



Die gesunde Stadt

Lärm, Feinstaub, Häuserschluchten, Dauerstress: Das Leben in der Stadt kann die Gesundheit belasten, warnen Experten. Wie Städte geplant und gestaltet werden, entscheidet maßgeblich darüber, ob sie Stress verstärken oder Wohlbefinden fördern.

von Jocelyne Naujoks und Marc Strohm

Kurz nach acht Uhr morgens herrscht am Düsseldorfer Hauptbahnhof Hochbetrieb. Auf dem Bahnsteig warten Pendler Schulter an Schulter auf die nächste Regionalbahn. Als der Zug einfährt, öffnen sich die Türen und Dutzende Menschen drängen in die bereits voll besetzten Waggons. Gleichzeitig kommt der Verkehr auf den Straßen und Autobahnen rund um die Landeshauptstadt nur schleppend voran. Auf den Rheinbrücken reihen sich die Fahrzeuge Stoßstange an Stoßstange, während sich die Staus nur langsam auflösen. Nicht wenige Autofahrer reagieren entnervt und hupen.

Für viele Menschen in den größeren Städten Nordrhein-Westfalens gehören solche Szenen zum Alltag. Die Verdichtung des urbanen Raums hat jedoch nicht nur Folgen für Verkehr und Infrastruktur. Sie kann auch Körper und Psyche belasten, erklärt Professor Dr. Mazda Adli im Gespräch mit dem *Rheinischen Ärzteblatt*.

Der Psychiater und Chefarzt der Fließner Klinik Berlin leitet an der Charité – Universitätsmedizin Berlin

Stadtplanung als Gesundheitsfaktor

Ausgedehnte Grünflächen, viel öffentlicher Raum für Begegnungen und kurze Wege: Gesunde Stadtplanung stellt den Menschen in den Mittelpunkt. Sie soll Bewegung fördern, soziale Kontakte erleichtern und Belastungen durch Lärm, Luftverschmutzung und Hitze verringern. Städte wie Wien, Amsterdam oder Kopenhagen zeigen bereits heute, wie sich Gesundheit und Lebensqualität durch eine entsprechende Gestaltung des urbanen Raums fördern lassen. Wie sich das Leben in der Stadt auf Gehirn, Emotionen und psychische Gesundheit auswirkt, untersucht die Neurourbanistik. Studien zeigen, dass insbesondere chronischer Stress infolge sozialer Isolation oder dauerhaft empfundener Enge gesundheitliche Folgen haben kann.

Foto groß: espiegler/istockphoto.com
Foto klein: Michele Ursi/istockphoto.com



den Forschungsbereich Affektive Erkrankungen und untersucht in der Forschungsgruppe Neurourbanistik die Auswirkungen des Stadtlebens auf die psychische Gesundheit. Tatsächlich zeigten Studien, dass Stadtbewohner ein höheres Risiko für psychische Erkrankungen haben als Menschen in ländlichen Regionen. Das Risiko, an einer Depression zu erkranken, liege etwa um das Eineinhalbfache höher. Bei der Schizophrenie verdoppele es sich sogar. „Und dennoch: Stadtleben macht nicht per se krank“, betont Adli. Entscheidend sei vielmehr, wie Städte gestaltet würden. „Überfüllte U-Bahnen oder langwierige Verkehrsstaus sind zwar ärgerlich, aber nur vorübergehende Belastungen.“ Gesundheitsschädlich werde es, wenn Menschen dauerhaft Stress ausgesetzt seien, den sie als unkontrollierbar wahrnähmen.

Eine zentrale Rolle spiele dabei die Wohnsituation. Beengte Wohnverhältnisse und fehlende Rückzugsmöglichkeiten könnten Dichtestress verursachen. Dauerhafter Platzmangel erhöhe das Stressniveau erheblich und könne langfristig unter anderem Herz-Kreislauf-Erkrankungen begünstigen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lebten im vergangenen Jahr knapp zwölf Prozent der Bevölkerung in Deutschland in überbelegten Wohnungen. In Städten lag die Überbelegungsquote mit 16 Prozent dreimal so hoch wie in ländlichen Regionen. Besonders häufig betroffen waren Erwachsene mit ausländischer Staatsangehörigkeit: Mit 30 Prozent lebte fast jede dritte Person dieser Gruppe in einer überbelegten Wohnung. Der Anteil war damit nahezu fünfmal so hoch wie unter deutschen Staatsangehörigen ab 18 Jahren. Auch armutsgefährdete Menschen (27,4 Prozent) sowie Haushalte mit Kindern (17,6 Prozent) waren überdurchschnittlich häufig von Platzmangel betroffen.

Nach Definition der Europäischen Union gilt eine Wohnung unter anderem dann als überbelegt, wenn kein Gemeinschaftsraum vorhanden ist oder nicht jedes im Haushalt lebende Paar über ein eigenes Zimmer verfügt. Für Kinder gelten weitere Kriterien: So wird eine Wohnung als überbelegt eingestuft, wenn sich mehr als zwei Kinder unter zwölf Jahren oder zwei gleichgeschlechtliche Jugendliche zwischen zwölf und 17 Jahren ein Zimmer teilen müssen.

Neben beengten Wohnverhältnissen kann Psychiater Adli zufolge auch soziale Isolation chronischen Stress verursachen. Besonders betroffen seien ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität und geringem Aktionsradius sowie Menschen, die sprachliche oder kulturelle Barrieren überwinden müssen. Und nicht selten trafen Dichtestress und Isolationsstress aufeinander.

Ein psychisches Gesundheitsrisiko in den Städten stellt nach Angaben von Adli auch die Feinstaubbelastung dar. So können besonders kleine Partikel die natürlichen Filtermechanismen der Atemwege überwinden und über die Lunge in die Blutbahn gelangen. Von dort aus erreichen sie auch das Gehirn, wo sie Entzündungsprozesse auslösen können. Hohe Feinstaubwerte gehen mit reduzierter Aktivität in stressregulierenden Hirnregionen einher.

Das hat Adli mit seinem Team in einer Studie mittels funktioneller Kernspintomografie gezeigt.

Studien zeigen zudem, dass Menschen, die in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung leben, ein erhöhtes Risiko für Demenz, Angststörungen und Depressionen haben. Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen und bestimmte Krebsarten werden mit Feinstaub in Verbindung gebracht. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur starben allein im Jahr 2022 in Deutschland mehr als 32.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Feinstaubbelastung.

Um die Luftqualität zu verbessern, hat die Europäische Union im Jahr 2024 ihre rund 20 Jahre alte Luftqualitätsrichtlinie überarbeitet. Ab 2030 sollen europaweit strengere Grenz- und Zielwerte verbindlich gelten. Die Ärzteschaft, darunter die Bundesärztekammer, begleitete den Novellierungsprozess kritisch und sprach sich – vergeblich – für noch strengere Standards aus, die sich stärker an den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation orientieren.

Weitere Stressfaktoren sind Studien zufolge Lärm und künstliches Licht. Während Lärm den Stresspegel erhöht und langfristig zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Konzentrationsproblemen und Schlafstörungen beitragen kann, stört künstliches Licht den natürlichen zirkadianen Rhythmus, schwächt das Immunsystem und kann das Risiko für Diabetes, Übergewicht und Depressionen erhöhen.

Der Mensch im Fokus

Um Deutschlands Städte gesünder zu gestalten, müsse die Stadtplanung ihren Fokus verändern, fordert Psychiater Adli. Statt Städte vor allem für den Autoverkehr zu planen, sollten die Bedürfnisse der Menschen stärker in den Mittelpunkt rücken. Ein wichtiger Schritt seien bereits Lärmschutzkonzepte und die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten gewesen. Dennoch würden Menschen in der Stadtplanung häufig noch primär als Konsumenten oder Pendler betrachtet und weniger als soziale und emotionale Wesen.

Nötig seien mehr öffentliche Räume und kulturelle Angebote, die Begegnungen ermöglichen. „Verbundenheit ist das beste Mittel gegen Isolation und schädlichen Stress“, betont Adli. Auch ein hoher Anteil an Grünflächen könne dazu beitragen, Stress abzubauen, die Luftqualität zu verbessern und im Sommer städtischer Hitze entgegenzuwirken. Grünflächen fördern direkt und indirekt die psychische Gesundheit.

Eine gesunde Stadtplanung war in diesem Jahr im Mai auch Thema beim 130. Deutschen Ärztetag. In einem Antrag forderten die Delegierten die Bundesregierung auf, Städte und Kommunen so weiterzuentwickeln, dass sie die Kriterien einer „herzgesunden Stadt“ erfüllen. Dazu zählt das Ärzteparlament eine deutliche Reduzierung von Feinstaub- und Stickoxidbelastungen sowie eine Stadtplanung, die Wohngebäude, Schulen und Parks möglichst fern stark befahrener Verkehrsachsen vorsieht.

Zugleich müsse das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ konsequent umgesetzt werden. Dies sieht eine Stadtstruktur vor, in der Wohnen, Arbeiten, Nahver-

sorgung sowie Bildungs- und Freizeitangebote räumlich eng miteinander verknüpft sind. Als Orientierungswert nennen Stadtplaner eine Erreichbarkeit innerhalb von maximal 15 Minuten. Das Zurücklegen alltäglicher Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad könne die Lebenserwartung gegenüber dem täglichen Pendeln mit dem Auto erhöhen und zugleich das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen senken, heißt es in dem Antrag des Deutschen Ärztetages.

Auch beim Hitzeschutz sehen die Delegierten dringenden Handlungsbedarf. Sie forderten unter anderem die rasche Umsetzung kommunaler Hitzeaktionspläne sowie die Entsiegelung möglichst vieler Flächen. Vor allem während sommerlicher Hitzewellen entwickeln sich dicht bebaute Stadtquartiere zunehmend zu Wärmeinseln. Schon heute stellt Hitze in Städten ein erhebliches körperliches und psychisches Gesundheitsrisiko dar. Nach Angaben des Bundesgesundheitsministeriums starben im Jahr 2024 rund 3.000 Menschen an den Folgen hitzebedingter Erkrankungen; im Hitzesommer 2022 waren es sogar mehr als 4.000. Besonders gefährdet sind ältere Menschen, Personen mit Vorerkrankungen sowie Säuglinge und Kleinkinder.

Klimaforscher gehen davon aus, dass Hitzewellen künftig häufiger auftreten und länger andauern werden. Einen wichtigen Beitrag zur Abkühlung leisteten Grünflächen, die das Stadtklima positiv beeinflussen. Das Ärzteparlament sprach sich folglich für mehr kühle Rückzugsorte und öffentliche Trinkbrunnen aus. In Frankreich habe es sich beispielsweise etabliert, dass klimatisierte Museen, Bibliotheken oder andere öffentliche Einrichtungen während extremer Hitze als Zufluchtsorte dienen. Schließlich seien auch die Reduzierung von Verkehrslärm und die Begrenzung nächtlicher Lichtverschmutzung wichtige Bausteine einer gesundheitsfördernden Stadtentwicklung, betonten die Delegierten.

Dass das Leben in der Stadt nicht zwangsläufig der Gesundheit schaden muss, zeigen Beispiele aus europäischen Nachbarländern. Kopenhagen, Wien und Amsterdam gelten vielen als Vorbilder für das Zusammenspiel von Stadtplanung, Mobilität und Klimaschutz. Was die Städte verbindet, ist eine Stadtentwicklung, die den öffentlichen Raum konsequent auf die Bedürfnisse der Menschen ausrichtet statt auf den Autoverkehr. Bewegung, Begegnung und Aufenthaltsqualität stehen dabei im Mittelpunkt.

Wien verfolgt seit Jahrzehnten das Ziel, breiten Bevölkerungsschichten bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Ein zentraler Baustein des „Wiener Modells“ sind rund 220.000 kommunale sowie weitere 200.000 geförderte Wohnungen. Einheitliche Vergabekriterien sollen eine soziale Durchmischung fördern. Inzwischen lebt nahezu die Hälfte der Wiener Bevölkerung in einer Wohnung des sozialen Wohnungsbaus.

Paris verfolgt seit 2015 das Ziel, sich zur „15-Minuten-Stadt“ zu entwickeln. Alle wichtigen Orte des täglichen Lebens sollen zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein. Um dieses Ziel zu er-

Der NRW-Leitfaden zur gesunden Stadt

Um gesundheitliche Aspekte frühzeitig in Stadt- und Planungsvorhaben einzubeziehen, hat das nordrhein-westfälische Landesamt für Gesundheit und Arbeitsschutz den „Leitfaden Gesunde Stadt“ erarbeitet. Er soll die Zusammenarbeit zwischen Gesundheitsämtern sowie Akteuren aus Stadtplanung, Umwelt und Sozialwesen stärken und die Berücksichtigung gesundheitlicher Belange in kommunalen Entwicklungsprozessen fördern. Der Leitfaden basiert auf einer für NRW angepassten australischen „Healthy Urban Development Checklist“. Mehr dazu unter:



reichen, investierte die Stadt innerhalb von fünf Jahren 150 Millionen Euro in den Ausbau der Radinfrastruktur und verdoppelte ihr Radwegenetz. Zugleich wurde der Autoverkehr eingeschränkt: Seit 2021 gilt auf nahezu allen Straßen Tempo 30. Darüber hinaus werden Dächer begrünt und knapp 170.000 neue Bäume gepflanzt, um sogenannte urbane Wälder zu schaffen und das Stadtklima zu verbessern.

Amsterdam gilt weltweit als Fahrradhauptstadt und zählt mehr Fahrräder als Einwohner. Rund 40 Prozent aller Wege werden dort mit dem Rad zurückgelegt. Dafür steht ein mehr als 400 Kilometer langes Netz an Radwegen zur Verfügung.

Auch in Nordrhein-Westfalen gibt es Städte, die ähnlich ambitionierte Ziele verfolgen. So hat sich zum Beispiel Bonn auf den Weg zur fahrradfreundlichen Stadt gemacht. Ziel ist es nach Angaben der Stadt, den öffentlichen Raum gerechter aufzuteilen und dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz einzuräumen. Darüber hinaus sollen Busse und Bahnen im Rahmen der Bonner Mobilitätswende gestärkt werden. Die Neuverteilung des Straßenraums soll zugleich mehr Raum zum Verweilen und für soziale Begegnungen schaffen.

Auch Ästhetik zählt

Den Begriff „Neurourbanistik“ hat sich Adli einfallen lassen nachdem es für diese Art von Forschung bisher keinen richtigen Begriff gab. Gemeinsam mit seinem Team analysiert er, welche Emotionen Menschen empfinden, während sie sich durch die Stadt bewegen.

„Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass Orte, die von den Probanden als interessant wahrgenommen werden, im Durchschnitt niedrigere Stresswerte zeigen“, sagt Adli. Solche Orte fesselten die Aufmerksamkeit, verlangsamten den Alltag und luden zum Verweilen ein. Auch Schönheit und ästhetische Qualität korrelieren mit geringeren Stresswerten. Auch wenn die genaue Kausalbeziehung noch unerforscht ist, lohne es sich für Stadtplaner, nicht nur in Funktionalität, sondern auch in die gestalterische Qualität öffentlicher Räume zu investieren.

Was Menschen als schön oder interessant empfinden, sei allerdings individuell verschieden, betont Adli. Welche Orte als besonders ansprechend wahrgenommen werden, liege letztlich im Auge des Betrachters. **RA**