umsetzung auf kommunaler Ebene zu.

Vor allem bedarf es zur erfolgreichen Integration der Anpassungsmaßnahmen in Stadtplanung und -entwicklung eines gesamtgesellschaftlichen Prozesses, der nur gelingt, wenn er über die Politik und Verwaltung hinaus bei den privaten Markakteuren (u. a. Einzelhandel, Wohnungswirtschaft) sowie bei den Bürgerinnen und Bürgern verankert wird. Dass bei den anstehenden Veränderungsprozessen die Digitalisierung eine große Rolle spielen wird, daran besteht kein Zweifel.

Im Zuge der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2020 ist es erklärtes Ziel, die Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt aus dem Jahr 2007 fortzuschreiben (BMUB 2007). Aus aktuellem Anlass sollen coronarelevante Themen in den Vordergrund gerückt werden. Da liegt es nahe in den Diskurs über eine pandemiegerechte Stadtplanung einzutreten und zukunftsweisende Impulse zu den Aspekten Dichte, Gesundheit, Mobilität, Smart City, Resilienz und Teilhabe zu geben.

Dieser Beitrag ist auch digital verfügbar unter [www.geodaeie.info](http://www.geodaeie.info).

## Literatur

- Baumgart, S., Köckler, H., Ritzinger, A., Rüdiger, A. (Hrsg.) (2018): Planung für gesundheitsfördernde Städte. Forschungsberichte der ARL 08, Hannover: Verlag der ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59089-3>, letzter Zugriff 22.04.2020.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (Hrsg.) (2018): Stresstest Stadt – wie resilient sind unsere Städte? Unsicherheiten der Stadtentwicklung identifizieren, analysieren und bewerten, Bonn.
- BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020): Informationsportale zu bundesweiten Smart City-Aktivitäten. [www.bmi.bund.de/smart-cities](http://www.bmi.bund.de/smart-cities) und [www.smart-cities-made-in.de](http://www.smart-cities-made-in.de), letzter Zugriff 22.04.2022.
- BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2007): Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. [www.bmu.de/download/die-leipzig-charta](http://www.bmu.de/download/die-leipzig-charta), letzter Zugriff 03.05.2020.
- Borchard, K. (2008): Braucht der Städtebau Leitbilder? In: Battis, U., Söfker, W., Stüer, B. (Hrsg.): Nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung. Festschrift für Michael Krautberger zum 65. Geburtstag. München: C.H. Beck, S. 237 ff.
- Fürst, F., Himmelbach, U., Potz, P. (1999): Leitbilder der räumlichen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert – Wege zur Nachhaltigkeit? Berichte aus dem Institut für Raumplanung 41, Universität Dortmund.
- Göderitz, J., Rainer, R., Hoffmann, H. (1957): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen: Wasmuth.
- Jacobs, J. (1961): The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.
- Manz, E.-M. (2020): Aufs Land. In: Stuttgarter Zeitung, 18./19. April 2020, S. 11.
- Meyer, H. (2020): Corona und Mobilität: Mehr Homeoffice, weniger Berufsverkehr. Onlineartikel vom 08.04.2020, [www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet](http://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet), letzter Zugriff 22.04.2020.
- Musil, R. (1971): Der Mann ohne Eigenschaften, Band 1: Erstes und Zweites Buch. Hamburg: Rowohlt Verlag.
- Posener, J. (Hrsg.) (1968): Ebenezer Howard. Gartenstädte von morgen: Das Buch und seine Geschichte. Bauwelt Fundamente, Band 21, Berlin, Frankfurt am Main, Wien: Ullstein.
- Roesler, S. (2020): Epidemiologie und Stadtplanung haben eine gemeinsame Geschichte und auch Zukunft. In: Neue Zürcher Zeitung vom 03.04.2020, [www.nzz.ch/feuilleton/epidemiologie-und-stadtplanung-haben-eine-gemeinsame-geschichte-und-auch-zukunft-ld.1549809](http://www.nzz.ch/feuilleton/epidemiologie-und-stadtplanung-haben-eine-gemeinsame-geschichte-und-auch-zukunft-ld.1549809), letzter Zugriff 22.04.2020.
- Salin, E. (Hrsg.) (1960): Urbanität. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.): Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Dt. Städteages, Augsburg. Stuttgart, Köln: Kohlhammer, S. 9–34.
- Selle, K. (2017): Partizipation 8.0 – Bürgerinnen und Bürger in Prozessen der Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/2017, S. 12 ff.
- United Nations, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs (2019): World Population Prospects 2019. New York.
- Walther, U.-J., Mensch, K. (Hrsg.) (2004): Armut und Ausgrenzung in der »Sozialen Stadt«. Konzepte und Rezepte auf dem Prüfstand. Darmstadt: Schader.
- Weißmüller, L. (2020): Die Kehrseite der Urbanisierung. In: Süddeutsche Zeitung vom 30.03.2020, [www.sueddeutsche.de/kultur/coronavirus-stadt-land-urbanisierung-dichte-1.4861880?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/kultur/coronavirus-stadt-land-urbanisierung-dichte-1.4861880?reduced=true), letzter Zugriff 22.04.2020.

## Kontakt

Dr. Frank Friesecke  
die STEG Stadtentwicklung GmbH  
Olgastraße 54, 70182 Stuttgart  
frank.friesecke@dvw.de