



THEMA

Stadtplanung

Wege zu gesunden Städten

Heulende Motoren, sengende Hitze, karge Betonplätze und Gestank von Abgasen: Gesundheitsaspekte standen bei der Planung von Städten lange nicht im Fokus. Inzwischen ist das Bewusstsein für das Thema gewachsen, doch es hapert an der Umsetzung.

Text | Gisela Gross, Charlotte Kurz

Mehr Bewegung und aufhören zu rauchen – solche Appelle sind in Arztpraxen Alltag. Doch Verhaltensänderungen gelten aus verschiedenen Gründen als schwierig. Fachleute fordern nicht zuletzt wegen der Probleme im Gesundheitswesen, dass die Politik auch bei der Gestaltung gesünder Lebensbedingungen ansetzen müsste. Als ein wichtiger Hebel hierbei wird die Stadtplanung genannt.

Gesundheitspolitische Belange sollten systematisch in alle Politikfelder integriert werden, zum Beispiel bei Umwelt, Bildung und Stadtentwicklung, sagte der Präsident der Bundesärztekammer (BÄK), Dr. med. (I) Klaus Reinhardt, kürzlich in Berlin. In einem Interview betonte er, dass gute Architektur und Stadtplanung Prävention seien (*Kasten*).

Rund

75

Prozent der Weltbevölkerung werden Schätzungen der Vereinten Nationen zufolge 2050 in Städten oder städtischen Gebieten leben. Heute sind es mehr als 50 Prozent.

Prof. Dr. med. Andreas Seidler MPH (TU Dresden) sprach sich Ende November in Hannover auch mit einem Beispiel für mehr Verhältnisprävention aus: Er erinnerte an die gesundheitsschädlichen Folgen von Feinstaubemissionen und Lärm und zeigte Vorher-Nachher-Fotos eines Abschnitts der Berliner Friedrichstraße: Dort war der Verkehr vor einigen Jahren beruhigt worden. Inzwischen herrscht aber wieder „freie Fahrt zu den Konsumtempeln“, wie Seidler sagte. Inwiefern Städte krank machen, wie man sie gesünder gestalten könnte und welche Hürden die Umsetzung behindern – darüber hat das *Deutsche Ärzteblatt* mit Fachleuten gesprochen.

Keine gesunden Städte

Wenn man die Raumplanerin Dr. rer. pol. Dipl.-Ing. Brigitte Adam fragt, wie Städte das Thema Gesundheit behandeln, fällt ihre Bilanz ernüchternd aus. „Wir haben keine gesunden Städte“, sagt Adam, die am Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) tätig ist. Viele Städte hätten sich zwar



Fotos: picture alliance/Sören Stache, picture alliance/Paul Zinken

auf die Fahnen geschrieben, gesunde Städte werden zu wollen, und es gebe auch das „Gesunde Städte-Netzwerk“ mit etwa 100 Beteiligten. „Aber ich finde es übertrieben zu sagen, dass wir durchweg gesunde Städte haben.“ Wenn, dann gebe es eher gesunde Stadtteile. Hauptbelastungsfaktoren in der Stadt seien Luft, Lärm und Hitze sowie psychische Belastung durch die Dichte an Menschen.

Städte werden oft mit lauten Straßen und feinstaubbelasteter Luft in Verbindung gebracht. Um dies zu regulieren, gibt es zwar im Bauplanungsrecht klare Grenzwerte für Lärm und Luft, erläutert Adam. „Diese richten sich aber in der Regel an das Gewerbe.“ Im Bundesemissionsschutzgesetz stünden zwar klare Grenzwerte zur Luftreinhaltung, beim Lärm existierten aber nur Orientierungswerte für den Straßen- oder Schienenverkehr für Wohngebiete, so Adam. „Diese haben allerdings noch keinen rechtlich bindenden Status.“ Wirkungsvolle Maßnahmen wären eine Reduktion des Autoverkehrs oder die Konzentration auf E-Autos. Mit letzterem habe man aber immer noch das Problem der Feinstaubbelastung durch Reifenabrieb, weiß Adam. Neben

Friedrichstraße in Berlin als heutige Autostraße und zu Zeiten als verkehrsberuhigte Zone: Sie ist ein Beispiel dafür, wie schwer sich verschiedene Interessen in der Verkehrspolitik in Innenstädten unter einen Hut bringen lassen. Schon 1908 schrieb der Philosoph Theodor Lessing in seiner „Kampfschrift“ gegen Lärm: „Die heilige Theresia hat die Hölle als den Ort definiert, wo es stinkt und man nicht liebt“. Vielleicht hat sie an die Friedrichstraße in Berlin gedacht.“

dem Reduzieren von Belastungsfaktoren, wie etwa dem Verkehr, können Städte auch entlastende Maßnahmen anstreben. Fortschritte habe es etwa bei Grün-, Blau- und Freiflächen sowie Sportanlagen und Spielplätzen gegeben, die als Aufenthaltsmöglichkeit für die Bevölkerung dienen, sagt Adam. In der Gesamtbilanz könne man aber sagen, dass Städte noch zu wenig auf der Belastungsseite unternommen hätten. „Das liegt vor allem daran, dass der Autoverkehr nach wie vor eine zentrale Rolle bei uns spielt.“ Wenn an dieser Stellschraube nicht gedreht werde, bekomme man keine wirklich flächendeckend gesunden Städte. Derzeit gebe es Konkurrenz zwischen dem Ausbau von Flächen für Radfahrer beziehungsweise für Fußgänger. „Es müsste aber eigentlich zulasten des Autoverkehrs gehen“, sagt Adam.

Städte haben auch Vorteile

Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass Städte auch positive Effekte haben. „Städte bieten mehr Entwicklungs- und Entfaltungschancen, mehr Aussicht auf Wohlstand und eine bessere Gesundheitsversorgung – zusammenfassen lässt sich das mit dem Begriff „Urban Advantage“, sagt Prof. Dr. med. Mazda Adli, Leiter des Interdisziplinären Forum Neurourbanistik und des Forschungsbereichs Affektive Störungen an der Charité – Universitätsmedizin Berlin sowie Chefarzt der Fliebler Klinik Berlin. Stadtbewohner hätten in Bezug auf die körperliche Gesundheit Vorteile: Sie litten seltener unter Übergewicht, Bluthochdruck und Stoffwechselerkrankungen, ernährten sich gesünder und machten mehr Sport.

Bei den Effekten auf die psychische Gesundheit zeige sich ein komplexeres Bild: Da seien zwar einerseits Vorteile durch die Vielfalt an sozialen und kulturellen Angeboten. „Andererseits aber finden wir in der Stadt höhere Raten an Angststörungen und Depression. Das Risiko für Schizophrenie ist bei Stadtbewohnern sogar doppelt so hoch wie bei Landbewohnern“, sagt Adli. Es zeigten sich Dosis-Wir-



Foto: Annette Koroll

„Eine ideale Stadt reduziert soziale Stressoren und fördert das Zugehörigkeitsgefühl.“

Mazda Adli, Leiter des Forschungsbereichs Affektive Störungen an der Charité – Universitätsmedizin Berlin und Chefarzt der Fliedner Klinik Berlin

kungs-Beziehungen: Das Risiko für Schizophrenie steige mit der Größe der Stadt, in der man aufgewachsen ist, und mit der Anzahl der Jahre, die man dort verbracht hat. „Das könnte ein Hinweis für eine gewisse Kausalität sein.“ Dem Zusammenhang gehe man in der Forschungsdisziplin der Neurourbanistik nach. „Bisherige Erkenntnisse deuten darauf hin, dass die erhöhten Raten bestimmter psychischer Erkrankungen in Städten vor allem durch sozialen Stress erklärbar sind“, sagt Adli. Die von seiner Forschungsgruppe verfolgte Sozialstresshypothese besage, dass sich insbesondere soziale Dichte und soziale Isolation als Unterformen von sozialem Stress in gesundheitsrelevanter Weise auswirken. „Vor allem dann, wenn ein Individuum gleichzeitig von beiden Formen betroffen ist, sich also zwischen all den Menschen in einer Stadt sozial isoliert oder einsam fühlt.“ Soziale Isolation gelte überhaupt als einer der wirkstärksten negativen Gesundheitsprädiktoren, die man kennt. Toxisch werde die Mischung, wenn das Gefühl hinzukomme, die eigene Umgebung nur geringfügig oder gar nicht den eigenen Bedürfnissen entsprechend beeinflussen zu können.

Soziale Ungleichheiten

Die Frage, ob man zu den gesunden oder ungesunden Stadtbewohnern zählt, ist oft mit dem sozioökonomischen Status verknüpft. In einem Forschungsprojekt im Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf hätten sich dort in vielen

Straßen sehr niedrige Lärm- und Luftverschmutzungswerte ergeben, erklärt Adam. Dort wohnen vor allem gut verdienende Menschen. „Ein paar Straßen weiter – an den Hauptverkehrsadern – sieht es aber ganz anders aus.“ Die Unterschiede seien oft sehr kleinräumig und es bestehe eine große Ungerechtigkeit zwischen gesunden und ungesunden Wohngebieten. Das habe eine lange Tradition. „Im Ruhrgebiet waren die besseren Stadtquartiere etwa im Süden angelegt, wo die durchfließende Ruhr noch sauber ist. Nach den Industrieanlagen im Norden lagen hingegen die Stadtviertel für ärmere Menschen“, sagt Adam.

Konzepte für Gesundheitsschutz

Für die Hauptstadt existieren dazu sehr genaue Analysen. Der Berliner Umweltgerechtigkeitsatlas 2023/2024 sieht Hinweise, „dass Menschen, die in zentrumsnahen Quartieren sowie in Quartieren mit einem niedrigen Status-Index leben, überproportional häufig Mehrfachbelastungen ausgesetzt und damit hinsichtlich Umweltqualität, Gesundheit und sozialer Lage in besonderem Maße benachteiligt sind“. Demnach sind knapp 600 000 Berlinerinnen und Berliner, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen, nachts von Lärmpegeln oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle von 55 Dezibel betroffen.

Doch was können Städte tun? Als Reaktion enthält zum Beispiel der Lärmaktionsplan Berlin 2024–2029 Maßnahmen, die zum Gesundheitsschutz sowie zur Attraktivität der Stadt beitragen sollen. Dazu zählen ein nächtliches Tempo-30-Konzept, ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume, heißt es in dem Bericht. Um den Verkehrslärm zu reduzieren, seien etwa lärmreduzierende Fahrbahnoberflächen und eine veränderte Straßenraumgestaltung bereits umgesetzt worden. Allerdings zeigt der

Medizin trifft Architektur

Für Überlegungen, wie die Stadt der Zukunft aussehen könnte, sehen die Architekten die Ärzteschaft als große Verbündete an, betonte Andrea Gebhard, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer kürzlich in einem Interview mit Dr. med. (I) Klaus Reinhardt, Präsident der Bundesärztekammer (BÄK). Er betonte, beide Berufe hätten einen starken Bezug zum Menschen und würden holistisch denken.

„Wir müssen mehr miteinander über Themen wie Einsamkeit sprechen“, sagte Gebhard. Denn das Thema komme direkt bei Ärztinnen und Ärzten an. Um diesem Problem etwas entgegenzusetzen, brauche es etwa mehr Orte für Begegnungen. Altenheime und Kindergärten sollten beispielsweise besser in Wohngebiete integriert werden,



Foto: Anja Grabert

waren sich Gebhard und Reinhardt einig. Eine gute Stadtplanung beginne zudem damit, dass sich auch kleine Kinder sicher durch die Stadt bewegen können. Um wirkliche Änderungen bei der Berücksichtigung von Gesundheit in die Stadtplanung zu erwirken, müsse die Politik zudem lernen, in die Dimension von mehreren Jahrzehnten zu kommen, sagte Reinhardt. Heute arbeite diese häufig sehr kurzfristig.

Das Interview ist unter dem Titel „Gute Architektur und gute Stadtplanung sind Prävention!“ im *Deutschen Architektenblatt* 10.2025 erschienen.

<https://daebl.de/o6c0>



Report, dass eine wirkliche Reduktion des Autoverkehrs nicht angestrebt werden soll. Stattdessen wird mit Blick auf laute Straßen, an denen keine aktiven Maßnahmen zum Mindern des Lärm möglich seien, auf ein Förderprogramm für Schallschutzfenster verwiesen.

Die Raumplanerin Adam rät Städten, als erste Maßnahme mehr Grünflächen anzubieten und Bewegungsmöglichkeiten zu schaffen. Um Menschen zu Bewegung zu animieren, sei auch schon viel passiert. In Niedersachsen gebe es etwa generationenübergreifende Spielplätze. „Das ist ein super Konzept, weil es sich an die gesamte Bevölkerung richtet“, betont Adam.

Sportgeräte auf frei zugänglichen Flächen seien ein schönes Angebot, das viele Städte geschaffen hätten. Wichtig sei aber auch, dass die Menschen lernen, was sie damit machen können. „In Bonn gibt es beispielsweise einen Park, wo regelmäßig jemand eine Stunde lang Anleitungen und Erklärungen zu den Geräten gibt“, sagt Adam.

Auch für Stressforscher Adli spricht vieles für mehr Stadtgrün: „Mit einem steigenden Prozentsatz an Grünflächen um die eigene Wohnadresse herum werden emotions- und stressregulierende Hirnareale aktiver“, sagt er. „Das gilt auch für Grünflächen in weiterer Entfernung, von deren Existenz man nicht einmal wissen muss.“ Grünflächen seien zudem wegen des Klimawandels unbedingt nötig, um Hitzewellen und urbanen Hitzeinseln entgegenzuwirken.

Beide Experten nennen zudem angemessenen Wohnungsbau als Maßnahme. Adam zufolge sind qualitativ hochwertige Wohnungen wichtig, damit Menschen sich überlegen, vielleicht auf den einen oder anderen Quadratmeter Wohnfläche zu verzichten, weil es auf der kleineren Fläche schon toll ist. „Dazu gehören auch Lärmschutz oder schön gestaltete Außenbereiche, in denen man sich wohlfühlt“, sagt Adam. „Was die Verkehrswende angeht, da haben Städte wenig Möglichkeiten,

außer dass die Menschen mehr für ihre Parkplätze in der Innenstadt bezahlen müssen.“ Die Parkgebühren müssten aber sehr deutlich ansteigen, um wirklich einen Unterschied zu machen. „Dann besteht aber die Gefahr, dass die Menschen abwandern“, so Adam.

Ein Fazit von Adli lautet: „Eine ideale Stadt reduziert soziale Stressoren und fördert das Zugehörigkeitsgefühl.“ Die bisherigen Ergebnisse der Neurourbanistik bedeuteten für die Planung, „dass versucht werden muss, das Gefühl von unkontrollierbarer Dichte zu verringern“. Also etwa das Gefühl von Platzmangel und fehlendem Rückzugsraum. „Kontrollierbare Dichte hingegen empfinden wir oft als Vorteil, zum Beispiel dann, wenn wichtige Orte des täglichen Lebens fußläufig gut erreichbar sind.“ Soziale Isolation gelte es zu reduzieren. Risikogruppen seien zum Beispiel ältere Menschen mit eingeschränktem Aktionsradius und Menschen mit Migrationsgeschichte, bei denen kulturelle und sprachliche Barrieren oft den Zugang zu Vorteilen des Stadtlebens erschwerten. Wo vermehrt vulnerable Gruppen wie etwa ältere Menschen leben, müsse man mehr über entsprechende Be- und Entlastungen nachdenken, sagt Adam. „Auch die entsprechende ärztliche Versorgung ist wichtig.“ Ärztinnen und Ärzte können den Umgang mit urbanen Stressoren in den Blick nehmen. Bei der Anamnese sollte man Adli zufolge etwa fragen: Ist Ihr Zuhause ein Ort des Wohlbefindens? Wie sieht es mit Platz und Privatsphäre aus? Haben Sie ein soziales Netz, das Sie trägt? Aber auch: Haben Sie Natur oder Grünflächen in Ihrer Nähe?

Nachverdichtung als Herausforderung

Stadtplanerisch sei der nicht kommerziell genutzte öffentliche Raum wichtig, betont Adli. Er beschreibt diesen als „Antidot gegen soziale Isolation“, da er Kooperation und Interaktion fördere. „Ich sehe jedoch mit Sorge, dass der öffentliche Raum schrumpft, weil Städte nachverdichtet werden müssen und Grund und Boden immer teurer werden.“ Problematisch ist für Raumplanerin Adam insbesondere, wo nachverdichtet wird. Wohnungen am Stadtrand zu bauen sei oft schwieriger als in der Stadtmitte, bemängelt sie. „Wir sehen in unseren Zahlen, dass in vielen Großstädten der innenstädtische Bereich – der sowieso schon dicht ist – in den vergangenen Jahren immer dichter geworden ist.“ Am Stadtrand sei hingegen fast nichts passiert. „Wir wissen aber, dass mehr Dichte zu weniger Grünflächen und Freiräumen sowie mehr Luft- und Lärmbelastungen führt.“ Die Nachverdichtung beeinflusst allerdings auch die Hitzeentwicklung in den Städten, erklärt sie weiter. „Es geht immer um konkurrierende Flächen. Einen Park zu erhalten, ist häufig schwierig, weil er ökonomisch im

2020

haben sich die für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der Europäischen Union auf die neue Leipzig Charta verständigt. Darin wird eine gerechte, grüne und produktive Stadtentwicklung angestrebt.

Grafik

Healthy Urban Design Index (HUDI)

1: Pamplona, Spanien	6,8
2: Genf, Schweiz	6,65
3: Harlow, Großbritannien	6,64
59: Kempten im Allgäu	5,96
63: Landshut	5,96
119: Göttingen	5,77
120: Tübingen	5,77
197: München	5,58

Quelle: US Global Ranking of Cities

Der „Healthy Urban Design Index“ (HUDI) bewertet rund 1 000 europäische Städte anhand von 13 Indikatoren in den Bereichen Stadtgestaltung, Verkehr, Umweltqualität und Zugang zu Grünflächen auf einer Skala von null bis zehn Punkten. Keine Stadt erreicht allerdings sieben Punkte oder mehr. Die erste deutsche Stadt ist Kempten im Allgäu. Sehr große Städte schneiden in dem Ranking eher weniger gut ab. Die Liste der Metropolen führen die spanischen Städte Madrid (6,04) und Barcelona (5,67) an.



Fotos: picture alliance/CHROMORANGE/www.kemast.de.com

Vergleich zu einer bebauten Fläche weniger wert ist“, sagt Adam.

Das derzeitige Streben, schneller und mehr Wohnungen in den Städten bauen zu wollen, führe zu weiteren Herausforderungen. Wohnungsbauministerin Verena Hubertz (SPD) kündigte etwa Mitte November im Bundestag an, dass es beim Lärmschutz und der Umweltverträglichkeit künftig Flexibilisierungen geben soll, um den Wohnungsbau zu beschleunigen. Das Runterfahren von Standards sieht Raumplanerin Adam aber kritisch. „Studien zeigen: Menschen brauchen einen Rückzugsraum und eine ruhige Wohnung. Wenn der Lärmschutz hier als nicht mehr so wichtig erachtet wird, dann widerspricht das den aktuellen Erkenntnissen.“ Wichtig sei in diesem Zusammenhang vor allem § 34 im Baugesetzbuch. Darin wird unter anderem hervorgehoben, dass bei der Nachverdichtung die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben müssen.

Einige europäische Städte gelten inzwischen international als Vorreiter. Kopenhagen mit vielen Fahrradwegen zum Beispiel, aber auch Barcelona mit dem Konzept der Superblocks für mehr Aufenthaltsqualität vor den Haustüren. Adli erwähnt zudem Paris, das die städtischen Grünflächen ausweite und den Autoverkehr versuche zu beruhigen und zu reduzieren. In Wien sieht er eine sehr gelungene Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Erholung und Stimulation in allen Bezirken. Das passt zu einem

Verkehrsberuhigte Straßen mit Grünflächen wie diese Straße in Paris können das Wohlbefinden der Stadtbevölkerung steigern. Wichtig ist, dass in wenigen Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad viele verschiedene Alltagsbedürfnisse wie Einkaufen, Schulen, Arztpraxen, Parks oder Arbeitsplätze erreicht werden können (15-Minuten-Stadt).



Foto: privat

Konzept, das Adam zufolge viele Vorteile hat: das Prinzip der 15-Minuten-Stadt, in der sich alle Funktionen des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten bestenfalls zu Fuß erledigen lassen. „Eine Reihe von Städten in Deutschland sind diesem Prinzip gegenüber aufgeschlossen und möchten in die Richtung weiterarbeiten“, sagt Adam.

Sich zusammenschließen hilft

Für Veränderung muss man nicht auf seine Stadt oder die Politik warten. Experten sprechen sich für einen intensiven Austausch und Schulterschluss zwischen Medizin und Stadtplanung aus – und es gebe diesen inzwischen auch, betont Adli. Das von ihm geleitete Interdisziplinäre Forum Neurourbanistik bringt Fachleute aus noch mehr Feldern zusammen und will für lebenswerte, der psychischen Gesundheit zuträglich Städte sorgen. Die Einstein-Stiftung fördere in den kommenden drei Jahren auch die Entwicklung einer Urban-Mental-Health-Strategie mit Politik und Zivilgesellschaft, die Erkenntnisse aus der Neurourbanistik aufnimmt, sagt Adli. Wegen der fortschreitenden Urbanisierung dränge die Zeit.

„Eine Allianz zwischen Medizin und Stadtplanung könnte einiges bewegen.“

Brigitte Adam, Raumplanerin am Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Raumplanerin Adam sieht etwa einen Ansatzpunkt darin, sich für rechtlich verbindliche Grenzwerte für die Luft- und Lärmbelastung in Wohnbereichen starkzumachen. Bei Verstößen seien dann Konsequenzen möglich, zum Beispiel Klagen. Dies ist wenigstens auf einem Teil der Friedrichstraße in Berlin womöglich in Zukunft weniger ein Thema, denn die nächste Umplanung ist in Sicht. Regierungschef Kai Wegner (CDU) hat Mitte November einen „urbanen Boulevard“ als Ziel ausgegeben: mit breiteren Bürgersteigen sowie Platz für Cafébestuhlung, Fahrräder, Bäume und konsumfreien Aufenthalt. ■