

Gleich fängt man an zu picken. Gleich dreht man durch. Gleich passiert was. Das denkt man sich beispielsweise in der U-Bahn zu Stoßzeiten, die bisweilen wörtlich zu nehmen sind. Oder im Dauerstau der Städte, wo sich Auto an Auto reiht. Mitsamt den darin eingeschlossenen Insassen, die mit roten Köpfen die Windschutzscheiben anbrüllen. Oder man ist gefangen in einem überbuchten Flugzeug, wo man zur Einsicht gelangt, dass Gott, der Herr, im Irrtum ist, und dass es doch ganz gut wäre, bliebe der Mensch allein. Und sei es nur, um nicht die Schuppen auf dem Haupthaar des Vordermannes zählen zu müssen.

Im Aufzug oder in der U-Bahn fühlt man sich wie eine Legehennen und möchte um sich picken

Das ist normalerweise exakt der Augenblick, da der Vordermann, der möglicherweise keine Berührungängste kennt oder einfach eine ganz andere Individualdistanz pflegt, die Zurücklehnfunktion seines Sessels entdeckt. Aber dennoch wird man, selbst wenn man spätestens beim Ausrollen des Flugzeugs auch noch mithören muss, dass das Meeting in Paderborn wegen des unfähigen Hinz und des inkompetenten Kunz zum Fiasko wurde, nicht picken. Man ist ja keine Legehennen – auch wenn sich das Leben der Gegenwart manchmal so anfühlt.

Das Phänomen räumlich-sozialer Dichte wird zunehmend erforscht. Dichte ist im Urbanismus neben dem Tempo der Stadt, ihrer genuinen Hektik, dem Lärm, der Kriminalität, der Anonymität oder der Qual-

ität der Wahl-Herausforderung multioptionaler Stadtgesellschaften ein äußerst effizienter Motor der Stresserzeugung. „Gedrängtheit und Platzmangel belasten uns“, erklärt dazu der Psychiater und Psychotherapeut Mazda Adli im Gespräch. Der Leiter des Forschungsbereichs Affektive Störungen an der Charité in Berlin hat kürzlich das Buch „Stress and the City“ veröffentlicht.

Darin erfährt man auch, dass Tiere, die man wie Legehennen auf zu kleinem Raum zusammenpfercht, unter der Enge leiden. „Sie fangen an, für verschiedenste Erkrankungen anfällig zu werden, sie entwickeln Verhaltensstörungen und eine höhere Sterblichkeit.“ Bei Legehennen kommt es symptomatisch zum sogenannten Federpicken – also zu einer Art umorientierten Verhaltens, zur Aggression. Dass man im Flugzeug, in der U-Bahn, im Hochhausaufzug oder auf der samstäglichen Kaufhausrolltreppe dem Nachbarn nicht pickend ans Gefieder darf, löst allerdings das Problem sozialräumlicher Dichte unter Menschen nicht.

Genau dieses Problem kommt mitsamt seiner Bedeutung für Stress und Stressfolgeerkrankungen auf uns zu. Mit Riesenschritten. Das hat zunächst zu tun mit der sogenannten Verstädterung. Also mit dem weltweit anzutreffenden rasanten Wachstum hochdichter Städte und Siedlungsagglomerationen, in denen immer mehr

Menschen mit tendenziell immer weniger (öffentlichem) Raum leben wollen – oder der postindustriell eher städtisch als ländlich organisierten Arbeitsplätze wegen dies auch müssen.

Schon 2050 werden nach Studien der Vereinten Nationen etwa 70 Prozent der Weltbevölkerung in Ballungsgebieten leben. Und eben: sich dort auch „ballen“, also in dichten Nachbarschaften organisieren und koexistieren. Was man aus der Biologie oder der Landwirtschaft kennt, das „Crowding-Stresssyndrom“, wird somit immer mehr zu einem Problem in der Sphäre der Urbanität. Es wird eng.

Architektur entscheidet darüber, ob Menschen gesund leben können oder krank werden

Jenseits der global wirksamen Verstädterung geht diese Entwicklung in Deutschland auch mit der nach den Kriegen erneut anzutreffenden Wohnungsnot einher. Denn im Zuge des dramatischen Wohnraummangels richten sich die Begehrlichkeiten von Politik, Immobilienwirtschaft und auch der Wohnungssuchenden auf eine veränderte Nutzung des naturgemäß endlichen städtischen Grund und Bodens. Ein Indiz dafür sind die Turbulenzen rund um die GFZ. Das ist die Geschossflächenzahl, die im Städtebau das Verhältnis der

Es wird eng

Die Metropolen wachsen, und mit ihnen die Wohnungsnot. Deshalb werden die deutschen Städte „nachverdichtet“. Aber wie wirkt sich diese Entwicklung auf das Stresslevel ihrer Bewohner aus?

gesamten Geschossfläche aller Vollgeschosse auf einem Grundstück zu der Fläche des Baugrundstücks insgesamt beschreibt. Eine GFZ von 1,0 bedeutet als Richtgröße der Nutzungsintensität beispielsweise: Ein 1000 Quadratmeter großes Grundstück darf mit Häusern bebaut werden, deren einzelne Stockwerksflächen maximal 1000 Quadratmeter betragen. Zum Vergleich: In Hongkong befindet sich die GFZ zumeist im zweistelligen Bereich – in deutschen Vorstädten liegt sie im Schnitt deutlich unter 1,0. Die GFZ, von der auch der Bodenrichtpreis abhängt, dürfte in Zukunft zu den strittigsten, bedeutsamsten Zahlen Deutschlands gehören. Sie beschreibt nicht allein Quantitäten, sondern auch räumliche Lebensqualitäten. In Abhängigkeit richtiger oder falscher Architektur beschreibt diese Zahl auch, ob Verdichtung glückt. Oder ob es Stress gibt.

Denn der Stress, den Mazda Adli vor allem meint, ist nicht jener Stress, der punktuell und zeitlich begrenzt wirkt, also gemäß der Kontrolle des vorübergehend Gestressten auch wieder endet (wie etwa im Flugzeug oder auf dem Weihnachtsmarkt). Gemeint ist der chronisch verfestigte Stress – infolge etwa jener räumlichen Dichte, auf die man meist keinen Einfluss hat. Exakt das ist: Städtebau.

Wo aber dieser Stress auftritt, erweist er sich, Mazda Adli und der Weltgesundheitsorganisation zufolge, als „eines der größ-

ten Gesundheitsrisiken des 21. Jahrhunderts“. Stress führt demnach zu psychischen Erkrankungen wie Depressionen; aber auch zu körperlichen Beeinträchtigungen wie Bluthochdruck. Wer gestresst lebt, trägt ein höheres Risiko für Herzerkrankungen. Und sogar die Schizophrenierate ist in Städten höher als auf dem Land.

Dennoch ist klar, dass unsere Städte nachverdichtet werden müssen, um die Wohnungsnot zu bewältigen. Auch wenn sich die Menschen immer lautstärker dagegen wehren. Wie zuletzt in Berlin per Volksentscheid gegen die Bebauung des Ex-Flughafens Tempelhof. Der um sich greifende Streit um überbaute Parkplätze (in München) oder wegfallende Schrebergärten (in Hannover) ist ja gerade Ausdruck einer Veränderung, die man positiv oder negativ betrachten kann. Der Architekt und Hochschullehrer Ludwig Wappner beispielsweise findet, dass etwa München „im Vergleich zu anderen europäischen Städten wie Paris, London oder Wien viel zu wenig dicht bebaut ist“.

Er meint: „Nachverdichtung ist in vielen deutschen Städten das Gebot der Stunde.“ Aber: „an den richtigen Stellen und mit der richtigen Architektur“. Genau darauf zielt auch Mazda Adli, der für „die Architektur und den Städtebau der Gegenwart eine enorme Verantwortung“ sieht. Architektur ist demnach nicht nur eine Frage der Ästhetik oder des Geschmacks, sondern eine auf

Leben und Tod – oder doch eine, die grundsätzlich immer auch zu Gesundheit oder eben Krankheit führt. Das bekannte Zitat („Erst bauen Menschen Häuser, dann bauen Häuser Menschen“) ist im Sinne der Wechselwirkung von umbautem Raum und Lebensraum, von Geometrie und Psychologie so relevant wie nie zuvor. Der Streit um die Dichte ist ein Anfang.

„Wer die Räume an der einen Stelle eng macht, muss sie an der anderen Stelle wieder weiten.“

Gebaut wird allerdings schon jetzt wie verrückt – im Wortsinn, nämlich ohne Dichte-Abwägung. Folglich wird in unseren Städten derzeit eigentlich nur gestapelt und verengt, intensiviert und konzentriert, also schlicht die GFZ nach quantitativen Erwägungen erhöht, während Fragen räumlicher Qualitäten oft unbeantwortet bleiben. Deshalb ist es auch nicht verwunderlich, dass man nur von „Nachverdichtungen“ hört – selten aber auch von „Nachbegrünungen“. Mazda Adli etwa sieht dies als Generalproblem der Nachverdichtung an: „Es fehlt immer mehr der öffentliche Freiraum zur Kompensation immer dichter Städte.“ Ludwig Wappner ergänzt: „Wer die Räume an der einen Stelle eng macht, muss sie an der anderen Stelle weiten: Nur so entstehen ‚atmende‘ Städte.“

Dichte ist ein paradoxer Begriff. Man assoziiert damit in den Städten Vitalität und Urbanität. Aber eben auch Stress. Die Stunde der Nachverdichtung muss deshalb die Stunde der Architekten und Städteplaner sowie die Ära des öffentlichen Grüns, der Plätze und Parkanlagen sein. Sonst wird es einfach nur eng. Und man fängt doch noch an mit dem Federpicken.