

Post Corona

Stadtentwicklung
während und nach der
Krise

2020



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung



urban
innovation
vienna
a company of wuholding



Dossier

Post Corona
Stadtentwicklung während und nach der Krise

Im Auftrag der Stadt Wien
Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18)

Projektleitung: Nils Peters (MA 18)

Verfasser UIV:
Herbert Bartik
Johannes Suitner

Redaktionelle Bearbeitung MA 18:
Udo Häberlin
Christina Lengauer

UIV Urban Innovation Vienna GmbH

Jänner 2021

Inhaltsverzeichnis

Einführung: Die Corona-Pandemie – ein kurzer Lagebericht	1
1_TEIL A Projekte des Ad-hoc-Krisenmanagements in der Stadtentwicklung: Einblicke in die internationale Umsetzungspraxis.....	5
1.1 _Mobilität	5
1.2 _Adaptierung öffentlicher Infrastrukturen	10
1.3 _Krisenbewältigung in der Urban Governance	13
1.4 _Lehren aus der Ad-hoc-Krisenbewältigung	17
1.5 _Projektbanken und nützliche Links	19
2_TEIL B Stadtentwürfe nach Corona: Perspektiven aus dem Fachdiskurs	21
2.1_ Post-Corona <i>oder</i> Wird alles anders?	21
2.3_ Stadtentwürfe nach Corona – drei Möglichkeiten und Sichtweisen	24
2.4_ Corona als Stresstest – Ungleichheit & Dichte im Fokus.....	26
2.5_ Corona als Potential – urbane Nachhaltigkeitstransformation & Resilienz	29
2.6_ Corona als Entwicklungsbeschleuniger – Institutionelle Innovation & Metropolregion 2.0	33
3_ Quellen	37

Einführung:

Die Corona-Pandemie – ein kurzer Lagebericht

Corona oder Der dritte globale Schock des 21. Jahrhunderts

Die Corona-Pandemie reiht sich in eine mittlerweile lange Liste an Krisen ein, die das öffentliche Leben, unsere urbane Gesellschaft, die Stadtwirtschaft und die (Stadt-)Politik seit der Jahrtausendwende einschneidend verändert haben. Die OECD bezeichnet die Corona-Pandemie vor diesem Hintergrund als dritten globalen Schock des 21. Jahrhunderts nach 9/11 und der Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008/2009. Über 100 Nationalstaaten befanden sich im Frühjahr 2020 im Lockdown und haben damit das wirtschaftliche und soziale Leben weltweit fast vollständig zum Erliegen gebracht.¹ Bereits wenige Wochen nach Ausbruch der Pandemie hat die Vielzahl der dadurch notwendig gewordenen ökonomischen Hilfspakete das Finanzvolumen der Bankenrettung ab 2009 um ein Vielfaches überstiegen. In den meisten Staaten Europas sind binnen kürzester Zeit Finanzmittel in zehnfacher Höhe der damals für die Erholung von der Wirtschaftskrise investierten Gelder reserviert worden. In Österreich erreichten die Konjunkturpakete 2009 und 2010 insgesamt ein Volumen von rund 4,2% des damaligen BIPs. Ausgehend von den aktuellen Zahlen und Prognosen dürfte der Wert für 2020 jedenfalls jenseits der 10% liegen.

Das Beratungsunternehmen McKinsey zieht den Vergleich mit dem Marshall Plan nach Ende des Zweiten Weltkriegs heran, dessen Volumen die Corona-Hilfsmaßnahmen der westeuropäischen Länder schon vor dem Sommer um das Dreißigfache überstiegen.²

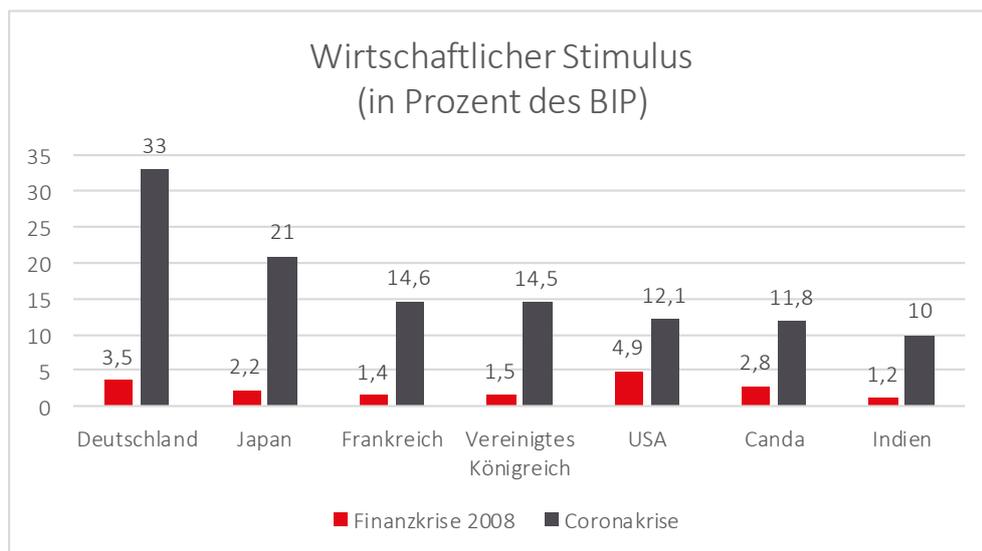


Abbildung 1: Finanzvolumina nationaler Hilfspakete im Vergleich - Finanzkrise vs. Corona (Quelle: eigene Darstellung nach McKinsey & Company, 2020)

Wiewohl es sich um eine *globale* Gesundheitskrise handelt, ist davon auszugehen, dass sich die wirtschaftlichen und sozialen Folgen regional unterschiedlich gestalten werden – das tun sie bereits heute. Entsprechend breit ist daher auch das Spektrum der ersten steuernden Maßnahmen, mit

¹ OECD, 2020.

² McKinsey & Company, 2020.

denen insbesondere Nationalstaaten auf die ökonomische Krise zu reagieren versuchen. Diese reichen von Vermögenstransfers und Kapitalbeteiligungen (z.B. an kritischen Infrastrukturbetreibern) über Garantien und Stundungen (z.B. von Mietzins, Darlehen und Krediten kleiner und mittlerer Unternehmen) bis hin zur (zeitlich befristeten) Änderung von Regulativen (z.B. Steuererleichterungen im Bereich der Umsatz- und Mehrwertsteuer). Letztlich verfolgen sie aber alle dieselben drei zentralen wirtschaftspolitischen Ziele:³

- Die Sicherung der Finanzstabilität der Volkswirtschaft
- Die Erhaltung des Wohlstands privater Haushalte
- Die Krisenhilfe für Unternehmen

Im Prinzip unterscheidet sich damit die politische Antwort auf die Corona-Krise aber nicht grundlegend von den wirtschaftspolitischen Maßnahmen im Zuge anderer Krisen, etwa nach dem Platzen der Kreditblase 2008. Was ist also das Spezifische der aktuellen Gesundheitskrise aus Sicht der Wirtschafts-, Sozial- und Stadtpolitik? Und welche Zwänge und Perspektiven ergeben sich daraus für die Weiterentwicklung unserer Gesellschaftsentwürfe?

Charakteristik einer einzigartigen Krise

Einzigartig in ihrer Konstitution ist die von der Pandemie ausgelöste Krise allein schon aufgrund ihrer *Dauer* und *Vielschichtigkeit*. Bisher haben katastrophale Schocks zumeist einzelne Infrastrukturbereiche kurzzeitig erschüttert. Corona hat hingegen nahezu alle Infrastrukturbereiche in bisher ungekannter Weise für eine ausnehmend lange Zeit lahmgelegt. Entsprechend sind auch die *Folgeeffekte* vielfältig und teilweise noch nicht absehbar, was die Entwicklung einer langfristigen Strategie zum Wiederaufbau nach der Krise schwierig macht. Ob die wirtschaftspolitischen und wohlfahrtsstaatlichen Maßnahmen der lokalen und nationalen Regierungen und der transnationalen Körperschaften wie der Europäischen Union ausreichend zielgerichtet sind und letztlich überhaupt greifen, kann erst in Jahren ernsthaft beurteilt werden. Dennoch bedarf es schon jetzt beider Ansätze. Auffangmaßnahmen zur Krisenbewältigung sind ebenso notwendig wie Wiederaufbaumaßnahmen, die auf die post-pandemische Phase ausgerichtet sind.⁴

Speziell ist darüber hinaus auch der *Maßstab* der Krise. Die jüngere Menschheitsgeschichte kennt keine globale Gesundheitskrise dieses Ausmaßes. Darin liegt auch eine der Erklärungen für die rasche Ausbreitung der Pandemie, ihre dramatischen Auswirkungen und die teilweise Orientierungslosigkeit von EntscheidungsträgerInnen in ihrer Bekämpfung. Denn Katastrophenschutzpläne und Risikomanagementsysteme sind i.d.R. auf lokale Schocks wie Naturkatastrophen ausgelegt, die auch einer lokalen Antwort bedürfen. Vernetzte, grenzübergreifende Ansätze mit ausreichender Schlagkraft gilt es infolge der Corona-Pandemie erst noch zu entwickeln. Bereits davor werden jedoch die *Agilität* und *Flexibilität* der lokalen Verwaltung, der Stakeholder und EntscheidungsträgerInnen entscheidende Schlüsselkapazitäten sein, wenn es um die Krisenbewältigung und die Etablierung post-pandemischer Entwicklungspfade in den unterschiedlichsten Gesellschafts-, Wirtschafts- und Infrastrukturbereichen geht.⁵

³ Ebd.

⁴ University of Manchester, 2020.

⁵ Ebd.

Große Bedeutung der Daseinsvorsorge

Deutlich wurde auch wie bedeutsam ein gut ausgebautes Ver- und Entsorgungssystem, funktionierende Gesundheits- und Pflegeleistungen und ein starker lokaler Staat sind. Zugleich wurde aber auch deutlich, wie verletzlich dieses Rückgrat unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens ist. Davon betroffen waren (und sind) in besonderer Weise Städte. Denn die Folgen derartiger organisatorischer und infrastruktureller Unzulänglichkeiten im System wirken sich auf die typischerweise effizient organisierten und hochproduktiven urbanen Orte selbstverständlich ungleich stärker aus als auf rurale Regionen. Das krisenbedingte Revival einer dominanten nationalstaatlichen Politik hat diese negativen Effekte mitunter verschärft, weil sie in ihren Entscheidungen die strukturellen Unterschiede und entsprechend verschiedenen Bedürfnisse von Stadt und ländlichem Raum im Umgang mit der Krise nicht anerkannt und des Weiteren die für Metropolen und Agglomerationsräume so wichtige transnationale Vernetzung unterbunden hat.

Tactical Urbanism

Stadtentwicklung war daher in den vergangenen Monaten – anders als üblich – von einem Diskurs über Tactical Urbanism und Ad-hoc-Lösungen geprägt. Jene Disziplin, deren vornehmliches Handlungsfeld die strategische Vorbereitung und perspektivische Entwicklung von Projekten mit langem Zeithorizont ist, musste sich also plötzlich in der kurzfristigen Krisenbewältigung beweisen. Es überrascht daher nicht, dass dieses Unterfangen mitunter schwergefallen ist, weil die Handlungsmöglichkeiten der Planung in diesem Zusammenhang überschaubar sind. Umso interessanter ist es, dass sich mit Blick auf die Entwicklungen der vergangenen Monate dennoch eine große Bandbreite an internationalen Projekten der Stadtentwicklung ausmachen lässt, die sich in der urbanen Krisenbewältigung versuchen. Diese in einer systematischen Zusammenschau zu überblicken, stellt einen ersten wichtigen Schritt auf dem Weg, die notwendigen Lehren aus der Krise zu ziehen, dar. Dennoch erscheint es an dieser Stelle wichtig, bei den Antworten der Stadtentwicklung auf die Corona-Krise zwischen zwei Ansätzen zu unterscheiden: Es sind dies einerseits kurzfristige, taktische Interventionen, deren Zweck die Ad-hoc-Anpassung der städtischen Umwelt an zeitlich begrenzte, geänderte Umstände ist (im Sinne eines „bounce back“-Modells gleichgewichtsorientierter städtischer Resilienz), und andererseits langfristige strategische Weichenstellungen für angepasste Stadtentwürfe und urbane Lebensmodelle, die die krisenbedingt sichtbar gewordenen Schwächen unserer Stadtideale zu adressieren versuchen (im Sinne eines „adaptive system“-Modells evolutionärer Resilienz).

Kurz- und mittelfristige Perspektive

Das vorliegende Dossier gliedert sich daher in zwei Teile. **Teil A** behandelt jene Projekte, die als unmittelbare Antworten der Stadtentwicklung auf die krisenbedingten Einschränkungen des städtischen Lebens initiiert worden sind. Allen voran sind dies Maßnahmen zur Krisenbewältigung im Bereich Mobilität, Projekte zur Anpassung der Nutzung bestimmter Infrastrukturen und des öffentlichen Raums, sowie eine Vielzahl an kommunikativen, partizipativen und steuernden Ansätzen der Urban Governance zum besseren Umgang mit der Corona-Krise.⁶ **Teil B** behandelt im Anschluss die Perspektiven einer Stadtentwicklung nach Ende der Pandemie und zeigt mit einem Überblick über den Fachdiskurs auf, welche Lehren die Stadtentwicklungspolitik aus der Krise ziehen kann, welche

⁶ Der in diesem Dossier gegebene Überblick umfasst ausschließlich Projekte, die im Zeitraum seit Beginn des Ausbruchs der Corona-Pandemie bis Ende Juni 2020 dokumentiert waren und einen expliziten Bezug zur Stadtentwicklung erkennen lassen.

ungelösten Probleme es strategisch anzupacken gilt und in welchen Bereichen der krisenbedingt veränderte Entwicklungspfad das Aussehen und die Funktionsweise unserer Städte möglicherweise verändern wird.

1_TEIL A

Projekte des Ad-hoc-Krisenmanagements in der Stadtentwicklung: Einblicke in die internationale Umsetzungspraxis

1.1_Mobilität

Die Corona-Krise hat die in den letzten Jahren als sicher geltenden Grundannahmen für die Planung und den Betrieb städtischer Verkehrssysteme ins Wanken gebracht. Bislang deuteten Indikatoren wie die Anzahl und Länge durchschnittlich zurückgelegter Wege, der gewählte Modus und die Tagesganglinien des Verkehrsaufkommens auf gut vorhersehbare Entwicklungen hin, die sich auch mit dem Wirken eines lokalen verkehrspolitischen Zielkanons erklären ließen. Mit dem ersten Lock-down zeigte sich jedoch das Bild eines drastisch veränderten Mobilitätsverhaltens. Allein in Wien kam es kurzfristig zu einem mehr als 50 %igen Rückgang des Verkehrsaufkommens im MIV und einer 80 %igen Verringerung des Fahrgastaufkommens im ÖV.⁷ Ähnlich verlief die Situation auch in anderen europäischen Städten.⁸

Auch drei Monate später und unter bereits deutlich gelockerten Beschränkungen deuten die Daten zumindest für Wien und Österreich auf ein im Vergleich zu Vorkrisenzeiten immer noch stark verändertes Mobilitätsverhalten mit einer reduzierten Anzahl an Wegen hin.⁹ Selbst wenn der Kondensstreifen-freie und fluglärmbereinigte Himmel manchen daher als positive Nebenerscheinung der Pandemie in Erinnerung bleiben mag, versinnbildlicht er doch die nahezu vollständige Beschränkung von Wegen und den damit verbundenen wirtschaftlichen und sozialen Stillstand der Monate ab Mitte März 2020. Und er stellt eine schmerzliche Zäsur in den Anstrengungen von Politik und Verwaltung zur Erreichung der städtischen Mobilitätswende dar.

Die Stadt Göteborg berichtet etwa, dass aufgrund des rapiden Rückgangs an Fahrten innerhalb sehr kurzer Zeit mehrere lokale Mikromobilitätsanbieter mit Ausbruch der Corona-Krise vom Markt verschwunden sind.¹⁰ Dies bedeutet eine dauerhafte Verschlechterung des Angebots, die auch nach Ende der Pandemie als Erbe erhalten bleiben wird. Ähnlich gestaltet sich die Situation im Bereich der Taxiservices. Mit dem Markteintritt von Fahrtendiensten wie Uber ohnehin gerade im Umbruch, wird sich die Branche durch die Krise voraussichtlich drastisch verändern und schrumpfen. Städte wie Amsterdam gehen beispielsweise davon aus, dass die krisenbedingten Einbußen für die Branche nicht aufholbar sein werden und damit deutlich mehr als die Hälfte der lokalen Taxifahrerinnen ihre Arbeit verlieren wird.¹¹

⁷ Stadt Wien, 2020.

⁸ TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, 2020 und Agenzia Roma Servizi Per La Mobilità Srl, 2020.

⁹ Invenium, 2020.

¹⁰ Göteborg Stads, 2020.

¹¹ Gemeente Amsterdam, 2020.

Das gravierendste Problem für Städte stellt jedoch die längerfristige Veränderung des Modal Split dar. Die Angst vor Ansteckung macht den Individualverkehr gegenüber Massentransportmitteln attraktiver, womit es einerseits zu einer temporären Unterauslastung städtischer ÖV-Systeme kommt. Andererseits entsteht durch die Verlagerung von Fahrten auf den MIV und Radverkehr ein neuer Nutzungsdruck bei der vorhandenen Straßeninfrastruktur. Um vorhersehbaren Konflikten und Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken und gleichzeitig den Zielen eines nachhaltigen städtischen Verkehrssystems treu zu bleiben, hat eine Vielzahl an Städten daher bereits Maßnahmen im Bereich Mobilität vorgelegt und umgesetzt. Die Bandbreite reicht dabei von zeitlich begrenzten Eingriffen in die Verkehrsorganisation an neuralgischen Punkten über bauliche Maßnahmen bis hin zu neuen Regulativen.¹² Folgende Ansätze lassen sich dabei unterscheiden:

Ausbau des Radverkehrssystems

In Reaktion auf die zu erwartende und zum Teil bereits kurz nach Ausrufung des Lockdowns beobachtbare Zunahme des Radverkehrsaufkommens hat eine Vielzahl an Städten Ad-hoc-Maßnahmen implementiert, die dieser Zunahme durch einen Infrastrukturausbau Rechnung tragen. Dass diese Maßnahmen nicht denselben fachlichen Anspruch erfüllen, der für viele lange im Voraus geplanten Projekte gilt, ist augenscheinlich, aber dem Umstand geschuldet, dass es sich um schnell und äußerst kostengünstig umgesetzte Projekte handelt, die zum Teil auch nur temporären Charakter haben. Dennoch wird aus nachstehender Übersicht deutlich, welches Spektrum an Maßnahmen auch in der politisch oft heiß diskutierten Verkehrsplanung möglich ist.

Paris¹³

300 Millionen Euro stellt die Stadt für die Errichtung eines erweiterten Radwegenetzes im Umfang von 650 km zur Verfügung. Viele der neuen Radrouten sollen dabei parallel zu bestehenden Metro-Linien verlaufen, um eine Alternative zum ÖV anzubieten und Zentrum und Peripherie zu verbinden.¹⁴ Nach nur wenigen Wochen bereits realisiert sind 50 km Emergency Bike Lanes. Durch Bodenmarkierungen, Poller und Betonwände von den MIV-Fahrspuren getrennt, nutzen sie zum Teil Parkstreifen, aber auch Fahrspuren.¹⁵

Mailand

Die Metropole hat den Umbau von 35 km Straße über den Sommer zugunsten CO₂-freier und leistbarer Mobilitätsformen angekündigt. Neben der Reduktion des Tempolimits für den MIV auf 30 km/h in Nebenstraßen beinhalten die Maßnahmen neue Fußgänger- und Radverkehrsrouten.¹⁶ Ein 4,5 km langes Teilstück entlang einer zentralen Metro-Linie ist bereits realisiert. Gehsteig und Radweg wurden durch die Nutzung einer MIV-Fahrspur mittels Bodenmarkierungen deutlich verbreitert.¹⁷

¹² Dass diese Eingriffe häufig an der Schnittstelle zu Klima- und Wirtschaftspolitik oder der örtlichen Freiraumplanung und Platzgestaltung stehen, liegt in der Natur der Sache, soll der Diskussion der Projekte unter dem Dach der Mobilität an dieser Stelle aber keinen Abbruch tun.

¹³ Ähnliche Umsetzungsbeispiele wie das im Bild angeführte finden sich u.a. auch in Barcelona, Berlin, Dublin, Minneapolis oder Tirana.

¹⁴ Forbes, 2020a.

¹⁵ NACTO, 2020.

¹⁶ La Gazzetta, 2020.

¹⁷ NACTO, 2020.

Lissabon

Nur 100 km zählt das Radwegenetz Lissabons aktuell.¹⁸ Nun wird die Umsetzung des bestehenden Radverkehrsplans vorgezogen. So sollen über den Sommer 60 km und 2021 noch einmal 40 km Radverkehrsinfrastruktur entstehen – das meiste als Pop-Up-Radweg.¹⁹ Vorrangig sollen Lücken im bestehenden Radwegenetz geschlossen und zentrale Einrichtungen, Arbeitsorte und Wohnquartiere verbunden werden. Ziel ist damit eine Erhöhung des Radverkehrsanteils von 2 auf 10 % im Jahr 2021. Dazu beitragen soll auch die Errichtung von 1.700 Abstellanlagen.²⁰

Bologna

Auch Bologna zieht seine Pläne zum Ausbau des städtischen Radwegenetzes vor. „Bicipolitana“ lautet der Name jenes Konzepts, das die Verbindung insbesondere der Stadtrandgebiete mit dem Zentrum auf hochrangigen Radverkehrsverbindungen vorsieht. 493 km lang sollte das fertiggestellte Wegenetz im Jahr 2030 sein. Erst knapp die Hälfte ist bereits in Betrieb. Nun erfolgt die sofortige Umsetzung einer Reihe an Projekten und somit eine Erweiterung von 45 auf 60 % der geplanten Strecken im heurigen Jahr.²¹

Bogotá

Ciclovía werden jene Straßen in der kolumbianischen Metropole genannt, die üblicherweise sonntags für den Autoverkehr gesperrt werden. Seit Mitte März gelten diese Restriktionen an mehreren Tagen pro Woche.²² Darüber hinaus wurde das bestehende Radwegenetz um 76 km an temporären Radwegen auf wichtigen Verbindungsrouten erweitert. Zudem verleiht die Stadt vorerst befristet eBikes kostenfrei an Angestellte der Gesundheitsbranche.²³

Madrid

Mit Blick auf die verkehrlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie hat sich die spanische Hauptstadt dazu entschlossen, ihr eBike-Leihsystem BiciMAD auszubauen und dafür im gesamten Stadtgebiet weitere 5.000 Elektrofahräder zu distribuieren. Mit dieser Maßnahme verdreifacht die Kommune die Zahl an verfügbaren Citybikes in Madrid.²⁴

¹⁸ The Mayor, 2020.

¹⁹ Forbes, 2020b.

²⁰ Polis Network, 2020a.

²¹ Bologna Today, 2020.

²² Radkompetenz Österreich, 2020.

²³ World Resources Institute, 2020.

²⁴ Polis Network, 2020b.

Platz für FußgängerInnen

Die Abstandsregeln, die im öffentlichen Leben zum Zweck der Eindämmung der Virusausbreitung Umsetzung finden müssen, haben nicht nur kurzerhand die Rolle von Massentransportmitteln als effiziente Infrastrukturen in Frage gestellt, sondern bedurften zur Gewährleistung eines geordneten und sicheren FußgängerInnenverkehrs auch rascher Anpassungen bei öffentlichen Gehwegen. Auf einige Beispiele sei im Folgenden verwiesen.

Dublin²⁵

Im Rahmen des eigens erstellten „COVID Mobility Programme“ erfolgte in der irischen Hauptstadt unter anderem die Identifikation von Ladezonen und Parkplätzen im Stadtzentrum, die ein Potential für eine temporäre Umnutzung als Teil eines verbreiterten Gehwegs für FußgängerInnen bieten. An mehreren Orten wurden diese Adaptierungen bereits vorgenommen. Darüber hinaus wird im Sinne der Verkehrssicherheit für den nun höheren Anteil an aktiven Mobilitätsformen eine generelle Reduktion des Tempolimits im Stadtgebiet auf 30 km/h vorgeschlagen.²⁶

Brüssel

Die Stadt hat sich angesichts der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen der Corona-Krise dazu entschlossen, das gesamte Stadtgebiet (mit Ausnahme einzelner Hauptverkehrsadern) zur Tempo-30-Zone zu erklären.²⁷ Mit Anfang Mai wurde zudem das „Pentagon“, also jener Stadtteil innerhalb des inneren Brüsseler Straßenrings, zur verkehrsberuhigten Zone. Damit verbunden: Eine Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 20 km/h für alle VerkehrsteilnehmerInnen, sowie eine weitreichende Bevorrangung von FußgängerInnen- und Radverkehr.²⁸

Athen

Das historische Zentrum der griechischen Hauptstadt wird im Sinne der Einhaltung der „Social Distancing“ Regeln autofrei – vorerst befristet für die Zeit von drei Monaten ab Mitte Juni und mit Ausnahmen für den Lieferverkehr. So lautete der ministerielle Beschluss der Stadtregierung, die sich die Option einer Verlängerung um weitere drei Monate offenhält. Tatsächlich stellt die Maßnahme nur den ersten Schritt eines ambitionierten politischen Vorhabens dar: Die Verkehrsberuhigung weiter Teile der Innenstadt und die Herstellung eines Netzwerks an Fußgängerzonen, die die verschiedenen Teile der historischen Altstadt verbinden.²⁹

Flexibilisierung des ÖV

Einen besonderen Weg der Krisenbewältigung im Bereich der Verkehrsorganisation und städtischen Mobilitätsangebote hat eine Stadt im US-Bundesstaat Kalifornien eingeschlagen, weshalb sie an dieser Stelle auch gesondert Erwähnung finden soll.

San Francisco

Der Ausbruch der Pandemie führte auch hier zu einem rapiden Rückgang des Fahrgastaufkommens im ÖV, weshalb der Betrieb der Metro- und Light-Rail-Linien kurzfristig eingestellt und durch Buslinien ersetzt wurde. Gleichsam wurde damit die Linienführung derart geändert, dass die nunmehr

²⁵ Ähnliche Maßnahmen finden sich auch in London, Berlin, Seattle, Washington, D.C., und Auckland, Neuseeland.

²⁶ Dublin City Council, 2020.

²⁷ Die Presse, 2020a.

²⁸ Polis Network, 2020c.

²⁹ Polis Network, 2020d.

verkehrenden Ersatzbusse wichtige Serviceeinrichtungen und Gesundheitsinfrastrukturen schneller und besser erschließen als zuvor und gleichzeitig die Anbindung der Stadtrandgebiete sicherstellen.³⁰

Was in Städten wie Wien wie eine Selbstverständlichkeit wirken mag, weil eine Nicht-Erschließung essentieller Infrastrukturen dieser Art mit stadtplanerischen Grundsätzen unvereinbar ist, kann dennoch als Anleihe für eine an anderer Stelle sinnvolle Flexibilisierung erachtet werden.³¹

Diskussion: Krisenbewältigung im Mobilitätsbereich

Die vorgestellten Maßnahmen im Mobilitätsbereich deuten an, dass die Krise vor allem Projekte zur Stärkung aktiver Mobilitätsformen hervorgebracht hat.³² Dabei lässt sich zwischen Ad-hoc-Projekten unterscheiden, die eigens als Antwort auf die spezifischen Umstände ins Leben gerufen worden sind, und Maßnahmen, die bereits projektiert waren und deren Umsetzung lediglich eine krisenbedingte Beschleunigung erfahren hat. Offenkundig ist gerade bei Ersteren deren temporärer Charakter, der die längerfristige Wirkung auf das Mobilitätssystem nach Ende der Krise durchaus in Frage stellt. So bleibt abzuwarten, ob sich ephemere Projekte wie ein temporärer Radstreifen nun, da sie einmal umgesetzt sind, eher werden verstetigen können und so einen Beitrag zur Veränderung des Modal Split zugunsten aktiver Mobilitätsformen leisten oder ob die Ankündigung der Überwindung der Krise auch das Ende dieser taktischen Anpassungsmaßnahmen im Verkehrssektor bedeutet.

Gleichzeitig wird aus den gezeigten Beispielen klar, dass es vor allem kleinteilige Projekte zur Anpassung der Verkehrsorganisation sind, die zur Krisenbewältigung implementiert wurden. Das mag daran liegen, dass sich aufgrund der institutionellen und politischen Rahmenbedingungen allerorts nur auf diese Weise schnell und „unbürokratisch“ Veränderungen mit sofortiger Wirksamkeit im Verkehrssystem erzielen lassen. Das stimmt insofern nachdenklich, als sich gezeigt hat, dass selbst im Angesicht einer derartig umfassenden Krise die vielzitierten „großen Hebel“ zur Anpassung des Verkehrssystems, also regulierende Maßnahmen wie weitreichende Verkehrsberuhigungen, Fahrverbote und die systematische Reduktion von Stellplätzen, nicht umgelegt wurden. Diese bilden, wenn überhaupt in Angriff genommen, die Ausnahme und sind zudem meist zeitlich begrenzt und von Ausnahmen durchsetzt.

Weitgehend unberührt geblieben sind in erster Reaktion auf die Pandemie Maßnahmen der flexiblen Anpassung des ÖV-Systems. Taktverdichtungen auf weiterhin wichtigen Linien bzw. die kurzfristige Veränderung von Linienführungen, das Einziehen neuer, ergänzender Busverbindungen, etwa zwischen Zentrum und Peripherie oder zwischen Wohnvierteln und wichtigen Naherholungsgebieten, wurden kaum in einer Stadt in Angriff genommen. So konnte das im Hinblick auf anders gartete Krisensituationen stets als wichtiges Rückgrat funktionierender Stadtinfrastruktur zitierte ÖV-

³⁰ SFMTA, 2020a, b.

³¹ Gleichermaßen würde manche US-amerikanische Metropolregion über die wenig ausgeprägte funktionale Stadt-Umland-Integration des Wiener Agglomerationsraums staunen.

³² Auf die vielerorts kurzfristig ausgesetzten Parkgebühren, die in diesem Zusammenhang noch als entgegengesetzt wirkende Maßnahme angeführt werden könnte, wurde im Rahmen der Beispiele nicht näher eingegangen, weil das Regulativ in den meisten Städten bereits wieder in Kraft getreten ist und damit keine längerfristigen Auswirkungen auf das Verkehrssystem erwarten lässt.

System seinem Ruf in der Corona-Krise nicht gerecht werden und kämpft im Zeichen der Lockerungen vielerorts mit besagten Problemen.

Weiters lässt sich beobachten, dass auch keine außerordentlich innovativen Ansätze Umsetzung erfahren haben, die nicht ohnehin schon vor März 2020 Teil des Diskurses zur Transformation städtischer Verkehrssysteme gewesen wären. Und, nicht zuletzt hat die Corona-Pandemie vor Augen geführt, dass gerade städtische ÖV-Systeme und in Entstehung befindliche Mikromobilitätsangebote äußerst vulnerabel sind. Auf sie muss in der kommenden Zeit daher ein besonderer Blick gerichtet sein, sodass sie als Rückgrat eines multimodalen, nachhaltigen und kapazitätsstarken städtischen Verkehrssystems erhalten bleiben.

1.2 Adaptierung öffentlicher Infrastrukturen

Anpassungsmaßnahmen im Umgang mit der Corona-Krise beschränken sich nicht auf das Verkehrssystem. So haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie allorts die Nutzung geschlossener Geschäfts- und Aufenthaltsräume verunmöglicht. Wenig überraschend erhöhte sich damit sogleich der Druck auf den öffentlichen Raum und dessen flexible Nutzung zur Freizeitgestaltung und Geschäftsgebarung (etwa in der Gastronomie), denen mit taktischen Maßnahmen begegnet werden musste. Aber auch kurzfristige Nutzungsänderungen anderer öffentlicher (und privater) Infrastrukturbereiche ließen sich als Ad-hoc-Reaktion auf die Notwendigkeit im Umgang mit der Krise beobachten bzw. wurden verschiedentliche Appelle an Betreiber hörbar, ihre Infrastrukturen in Zeiten der Krise unbürokratisch zu öffnen und so gesellschaftlichen Nutzen zu stiften.

Damit lassen sich zwei Arten von Projekten differenzieren: Jene, die als Sofortmaßnahme zur Krisenbewältigung partiell städtische Infrastrukturen flexibel umnutzen. Sie schaffen damit ein Angebot in kritischen Infrastrukturbereichen, für das die Krise einen Bedarf produziert. Und zweitens, Projekte, bei denen Stadtverwaltungen die infolge von Lockerungsmaßnahmen wieder steigende Inanspruchnahme des öffentlichen Raums und den Druck auf dessen (Um)Nutzung regulierend zu steuern versuchen. Untenstehend werden exemplarische Maßnahmen beider Art skizziert.

Temporäre Infrastrukturnutzung als Sofortmaßnahme

Krisenbedingt war die Aufrechterhaltung eines normalen städtischen Alltags und eines üblichen Infrastrukturbetriebs nicht möglich. Auch haben sich infolge der Virusausbreitung kurzfristig Infrastrukturbedarfe verändert, denen mit vorhandenen Mitteln oft nicht beizukommen war. Vielfach mussten rasche Lösungen entwickelt werden, die sich manches Mal auch in einer „Zweckentfremdung“ bestehender Infrastrukturen fanden, wie folgende Beispiele illustrieren:

Montreal

Der lokale ÖV-Betreiber, die Société de transport de Montréal (STM), hat zum Zweck der Viruseindämmung und Erhöhung der Testkapazitäten einen Linienbus in ein mobiles Corona-Testlabor umgewandelt. Bestückt mit Ärztinnen verkehrt der Bus täglich insbesondere in ärmeren Stadtvierteln, in denen auch ein höherer Anteil an „Front Line Workers“ mit erhöhtem Ansteckungsrisiko wohnt und in jenen Stadtteilen, die zur Zeit der Umsetzung besonders stark von einem Anstieg an Krankheitsfällen betroffen waren. Der Fahrplan des Busses ist online einsehbar, die Tests sind kostenlos. Die Testkapazität eines Busses liegt bei ca. 200 Testungen pro Tag. Weitere Busse sollen in Kürze folgen.³³

Düdelingen

Im luxemburgischen Düdelingen wurde auf das Herunterfahren weiterer Teile des öffentlichen Lebens mit sozialem Weitblick reagiert. So wurde die Aufrechterhaltung des Betriebs zweier Hotels der Stadt sichergestellt, um dort potentiell Opfer häuslicher Gewalt unterbringen zu können.³⁴

Barcelona

Die Stadtverwaltung der katalonischen Hauptstadt hat in Zusammenarbeit mit den Betreibern mehrerer Sporthallen die zur Zeit des Lockdowns ohnehin nicht nutzbaren Anlagen kurzerhand in temporäre Gesundheitsinfrastrukturen ähnlich der temporären Betreuungseinrichtung in der Messe Wien umgewandelt.³⁵ Mit Unterstützung lokaler Unternehmen wurden die Anlagen eingerichtet und technisch ausgestattet. So konnten an fünf Standorten – jeweils in unmittelbarer Nähe eines Krankenhauses mit Betten zur intensivmedizinischen Behandlung – insgesamt 1.144 zusätzliche Krankenhausbetten bereitgestellt werden.³⁶

Dublin

Um eine solidarische Geste hat die Dubliner Stadtverwaltung lokale AirBnB-Vermieter gebeten. In einem offenen Brief wurden sie angehalten, ihre Unterkünfte auf begrenzte Zeit in die Obhut der Stadtverwaltung zu übergeben, sodass diese die Angestellten des Gesundheitswesens, die üblicherweise aus der Region einpendeln, für die Dauer der Pandemie nahe der Krankenhäuser unterbringen kann.³⁷

Eingriffe in die Nutzung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum war von massiven Nutzungsbeschränkungen im Zuge der Lockdowns betroffen, die sogleich eine ideologische Debatte über Persönlichkeits- und Freiheitsrechte und den Stellenwert der öffentlichen Sphäre – gerade in Krisenzeiten – vom Zaun brachen. Denn während Ausgangsbeschränkungen aus gesundheitspolitischer Sicht ein Selbstverständnis darstellten, wurden sie aus juristischer und demokratiepolitischer Sicht verständlicherweise als Eingriff in die Grundfesten westlicher Stadtgesellschaften gewertet.³⁸ Mit den sukzessiven Lockerungen dieser Einschränkungen wurden nun Maßnahmen zur Anpassung des öffentlichen Raums an die geänderten Umstände zur Umsetzung gebracht, wie die nachstehenden Beispiele zeigen:

³³ Montreal Gazette, 2020; Global News, 2020.

³⁴ Council of Europe, 2020.

³⁵ In Wien wurde in der Messe Wien ein Betreuungszentrum mit 880 Betten für an Covid-19 erkrankte Menschen mit moderatem Krankheitsverlauf eingerichtet (vgl. Die Presse 2020b).

³⁶ EC, 2020a.

³⁷ PES Group, 2020.

³⁸ Honey-Roses, 2020.

Vilnius³⁹

Seit Mitte Juni dürfen in Litauens Hauptstadt Gastronomie, Handel und Gewerbe wieder öffnen. Um trotz geltender Abstandsregeln den wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen, wurde den BetreiberInnen nun gestattet, den öffentlichen Raum auf insgesamt 18 zentralen öffentlichen Plätzen der Stadt für Sitzgelegenheiten u.Ä. zu nutzen – kostenfrei. Über 160 Betriebe haben sich bereits in den ersten Tagen zur Umsetzung angemeldet bzw. ihre Geschäftsflächen bereits erweitert.⁴⁰

New York

Ende April präsentierte die Metropole ihren Anpassungsplan, wonach über 160 km an Straßen für nachhaltige Aktivitäten geöffnet werden sollten. Anders als die Verkehrsberuhigungen anderer Städte zielten die Bemühungen besonders darauf ab, den BürgerInnen somit ein erweitertes Wohnzimmer für Naherholung, Freizeit und Sport zu bieten. Erste Sperren von Straßenzügen für den MIV mit insgesamt gut 60 km Länge sind bereits im Mai 2020 erfolgt. Der Fokus lag dabei auf jenen Stadtteilen, die aufgrund schlechterer Ausstattung mit öffentlichem Raum und Grünraum den vermeintlich höchsten Bedarf haben.⁴¹

Tampa, Florida

Auch in Tampa ist es Geschäften und Gastronomie nun auf beschränkte Zeit ohne Bewilligung erlaubt, die Fahrbahnen der Corona-bedingt für den Individualverkehr gesperrten Straßen als erweiterte Geschäftsflächen zu nutzen. Das gilt gleichermaßen für nicht-kommerzielle Zwecke, um die konsumfreie Nutzung des öffentlichen Raums nicht zu sehr zu beschneiden.⁴² Eine ähnliche Stoßrichtung verfolgt die Stadt Oakland in Kalifornien, die bis zu 10 % der Straßen im Stadtzentrum für Freizeitnutzungen öffnen möchte.

Diskussion: Flexible Umnutzung als Krisentaktik

Die vorgestellten Beispiele zeigen in ähnlicher Weise wie jene des Mobilitätssegments, dass es sich im Umgang mit der Corona-Krise vornehmlich um temporäre Adaptierungen von Nutzungen handelt, deren primärer Zweck es ist, die Einschnitte, die die Sicherheitsvorkehrungen gegen die Virusausbreitung mit sich bringen, abzufedern. Inwieweit es sich hierbei also „nur“ um Anpassungen zur Erhöhung der kurzfristigen Krisenfestigkeit des sozialen und wirtschaftlichen Stadtlebens oder doch um Katalysatoren eines sich wandelnden Stadtideals handelt, bleibt daher abzuwarten.

Die Beispiele machen aber jedenfalls deutlich, dass die Nutzung des öffentlichen Raums (wie auch schon in Nicht-Krisenzeiten) eine besonders sensible Dimension des Stadtsystems darstellt, die, wohl auch aufgrund ihrer funktionalen Offenheit und der Vielfalt an daraus resultierenden Ansprüchen, einer besonders überlegten Planung bedarf. So ließe sich etwa monieren, dass die Liberalisierung der Nutzung von Gehsteigen und zentralen öffentlichen Plätzen als Geschäftsfläche mit hoher Wahrscheinlichkeit konsumfreie Nutzungen in einem nächsten Schritt zu einem gewissen Grad verdrängen wird.

³⁹ Von einem noch weiterreichenden Ansatz berichtet die niederländische Stadt Rotterdam. Die Stadtverwaltung hat aufgrund der erschwerten wirtschaftlichen Umstände beschlossen, es im heurigen Kalenderjahr allen Betrieben zu gestatten, Parkplätze vor ihren Geschäftslokalen in Geschäftsfläche umzuwandeln – ohne vorheriges Genehmigungsverfahren (vgl. Die Presse, 2020a).

⁴⁰ NACTO, 2020.

⁴¹ Curbed, 2020.

⁴² NACTO, 2020.

Auch wurde aus der Analyse erkennbar, dass temporäre Umnutzungen öffentlicher (und privater) Infrastrukturen nur in geringem Ausmaß stattgefunden haben. Das kann damit zusammenhängen, dass etwa Gesundheits- und Sozialinfrastrukturen vielerorts weitgehend ausreichende Kapazitäten zur Verfügung hatten, sodass derartige Zweckentfremdungen gar nicht notwendig geworden sind, oder dass es erschwerende institutionelle (z.B. rechtliche) Rahmenbedingungen waren, die die Aussicht auf Erfolg bei derartigen Unterfangen von vornherein gegen Null haben gehen lassen, weshalb sie kaum verfolgt wurden. Gewiss ist dennoch, dass gerade die städtische Wohninfrastruktur mit ungenutzten Potentialen in Form von Hotels und privat vermieteten Unterkünften aufwarten kann, die es in einem ähnlichen Krisenfall schnell und unbürokratisch nutzbar zu machen gälte. Gleiches ließe sich (zumindest im Prinzip) für teilöffentlichen und privaten Grün- und Freiraum in der Stadt oder die Nutzung privater PKWs für essentielle Fahrten (wie die Lieferung von Medizingütern) durchdenken, wobei der damit verbundene Eingriff in Eigentumsrechte die Realisierbarkeit derartiger Ideen natürlich in Frage stellt.

1.3 Krisenbewältigung in der Urban Governance

Im Angesicht schwieriger Zeiten und großer Unsicherheiten zum Trotz klare Entscheidungen zu treffen, wird gerne als wichtige Führungskompetenz beschrieben. Auch politischer Führung und Entscheidungsfähigkeit kommt in Krisenzeiten besondere Bedeutung zu. Das hat sich einmal mehr in der Corona-Krise gezeigt. In der ersten Hälfte des Jahres 2020 wurde die Steuerungsfähigkeit der Kommunen allerdings in besonderer Weise auf die Probe gestellt. Wie schon bei der Suche nach Rezepten im Umgang mit der globalen Finanzkrise haben übergeordnete Politiken, allen voran nationalstaatliche Mechanismen, Städte zumeist vor vollendete Tatsachen gestellt, mit denen lokal ein adäquater Umgang zu finden war. Einziger Unterschied war nun die Rasananz, mit der diese Maßnahmen beschlossen wurden und Umsetzung finden mussten.

Gleichzeitig beschränkte sich die Auseinandersetzung mit der Krisenbewältigung im politisch-administrativen System der Städte nicht auf jene am Katastrophenschutz beteiligten AkteurInnen, die ihre ohnehin vorbereiteten Pandemiepläne durchexerzierten. So zeigte sich schnell, dass Dauer und Auswirkung der Corona-bedingten Lockdowns weitreichende negative Nebeneffekte in Bezug auf das soziale und wirtschaftliche Leben haben und daher umfassenderer Maßnahmen der Krisenbewältigung auch aus anderen Sphären des lokalen Staats bedürfen. Gerade hier sollte sich jedoch in den Monaten zwischen März und Juni 2020 zeigen, welche Städte in einem derartigen Setting gute Vorarbeit geleistet haben und nun auf lokale Ressourcen zurückgreifen können, die, ohne speziell für Krisen dieser Art geschaffen worden zu sein, dennoch von Nutzen in der agilen, taktischen Krisenbewältigung sein können. Wir möchten an dieser Stelle drei Ansätze unterscheiden, die allesamt im Kontext der Urban Governance zu verorten sind und sie mit internationalen Beispielen der Ad-hoc-Lösungsfindung illustrieren:

Datengestützte Ansätze des Crowd Management

Große Menschenansammlungen wurden mit dem Überhandnehmen der Corona-Pandemie zum Angsbild. Auf ein gezieltes Crowd Management waren daher gerade jene Metropolen erpicht, die

aufgrund hoher Bevölkerungsdichten und eingeschränkter Kapazitäten im Bereich öffentlicher Infrastruktur auf eine möglichst gute zeitliche und räumliche Verteilung von Mobilitäts- und Versorgungsbedürfnissen ihrer BewohnerInnen achten mussten.

Toronto

ActiveTO ist ein datengestütztes Projekt der Stadtverwaltung zur Sicherstellung der Nutzbarkeit des Verkehrssystems für den kritischen Infrastrukturbetrieb wie Schlüsselarbeitskräfte und unvermeidbare Wege, sowie zur Förderung der aktiven Mobilität. Im Zentrum stehen der Ausbau des Radwegenetzes, die Verkehrsberuhigung stark frequentierter Straßen, sowie die Öffnung von Gehsteigen für Cafés. Dafür wurden kleinräumige Daten zur Bevölkerungsdichte, Sozioökonomie, Durchgrünung und Verkehrsaufkommen verschnitten und auf dieser Basis Orte für die Umsetzung lokaler Maßnahmen ausgewählt. In nur wenigen Wochen wurden so bereits deutlich über 100 Projekte realisiert.⁴³

Hackathons in Deutschland und Bogotá

Von 20.-22.3.2020 lud die deutsche Bundesregierung zum „Wir vs. Virus“ Online-Hackathon. Ziel war die Entwicklung von Ad-hoc-Lösungen im Umgang mit dem Coronavirus. 28.000 Menschen folgten dem Aufruf und entwickelten in 48 Stunden über 1.500 Ideen und Projekte, von denen über 80 % im nun laufenden Umsetzungsprogramm mit Partnern wie BMW, Vodafone oder Google weiterverfolgt werden.⁴⁴ Zur gleichen Zeit rief die New Urban Mobility Alliance (NUMO) in Bogotá gemeinsam mit kolumbianischen IT-Firmen und Tech-Start-Ups den MOVID19 Hackathon aus, dessen Ziel die Entwicklung von Lösungen für das ÖV-System der Metropole während der Pandemie war. Auf Basis lokaler Mobilitätsdaten wurde so u.a. die Reorganisation der Routen des Linienbussystems TransMilenio vorgeschlagen.⁴⁵

Seoul

Seouls Smart-City-Ansatz arbeitet nach dem Prinzip „Citizens as mayors“. BürgerInnen sollen Zugang zu denselben Echtzeitinformationen wie der Bürgermeister erhalten.⁴⁶ Im Zuge der Corona-Krise wurde deshalb das Dashboard der Stadt genutzt, um Echtzeitinformationen über die Virusausbreitung, die Auslastung öffentlicher Verkehrsmittel, sowie sicherheitsrelevante Informationen per App zu teilen.⁴⁷ Dass dabei auch datenschutzrechtlich bedenkliche Praktiken zum Einsatz kommen, soll nicht verschwiegen werden.

Katalonien

Am 11. Mai erfolgte in Spanien der Launch der Handy-App Autocurb, die die Passagiere des öffentlichen Verkehrs in der spanischen Region Katalonien in Echtzeit über die Auslastung ihrer Buslinie zur geplanten Fahrzeit informiert. Die rasche Entwicklung der App wurde von der katalonischen Regionalregierung finanziell unterstützt. Technisch wurde Autocurb in die bereits bestehende Fahrgastinformations- und Routenplanungs-App Intelibus integriert. Die Daten zur Auslastung basieren auf einem lernenden Algorithmus, den die Polytechnische Universität von Katalonien im Rahmen eines Mobilitätslabors bereits entwickelt hatte.⁴⁸

⁴³ City of Toronto, 2020.

⁴⁴ Projekte, die weiterverfolgt werden, sind u.a. „Maskmaker“ zur Unterstützung sozialer Einrichtungen beim Nähen und Verteilen von Schutzmasken, oder „Mittelstand goes HomeOffice“ zum Coaching von KMUs bei der Umsetzung von Telearbeit (vgl. EC, 2020b, 4Germany UG, 2020).

⁴⁵ GitHub, 2020, C40 Cities Finance Facility, 2020.

⁴⁶ Smart Cities World, 2020.

⁴⁷ Dass in letztgenanntem Fall datenschutzrechtlich äußerst bedenkliche Praktiken zum Einsatz kommen, berichtet RND (2020). So werden zur Kontrolle der häuslichen Selbstquarantäne Überwachungsdaten der Polizei und Kreditkartendaten mit Daten der Handyortung verschnitten.

⁴⁸ Polis Network, 2020e.

Agile Institutionen: Community Building & Engagement

Einzelne Städte haben im Umgang mit der Pandemie auch gezielte Versuche gestartet, die Einbindung der Zivilgesellschaft in die Lösungsfindung und Krisenbewältigung sicherzustellen und die Stärkung inklusiver, partizipativer und direktdemokratischer Mechanismen der Stadtentwicklung voranzutreiben. Folgende Beispiele zeugen davon:

Mailand

Ende April lud Mailands Bürgermeister zu einer mehrwöchigen, offenen Online-Befragung der gesamten Stadtbevölkerung. Gesammelt wurden Ideen für die Anpassung der italienischen Metropole an eine „neue Normalität“ – von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Ausweitung urbanen Grüns bis zur Erneuerung von Wasserflächen. Die fast 3.000 eingelangten Beiträge wurden von einem Verwaltungsgremium thematisch gruppiert und hinsichtlich Machbarkeit bewertet. 135 Maßnahmen beinhalten auch schon konkrete, umsetzbare Projektvorschläge zur Post-Corona Adaption Mailands, die in einer Karte festgehalten sind.⁴⁹

Oslo

Die Osloer Vizebürgermeisterin für Diversität, Kamzy Gunaratnam, hat ihre proaktive und progressive Sozialpolitik auch nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen Lockdown umgesetzt. Seit Mitte März hält sie wöchentlich Videokonferenzen mit NGOs, Vereinen, zivilgesellschaftlichen Organisationen und sozialen Unternehmungen ab, die die Bedürfnisse und Interessen sozialer Nischengruppen wie Armutsgefährdeten vertreten und dabei auf die krisenbedingt auftretenden Schwierigkeiten hinweisen, die diese Gruppen einmal mehr besonders verletzlich machen. So wird eine direkte Übersetzung in inklusive und sozial gerechte stadtpolitische Maßnahmen gegen die Krise möglich.⁵⁰

Grey Lynn

Die Kleinstadt Grey Lynn in Neuseeland ist Teil des globalen Netzwerks der „Transition Towns“, die mittels umwelt- und nachhaltigkeitsorientierter Politiken den Übergang zu einer postfossilen, regionalisierten Wirtschafts- und Lebensweise befördern wollen. Mit der Initiative „Adopt Your Street“ wurde in Grey Lynn bereits vor längerer Zeit versucht, BürgerInnen dazu zu bewegen, die Patenschaft für ihre Wohnstraße zu übernehmen, um sohin als Anlaufstelle für die Belange der BewohnerInnen und Bindeglied zwischen Verwaltung und BürgerInnenschaft zu agieren. Während der Corona-Krise half das so etablierte Modell unkompliziert und rasch bei der effizienten Kommunikation sicherheitsrelevanter Informationen, etwa mittels der bereits geführten WhatsApp-Gruppen, sowie bei der Sicherung des sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft durch Maßnahmen der Nachbarschaftshilfe, etwa die Etablierung von Einkaufsservices für vulnerable Gruppen.⁵¹

Bottom-up: Projekte zivilgesellschaftlicher Selbstorganisation

Neben institutionellen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Antworten auf die Krise betrifft ein ganz zentraler Aspekt städtischer Krisenfestigkeit die Fertigkeiten einer lokalen Zivilgesellschaft, sich selbst zu organisieren und diese Organisationsfähigkeit auch und gerade unter dem Einfluss kurzfristig eintretender Einschnitte in den Alltag nutzbar zu machen. Dieser im Stadtentwicklungsdiskurs üblicherweise nur im Kontext der Metropolen des globalen Südens diskutierte Gedanke (Stichwort: Informalität) erhält in der Corona-Krise neue Bedeutung. Mit Blick auf eine vielfältige Stadtgesellschaft, für die der lokale Staat im Krisenfall keine maßgeschneiderten Lösungen anbieten kann, sowie den generellen, progressiven Anspruch einer emanzipatorischen Politik und Planung,

⁴⁹ Comune di Milano, 2020.

⁵⁰ Council of Europe, 2020.

⁵¹ Grey Lynn 2030 Transition Community Trust, 2020.

wird zivile Selbstorganisation aber wohl auch nach Ende der Pandemie von hoher Relevanz sein. Zwei Beispiele zeigen wie ein derartiges „DIY“ der Zivilgesellschaft aussehen kann:

Vernetzte Communities in Guelph

guelphcoronavirus.ca heißt eine digitale Bottom-Up-Initiative in der kanadischen Stadt Guelph, die ein Vorbild selbstorganisierter Krisenbewältigung darstellt. Zwei engagierte Stadtbewohnerinnen haben die Website eingerichtet, um die vielen vereinzelt lokalen Hilfsangebote, die binnen kürzester Zeit entstanden sind, zu bündeln und zudem sämtliche nützlichen Informationen zum Umgang mit der Pandemie zentral bereitzustellen. Der Service reicht von Einkaufsservices bei lokalen Händlern über Essensausgaben für Bedürftige und Essenszustelldienste für verletzte Gruppen bis zur Vermittlung von Freiwilligenarbeit.⁵²

Mit „Commons“ gegen die Krise

Echo (kurz für „Economy of Hours“) ist eine Initiative, die ihren Ursprung im Londoner Stadtteil Hackney genommen hat und mit dem Modell des „Time Banking“ arbeitet, das den Wert von Zeit und individuellen Fertigkeiten befördern will – ohne die Nutzung des monetären Systems als Bedingung des „Markteintritts“. Mit „The Match“ hat Echo nun eine Corona-Initiative gegründet, die Menschen oder Unternehmen, die krisenbedingt einer besonderen Unterstützung bedürfen, mit Menschen, die über Zeit bzw. passende Skills verfügen, zusammenführt. Das Zahlungsmittel bleibt dasselbe: Eine Stunde Arbeit wird mit einem Echo belohnt, der sich wieder zur Bezahlung eines anderen Services bzw. einer anderen Unterstützungsleistung einsetzen lässt.⁵³

Diskussion: Agile, offene und vernetzte Krisennavigation

Dass es bei der Frage nach gelungener Krisenbewältigung und hoher Krisenresilienz nicht nur um die städtischen Infrastruktursysteme im klassischen Sinn geht, sondern auch das urbane Steuerungssystem eine wichtige Rolle spielt und damit Teil des Problems und der Lösung sein kann, wird allzu gern vergessen. Dabei ist es gerade die Steuerungsfähigkeit – die Agilität, Kreativität, Übersicht, Offenheit und Vernetzung – eines politisch-administrativen Systems, die im Krisenfall zum Zünglein an der Waage werden kann. Die vorgestellten Beispiele deuten bereits an, dass das Spektrum der Möglichkeiten in diesem Fall äußerst breit ist. Zudem zeigt sich, dass in Abhängigkeit von der Auslegung gesellschaftlicher Grundwerte und einer lokal jeweils vertretenen Ideologie die Krise auch diametral unterschiedliche Ansätze – vom Empowerment vulnerabler Gruppen im Politikprozess (siehe Oslo) über verstärkte politisch-administrative Kontrolle der urbanen Öffentlichkeit (siehe Seoul) bis hin zum Rückzug des Staats (siehe Grey Lynn) – hervorbringen kann. Nirgends sonst werden also die Ambivalenzen, die den mit der Krisenbewältigung verbundenen Entscheidungen wohl immer inhärent sind, so deutlich wie im Bereich der Urban Governance.

⁵² Guelph Coronavirus Community Response, 2020.

⁵³ ECHO, 2020.

1.4 _Lehren aus der Ad-hoc-Krisenbewältigung

Resilienz stärken: Agil, reflektiert, mutig

Wir haben eingangs die Corona-Pandemie in einem Atemzug mit der Finanz- und Migrationskrise und ähnlichen schockartigen Phänomenen großer Magnitude genannt. Wiewohl deren Auswirkungen zwar geographisch, politisch, sozial und ökonomisch höchst unterschiedlich ausgefallen sein mögen, eint sie der Umstand, dass sie alle letztlich unerwartet eingetreten sind. Es lohnt daher ein Blick auf den Resilienzdiskurs, der genau diese Erkenntnis zum Anlass nimmt, in Anbetracht der Häufung weitreichender Erschütterungen des „business as usual“ die Krisenfestigkeit von Städten in den Blick zu rücken und die Frage zu stellen, wie die Verletzlichkeit urbaner Systeme zu minimieren und so die beschrittenen Entwicklungspfade abzusichern seien. Denn letztlich geht es auch bei der Ad-hoc-Bewältigung der spezifischen Herausforderungen, die sich infolge der Coronakrise eröffnen, ganz grundlegend darum, Entwicklungsziele gegenüber unvorhersehbaren Einschnitten nicht aus den Augen zu verlieren.

Die fünf Dimensionen städtischer Resilienz können eine gute erste Basis bilden, um das eigene Handeln während der Krise und die Maßnahmen anderer hinsichtlich dieses Anspruchs einzuordnen und daraus die Lehren für die strategische Weichenstellung zur Weiterentwicklung des Stadtsystems zu ziehen. Die fünf Dimensionen setzen sich wie folgt zusammen:⁵⁴

- **Widerstandsfähigkeit**, d.h. die Fähigkeit kurzfristige Einschnitte unbeschadet zu überstehen, sodass sie ohne dauerhafte Folgen für die unterschiedlichen Teilsysteme der Stadt bleiben (=“bounce-back“). Kritische Infrastrukturen einer Stadt sollten jedenfalls über eine derartige Widerstandsfähigkeit verfügen.
- **Lernfähigkeit**, d.h. die Kompetenz, Krisen als solche zu erkennen, Fehler im eigenen Handeln und Systemschwächen anzuerkennen und Instrumente und Methoden zur Unterstützung des eigenen Lernens einzusetzen. Ein typischer Ansatz im Kontext lernender Systeme ist das Monitoring von als relevant erachteten Phänomenen, sowie die Entwicklung von Struktur- und Entwicklungsindikatoren.
- **Anpassungsfähigkeit**, d.h. als Stadt in der Lage zu sein, schnell auf Veränderungen zu reagieren. Die meisten der in diesem Dossier vorgestellten Maßnahmen fallen in diese Kategorie. Die Unterscheidung zwischen temporären und dauerhaften Anpassungen spielt dabei zu Beginn noch keine Rolle.
- **Wandlungsfähigkeit**, d.h. über eine besonders hohe Innovationsfähigkeit zu verfügen, um nicht nur wie bei der Anpassung den Folgen des Wandels schnell „ausweichen“ zu können, sondern sich in originärer Weise, durch neue Instrumente, Prozesse und Lösungen, weiterzuentwickeln.
- **Handlungsfähigkeit**, d.h. ungeachtet veränderter Umstände weiterhin über die notwendigen Ressourcen zu verfügen, die für eigenständiges Agieren von Nöten sind. Dazu zählt auch der Erhalt der politischen Entscheidungsfähigkeit in Krisenzeiten.

⁵⁴ Sharifi & Yamagata, 2016.

In der Theorie wird davon ausgegangen, dass nur eine Kombination dieser fünf Kapazitäten überhaupt ausreichen kann, um mit konstantem Wandel und tiefgreifenden Krisen umzugehen, also als Stadt resilient zu sein. Was die vorgestellten Beispiele eint, ist, dass die öffentlichen Verwaltungseinheiten und die Zivilgesellschaft in den genannten Fällen als äußerst agil charakterisiert werden können – ein wesentlicher Beitrag zu ihrer Anpassungs- und Wandlungsfähigkeit. Zugleich hat ihr Mut, ad hoc in die Umsetzung durchaus kontroverser Maßnahmen zu investieren, ihnen ein Stück mehr Handlungsfähigkeit verschafft. Derart taktisch kluges Handeln auf Basis agilen Vorgehens kann auch für Wien eine der Lehren aus der Krise sein. Eine andere soll im Folgenden gesondert hervorgehoben werden.

Daseinsvorsorge funktioniert – mit Abstrichen

In der Krise hat sich schnell gezeigt, dass sich ein starker lokaler Staat, eine gut eingespielte öffentliche Grundversorgung mit kritischer Infrastruktur und auch der „Wiener Weg“ eines fürsorglichen sozialen Wohlfahrtsstaats bezahlt machen. Das bestärkt den ohnehin vorhandenen Diskurs und zeugt von einer besonders hohen Widerstandsfähigkeit der Stadt gegenüber kurzfristigen Schocks.

Dennoch muss mit Sorge auf die kompetenzrechtlich bedenklichen Aspekte hingewiesen werden, die in der Stadt einen eigenständigen Ansatz der Krisenbewältigung erschweren. Ein medial besonders hochgespieltes Thema war in diesem Zusammenhang die Schließung der Bundesgärten. Gleichzeitig sind hier auch andere wichtige Infrastrukturbereiche wie die Bundesschulen oder weite Teile des Gesundheitswesens ebenfalls zu nennen.

Auch muss kritisch angemerkt werden, dass die Sozialwirtschaft und Institutionen an der Schnittstelle von Stadtentwicklung, Gemeinwesenarbeit und Stadtteilkultur in der Debatte um „kritische Infrastruktur“ kaum Berücksichtigung gefunden haben, obwohl man ihnen als Stütze der lokalen Gemeinschaft und einer lokalen Ökonomie auf Quartiersebene eine zentrale Rolle zuschreiben könnte.

Anpassungsfähigkeit im Mobilitätssystem

Eine durchaus selbstkritische Grundsatzfrage stellt sich mit Blick auf die krisenbedingt zu beobachtenden, rückwärtsorientierten Entwicklungen in den städtischen Verkehrssystemen. So ist ein derartiger „Rückfall“ auf den MIV nur möglich, weil die Verkehrspolitik diesen bislang nicht radikal genug zugunsten des Umweltverbunds reguliert und in seinen nichtnachhaltigen Infrastrukturbedarfen beschnitten hat. Insofern zeigen die Auswirkungen der Corona-Krise auf städtische Verkehrssysteme nur auf, dass dieses bislang eben nicht krisenresilient ist, sondern letztlich nur unter förderlichen Bedingungen die langsame Transition zu einem nachhaltigeren System schafft. Es ist daher auch eine ideologische Frage, ob eine der Lehren aus der Krise für die Mobilitätsplanung und Verkehrspolitik nicht sein muss, dass diese „Politik der kleinen Schritte“ nicht der Weisheit letzter Schluss ist, wenn man die ambitionierten Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungsziele im Verkehrssektor endlich erreichen will.

Ein Lösungsansatz zum Problem der Unterauslastung des ÖV liegt dagegen womöglich in den Erfahrungen der Krise selbst, die gezeigt hat, dass durch den Rückgang an Fahrten und die unterschiedlichen Zeiten, zu denen Wege angetreten werden, die Spitzen teilweise drastisch gekappt werden. Die Hoffnung liegt daher nun darin, durch eine dauerhafte Flexibilisierung von Schul- und Arbeitszeiten auch nach Ende der Krise die Rush Hour derart zu „strecken“, dass der ÖV nicht an seine Kapazitätsgrenzen gerät, Intervalle in Folge „gedehnt“ werden können und so der Betrieb zumindest partiell kostensparender erfolgen kann.

Erste Einschätzungen/Impressionen zur Nachhaltigkeit der Maßnahmen

Eine umfassende und strukturierte Analyse der Nachhaltigkeit der gesetzten Maßnahmen war nicht Gegenstand des Projektes. Dafür scheint es angesichts der Volatilität der Situation auch noch zu früh. Allerdings geben Berichte und Ersteinschätzungen von ExpertInnen aus ausgewählten Städten zumindest einen Ersteindruck zu Entwicklungen in der zweiten Hälfte 2020.

In *Athen* erwies sich die Umsetzung des ambitionierten Projektes zur autofreien Innenstadt als schwierig. Die Umsetzung des Projektes verlief demnach unkoordiniert und ohne strategische Einbettung. Im Herbst wandten sich sowohl große Parteien als auch die Medien gegen das Projekt und auch die Haltung der Öffentlichkeit wurde zunehmend skeptisch. Im Herbst hat die Lokalregierung einen neuen, koordinierteren Versuch der Umsetzung versprochen.

In *Mailand* sind die Verbesserungen im Radverkehr und der Ausbau der Radwege hingegen nach wie vor weitgehend konsensual. Die Anzahl der Radfahrenden hat sich erhöht, Widerstand gegen progressive verkehrspolitische Maßnahmen kommt aktuell nur von der politischen Rechten rund um Matteo Salvini.

Aus *Washington D.C.* und *New York City* wird ein starker Anstieg des Radverkehrs berichtet, wobei der Anstieg unter Frauen nochmals deutlich höher ist als bei Männern. Im Juni 2020 waren in New York insgesamt um 80% mehr RadfahrerInnen unterwegs als im Juni 2019, bei Männern betrug der Anstieg 68% bei Frauen aber sogar 147%.

1.5 _Projektbanken und nützliche Links

Im Zuge der beginnenden Umsetzung von Projekten zur Bewältigung der Corona-Krise in Städten weltweit hat sich im Internet sehr rasch eine Reihe an Linksammlungen, Projektbanken, Foren und Wikis etabliert, die die in diesem Dossier beschriebenen und viele weitere Maßnahmen der Stadtentwicklung im Umgang mit der Pandemie dokumentieren. Ausgewählte Links, die für weitere Recherchen von Nutzen sein können, werden daher an dieser Stelle gesammelt dargestellt.

- Das **Intercultural Cities Programme** des Council of Europe hat auf seinem Webauftritt eine eigene COVID-19 Special Site eingerichtet, die eine Sammlung an „Good and Promising Practices“ der Krisenbewältigung aus den Städten des Programms in zehn Politikbereichen bietet: <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/COVID-19-special-page>
- Das **EUROCITIES** Netzwerk berichtet unter dem Titel „COVID news“ auf seiner Website von aktuellen Konzepten und Projekten der beteiligten Städte im Umgang mit der Pandemie. So-

wohl umgekehrt chronologische, als auch stadtspezifische Überblicke über die verfolgten Ansätze werden geboten. Darüber hinaus können Maßnahmen der Europäischen Union und ihrer Institutionen überblicksartig eingesehen werden: <https://COVIDnews.eurocities.eu/>

- Das **POLIS** Netzwerk vereint europäische Städte und Regionen zum Zweck der Beförderung innovativer Mobilitätslösungen und bietet unter der Rubrik „COVID-19: Keeping things moving“ auf der Website ebenfalls eine umfassende Projektdokumentation mit kurzen Berichten zu Maßnahmen der Krisenbewältigung aus verschiedenen Städten und Regionen Europas: <https://www.polisnetwork.eu/document/COVID-19-keeping-things-moving/>
- Die von der Europäischen Kommission ausgerufene **100 Intelligent Cities Challenge** (ICC) finanziert in den Jahren 2020-2022 die Umsetzung der besten Ideen eines europaweiten Calls für intelligente urbane Lösungen. Intelligente Ansätze der Krisenbewältigung, die Corona-bedingt kurzerhand Umsetzung in Europas Städten erfahren haben, werden auf der Webpräsenz der ICC gesammelt dargestellt: <https://www.intelligentcitieschallenge.eu/COVID-19-good-practices>
- Das **Progressive Cities and Regions Network**, ein Zusammenschluss der sozialdemokratischen Parteien der Städte und Regionen Europas, hat auf seiner Website eine umfassende Darstellung solidarischer Projekte, die im Zuge der Corona-Krise entstanden sind, verfasst. Lokal- und RegionalpolitikerInnen berichten darin über erfolgreiche Ansätze zur Verhinderung einer weitreichenden Sozialkrise infolge der Gesundheitskrise: <https://pes.cor.europa.eu/COVID-19-progressive-cities-and-regions-share-solidarity-projects>
- Die **National Association of City Transportation Officials** (NACTO), hat ein frei zugängliches GoogleDoc erstellt, in das VertreterInnen der Mobilitätsabteilungen der Stadtverwaltungen des Netzwerks ihre Coping-Mechanismen im Mobilitätsbereich eingetragen haben. So ist binnen kurzer Zeit eine Datenbank von 170 verkehrlichen Maßnahmen im Kampf gegen die Corona-Krise entstanden: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1xBf6gMAwNSzNTr0-CbK_uTA0ZapWGiOP58Dfn6qeC6Y/edit#gid=1511672872
- Knapp 700 Projekte umfasst die Datenbank des **Pedestrian and Bicycle Information Center** – inklusive Kategorisierung, Kurzbeschreibung und weiterführender Links: http://pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5209

2_ TEIL B

Stadtentwürfe nach Corona: Perspektiven aus dem Fachdiskurs

2.1_ Post-Corona oder Wird alles anders?

Eine Lehre: Daseinsvorsorge stärken

Der Ausbruch der Pandemie und die durch sie ausgelösten Lockdowns haben so etwas wie einen „Aha-Effekt“ in der öffentlichen Wahrnehmung hinsichtlich des gesellschaftlichen Werts der Daseinsvorsorge bewirkt: *„Die anhaltende Corona-Krise hat in besonderer Weise illustriert, welche ökonomischen Aktivitäten von grundlegender Wichtigkeit für Städte und Regionen sind. Es sind dies jene Services, die für die Aufrechterhaltung der Gesundheitsversorgung, Nahrungsmittelproduktion, Bildung und Lebensqualität verantwortlich zeichnen.“*⁵⁵ Es ist dies nur eine von vielen Erkenntnissen, die von der Stadtplanung – so sie nicht dem neoliberalen Paradigma von schlankem Staat und sich selbstregulierenden Märkten gehorcht – seit Langem vertreten und in Konzepte und Strategien der räumlichen Entwicklung hineingetragen wird. Die Krise hat lediglich ein besonderes öffentliches Bewusstsein für die Notwendigkeit der Leistungen der Daseinsvorsorge und die Rolle des Staats in deren Bereitstellung und/oder Regulierung generiert.⁵⁶

The bigger picture: Systemimmanente Widersprüche ausräumen

Gleichzeitig hat die Pandemie jedoch auch ein Licht auf die offenkundigen Widersprüche unserer Stadtgesellschaften geworfen, die es im Sinne einer resilienteren Post-Corona-Stadt zu beseitigen gilt. Das Barcelona Centre for International Affairs (CIDOB) verweist in seiner eigenen Lesart der urbanen Krise, die Corona ausgelöst hat, auf eine Reihe derartiger Widersprüchlichkeiten, die es nun zu debattieren gilt. Demnach hat die Krise u.a. verdeutlicht:⁵⁷

- Dass städtische Daseinsvorsorge keine vom freien Markt zu erfüllende Aufgabe sein kann. Wenn einzelne Teile des kritischen Infrastrukturbetriebs in privater Hand sein sollen, dann nur unter der Prämisse, dass sie streng staatlich kontrolliert, reguliert und in ihrem Tun der allgemeinen Öffentlichkeit und dem Gemeinwohl verpflichtet sind, also auch nicht gewinnorientiert agieren dürfen bzw. ihre Gewinne für soziale Zwecke reinvestieren müssen.⁵⁸
- Dass Selbstorganisation und Selbst-Management von lokalen Gemeinschaften nicht unbedingt negativ konnotiert sein müssen (etwa im Sinne einer Auslagerung öffentlicher Aufgaben auf die BürgerInnen). Vielmehr können sie Mittel der Emanzipation und des Empowerments sein

⁵⁵ Humer, 2020: 5 (eigene Übersetzung der AutorInnen).

⁵⁶ Daran anknüpfend erscheint es angesichts der Erfahrungen aus den Lock-Downs auch nötig, darüber zu reflektieren, inwieweit der Begriff der Daseinsvorsorge weiter zu fassen ist. Also nicht nur technische Infrastruktur, Nahrungsvorsorge mit Gütern des täglichen Bedarfs und die allernotwendigste Gesundheits- sowie soziale Infrastruktur, sondern etwa auch kommerzielle und nicht-kommerzielle Einrichtungen, die für ein gutes Leben in der Stadt nötig sind und vielfach im Konzept der Alltagsökonomie aufgegriffen werden.

⁵⁷ CIDOB, 2020.

⁵⁸ Vgl. hierzu auch Humer, 2020.

und Gemeinschaften hervorbringen, die für den Krisenfall besser gerüstet sind, weil sie gut vernetzt, agil und geübt im Umgang mit Unsicherheit sind.

- Dass der Balanceakt zwischen Technologieeinsatz zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren und zum Zweck der politischen Kontrolle einer mündigen Zivilgesellschaft sich nicht von selbst lösen wird, sondern sich mit der technischen Weiterentwicklung und der Durchdringung der Gesellschaft mit neuen Medien nur noch schwieriger gestalten wird und einer unabhängigen Kontrolle bedarf.
- Dass das Politische – inklusive „Kirchturmdenken“ und Kompetenzstreitereien – auch im Krisenfall keine Pause einlegt und zeigt, wodurch eine etwaige Krisenresilienz und die Fürsorge faktisch am meisten gefährdet sind.

Perspektiven: „Gute“ Urbanität hochhalten und weiterentwickeln

Weitaus optimistischer fällt die Perspektive des deutschen Wuppertal Instituts aus, das in der Krise auch eine Chance auf die Verwirklichung besserer Stadtentwürfe sieht – und zwar genau *weil* die Pandemie den Wert der mit Stadt verbundenen Qualitäten der Daseinsvorsorge so in den Fokus gerückt hat. Unter dem Titel „Näher – öffentlicher – agiler“ propagieren die AutorInnen eine recht konkrete Vorstellung jener Prinzipien, die „gute Städte“ nach Corona auszeichnen sollten und auf die es entsprechend stadtpolitisch und stadtplanerisch hinzuarbeiten gilt. Sie verweisen dabei auf folgende Aspekte:⁵⁹

- Ausbau lokaler Wirtschaftskreisläufe
- Erhöhung der Vielfalt und Multifunktionalität unserer (gebauten) Kernstädte, des öffentlichen Raums und der (Nah)Erholungsräume
- Sicherung der Daseinsvorsorge und Stärkung des Selbstverständnisses der öffentlichen Hand als ihr potenter Träger
- Nachhaltigkeit stärken, insbesondere in den Bereichen Mobilität und Gesundheit
- Agile Verwaltung
- Umfassende Digitalisierung von Bildung, Arbeit und Verwaltung
- Rolle der Wissenschaften in kommunalen Entscheidungsprozessen ausbauen und Experimente zulassen

Allein an den oben eingeführten Beispielen der Krisenreflexion ist deutlich zu erkennen, dass weder die Einschätzung der Problemlage(n), noch die Haltungen bezüglich deren Lösung in Form alternativer Stadt- und Gesellschaftsentwürfe deckungsgleich sind. Wenig überraschend hat sich daran nur kurze Zeit nach Ausbruch der Pandemie ein intensiver Kampf um das „richtige“ Zukunftsnarrativ von Stadt und Gesellschaft nach der Krise und die Diskurshegemonie in den Feldern Stadtpolitik, Urbanistik und Nachhaltigkeitsforschung entzündet. Relevante Auszüge daraus sollen in Folge kurz beleuchtet werden, um das Spektrum der Debatte, seine Nuancen und die in diesem Zusammenhang entstandenen, teils durchaus spannenden Zukunftsskizzen zu illustrieren.

⁵⁹ Schneidewind et al., 2020.

Vier Pfade aus der globalen Krise

Philippe Pochet, Leiter des progressiven European Trade Union Institute, spannt in einem Onlinebeitrag den Rahmen für vier Szenarien einer globalen politökonomischen Ordnung nach Corona auf, die er auf Basis erster Beobachtungen des weltpolitischen Geschehens für plausibel hält:⁶⁰

- Szenario 1 wäre demnach die *Rückkehr zur orthodoxen neoliberalen Ordnung*, die sich – für viele überraschend – bereits in den Jahren nach der Finanzkrise von 2008 eingestellt hat. Auf eine kurzfristig eingeleitete Phase der Regulierung zugunsten ökologisch orientierter und sozial nachhaltiger Projekte folgte damals eine schleichende, dafür umso drastischere Phase der Austeritätspolitik, die eine Rückkehr zur marktorientierten Wettbewerbslogik implizierte. Eine solche „Antwort“ auf die zu erwartenden ökonomischen Folgen der Pandemie könnte sich auch post Corona einstellen.
- Szenario 2 sieht eine zunehmend *autoritäre Politik*, deren zentrales Merkmal die Überwachung von BürgerInnen mit digitaler Technologie unter dem Deckmantel von individueller Sicherheit und öffentlicher Gesundheit ist. Dieses Szenario beruft sich auf die deutlichen Anzeichen autoritärer Politik in China, Ungarn und, in Teilen, den USA und Brasilien.
- Szenario 3 wäre eine Neuauflage der Belle Époque, wie Pochet es beschreibt – eine *konsumorientierte Wachstumsstrategie* zugunsten rascher wirtschaftlicher Erholung, jedoch auf Kosten langfristiger ökologischer Zielsetzungen.
- Den Kreis schließt das optimistischere 4. Szenario, für das die Lehren aus der Krise hinsichtlich zentraler Hebel zur Realisierung eines alternativen Gesellschafts- und Wirtschaftsentwurfs gezogen werden, um die *Nachhaltigkeitstransformation* zu beschleunigen und eine *Postwachstumsökonomie* zu etablieren.

Pochet schreibt selbst, dass vermutlich eine Mischform dieser vier Szenarien ihren Niederschlag finden wird. Damit für ein (wünschenswertes) Szenario 4 Chancen auf Verwirklichung bestehen, bedarf es jedoch umsetzungsorientierter Lösungsansätze von Seiten der EntscheidungsträgerInnen, die die institutionellen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen schaffen, vorzeigen, wie solche alternativen Entwürfe aussehen können, und dass sie tatsächlich funktionieren.

Deutlich unklarer um nicht zu sagen verwirrender wird es noch bei dem US-amerikanischen Wirtschaftswissenschaftler Matthew Shapiro, der unterschiedliche Pfade durch bzw. für die Post-Corona-Entwicklung skizziert und visualisiert hat.

⁶⁰ Pochet, 2020.

Three Potential Evolutionary Paths Catalyzed by the COVID-19 Pandemic

Matthew Shapiro, March 2020

(overlayed upon bestfutures.org visual representation of systemic bifurcations)

All open systems exist in states of dynamic equilibrium with their environments. If a living system cannot control or adjust to changes in its internal or external environment, it will go into crisis. This is a bifurcation point: coherent pressures for change can cause a system to re-equilibrate at a more complex system state, while dysfunctional stresses can cause a system to break down to a less complex system state.

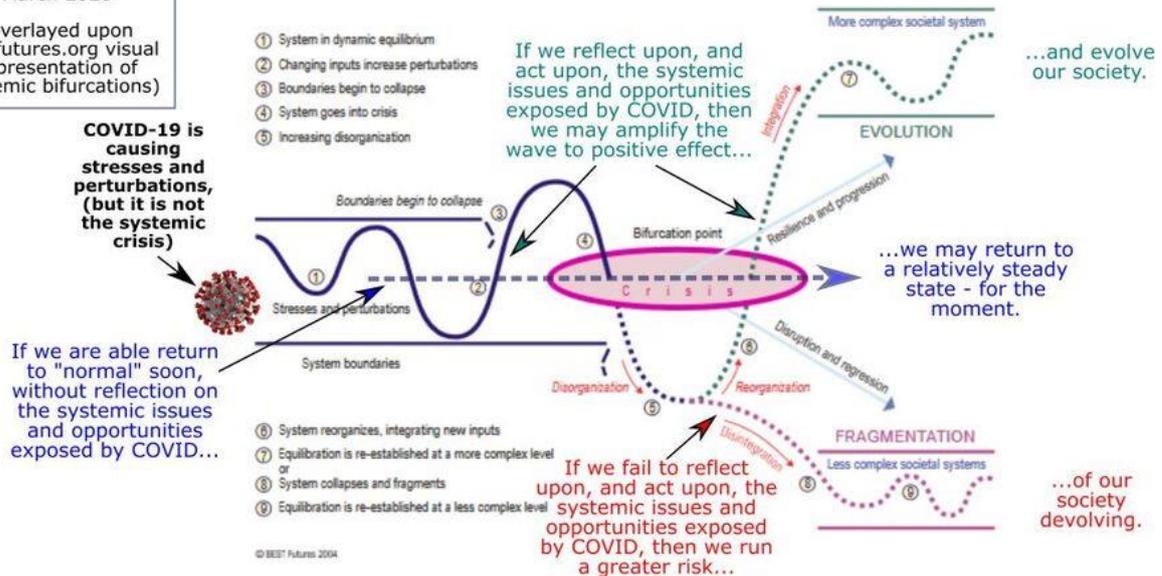


Abbildung 2: Mögliche Zukunftspfade post-pandemischer Systeme (Quelle: Shapiro, 2020); Motto: Alles ist möglich

Was diese Darstellung jedenfalls skizziert, ist die Bandbreite der möglichen (und durchaus realistischen) Post-Corona-Gesellschaftsentwürfe, die letztlich auch unweigerlich die Stadtentwürfe der Zukunft bestimmen werden.

Im Rahmen einer Veranstaltung des von der Zeitschrift *dérive* umgesetzten Urbanize-Festivals 2020 zum Thema „Common Spaces, Hybrid Places“ wurde auf einen weiteren zentralen Aspekt hingewiesen, der die mittel- und langfristigen Wirkungen von Corona auf Städte und Urbanität maßgeblich mitbestimmen wird. Nämlich die Budget- und Finanzpolitik auf Ebene der Nationalstaaten und der EU. Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 wurden die Konjunkturprogramme schnell beendet. Ab 2010 wurde eine strenge Austeritätspolitik verfolgt, die Europa in eine zweite Rezession stürzte und insbesondere für einige südosteuropäische Staaten dramatische Konsequenzen hatte. Wird dieses Muster in den kommenden Jahren wiederholt, wird das massiv negative Auswirkungen auf Städte bringen. Welchen Entwicklungspfad Städte in den kommenden Jahren einnehmen können, wird daher wesentlich durch finanz- und budgetpolitische Entscheidungen auf übergeordneter Ebene beeinflusst werden. Städte sind daher gut beraten, ihren Standpunkt in Diskussionen und Entscheidungsprozesse einzubringen.

2.3 Stadtentwürfe nach Corona – drei Möglichkeiten und Sichtweisen

Es liegt in der Natur der Sache, dass eine fundamentale Krise wie die Corona-Pandemie mancherorts als Auslöser grundlegender Veränderungen gesehen wird. Der Vermutung, nachher wäre nichts mehr so wie vorher, wohnt ein gewisser Reiz inne und führt bei manchen zum Bild eines Niedergangs von Städten und einem Ende der Urbanisierung. Eine Erzählung zum Niedergang von

Städten kann dabei – etwa in den Vereinigten Staaten – an vorhandene anti-urbane Ressentiments anknüpfen. In dieser Erzählung tauschen die Menschen das „Hustling & Bustling“ der Megacity gegen die relative Ruhe des Small-Town-Amerikas, Englands ländlicher Idylle oder der französischen Riviera. Die doppelte Aussicht auf zukünftige Pandemien und die beschleunigte Digitalisierung von Wissensberufen kann dies demnach zu einem dauerhaften Trend machen, weil Großstädte auf besondere Art und Weise anfällig für Gesundheitskrisen sind.

Auch renommierte Medien formulierten in der frühen Berichterstattung die Einschätzung, der durch den globalen Gesundheitsnotstand erzwungene Stillstand unseres Alltags sei der Anfang eines sich etablierenden alternativen Stadtentwurfs. Getragen werden diese Nachrichten stets von den imposanten Bildern leergefegter zentraler öffentlicher Orte und vermitteln so eine gewisse Dringlichkeit.⁶¹ Dabei wird jedoch gänzlich ausgeblendet, dass sich systemisch an Städten – ihrer räumlichen, institutionellen und rechtlichen Ordnung sowie ihrer Funktion – nichts geändert hat. Lediglich der Grad der Auslastung, der die urbanen Agglomerationen zur effizientesten Siedlungsform des Menschen macht, hat für einen eingeschränkten Zeitraum deutlich nachgelassen. Ob damit jedoch eine mehrere Tausend Jahre währende, erfolgreiche Entwicklungsgeschichte infrage zu stellen ist, darf kritisch hinterfragt werden.

Auch aus Perspektive der Resilienz- und Transformationsforschung wurde der öffentlich-mediale Diskurs des Gesundheitsnotstandes vielfach kritisiert. Zu sehr würden dabei naive Kurzschlüsse zwischen dem pandemischen Schock und einem nachhaltigen Pfad urbaner Entwicklung gezogen.⁶² Eine kurzerhand via Facebook selbstorganisierte Gruppe internationaler ForscherInnen hat in einem Diskussionsprozess festgehalten, dass es in erster Linie gilt, den Unterschied zwischen COVID-19 als Schock für das Stadtsystem zu verstehen, nicht aber als systemische Krise (der Stadt). Falls diese tatsächlich in den kommenden Jahren eintritt, oder, wie von vielen KommentatorInnen behauptet, bereits eingetreten ist, dann hat die Virusausbreitung ihre Verletzlichkeiten lediglich deutlicher zutage treten lassen. Sie begründet sie aber nicht, darf also nicht fälschlicherweise in allen Systembereichen ursächlich mit der Pandemie in Verbindung gebracht werden. Hier gilt es zu präzisieren. Die Resilienzforschung hält in diesem Sinne auch ganz klar fest, dass Corona in resilienten Stadtsystemen per definitionem niemals derartige soziale, ökonomische und ökologische Auswirkungen hätte haben können, weil diese Systeme – wären sie tatsächlich umfassend resilient – niemals in dieser drastischen Form beeinträchtigt worden wären.⁶³

Während also als Kontrapunkt zum „Anti-Urbanisierungsdiskurs“ die grundsätzliche Resilienz und Robustheit von Städten betont wird, ist eine differenzierte Sichtweise im Hinblick auf mittel- und langfristige Implikationen Ausgangspunkt für relevante Debatten zu Entwicklungstrends und Entwicklungslinien in globalen Urbanisierungsprozessen.

Aus den analysierten Debattenbeiträgen lassen sich hier drei als besonders relevant erscheinende Ansatzpunkte bzw. Optionen wie folgt zusammenfassen:

⁶¹ Holland, 2020.

⁶² Naberhaus, 2020.

⁶³ TRINET – Tourism Research Information Network, 2020.

- *Corona als Stresstest* für städtische Systeme und Stadtgesellschaften, weil dadurch vorhandene Schwächen sicht- und spürbar werden.
- *Corona als Potential* für die städtische Entwicklung, weil die Erfahrung mit einer Corona-bedingten „Low-Mobility“- bzw. „Low-Carbon“-Gesellschaft die notwendigen Schritte Richtung Nachhaltigkeitswende und Resilienz möglicherweise erleichtert.
- *Corona als Entwicklungsbeschleuniger*, der bestehende Trends verstärkt, und zwar insbesondere was die stadregionale Entwicklung betrifft.

2.4 Corona als Stresstest – Ungleichheit & Dichte im Fokus

Ungleichheit - Soziale Inklusion - Resilienz

Im Hinblick auf die Resilienz von Städten legte die Pandemie soziale Ungleichheit und mangelnde Chancengerechtigkeit als wesentliche Krisen- und Risikofaktoren offen. Galt COVID-19 zunächst als „großer Gleichmacher“, von dem alle Menschen bzw. StadtbewohnerInnen gleichermaßen betroffen sind, führt die Realität der tatsächlichen Betroffenheit zunehmend zu einem kritischen Diskurs, der u.a. Anleihe an dem Konzept der „Just City“ nimmt. In dieser Debatte wird COVID-19 nicht als ursächliche Systemkrise interpretiert, sondern vielmehr als ein „Sichtbarmacher“, der bestehende Ungleichgewichte – die bis dato möglicherweise toleriert wurden – verstärkt. In der Pandemie korreliert ein hohes Level an sozialer Ungleichheit mit der Vulnerabilität gegenüber dem Virus, so die Kernaussage. Insbesondere in Nordamerika erhielt dieser Diskurs hohe Aufmerksamkeit, als klar wurde, dass Minderheiten und sozioökonomisch benachteiligte Gruppen jedenfalls in zweifacher Hinsicht überproportional betroffen waren. Zum einen, weil sie deutlich häufiger in sogenannten systemrelevanten Berufen arbeiten⁶⁴, zum anderen, weil sie häufiger unter Vorerkrankungen und belastenden Umweltfaktoren leiden⁶⁵. Bspw. kann die Wahrscheinlichkeit für Asthma mit dem Leben in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung korrelieren, Fettleibigkeit kann im Zusammenhang mit einem mangelnden Zugang zu erschwinglicher guter Ernährung stehen. Gesundheit generell kann maßgeblich davon beeinflusst werden, ob Krankheitstage aufgrund einer schlechten oder nicht vorhandenen Krankenversicherung mit Einkommensverlusten einhergehen.

Einige dieser Ungleichheitsfaktoren kann die Stadtplanung positiv beeinflussen: Konzepte wie soziale Durchmischung, Grünraumgerechtigkeit und die 15-Minuten Stadt, wie sie jüngst in Paris und Wien proklamiert wurde, verbessern Zugangsvoraussetzungen zu essentiellen Leistungen und Services, ein Fokus auf erneuerbare Energie und nachhaltige Verkehrslösungen kann Umwelt- und Luftqualität substantiell verbessern.

Dass Fragen der sozialen Gerechtigkeit im Kontext der Pandemie keineswegs nur auf Nordamerika beschränkt sind, zeigt sich u.a. an den Diskussionen rund um den Teil-Lockdown in Madrid im September 2020. Wie auch in anderen spanischen Städten (z.B. Palma de Mallorca) waren von den

⁶⁴ John, 2020; Demnach sind 75 Prozent der Beschäftigten in systemrelevanten Branchen – Lebensmittelhandel, Mobilitätsdienstleister, Reinigungskräfte und Kinderbetreuer – Angehörige von Minderheiten. Mehr als 60 Prozent der Menschen, die als Reinigungskräfte arbeiten, sind Latinos.

⁶⁵ Z.B. Croxford, 2020

Ausgangsbeschränkungen primär einkommensschwache Stadtteile betroffen, weil dort die Infektionszahlen besonders hoch waren. Von den BewohnerInnen und linken Parteien wurde die konservative Regionalregierung u.a. dafür kritisiert, dass es in den betroffenen Stadtteilen zu wenig ÄrztInnen und KontaktverfolgerInnen gibt und der öffentliche Verkehr mangelhaft ist.⁶⁶

Ob die Erfahrungen und die sichtbaren Auswirkungen von Ungleichheit und mangelnder Chancengerechtigkeit zu einem nachhaltigen Schub für die sozial inklusive Stadt führen, wird man sehen. Jedenfalls bieten internationale Beispiele und Initiativen Inspiration für eine progressive und ambitionierte politische Agenda. Bspw. wurde in Chicago, wo EinwanderInnen mehr als ein Fünftel der Bevölkerung ausmachen, von der Bürgermeisterin Lori Lightfoot eine Durchführungsverordnung unterzeichnet, um sicherzustellen, dass Flüchtlings- und Einwanderergemeinschaften gleichermaßen Zugang zu den Leistungen und Dienstleistungen der Stadt haben, einschließlich COVID-19 spezielle Wohnzuschüsse und wirtschaftliche Hilfsprogramme.⁶⁷ Internationale Studierende sind eine Gruppe, an die man nicht zuallererst denkt, wenn man über vulnerable Gruppen spricht. Tatsächlich befinden sich ausländische Studierende (im EU-Kontext insbesondere wenn es sich um Drittstaatsangehörige handelt) oftmals in rechtlich und sozial schwierigen Situationen, die durch die Lockdowns vielfach nochmals deutlich verschärft wurden (etwa durch den Verlust von Nebenjobs, Prüfungsabsagen, die wiederum zum Verlust von Stipendien führen und in weiterer Folge zu Schwierigkeiten bei Aufenthaltsberechtigungen). Vor diesem Hintergrund hat bspw. der Stadtrat von Melbourne als erste lokale Regierung in Australien internationalen Studierenden, die keine Berechtigung für nationalstaatliche Hilfen haben, finanzielle Unterstützung zugesichert. Im Geiste dieser Maßnahmen plädiert Ijnji Jon von der Melbourne School of Design für ein Konzept der „Caring City“, die ihre politische Macht und Ressourcen mobilisiert, um insbesondere diejenigen zu unterstützen, deren Rechte und Interessen nicht durch das vorherrschende System (z. B. die Politik der nationalen Regierung) vertreten werden.⁶⁸

Dichte als Resilienzfaktor

Im Fachdiskurs der Stadtentwicklung hat sich in den letzten Jahrzehnten ein breiter Konsens zu den Vorteilen der dichten, nutzungsgemischten Stadt herausgebildet. Die hier etablierten Modelle und Bilder von Stadt kamen insbesondere im Zuge der ersten Phase der Pandemie unter Beschuss. Bauliche Dichte und Nutzungsintensität wurden gerade zu Beginn des weltweiten Lockdowns als Problem und Verletzlichkeit identifiziert.⁶⁹ Es entwickelte sich aber auch rasch ein Gegendiskurs, der städtische Dichte und Aktivitätsvielfalt als Element städtischer Resilienz versteht, das insbesondere dazu beiträgt, die sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Krise abzufedern. Dichte kann in Zeiten der Pandemie demnach ein Problem sein, birgt aber auch Lösungen für solch eine Krise. In Städten auf der ganzen Welt haben bspw. Netzwerke für gegenseitige Hilfe und Unterstützung etwa durch Lebensmittellieferungen, Pflege von Bedürftigen etc. zugenommen. Räumliche Nähe und die damit einhergehende Dichte sind dafür Voraussetzungen. Die OECD hielt dazu folgendes fest: „Es ist nicht Dichte allein, die Städte verletzlich gegenüber COVID-19 macht, sondern

⁶⁶ z.B. [theguardian.com](https://www.theguardian.com)

⁶⁷ John, 2020

⁶⁸ John, 2020

⁶⁹ So tweetete der Gouverneur des Bundesstaates New York, Andrew Cuomo, im März folgendes: “There is a density level in NYC that is destructive,” und “NYC must develop an immediate plan to reduce density.” Die NYT titelte: “Density Is New York City’s Big ‘Enemy’ in the Coronavirus Fight”.

die strukturellen ökonomischen und sozialen Bedingungen, die es Städten ermöglichen oder erschweren, geeignete Maßnahmen gegen die Virusausbreitung zu setzen. Städte, die von Ungleichheit, schlechten Wohnbedingungen und der räumlichen Konzentration armer Bevölkerungsschichten gekennzeichnet sind, sind weitaus verletzlicher als die wohlhabenden.“⁷⁰

Eine geringe Dichte an sozialer Interaktion hätte möglicherweise zu einer langsameren Ausbreitung des Virus beigetragen (auch wenn es hierzu relativierende wissenschaftliche Befunde gibt – siehe unten), aber Isolation und soziale Unsicherheit gerade von vulnerablen Gruppen wären umso größer gewesen. Neben der ehrenamtlichen Unterstützung und der Nachbarschaftshilfe ermöglicht städtische Dichte auch die Aufrechterhaltung bzw. im Kontext einer Krise den bedarfsgerechten Ausbau von kommerziellen Liefer- und Care-Services, die eine wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung der Versorgung während der Pandemie und des ersten Lockdowns spielten und noch immer spielen.

Tatsächlich verweisen US-amerikanische AutorInnen darauf, dass auch im Hinblick auf die Korrelation von Dichte und Infektionszahlen eine differenzierte Betrachtung angebracht ist. So kommt eine im Juni 2020 veröffentlichte Studie die u.a. von ForscherInnen der Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health durchgeführt wurde, zu dem Schluss, dass Dichte per se nicht mit höheren Infektionsraten verbunden ist. Für ihre Analyse untersuchten die ForscherInnen die COVID-Infektionsraten und die COVID-Sterblichkeitsraten in 913 US-Amerikanischen Metropolen. Unter Berücksichtigung anderer Faktoren wie Herkunft und Bildung stellten die AutorInnen fest, dass die Dichte nicht signifikant mit den Infektionsraten korreliert. Darüber hinaus lässt sich feststellen, dass dichtere Metropolräume im Vergleich niedrigere Sterblichkeitsraten aufweisen⁷¹ – ein Zusammenhang zu einer besser ausgebauten und leichter erreichbaren Gesundheitsinfrastruktur scheint hier naheliegend. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch eine präzise Analyse von Infektionsentwicklungen, denn vielfach sind die „Dichte-Debatten“ blind für die Unterschiede zwischen verschiedenen Arten städtischer Dichte. Die Dichte in Städten hat eine breite Palette von Ausprägungen, die Dichte der gebauten Stadt, die Dichte an BewohnerInnen oder Arbeitsplätzen. Welche Dichte ist für die Ausbreitung des Coronavirus relevant? Es wurde immer deutlicher, dass COVID-19 hauptsächlich durch ausgedehnten engen Kontakt übertragen wird, insbesondere in geschlossenen Räumen, in denen sich Tröpfchen und Aerosole ansammeln. Die Dichte, die zählt, ist daher die Dichte in geschlossenen Räumen – im Allgemeinen gemessen als Quadratmeter pro Person. Zu den Orten mit hohem Risiko können daher etwa Schlafsäle, Großraumbüros, Kirchen, Krankenhäuser, Flugzeuge und Kreuzfahrtschiffe gehören. Die bisherigen Erkenntnisse deuten auf eine weitaus geringere Übertragung durch gelegentliche Kontakte in Außenbereichen wie Straßen oder Parks hin.^{72,73}

⁷⁰ OECD, 2020: 10 (eigene Übersetzung der AutorInnen).

⁷¹ Hamidi et.al, 2020

⁷² Park et.al, 2020

⁷³ Pafka, 2020

2.5 Corona als Potential – urbane Nachhaltigkeitstransformation & Resilienz

Ein neues Wachstumsmodell?

Inwieweit COVID-19 ein neues sozial-ökologisches Paradigma nachhaltiger Entwicklung befeuert oder eine Neuinterpretation bekannter wachstumsorientierter Modelle der Wohlstandsproduktion und -sicherung erfolgt, darin scheiden sich die Geister. Progressive Institutionen und DenkerInnen sehen besonders die Notwendigkeit einer stärker an den Bedürfnissen der Zivilgesellschaft orientierten Politik nach Corona, die emanzipatorische und ko-kreative Projekte befördert. Gemeinschaftliche Ansätze, genossenschaftliche Modelle und die „Urban Commons“ fallen in diesem Zusammenhang häufig. Sie bilden einen potentiellen „dritten Weg“ zwischen Marktliberalisierung und Verstaatlichung in Bezug auf essentielle Dinge wie kritische Infrastruktur, Daseinsvorsorge, Wohnen, öffentlichen Raum oder Nachbarschaft.⁷⁴ Allerdings, so relativieren die meisten dieser KommentarInnen, bedürfe es dafür wohl einer Abkehr der globalen Staatengemeinschaft vom wachstumsorientierten Wirtschaftssystem, dessen Schwächen und innere Widersprüchlichkeiten sich im Zuge der Krise einmal mehr offenbart haben.⁷⁵

„Comparative Resilience“

Frei nach dem Motto „Never waste a good crisis“ stellt sich die Frage, wie weitreichend die Corona-Implicationen gedacht werden sollen. Stellvertretend für einen ambitionierten Ansatz, der die Pandemie als Anlass nimmt, um grundsätzliche Fragen der Stadtentwicklung und Stadtpolitik mit neuem Schwung aufs Tableau zu bringen, soll hier der US-Amerikanische Ökonom, Buchautor und Berater Michael H. Shuman genannt sein. In einem Essay, der viele Elemente eines möglichen „dritten Wegs“ aufnimmt, proklamiert er „Comperative Resilience“ als Schlüsselfaktor für langfristigen sozialen und ökonomische Erfolg von Städten, die sich entlang von acht Prinzipien entwickeln und überprüfen lässt; und zwar:

- (1) *Local Ownership – What percentage of jobs are in businesses owned by people living in your community?*
- (2) *Local Investment – To what extent are residents investing in local businesses, projects and people?*
- (3) *Economic Diversity – Is your economy diverse enough to meet the basic needs of residents? Put another way, how self-reliant is your economy?*
- (4) *Regeneration – Is your economy living within its natural means?*
- (5) *Innovation – To what extent are you fostering local innovation?*
- (6) *Social Equity – Is your community economy leaving no one behind, irrespective of race, gender, ethnicity etc.?*
- (7) *Connectivity – To what extent is your community cosmopolitan and connected with the rest of the world?*

⁷⁴ Bowles & Carlin, 2020.

⁷⁵ Lent, 2020.

(8) *Social Performance of Business - Are all your businesses embracing the principles above?*⁷⁶

Unabhängig davon, ob man den von Shuman genannten Prinzipien und „Kontrollfragen“ vollinhaltlich zustimmt oder nicht, kommt darin doch eine verfolgenswerte Verknüpfung von lokaler Verantwortung und Wertschöpfung mit einer globalen und weltoffenen Perspektive zum Ausdruck. Wenn man so will, wird hier versucht, das Konzept der Alltagsökonomie mit den Bedürfnissen von international ausgerichteten und global verwobenen Metropolen zu verbinden.

Nachhaltigkeitstransformation – politische Auseinandersetzung mit unklarem Ausgang

Fragen der Resilienz und der Nachhaltigkeitstransformation stehen in einem Zusammenhang, das spiegelt sich auch in den Fachdiskussionen und politischen Auseinandersetzungen wider. Was die politische Ebene betrifft, so wird es nicht überraschen, dass diejenigen AkteurInnen, die bereits vor Corona einer Nachhaltigkeitstransformation von Wirtschaft und Gesellschaft skeptisch bzw. offen ablehnend gegenüberstanden, auch jene sind, die die Post-COVID Regeneration keineswegs als Turbo für einen Green Deal sehen.

Bereits im April 2020 erklärte US-Präsident Donald Trump bei einer Pressekonferenz: „What I want to do is two things: real infrastructure, not a green new deal, you know, the carbon footprint. I'm not looking for the carbon footprint, we want to put people to work. We want to have an infrastructure bill, a real one, like, in the vicinity of two trillion dollars to completely rebuild our roads, our bridges, our highways, our tunnels, everything.“⁷⁷ In der Wortwahl ähnlich deutlich formulierte es der tschechische Premier Andrej Babis, als er von der EU-Kommission angesichts der Corona-Krise forderte, den Green-Deal zu vergessen.

Städte als Nachhaltigkeitstreiber?

Wie oft ist der Ton, den führende PolitikerInnen auf städtischer Ebene einschlagen, vielfach ein anderer. International besonders stark wahrgenommen wurde das Beispiel Amsterdam – die Stadt formulierte im April 2020 die Vision, aus der COVID-Krise als Stadt hervorzugehen, die ein gutes Leben für alle innerhalb der natürlichen Grenzen des Planeten ermöglicht. Amsterdam ist die erste Stadt, die sich dafür des sogenannten „City-Doughnuts“ bedient.⁷⁸ Der City-Doughnut ist ein von der britischen Ökonomin Kate Ratworth entwickeltes Instrument, das die Balance zwischen gesellschaftlicher Entwicklung und Wohlergehen auf der einen Seite und ökologischer Nachhaltigkeit auf der anderen Seite in den Blick nimmt. Es reiht sich damit in die Versuche ein, das BIP als alleinigen Standard der Wohlstands- und Prosperitätsmessung zumindest zu erweitern/zuzugleichen. Das Konzept des Doughnuts ist insbesondere deshalb innovativ, weil es Fragen lokaler und globaler Gerechtigkeit miteinander verknüpft. Es verdeutlicht, was getan werden muss, um Wachstum und Wohlstand in der Stadt so zu organisieren, dass negative globale Wirkungen verhindert bzw. minimiert werden können. Es geht somit über das Smart City-Konzept hinaus und begreift und behandelt Städte als das, was sie sind: globale, eng vernetzte Knotenpunkte, die in vielerlei Verbindung, Austausch und Abhängigkeit zu anderen Teilen der Welt stehen. Die Positionierung Amsterdams entspringt keiner „Corona-ad-hoc“-Entscheidung, dafür ist die Operationalisierung des City-Doughnuts zu komplex, sondern beruht auf der Circular Economy Strategie der Stadt 2020-2025. D.h. Corona

⁷⁶ Shuman, 2020

⁷⁷ John, 2020

⁷⁸ Doughnut Economics Action Lab, 2020

war nicht der Auslöser für die Neuaufstellung, Post-Corona-Aufschwung und Erholung sollen aber sehr wohl von den Doughnut-Prinzipien inspiriert sein.⁷⁹ Darüber hinaus kann gemutmaßt werden, dass die progressive Rolle Amsterdams auch Impulse für Innovationen und Initiativen in anderen Städten geben bzw. auch die internationale Fachdiskussion vorantreiben kann.

Bereits im Mai 2020 hielt Valérie Plante, Bürgermeisterin von Montreal fest: “We need more than ever to position our economic recovery in the context of our fight against climate change. It is also clear to me that our economic recovery must go hand in hand with our social recovery.”⁸⁰ Der Bürgermeister von Mailand stößt ins gleiche Horn, wenn er sagt: “Our immediate priority is to protect the health of our residents and overcome the COVID-19 pandemic. However, we must also look towards how we will keep our people safe in the future. How we structure our recovery efforts will define our cities for decades to come.”⁸¹ Mailands Bürgermeister ist auch Vorsitzender einer COVID-19 Recovery Taskforce des Metropolen-Netzwerks C40, die im Juni 2020 die “Mayors Agenda for a green and just recovery” präsentierte. Wie der Titel schon sagt, wird Nachhaltigkeit sowohl in einer ökologischen als auch in einer sozialen Dimension verstanden. In der Agenda fordern BürgermeisterInnen aus elf internationalen Metropolen, dass ein Post-COVID-Wiederaufbau soziale und ökologische Nachhaltigkeit und Gerechtigkeit zum Zentrum der Politikgestaltung machen muss. Neben dem darin zum Ausdruck kommenden Versuch des Agenda-Settings ist die Initiative mit dem Bestreben verknüpft, neue Finanzierungsmodelle für die Nachhaltigkeitstransformation zu erschließen. Mark Watts, Direktor von C40, hielt dazu fest: “We are talking about collectively creating funds that they all put money into which would then support electric vehicles, support rollout of cycle lanes, support retrofitting of buildings ... C40 cities using the hundreds of millions of dollars in their pension funds for this and getting very good long-term returns.”⁸²

Dass dies nicht nur ein frommer Wunsch ist, wird durch andere Initiativen unterstrichen. Im April 2020 gründete sich die Green-Recovery-Alliance, die mittlerweile von 12 UmweltministerInnen aus EU-Staaten unterstützt wird (darunter auch Österreich), von knapp 80 Mitgliedern des europäischen Parlaments aber auch von rund 50 CEOs⁸³ und Gewerkschaftsverbänden. Führungskräfte aus über 150 Unternehmen unterzeichneten darüber hinaus eine öffentliche Erklärung, in der sie sich für einen „Net-Zero-Recovery“ aussprachen.⁸⁴ Rückenwind für einen „grünen“ ökonomischen Stimulus und Aufschwung gibt es auch aus der Wissenschaft. Eine Befragung von über 200 ÖkonomenInnen brachte die klare Gesamteinschätzung, dass ein auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz ausgerichteter ökonomischer Stimulus im Hinblick auf Arbeitsplätze und Wachstum mindestens ebenso gute Ergebnisse liefert wie nicht nachhaltige Wirtschaftsprogramme. Auch in der Bevölkerung scheinen Bereitschaft und Unterstützung für einen „Green Recovery“ hoch. In einer weltweiten Umfrage des Marktforschungsunternehmens Ipsos Mori⁸⁵ sprachen sich quer über alle Staaten fast zwei Drittel der Befragten für eine Post-Corona-Wirtschaftspolitik aus, die Klimaschutz priorisieren

⁷⁹ Daniel Boffey, The Guardian, April 2020

⁸⁰ Taylor & Neville, The Guardian, Mai 2020

⁸¹ Ebda.

⁸² Ebda.

⁸³ U.a. sind Volvo, Nestle oder EON mit an Bord, was natürlich auch die Frage aufwirft, inwieweit hier „Greenwashing“ und PR betrieben wird.

⁸⁴ McKinsey, 2020

⁸⁵ Im Zeitraum 17.-19. April 2020 wurden 28.000 Personen Online interviewt; Long et.al, 2020

solle. In China waren es sogar 80 % der Befragten, in Frankreich 63 % und selbst im besonders stark von fossilen Energieträgern geprägten Australien waren es noch immer 57 % der Befragten.

Diese positiven Befunde knüpfen an Entwicklungen in der internationalen Investment- und AnlegerInnenlandschaft an, die sich schon vor der Pandemie abgezeichnet haben. 2019 wurde die Net-Zero Asset Owner Alliance im Rahmen des UN-Climate Summit in New York gegründet. Heute repräsentiert die Allianz 30 institutionelle Anleger, die sich verpflichtet haben, ihr Anlagenportfolio bis 2050 auf Netto-THG-Emissionen von Null umzustellen. Diese 30 Unternehmen verwalten ein Anlagevermögen von rund 5,0 Billionen US-Dollar.⁸⁶ Mit dabei sind u.a. Versicherungen wie die Allianz, Swisse Re und AXA, Pensionsfonds wie Pension Denmark, Nordea Life and Pension und weitere institutionelle Anleger und Finanzinstitute wie La Caisse de dépôt et placement du Québec oder Caisse des Dépôts aus Frankreich.

⁸⁶ www.unepfi.org

2.6 Corona als Entwicklungsbeschleuniger – Institutionelle Innovation & Metropolregion 2.0

It's the institutions stupid

Resilienz hat viel mit der Fähigkeit von Städten und Nationen zur institutionellen Adaption und Erneuerung zu tun. Man denke historisch nur an die Entwicklung einer kommunalen Daseinsvorsorge im Angesicht von Cholera- und Tuberkulose-Ausbrüchen im 19. Jahrhundert. Auf diesen Zusammenhang verweisen u.a. Bruce Katz, Luise Noring und Andrew Petrisin im Magazin Foreign Policy.⁸⁷ Demnach sind Krisen häufig die Geburtsstunden institutioneller Neuerungen. Auf nationaler Ebene war das in jüngerer Zeit in den Vereinigten Staaten nach 9/11 bzw. der Finanzkrise 2008/2009 der Fall. Im ersten Fall war die institutionelle Antwort die Gründung des Department of Homeland Security und im zweiten Fall des Consumer Financial Protection Bureau. Beide Male institutionelle Innovationen, die sachlich auch schon vor den Ereignissen geboten waren, Wille und Möglichkeit zur Umsetzung waren aber erst im Zuge dieser beiden Schocks gegeben.

Auch auf städtischer Ebene – so die Einschätzung der AutorInnen – besteht aktuell hoher Reformbedarf, der durch die Corona-bedingten Verwerfung noch deutlich sichtbarer wird. Katz nennt in diesem Zusammenhang etwa die Krise des Einzelhandels und sieht hier den Bedarf nach öffentlichen oder gemeinnützig organisierten Intermediären, die sowohl finanzielle Unterstützung, Zugang zu Kapital, als auch Services, Training und Vernetzung anbieten. Darüber hinaus erwartet er einen Bedeutungsgewinn für öffentliche/gemeinnützige Entwicklungskooperationen mit entsprechenden Flächenreserven und nennt in diesem Zusammenhang die City and Port Development Corporation in Kopenhagen oder die Center City Development Corporation in Cincinnati als Vorbild. In dieses Schema fällt freilich auch der Wiener Wohnfonds oder das Immobilienmanagement der Wiener Wirtschaftsagentur. Darüber hinaus lässt sich feststellen, dass die Stadt Wien auch mit in der Krise gesetzten Schritten direkt an den internationalen Diskurs anknüpft bzw. durchaus berechtigt eine Rolle als Vorreiterin reklamieren kann. Mit der neu gegründeten „Stolz auf Wien GmbH“, die als Einrichtung der Stadt temporäre finanzielle Unternehmensbeteiligungen zur Krisenbewältigung eingeht, wurden Elemente der von Katz skizzierten notwendigen institutionellen Neuerungen bereits in die Praxis umgesetzt.

Distributed Urbanisation

Bei Katz und anderen kommt bereits ein Verständnis von inkrementeller Veränderung zum Ausdruck, das die Prozesshaftigkeit der Reaktionen auf disruptive Ereignisse in den Vordergrund rückt. Diesem Verständnis bzw. dieser Interpretation der Ereignisse und ihrer Wirkungen liegt eben auch die Ansicht zu Grunde, dass die Pandemie nicht Verursacher, sondern eher Beschleuniger von bereits wirksamen Phänomenen und Entwicklungstrends ist. Eines dieser Phänomene ist die zunehmende Polyzentralität und regionale Integration von urbanen Ballungsräumen, die global betrachtet bereits in den vergangenen Jahrzehnten ein wesentliches Element des Urbanisierungsprozesses war.

Diese Entwicklung lässt sich beispielhaft in unterschiedlichen Städten und internationalen Metropolen illustrieren. So lag Londons wirtschaftliches Zentrum bis in die 1980er Jahre hinein im West

⁸⁷ Foreign Policy, Mai 2020

End und in der City, benachbarte Viertel spielten für den Standort, für Wirtschaft und Wertschöpfung kaum eine Rolle. Beginnend mit Canary Wharf in den 1990er Jahren wurden in den letzten 25 Jahren Stratford im Osten, Hammersmith im Westen und Croydon im Süden von einer starken Entwicklungsdynamik erfasst – jeder dieser Standorte hat nun seine eigene Identität und spielt eine wichtige Rolle für den Wirtschaftsstandort.⁸⁸ Im Hinblick auf die regionale Integration kann im gleichen Zeitraum der Aufstieg von hypervernetzten Metropolregionen beobachtet werden – das zentralholländische Randstadt mit Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Den Haag ist genauso ein Beispiel dafür wie der lineare „Nordostkorridor“ Boston-New York-Philadelphia-Baltimore-Washington DC. Wir könnten auch die Entstehung von Megaregionen wie der Greater Bay Area (Pearl River Delta) und anderer Megastädte in China, die sich teilweise über mehrere 100 Kilometer erstrecken, beobachten.⁸⁹ Greg Clark, Urbanist und Berater zahlreicher internationaler Organisationen, hat in einem Diskussionsbeitrag für den US-amerikanischen Finanzdienstleister MSCI diese Entwicklung als „Distributed Urbanisation“ bezeichnet. Demnach wird die Geographie der Urbanisierung nicht mehr nur durch physische Konnektivität oder zusammenhängende Gebiete definiert. Vielmehr ermöglichen Digitalisierung und digitale Konnektivität einen vergrößerten Einfluss- und Einzugsbereich von Städten. Corona wird diesen Urbanisierungspfad demnach intensivieren und beschleunigen. Distributed Urbanisation geht einher mit einem Digitalisierungsschub und der Nutzung von Effizienzgewinnen, die durch digitale Services ermöglicht werden. Clark mutmaßt, dass in Zukunft durch diese Verbindung aus physischer und digitaler Stadt Regionen entstehen, die größer sind als Nationen, mit vielen unterschiedlichen Zentren, mehreren Central Business Districts und einem Netzwerk an „Satelliten“, die um eine oder mehrere dominante städtische Zentren kreisen. D.h., Polyzentralität „at it`s best“, wo etwa das Pendeln zum Arbeitsplatz für einige weiter, dafür aber seltener wird (z.B. nur einmal pro Woche oder einmal pro Monat) und für andere ein kurzer Spaziergang, weil sie in der Nähe eines des vielen (neuen) Zentren wohnen. Auch für diese zunehmend enge Verschränkung von physischer und digitaler Stadt findet Clark einen Begriff, den der „Blended City“, übersetzt⁹⁰ etwa die gemischte oder vermischte Stadt, die es versteht, die Effizienz und Praktikabilität des digitalen Raums zu nutzen, diese aber gegenüber unserem tieferen Drang nach physischer Gemeinschaft und Zugehörigkeit nicht priorisiert.

⁸⁸ Clark, 2016a

⁸⁹ Jiang Xu, 2014

⁹⁰ Clark, 2020a

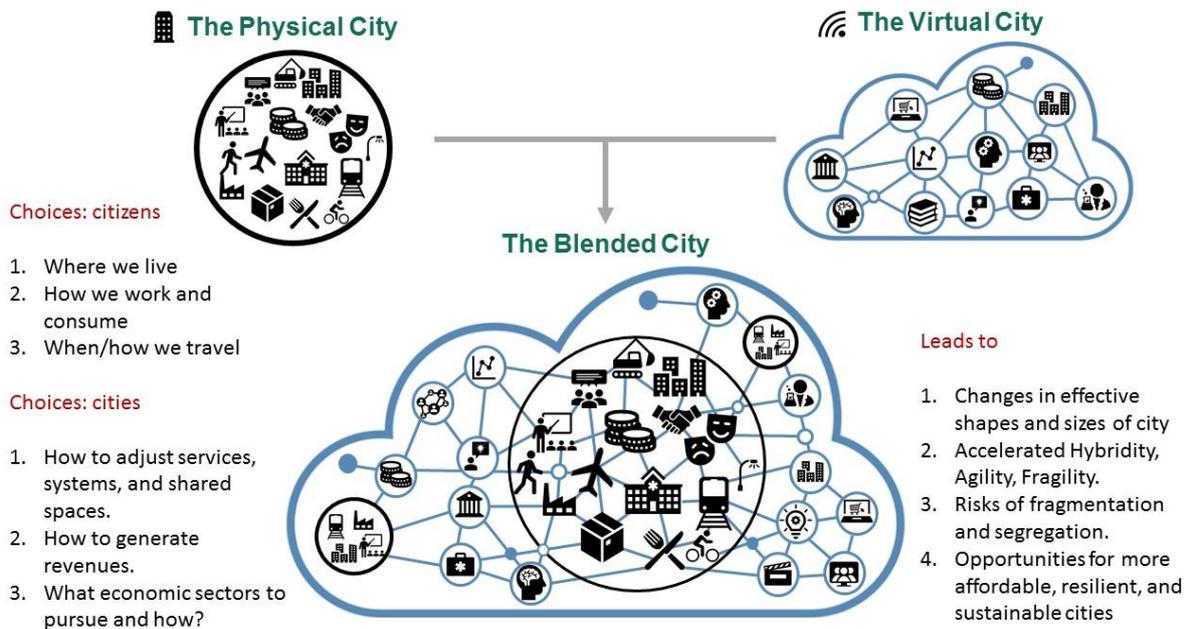


Abbildung 3: Konzept der Blended City. © Greg Clark and Caitlin Morrissey

Und sonst? Vieles muss (logischerweise) noch unklar bleiben

Im Hinblick auf soziale Inklusion besteht zumindest die Hoffnung, dass durch die oben beschriebene Entwicklung, die Leistbarkeit von städtischem Wohnraum verbessert wird, Staus und Emissionen reduziert werden können sowie die interregionale Verteilung von Arbeitsplätzen verbessert werden kann. Richard Florida skizziert diese Möglichkeit folgendermaßen: „The crisis may provide a short window for our unaffordable, hypergentrified cities to reset and to reenergize their creative scenes.“⁹¹

Zunehmende Digitalisierung und die oben beschriebene räumliche Neukonfiguration in Richtung „Distributed Urbanisation“ können in sozialer Hinsicht aber auch desintegrativ wirken, wenn sie eine verstärkte räumliche Segregation befördern. Diejenigen, deren Jobs „Remote-Arbeiten“ ermöglichen, könnten (physisch und mental) weiter von denen entfernt werden, deren Jobs dies nicht erlauben. Die zugrunde liegenden Trennlinien dieser Entwicklung wären Einkommen, Herkunft und Alter.⁹²

Clark diskutiert auch demokratiepolitisch relevante Implikationen des „Distributed Urbanisation“. Seiner Einschätzung nach werden Städte und Stadtregionen in zunehmendem Maße zwei „Bevölkerungen“ haben – eine Wohnbevölkerung, die tatsächlich in der Stadt lebt und die meiste Zeit dort verbringt und eine „virtuelle Bevölkerung“, die beruflich in der einen oder anderen Form an die Stadt gebunden ist, aber nur selten tatsächlich physisch in der Stadt anwesend ist. Gegenüber beiden hat eine Stadt Verpflichtungen, beide Gruppen sind in unterschiedlicher Form mit der Stadt verwoben und sollten daher – in welcher Form auch immer – die Möglichkeit haben, politische,

⁹¹ Foreign Policy, Mai 2020

⁹² Clark 2020b

gesellschaftliche und wirtschaftliche Weichenstellungen der Stadt bzw. Stadtregion zu beeinflussen.⁹³

Und schließlich in puncto Ökonomie und Standort: Während die Pandemie derzeit zu Recht in erster Linie als Krise der öffentlichen Gesundheit angesehen wird, kann ihr tiefgreifendstes langfristiges Erbe durchaus wirtschaftlicher Natur sein. Wir wissen noch nicht, wie sich die beiden Treiber reformierte globale Lieferketten und Digitalisierung langfristig auswirken werden. Um zu einer größeren Souveränität zu gelangen, müssen viele Industrieländer ihre Produktionsbasis stärken. Was bedeutet das für Städte, die in den letzten Jahrzehnten einen Prozess der De-Industrialisierung durchlaufen haben? Eine weitere große Umgestaltung der städtischen Wirtschaft könnte bevorstehen – wir sprechen hier von einem weitreichenden Strukturwandel, Schlussfolgerungen daraus zu ziehen scheint hier daher allerdings eindeutig verfrüht.⁹⁴

Alles das spricht dafür, reale und erwartete bzw. diskutierte Post-Corona Entwicklungen in der weltweiten Urbanisierung auch in den kommenden Monaten (und Jahren) im Blick zu behalten, die Prognosefähigkeit von Städten und städtischen Einrichtungen zu stärken, um darauf aufbauend die richtigen politischen und gesellschaftlichen Weichenstellungen vorzunehmen.

⁹³ Clark, 2020b

⁹⁴ Z.B. Hutchens, 2020; Sitglitz, 2020, Clark, 2020b

3 Quellen

- 4Germany UG (2020): WIRVSVIRUS. Der Hackathon der Bundesregierung. <https://wirvsvirus.org/hackaton/>. Zuletzt aufgerufen: 24.06.2020.
- Agenzia Roma Servizi Per La Mobilità Srl (2020): Rome from SUMP to COVID lockdown: mobility after city re-opening. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz "Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport", Fabio Nussio, Stadtverwaltung Rom, 05.06.2020.
- Bologna Today (2020): Ecco la Bicipolitana di Bologna: mappa e fermate della metropolitana a due ruote. Antonella Scarcella, Bologna Today Online, 29.04.2020. <http://www.bolognatoday.it/cronaca/bicipolitana-bologna.html>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2020.
- Bowles, S. & Carlin, W. (2020): The coming battle for the COVID-19 narrative. <https://voxeu.org/article/coming-battle-COVID-19-narrative>. Zuletzt aufgerufen: 07.08.2020.
- C40 Cities Finance Facility (2020): Hackathon for Mobility. <https://www.c40cff.org/news-and-events/bogota-hackathon>. Bericht vom 17.04.2020. Zuletzt aufgerufen: 24.06.2020.
- CIDOB (2020): COVID-19: A mirror for the urban world's contradictions. <https://dossiers.cidob.org/cities-in-times-of-pandemics/epilogue.html>. Zuletzt aufgerufen: 06.08.2020.
- City of Toronto (2020): COVID-19: ActiveTO. <https://www.toronto.ca/home/COVID-19/COVID-19-protect-yourself-others/COVID-19-reduce-virus-spread/COVID-19-activeto/>. Zuletzt aufgerufen: 23.06.2020.
- Clark, Greg et. al (2016a): World Cities and Nation States. London. Wiley Blackwell
- Clark, Greg (2016b): Global Cities – A Short History. Brookings Institution Press. Washington D.C.
- Clark, Greg (2020a): The Planet of Cities: The beginning of the end of the urban century? RICS, World Built Environmental Forum. <https://www.rics.org/uk/wbef/megatrends/urbanisation/the-planet-of-cities-the-beginning-of-the-end-of-the-urban-century/>: Zuletzt aufgerufen: 6.11.2020.
- Clark, Greg (2020b): The Planet of Cities: An accidental experiment in a new way of life. RICS, World Built Environmental Forum. <https://www.rics.org/uk/wbef/megatrends/urbanisation/the-planet-of-cities-an-accidental-experiment-in-a-new-way-of-life/>: Zuletzt aufgerufen: 6.11.2020.
- Comune di Milan (2020): Milano 2020. Strategia di adattamento. Bericht vom 03.06.2020. <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/partecipazione/milano-2020>. Zuletzt aufgerufen: 24.06.2020.
- Council of Europe (2020): Intercultural Cities: COVID-19 Special page. <https://www.coe.int/en/web/interculturalcities/COVID-19-special-page>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Die Presse (2020a): Wie das Virus die Autos (kurz) aus den Städten verdrängt. Christine Imlinger, Die Presse, Ausgabe vom 31.05.2020.
- Die Presse (2020b): Wien bereitet in einer Messehalle 880 Notbetten vor. Dietmar Neuwirth, Die Presse, Ausgabe vom 13.03.2020.

- Dublin City Council (2020): COVID 19 Mobility programme, Dublin City. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz “Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport”, Brendan O’Brien, Stadtverwaltung Dublin, 05.06.2020.
- EC [Europäische Kommission] (2020a): Conversion of sport centers into hospitals with telecommunications infrastructure. <https://www.intelligentcitieschallenge.eu/conversion-sport-centers-hospitals-telecommunications-infrastructure>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- EC [Europäische Kommission] (2020b): WirVsVirus Hackathon. <https://www.intelligentcitieschallenge.eu/wirvsvirus-hackathon>. Zuletzt aufgerufen: 23.06.2020.
- ECHO [Economy of Hours] (2020): The Match. <https://economyofhours.com/thematch/>. Zuletzt aufgerufen: 25.06.2020.
- Forbes (2020a): Paris To Create 650 Kilometers Of Post-Lockdown Cycleways. Carlton Reid, Forbes Online, 22.04.2020. <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/#3655486454d4>. Zuletzt aufgerufen: 15.06.2020.
- Forbes (2020b): Lisbon Latest City To Rein Back Car Use With 34 Miles Of Pop-Up Cycleways Installed By September. Carlton Reid, Forbes Online, 04.06.2020. <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/06/04/lisbon-latest-city-to-rein-back-car-use-with-34-miles-of-pop-up-cycleways-installed-by-september/#4f6188eacef4>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2020.
- Foreign Policy (2020): How Life in Our Cities Will Look After the Coronavirus Pandemic. <https://foreignpolicy.com/2020/05/01/future-of-cities-urban-life-after-coronavirus-pandemic/>: Zuletzt aufgerufen am 3.11.2020.
- Gemeente Amsterdam (2020): Temporary measures in the public space. We give each other space. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz “Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport”, Senta Modder, Stadtverwaltung Amsterdam, 05.06.2020.
- GitHub (2020): MOVID19. <https://github.com/datasketch/movid19>. Zuletzt aufgerufen: 23.06.2020.
- Global News (2020): Coronavirus: Montreal to transform city buses into mobile testing clinics. Alessia Simona Maratta, Global News Online, 05.05.2020. <https://global-news.ca/news/6903092/montreal-buses-coronavirus-testing/>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Göteborg Stads (2020): Support the local business. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz “Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport”, Kerstin Elias, Stadtverwaltung Göteborg, 05.06.2020.
- Grey Lynn 2030 Transition Community Trust (2020): Adopt your Street – Community and COVID-19. Bericht vom 23.03.2020. <https://www.greylynn2030.co.nz/2020/03/23/adopt-your-street-community-and-COVID-19/>. Zuletzt aufgerufen: 24.06.2020.
- Guelph Coronavirus Community Response (2020): Guelph Coronavirus Community Response. <https://guelphcoronavirus.ca/>. Zuletzt aufgerufen: 24.06.2020.
- Häberlin, U. et. al (2020): Corona: Die Rolle der Stadtplanung für die Krisenbewältigung am Beispiel Wien. Beitrag für Tagungsband zur REAL CORP 2020.

- Holland, O. (2020): Our cities may never look the same again after the pandemic. CNN Style, 10.05.2020. <https://www.cnn.com/style/article/cities-design-coronavirus/index.html>. Zuletzt aufgerufen: 11.08.2020.
- Honey-Roses, J., I. Anguelovski, J. Bohigas, V. Chireh, C. Daher, C. Konijnendijk, J. Litt, M. Vrushti, M. Mawani, M. McCall, A. Orellana, E. Oscilowicz, U. Sánchez, M. Senbel, X. Tan, E. Villagomez, O. Zapata, M. Nieuwenhuijsen (2020): The Impact of COVID-19 on Public Space: A Review of the Emerging Questions. Unveröffentlichtes Manuskript. https://www.researchgate.net/publication/340819529_The_Impact_of_COVID-19_on_Public_Space_A_Review_of_the_Emerging_Questions. Zuletzt aufgerufen: 19.06.2020.
- Humer, A. (2020): The Corona pandemic is probing our societal basis: the functioning of Services of General Interest in cities and regions. In: ERSA Forum on multiple impacts of Coronavirus. 24.03.2020. <https://ersa.org/forum-coronavirus/>. Zuletzt aufgerufen: 07.08.2020.
- Innes, Judith E. & David E. Booher (2018): Planning with Complexity. An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy. London: Routledge.
- Invenium (2020): Österreich bleib(t) daheim Dashboard. Datenansicht vom 02.06.2020. <https://bleibdaheim.invenium.io/de/dashboard/>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2020.
- La Gazzetta (2020): Fase 2: a Milano, Roma e Bologna si punta su bici e monopattini. Andrea Tagliata, La Gazzetta Motori Online, 02.05.2020. https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/mobilita-sostenibile/01-05-2020/fase-2-milano-roma-bologna-si-punta-bici-monopattini-370647086559.shtml?refresh_ce-cp. Zuletzt aufgerufen: 15.06.2020.
- Lent, J. (2020): Coronavirus spells the End of the Neoliberal Era. What's next? <https://patternsof-meaning.com/2020/04/02/coronavirus-spells-the-end-of-the-neoliberal-era-whats-next/>. Zuletzt aufgerufen: 06.08.2020.
- McKinsey & Company (2020): The \$10 trillion rescue. Ziyad Cassim, Borko Handjiski, Jörg Schubert und Yassir Zouaou in McKinsey Insights, 05.06.2020. <https://www.mckinsey.com/industries/public-and-social-sector/our-insights/the-10-trillion-dollar-rescue-how-governments-can-deliver-impact>. Zuletzt aufgerufen: 04.08.2020.
- McKinsey & Company (2020): How a post-pandemic stimulus can both create jobs and help the climate. Mai 2020. <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/how-a-post-pandemic-stimulus-can-both-create-jobs-and-help-the-climate>: Zuletzt aufgerufen am: 9.11.2020.
- Montreal Gazette (2020): Montreal city buses to be used as mobile testing clinics. Michelle Lalonde, Montreal Gazette Online, 06.05.2020. <https://montrealgazette.com/news/montreal-reports-78-new-COVID-19-deaths-385-new-cases>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Naberhaus, M. (2020): COVID-19 might be the end of the beginning. Online-Blogbeitrag in Medium, 16.04.2020. <https://medium.com/@mnarberhaus/COVID-19-might-be-the-end-of-the-beginning-de6e94381448>. Zuletzt aufgerufen: 07.08.2020.
- NACTO [National Association of City Transportation Officials] (2020): Streets for Pandemic, Response & Recovery. https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-06-16.pdf. Zuletzt aufgerufen: 19.06.2020.

- Nicola, M., Z. Alsafi, C. Sohrabi, A. Kerwan, A. Al-Jabir, C. Iosifidis, M. Agha, R. Agha (2020): The socio-economic implications of the coronavirus pandemic (COVID-19): A review. In: International journal of surgery, 78, 185-193.
- OECD (2020): Cities Policy Responses. <http://www.oecd.org/coronavirus/en/>. Zuletzt aufgerufen: 06.08.2020.
- PES Group (2020): COVID-19: progressive cities and regions share solidarity projects. Bericht vom 15.06.2020. <https://pes.cor.europa.eu/COVID-19-progressive-cities-and-regions-share-solidarity-projects>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Pochet, Philippe (2020): Four Scenarios for the Post-Corona World. https://wiki.p2pfoundation.net/Four_Scenarios_for_the_Post-Corona_World. Zuletzt aufgerufen: 07.08.2020.
- Polis Network (2020a): Lisbon launches new measures to put people first post-lockdown. Bericht vom 05.06.2020. <https://www.polisnetwork.eu/article/lisbon-launches-new-measures-to-boost-active-travel-post-lockdown/?id=122791>. Zuletzt aufgerufen: 17.06.2020.
- Polis Network (2020b): Madrid announces new e-bikes to keep city moving post-lockdown. Bericht vom 05.06.2020. <https://www.polisnetwork.eu/article/madrid-announces-new-e-bikes-to-keep-city-moving-post-lockdown/?id=122791>. Zuletzt aufgerufen: 17.06.2020.
- Polis Network (2020c): Brussels announces 20 km/h limits and expanded bike network. Bericht vom 29.04.2020. <https://www.polisnetwork.eu/article/brussels-announces-20-km-h-limits-to-give-more-space-to-people/?id=122791>. Zuletzt aufgerufen: 18.06.2020.
- Polis Network (2020d): Athens city centre to go car-free for three months. Bericht vom 25.05.2020. <https://www.polisnetwork.eu/article/athens-city-centre-to-go-car-free-for-three-months/?id=122791>. Zuletzt aufgerufen: 18.06.2020.
- Polis Network (2020e): Catalonia launches app to show passengers bus occupancy levels. Bericht vom 13.05.2020. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>. Zuletzt aufgerufen: 23.06.2020.
- Radkompetenz Österreich (2020): The Cycling World in Times of Corona. Bericht vom 13.04.2020. <https://radkompetenz.at/en/4050/cycling-worldwide-in-times-of-corona/>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2020.
- RND [Redaktionsnetzwerk Deutschland] (2020): Wie Südkorea dem Coronavirus einen Schritt voraus sein will. <https://www.rnd.de/politik/diese-corona-massnahmen-nutzt-sudkorea-zur-bekampfung-des-virus-3YCDNU7VGZDWPJMMITZQZU6DMQ.html>. Bericht vom 16.04.2020. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Schneidewind, U., C. Baedeker, A. Bierwirth, A. Caplan, H. Haake (2020): „Näher“ – „Öffentlicher“ – „Agiler“. Eckpfeiler einer resilienten „Post-Corona-Stadt“. Diskussionspapier, April 2020. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH.
- SFMTA [San Francisco Municipal Transportation Agency] (2020a): Starting March 30: New Muni Service Changes. Bericht vom 26.03.2020. <https://www.sfmta.com/blog/starting-march-30-new-muni-service-changes>. Zuletzt aufgerufen: 19.06.2020.

- SFMTA [San Francisco Municipal Transportation Agency] (2020b): Muni Service Changes Starting June 13. Bericht vom 09.06.2020. <https://www.sfmta.com/blog/muni-service-changes-starting-june-13>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- Sharifi Ayyoob, Yamagata Yoshiki (2016): Urban Resilience Assessment: Multiple Dimensions, Criteria, and Indicators. In: Yamagata Y., Maruyama H. (Hrsg.): Urban Resilience. Advanced Sciences and Technologies for Security Applications. Cambridge: Springer.
- Smart Cities World (2020): Seoul's smart city platform based on 'citizens as mayors' philosophy. <https://www.smartcitiesworld.net/news/news/seouls-smart-city-platform-based-on-citizens-as-mayors-philosophy-4912>. Zuletzt aufgerufen: 30.03.2021.
- Stadt Wien (2020): Fachpapier Stadtplanung Heft 02/2020. Covid-19 und die Wiener Stadtplanung. <file:///C:/Users/lanm18len/AppData/Local/Temp/10/b008581.pdf>. Zuletzt aufgerufen: 30.03.2021.
- Stadt Wien (2020): Corona and mobility. What should stay and what should not. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz "Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport", Angelika Winkler, Stadt Wien, 05.06.2020.
- Stiglitz Josef (2020): Conquering the great divide. IMF, Finance & Development, Fall 2020 Issue. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2020/09/COVID19-and-global-inequality-joseph-stiglitz.htm>. Zuletzt aufgerufen: 2.11.2020
- The Guardian (2020): Coronavirus will reshape our cities – we just don't know how yet. Michael Safi, The Guardian Online, 22.05.2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/22/coronavirus-will-reshape-our-cities-we-just-dont-know-how-yet>. Zuletzt aufgerufen: 19.06.2020.
- The Mayor (2020): Lisbon plans for post-corona refurbishment. Anton Stoyanov, The Mayor Online, 08.06.2020. <https://www.themayor.eu/ga/lisbon-plans-for-post-corona-refurbishment>. Zuletzt aufgerufen: 16.06.2020.
- Trinet (2020): Tourism Transformed. <https://www.tourismtransformed.com/sustainability.html>. Zuletzt aufgerufen: 07.08.2020.
- TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (2020): COVID-19 und Mobilität: Ergebnisse für Österreich. <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/corona/COVID-19-questionnaire-results-austria-de/>. Zuletzt aufgerufen: 18.06.2020.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs (2020): The Social Impact of COVID-19. <https://www.un.org/development/desa/dspd/2020/04/social-impact-of-COVID-19/>. Zuletzt aufgerufen: 22.06.2020.
- University of Manchester (2020): Recovering form COVID-19: The key issues. amb.ac.uk/COVIDrecovery. Zuletzt aufgerufen: 06.08.2020.
- Curbed (2020): New York City rolls out next wave of open streets. Caroline Spivack, Curbed New York Online, Vox Media, 06.05.2020. <https://ny.curbed.com/2020/5/6/21249507/nyc-open-streets-social-distancing-biking-coronavir-us>. Zuletzt aufgerufen: 19.06.2020.

World Resources Institute (2020): Biking Provides a Critical Lifeline During the Coronavirus Crisis. Alejandro Schwedhelm, Wei Li, Lucas Harms und Claudia Adriaola-Steil, World Resources Institute, 17.04.2020. <https://www.wri.org/blog/2020/04/coronavirus-biking-critical-in-cities>. Zuletzt aufgerufen: 17.06.2020.

Xu, Jiang & Zhigang Li (2014): State rescaling and the making of city-regions in Pearl River Delta, China.