

SWR2 Wissen

Stressfaktor Stadt - Eng, laut, anonym

Von Peggy Fuhrmann

Sendung: Mittwoch, 13. Januar 2021, 08.30 Uhr
(Erstsendung: Mittwoch, 27. November 2019, 08.30 Uhr)
Redaktion: Sonja Striegl
Regie: Autorenproduktion
Produktion: SWR 2019

Städte mit ihrem Lärm und dem hektischen Straßenverkehr stressen die Bewohner, auch wenn sie meinen, sich daran gewöhnt zu haben. Je größer die Stadt desto gestresster sind sie.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/swr2-wissen-podcast-102.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

ATMO 1: (Straßenverkehr / Hupe / Feuerwehr)

Wort-Take 1 (Winfried):

Also am meisten nervt mich hier der Autoverkehr: der Verkehrslärm, die Abgase. Das hier ist eine Hauptverkehrsstraße, Autobahnzubringer. Und oft ist Stau. Und wenn die Feuerwehr dann sich durch den Stau fräst, und die ganze Zeit über dudelt das Martinshorn, das ist richtig Katastrophenstimmung.

ATMO 1: (Straßenverkehr / Feuerwehr) Kreuzblenden mit

ATMO 2: (Fußgängeransammlung / Schritte / Stimmen)

Wort-Take 2 (Peter Zeile):

Viele Menschen sind ein Problem. Das ist son Ding, was mich immer wieder stört. So einen gewissen Platz, das ist eine wichtige Sache, dass man in der Stadt frei atmen kann.

ATMO 3: (U-Bahnstation / einfahrende Bahn / Türen auf / Stimmen / Schritte, Türen schließen)

Wort-Take 3 (Beata):

Ich find schon, dass sone Ellenbogenmentalität herrscht. Wenn man z. B. mit der U-Bahn fährt und diese Treppen hoch geht, da kommt einem ein ganzer Strom entgegen, man muss zusehen, wie man sich durchschlängelt. Das ist, finde ich, immer so ein latenter Stress.

Autorin:

„Stressfaktor Stadt – Eng, laut, anonym“. Von Peggy Fuhrmann.

Wort-Take 4 (Peter Zeile):

Als erstes schnallen wir dir mal die Videokamera um (klacken) – jawoll, sitzt – damit wir sehen, was du siehst, während du unterwegs bist, dann das Smartband an die linke Hand. So, das schnallen wir mal grad an.

Autorin:

Wo stresst die Stadt besonders? Um das heraus zu finden, schickt der Karlsruher Stadt- und Raumplaner Dr. Peter Zeile Testpersonen auf Stadtrundgänge. Er stattet sie mit technischen Geräten aus, die anzeigen, wann sie gestresst reagieren. So wie an diesem Tag Simon, einen jungen Mann Ende 20.

Wort-Take 5 (Peter Zeile / Simon):

– Geht das so – nicht zu fest?

– Alles wunderbar.

– Schön, und du kriegst noch zwei GPS-Sensoren, um zu sehen, wo du bist, wo du stehst, das sehen wir dann im Nachgang.

– Alles klar.

Autorin:

„Urban emotions“ heißt das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Projekt, das den Stress von Fußgängern und Radfahrern in Großstädten erfasst. Peter Zeile vom Karlsruher Institut für Technologie, kurz KIT, leitet das Projekt, an dem außerdem Wissenschaftler der Unis Heidelberg und Salzburg beteiligt sind. Während der Rundgänge der Probanden zeichnet ein GPS-Sensor auf, durch welche Straßen sie gehen. Die umgeschnallte Videokamera filmt die jeweilige Umgebung und ein mit Sensoren bestücktes Smartband signalisiert, wenn sich die Testperson irgendwo unterwegs gestresst fühlt.

Wort-Take 6 (Peter Zeile):

Dieses Smartband misst die Hautleitfähigkeit und die Hauttemperatur, und wenn die Hautleitfähigkeit steigt und die Hauttemperatur fällt, dann ist das so, als wenn man den kalten Angstschweiß hat. Das ist so ein emotionales Konstrukt aus Ärger, Angst usw., das man sehr gut messen und dementsprechend auch sagen kann, in dem Moment hat die Person an dieser Stelle einen wie auch immer gearteten Stress empfunden.

ATMO 4: (Schritte / Autos / Straßenbahn nähert sich)

Autorin:

Simon beginnt seinen Rundgang an einer mehrspurigen Straße und nähert sich einer großen Kreuzung. Um die Messergebnisse nicht zu verfälschen, darf er unterwegs nicht sprechen. Die Ampel an der Kreuzung zeigt rot. Ein unablässiger Strom von Autos fährt vorbei, eine Straßenbahn rattert über die Schienen. Es dauert. Eine Minute, zwei Minuten, immer noch rot.

ATMO 5: (Straßenbahn rattert über die Schienen / laute Autos)

Autorin:

Endlich kann der junge Mann die Straße überqueren. Kurz darauf geht er unter einer S-Bahn-Überführung hindurch und biegt in eine enge Nebenstraße ein. Keine Autos mehr, kurze Ruhephase.

ATMO 6: (Schritte / laute Stimmen / Fußgängergruppe)

Autorin:

100 Meter weiter steht eine Gruppe von etwa 10 Personen vor einem Restaurant und blockiert damit fast den gesamten Gehweg. Simon muss bis an die Bordsteinkante ausweichen. Eine Querstraße weiter biegt er wieder ab, nähert sich erneut der Hauptverkehrsstraße und überquert sie diesmal abseits der Ampel.

ATMO 7: (Auto startet, Straßenbahn fährt vorbei / Schritte)

Autorin:

Ein paar Schritte noch, dann steht er wieder vor dem Eingang des Institutes. Dort wartet Peter Zeile.

Wort-Take 7 (Peter Zeile / Simon):

– Gabs irgendwelche Situationen, wo es etwas stressiger war?

– Nee, war alles ruhig (Beide lachen).

– Weil ich die Situationen ziemlich kenne, war ich nicht gestresst, würde ich mal behaupten. Es ist einfach der Umkreis, wo ich mich so aufhalte.

Autorin:

Als Peter Zeile kurz darauf in seinem Büro am Computer die Daten auswertet, widerspricht das Ergebnis allerdings Simons Worten: Während dieses nur 15minütigen Rundganges haben ihn mehrere Situationen deutlich gestresst. Doch ähnlich wie Simon nehmen viele Menschen Stress, den sie gewohnt sind, nicht mehr bewusst wahr. Selbst wenn der Körper Alarm schlägt.

Wort-Take 8 (Peter Zeile):

Was wir jetzt hier haben, ist eine Schwarzplankarte von Karlsruhe mit dem Gebäude, wo wir gestartet sind. Auf dieser Karte ist zum einen der Weg zu sehen, den der Proband entlanggelaufen ist, in rot, und wir haben verschiedene Punkte, sodass man dann sieht, wo haben sich die Stresspunkte konzentriert.

Autorin:

Peter Zeile tippt auf hellrot leuchtende Punkte. Sie ballen sich an mehreren Stellen rund um die dunkelrote Linie des Streckenverlaufs. Ein hellroter Punkt markiert eine kurze Stressreaktion, eine Ballung von Punkten länger anhaltenden Stress. Eine solche Ansammlung gibt es dreimal. Wo, das zeigen die Video-Aufnahmen:

Wort-Take 9 (Peter Zeile):

An der Kreuzung Kronenplatz, wo es über die Straße geht, an der Ampel. Ich schätze mal, dass da eine längere Ampelphase war, das hat gestresst.

Autorin:

Nur wenig später folgte eine zweite Stress-Situation:

Wort-Take 10 (Peter Zeile):

Ja, sehen Sie, da, an dem Platz ist ne größere Menschenansammlung, so dieses: „Mein Bereich, Dein Bereich“.

Autorin:

Ein drittes Mal reagierte Simon angespannt, als er auf dem Rückweg die Hauptstraße mit den Straßenbahnschienen abseits der Ampel überquerte. Solche Situationen, wie sie Simon gerade gestresst haben, erleben viele Großstädter täglich: Warten an Hauptverkehrsstraßen in Lärm und Abgasschwaden, sich durch Gruppen auf schmalen Bürgersteigen schlängeln, belebte Fahrstraßen kreuzen. Und die

meisten Menschen sind dann offenbar angespannt: Das legt jedenfalls die Auswertung der Rundgänge von bisher über 100 Probanden in verschiedenen Städten nahe. Sie reagierten alle ähnlich.

Wort-Take 11 (Peter Zeile):

Bei Fußgängern sind es die Ampelphasen, Entgegenkommen, also dieses „in meinen Persönlichkeitsbereich eingreifen“ von Personen, von Radfahrern. Autoverkehr, Lärm. Immer, wenns einem zu eng wird und man nicht genügend Platz hat.

Autorin:

Peter Zeile und seine Mitarbeiter haben auch getestet, wann Radfahrer sich auf ihren Wegen durch die Stadt gestresst fühlen:

Wort-Take 12 (Peter Zeile):

Bei den Radfahrern sind es die Abbiegevorgänge, vor allem in Richtung links, also wenn man den Gegenverkehr passieren muss, Autos, die ganz nah vorbeifahren. Auch dieses „dooring“, wenn dann ne Tür aufgeht von nem Auto, was am Straßenrand steht. Das sind so die klassischen Geschichten. Lange Ampelwartephase stressen auch extrem, weil – das ist auch bei Fußgängern ganz, ganz massiv zu sehen – je lauter es ist, desto unwohler fühlt man sich.

Autorin:

Das technische Equipment des Urban-Emotion-Projektes wird derzeit noch erprobt. Wenn es künftig serienmäßig zur Verfügung steht, soll es Stadtplaner in ganz Deutschland unterstützen. Sie können dann größere Gruppen von Probanden durch jede Stadt schicken, um so besondere Stress-Orte aufzuspüren und nach Möglichkeit zu verändern. Die Frage, was Stadtbewohner stresst, bewegt derzeit viele Wissenschaftler – von Psychologen bis zu Verkehrsplanern. Denn weil immer mehr Menschen in die Städte ziehen, ist es inzwischen vielerorts zu eng, zu voll, zu laut. Dadurch sind Großstädter deutlich stärkerem Stress ausgesetzt als Menschen in ländlichen Regionen. Gleichzeitig verkraften sie Stress aber generell schlechter. Sie gewöhnen sich nicht daran. Zu diesem überraschenden Ergebnis sind mehrere Studien gekommen. Der Psychiater und Psychotherapeut Dr. Mazda Adli präzisiert:

Wort-Take 13 (Mazda Adli):

Wir finden einen direkten Dosis-Wirkungs-Zusammenhang zwischen der Größe der Stadt und der Stressempfindlichkeit. Es scheint doch so zu sein, dass, je größer eine Stadt ist, desto anfälliger wir Stadtstress gegenüber werden oder überhaupt Stress gegenüber werden.

Autorin:

Mazda Adli hat die bisherigen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Stadtstress in seinem Buch „Stress and the City“ veröffentlicht. Er stellt fest, dass sich die meisten Städter durch das ständige Getriebe und die Enge belastet fühlen. Diese Form von Alltags-Stress lässt sich verkraften, wenn es einen Ausgleich gibt: Ruhe und einen Ort, an dem niemand stört. Anhaltender Stadtstress aber kann krank machen:

Wort-Take 14 (Mazda Adli):

Im städtischen Alltag gehen wir davon aus, dass die großen sozialen Stressfaktoren Enge sind, also soziale Dichte, und darüber hinaus auch soziale Isolation, der ein Mensch ausgesetzt ist. Der soziale Stress, der krank macht ist der, den wir nicht unter Kontrolle haben und den wir nicht abschalten können und der damit also chronisch auf uns einwirkt.

Autorin:

Mazda Adli ist Chefarzt der Berliner Fliedner Klinik für psychosomatische Erkrankungen und Leiter des Forschungsbereiches „Affektive Störungen“ an der Charité. Er weist darauf hin, dass die großstadtypische Kombination von Enge und Anonymität das Gefühl fördern kann, isoliert zu sein: Wenn jemand unfreiwillig allein ist, obwohl so viele andere um ihn herum sind.

Wort-Take 15 (Mazda Adli):

Wenn jemand mit der Anonymität der Großstadt nicht gut klarkommt, mit dem Alleinsein vielleicht auch nicht gut klarkommt – Großstädte sind ja auch die Hochburgen der Singles – kann Einsamkeit die Folge sein und das ist dann etwas, was unmittelbar auch unsere psychische Gesundheit beeinflusst.

Autorin:

Einsamkeit fördert unter anderem Depressionen. Sie trifft Menschen jeden Alters, besonders jedoch die im höheren Alter. Deshalb arbeitet unter anderem das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung an Strategien, einsame alte Menschen sozial einzubinden. Aber auch die Enge kann psychisch so belasten, dass Menschen krank werden. Mazda Adli nennt Beispiele dafür, unter welchen Umständen die eigene Wohnung chronischen Stress auslösen kann:

Wort-Take 16 (Mazda Adli):

Dazu gehören z. B. das Leben unter beengten räumlichen Bedingungen, etwa in einem schlecht konstruierten Mietshaus, bei dem man sich wenig qm Wohnfläche mit zu vielen Menschen teilen muss, von dünnen Wänden umgeben ist, durch die man den Lärm und die Fernseher usw. der Nachbarn durchhört und sich dem nicht entziehen kann. Es ist der Stress, dem man sich schutzlos ausgeliefert fühlt, der uns psychisch belastet und dann auch krank machen kann. Auch eine Lärmquelle, die man nicht kontrollieren kann, kann zu einem chronischen Stress werden.

ATMO 8: (Hauptverkehrsstraße + Hupen, später Feuerwehr)**Autorin:**

Berlin-Schöneberg, in der stark befahrenen Dominicusstraße. Besuch in einem Wohnhaus dort: Zweiter Stock, eine schöne, geräumige Altbau-Wohnung. Große, hohe Räume mit Stuck an den Decken, zwei Balkone. Doch die sind nicht zu nutzen. Der Blick aus dem Fenster geht auf einen steten Strom von Autos, alle paar Minuten fahren außerdem Busse vorbei. Wenn die Ampel an der nächsten Kreuzung rot zeigt, stauen sich die Autos. Dann geben alle Gas zum Anfahren. Ab und zu suchen Rettungswagen, Feuerwehr oder Polizeiautos mit Sirenen einen Weg durch den dichten Verkehr.

Wort-Take 17 mit Atmo 9 (Winfried):

Ich mach mal das Fenster auf ... (Riegel drehen, Fenster öffnen / massiver Straßenlärm strömt herein)

Autorin:

Winfried ist um die 70, Rentner, und lebt seit knapp 30 Jahren in dieser Wohnung.

Wort-Take 18 mit Atmo (Winfried):

Was mich nervt, ist vor allen Dingen der Straßenlärm, und bisher ist hier, solange ich wohne, nur was für den Straßenverkehr gemacht worden. Nichts für die Anwohner, nichts, um die Umweltprobleme zu verringern. Das ist eine ganz normale Stadtstraße gewesen, man hat gegenüber die Wohnhäuser abgerissen, um die Straße verbreitern zu können. Und das bedeutete für die Anwohner, dass sie ihr vertrautes Wohnumfeld verloren haben.

Autorin:

Dennoch ist diese Straße keine Geschäfts-, sondern eine Wohnstraße – wie auch viele andere Großstadt-Straßen mit ähnlichem Verkehrsaufkommen. Früher hatte die Wohnung ihre Vorteile:

Wort-Take 19 mit Atmo (Winfried):

Das ist eine Innenstadtlage. Die Umgebung ist vertraut, die Wohnung entspricht so meinen Wünschen. Und es gibt soziale Beziehungen im Umfeld, das Angebot an kulturellen Einrichtungen ist gut. Aber diese Verkehrssituation hat sich mit dem Bau der Autobahn hier in unmittelbarer Nähe so stark verschlechtert, dass es keine Freude mehr macht, hier zu wohnen, weil man belastet wird durch den Lärm, die Abgase, und das stresst unheimlich.

ATMO 10: nochmal hoch (Am offenen Fenster / Straßenverkehr / Hupen)**Wort-Take 20 (Mazda Adli):**

Wenn Lärm quasi in unser privates Revier eindringt, in unsere Wohnung, in mein Zimmer eindringt, und ich hab keine Möglichkeit, mich davor zu schützen, dann wird daraus Territorialstress, und das ist dann auch chronischer sozialer Stress, der uns psychisch beeinflussen kann in negativer Weise.

Autorin:

... warnt Mazda Adli. Dass sich Dauerlärm auf die psychische UND geistige Verfassung auswirkt, ist eine neuere Erkenntnis:

Wort-Take 21 (Mazda Adli):

Wir wissen auch, dass Menschen, die chronischem Lärm, z. B. Verkehrslärm ausgesetzt sind, sich schlechter konzentrieren können. Wir wissen, dass die Leistungen von Kindern in der Schule, die dauerhaften äußeren Lärmquellen ausgesetzt sind, schlechter werden. Dass selbst Lärm, der im Schlaf auf uns einwirkt, selbst wenn mans nicht bewusst wahrnimmt, die Leistungen verändern kann.

Autorin:

Die körperlichen Folgen von anhaltendem Lärm sind schon länger nachgewiesen: Bluthochdruck und Schlafstörungen sind bekannte Beispiele. Außerdem schädigen Autoabgase die Gesundheit der Anwohner an stark befahrenen Straßen. Sie leiden häufiger unter Atemwegsinfekten. Zusätzlich weisen erste Erkenntnisse aus einer noch nicht abgeschlossenen Studie von Mazda Adli und dem Umweltbundesamt darauf hin, dass Feinstaub und Stickoxide Gehirnfunktionen verändern und die Stressempfindlichkeit weiter steigern können.

ATMO 11: (Straßenverkehr)**Autorin:**

Straßenlärm und Autoabgase ließen sich natürlich reduzieren, sagt die Psychologin und Verkehrsplanerin Dr. Katrin Dziekan. Sie leitet beim Umweltbundesamt – kurz UBA – das Ressort Umwelt und Verkehr. Tatsächlich werden Schadstoffemissionen deutlich sinken, wenn sich Elektro-Autos durchsetzen. Doch leiser wird es auf den Stadt-Straßen dann nicht zwangsläufig. Denn:

Wort-Take 22 (Katrin Dziekan):

Bis 30 km/h sind die relativ leise, aber danach dominieren die Fahrgeräusche. Die sind ab 30 km/h genauso laut bei einem Verbrenner wie bei einem Elektroauto. Insofern kann man nicht sagen, mit der Elektro-Mobilität lösen wir das Lärmproblem in unseren Städten. Das lösen wir nur dann, wenn wir tatsächlich auch ne niedrige Geschwindigkeit in unseren Städten haben.

Autorin:

Bei einer Umfrage des UBA gaben über die Hälfte der Befragten an, sie würden unter Straßenlärm leiden. Außerdem stört die meisten, wieviel Platz Autos beanspruchen:

Wort-Take 23 (Katrin Dziekan):

In der Stadt haben wir einen sehr begrenzten Raum, der von allen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen gleichzeitig benutzt werden soll. Nun ist es aber so, dass dieser Raum sehr ungleichmäßig verteilt ist. Wenn man sich die Flächen in qm anschaut, dann ist es so, dass sehr sehr viel Fläche dem PKW-Verkehr bzw. dem motorisierten Straßenverkehr zugeschlagen wurde und relativ wenig Fläche für die Zu-Fuß-Gehenden und für den Radverkehr übrig bleibt.

Autorin:

Jedes parkende Auto beansprucht gut 13 qm – das Zehnfache eines abgestellten Fahrrads. Dieser öffentliche Raum ist für andere Nutzungen verloren – und damit für die Allgemeinheit. Vor allem Radfahrer protestieren inzwischen dagegen, berichtet der Verkehrspsychologe Dr. Jens Schade von der TU Dresden:

Wort-Take 24 (Jens Schade):

Die Radfahrergruppe, die wird immer größer. Und tatsächlich reicht da nicht mehr der Platz aus, wie man das vor 15, 20 Jahren geplant hat. Und da ist jetzt son Ungerechtigkeitserlebnis bei dieser Gruppe. Viele Fußgänger erleben das natürlich auch, wenns ums Queren geht oder wo man lange warten muss. Und das ist

begrenzter Raum, das heißt, wir können das nur neu verteilen, indem irgendwo was weg- und woanders was dazukommt zukünftig.

Autorin:

Genau das fordern Institute wie das UBA, der Verkehrsclub Deutschlands und die Fahrradverbände. Sie wollen den öffentlichen Raum neu verteilen: Weniger Platz für Autos, dafür breitere Fuß- und Radwege, mehr Grünflächen. Das würde den Dichtestress der Städter senken. Und kommt den Wünschen der meisten Einwohner Deutschlands entgegen: 82 Prozent wollen eine Städteplanung, die nicht mehr wie bisher auf das Auto ausgerichtet ist. Unter diesen 82 Prozent sind selbst Autofahrer. Denn viele wären bereit, häufiger auf das Auto zu verzichten. Doch solange die Infrastruktur so eindeutig Autos bevorzugt, fällt das schwer. Zumal Autofahrer auch längst nicht sämtliche Kosten tragen müssen, die sie verursachen.

Wort-Take 25 (Jens Schade):

Wenn ich Auto fahre, dann hab ich den Nutzen des Vorankommens, ich komme schnell von A nach B, ich muss dafür Sprit bezahlen, aber es entstehen natürlich auch Kosten, die ich nicht selber trage, das sind Lärmbeeinträchtigung, Feinstaub, und auch längerfristige, weil dann auch Infrastrukturen bereit gestellt werden müssen. Und die Infrastruktur für den Straßenverkehr ist natürlich die größte, die die meiste Fläche verbraucht.

Autorin:

Jens Schade plädiert deshalb für eine Straßenbenutzungsgebühr, die sogenannte City-Maut. Andere Experten sind für Auto-Verbotzonen in Innenstädten. So hält das UBA in Städten eine Zahl von höchstens 150 Autos pro 1000 Einwohner für vertretbar. Derzeit sind es aber durchschnittlich 450 Autos, in Süddeutschland sogar bis zu 700 pro 1000 Einwohner. In sämtlichen Szenarien für eine städtische Verkehrswende übernimmt der öffentliche Nahverkehr – kurz ÖV – eine wichtige Funktion. Aber da gibt es noch viel zu tun – für Ausbau und kürzere Zeittakte, mehr Sauberkeit und Sicherheit. Und so gilt bisher:

Wort-Take 26 (Jens Schade):

Das Auto ist das beliebteste Verkehrsmittel und das unbeliebteste ist der ÖV.

ATMO 12: (volle U-Bahnstation / laute Stimmen / U-Bahneinfahrt / Durchsagen)

Wort-Take 27 (Beata):

Wenn man mit der U-Bahn fährt und wenn man diese Treppen hoch geht, da kommt einem ein ganzer Strom entgegen, man muss zusehen, wie man sich durchschlängelt, wie man dann auch noch mit in die U-Bahn kommt. Man muss immer gucken, wie gehe ich, weiche ich anderen aus, weichen die vielleicht auch mir aus?

Autorin:

Beata lebt seit Jahrzehnten in Berlin. In den letzten Jahren, klagt sie, sei es in der Stadt immer voller und enger geworden, und der Umgang im Alltag rücksichtsloser.

Ihre Tochter Anjuscha ist vor kurzem nach Berlin zurückgekehrt, nachdem sie einige Jahre in dem kleineren und vergleichsweise idyllischen Göttingen gelebt hat.

Wort-Take 28 (Anjuscha):

Ich hab gemerkt, dass es unglaublich Vorteile hat in einer kleinen Stadt, wenn man einfach zu Freunden kurz mit dem Fahrrad fahren kann oder in zehn Min. zu Fuß mehr oder weniger überall ist. Das ist ne unglaubliche Erleichterung und ne Zeitersparnis natürlich auch. Und auch, wenn Wege schön sind, wenn ich nicht durch einen verlassenen U-Bahnhof allein durchmuss. Und dann in die U-Bahn einsteige, und dann sind da Bettler, und dann komme ich durch einen weiteren U-Bahnhof, in dem es nur noch stinkt.

ATMO 12: (volle U-Bahnstation / laute Stimmen / U-Bahneinfahrt / Durchsagen) nochmal hoch

Autorin:

Wie sehr das Großstadtleben viele Menschen belastet, belegen alarmierende Studienergebnisse: Großstädter leiden unter bestimmten psychischen Erkrankungen deutlich häufiger als die ländliche Bevölkerung. Besonders gefährdet sind Menschen, die bereits in einer Großstadt geboren und aufgewachsen sind. Die Neurowissenschaftlerin Simone Kühn, Professorin am Berliner Max-Planck-Institut für Bildungsforschung, fasst den Kenntnisstand zusammen:

Wort-Take 29 (Simone Kühn):

Gerade Angsterkrankungen sind häufiger, Depressionen, auch Schizophrenie ist häufiger, sogar bis zu 30 % häufiger. Und das liegt nicht daran, dass die nicht diagnostiziert werden auf dem Land. Sondern das liegt daran, dass sie häufiger entstehen in der Stadt, woraus man folgert, dass das der Stress ist, der da herrscht.

Autorin:

Simone Kühn leitet eine Arbeitsgruppe für Umweltneurowissenschaften. Die Neurowissenschaftler ermitteln, wie sich Stadtstress auf das Gehirn auswirkt. Dazu haben sie zwei Gruppen von Probanden ausgewählt: Zum einen Stadtbewohner, die in Waldnähe leben und zum anderen Menschen, die mitten in der Innenstadt wohnen. Die Wissenschaftler haben diese Probanden im MRT untersucht um heraus zu finden, ob sich die Aktivität bestimmter Gehirnareale zwischen beiden Gruppen unterscheidet:

Wort-Take 30 (Simone Kühn):

Wir schauen uns gerade Hirndaten an, wo wir gefunden haben, dass je stärker man in Arealen wohnt, wo die Dichte von Häusern hoch ist, dass das einen negativen Effekt zu haben scheint auf genau die Hirnareale, die was mit Grübeln und mit Depressionen zu tun haben.

Autorin:

Das Leben in zugebauten Vierteln, die durchzogen sind von Autostraßen und keine Freiflächen bieten wie Parks oder kleinere Grünanlagen, belastet die Anwohner. Trotz all dieser Probleme hält der Zuzug in die Städte unvermindert an: In den

Städten gibt es die meisten Arbeitsplätze, außerdem lockt die Stadt mit einer Vielfalt kultureller Angebote und mit der Chance, freier und unkonventioneller leben zu können als in kleineren Orten. Doch weil die Städte weiter wachsen, nimmt auch die Enge zu, wie der Stressforscher Mazda Adli besorgt feststellt:

Wort-Take 31 (Mazda Adli):

Was wir in unseren Großstädten zur Zeit erleben, ist eine erhebliche Nachverdichtung und klar ist, wir brauchen natürlich auch zusätzlichen Wohnraum, aber wir müssen eben auch sehr genau darauf achten, dass Nachverdichtungsmaßnahmen auch mit psychologischem Fingerspitzengefühl passieren. Es darf nicht zur Folge haben, dass Menschen sich zu beengt vorkommen. Denn diese Enge ist richtiger sozialer Stress.

ATMO 13: (Straßenverkehr)

Autorin:

Was den Stadtstress am besten ausgleicht, haben Wissenschaftler ebenfalls erforscht – und die meisten Stadtbewohner spüren es deutlich:

ATMO 13: (Straßenverkehr / Hupe) kreuzblenden mit

ATMO 14: (Im Grünen: Vögel zwitschern)

Autorin:

Eine Schrebergartenkolonie in Berlin. Hier hat Winfried einen kleinen Garten gepachtet – ein Gegenpol zu seiner lauten Wohnung. Ein dicht bepflanztes Fleckchen Erde: Rosen in allen Farbschattierungen von hellrosa bis tiefrot, blaue Hortensien, gelber Sonnenhut, blaulila Rittersporn, Phlox, und unter einem hohen ausladenden Birnbaum ein lauschiger Sitzplatz.

Wort-Take 32 (Winfried):

Zum Glück habe ich hier einen Kleingarten pachten können. Und das entspannt natürlich total. Die Ruhe. Im Grünen befinden sich auch Lebewesen, die Vögel, die Insekten, man kann die beobachten. Das ist alles sehr beruhigend und bindet mich ein in den Naturkreislauf. Das ist nicht nur, dass da was stehen muss, es muss auch leben. Und natürlich, im Garten, wenn das verändert werden kann, ist das noch schöner.

Autorin:

Die früher als spießig verrufenen städtischen Schrebergärten sind heute heiß begehrt. In vielen Städten gibt es lange Wartelisten von Interessenten. Großstadtbewohner spüren sehr genau, wie gut ihnen Grün tut:

Wort-Take 33 (Beata):

Grün ist sehr wichtig. Das fängt schon im Minimalen an. Wenn ich aus der U-Bahn komme und den Hohenzollerndamm runter gehe, das ist jetzt keine schöne Umgebung, das genießt man nicht, diese Meter. Wenn ich dann in unsere Wohnstraße einbiege, dann sind da lauter Straßenbäume. Und ich biege jedes Mal

mit einem inneren „Ahh“ ein. Ich freu mich jedes Mal und entspanne mich auch, wenn ich dann unter den Bäumen die letzten Meter Nachhause gehe. Oder man freut sich ja unheimlich, wenn man einen Balkon hat und guckt dann ins Grüne oder hat sogar noch einen Straßenbaum vorm Balkon.

Autorin:

Nichts hilft so gut gegen Großstadt-Stress wie wohnortnahes Grün. Das bestätigen viele aktuelle Untersuchungen. Auch die Neurowissenschaftler des Berliner Max-Planck-Institutes für Bildungsforschung haben erforscht, wie eine grüne Umgebung wirkt. Und dazu Berlinern mit Hilfe des MRT in die Gehirne geschaut. Simone Kühn:

Wort-Take 34 (Simone Kühn):

Da untersuchen wir ältere Menschen, die sind besonders interessant, weil die sich typischerweise eher am Wohnumfeld viel aufhalten. Und bei denen haben wir uns angeschaut, wieviel Wald und wieviel Park und wieviel andere Stadtfläche im Umkreis um deren Wohnort ist. Und haben finden können, dass je mehr Wald in der Umgebung des Wohnortes ist, desto besser und höher ist die sogenannte Integrität der Amygdala, die ganz viel mit Stressverarbeitung zu tun hat. Und der Schluss liegt nahe, dass eine bessere und größere Amygdala zu besserer Stressverarbeitung führt.

Autorin:

Die Amygdala ist ein Hirnareal, das Empfindungen wie Furcht und Angst steuert. Eine Art Alarmanlage des Gehirns, die vor Gefahren warnt – und bei vielen Großstädtern zu schnell aktiviert wird. Nicht jedoch bei denen, die in Waldnähe wohnen. Auch städtisches Grün in Form von Parks, kleineren Grünanlagen oder Straßenbäumen wirkt sehr positiv:

Wort-Take 35 (Simone Kühn):

Wir haben jetzt grad Daten analysiert, wo wir finden, dass man in einem grünen Park generell eine bessere kognitive Leistungsfähigkeit hat als woanders. Und es gibt erste Studien, die wirklich anzeigen, dass Bäume in der direkten Nachbarschaft einen positiven Effekt auf Stresswahrnehmung haben.

Autorin:

Bereits regelmäßige Spaziergänge im Grünen helfen gegen Stadtstress. Das zeigt eine weitere aktuelle Studie des MPI:

Wort-Take 36 (Simone Kühn):

Es gibt eine Studie, die hat zeigen können, wenn Probanden in der Natur spazieren gehen für ungefähr eine Stunde, dass die danach weniger ruminieren. Ruminieren ist eine Tätigkeit, die mit Depressionen zu tun hat. Die Leute sind dann nicht direkt depressiv, aber sie haben halt Gedanken, die immer wieder um das gleiche Ding kreisen und die generell eher negativ sind. Und das wird reduziert. Und das kann man im Hirn schon abbilden, dass eben diese Regionen weniger aktiv sind nach einem Naturspaziergang im Vergleich zum Stadtsparziergang.

ATMO 14: (Im Grünen: Vögel zwitschern)

Autorin:

Grün wird in der Stadt künftig noch wichtiger werden. Denn die Klimaerwärmung wirkt sich besonders stark in dicht bebauten Innenstädten aus, weil Stein und Beton die Hitze speichern. So liegen die Temperaturen dort nach heißen Tagen nachts bis zu zehn Grad höher als im Umland. Und tagsüber ist es bis zu vier Grad wärmer. Das zeigen Messungen von Klimatologen der TU Berlin. Diese Hitze stresst besonders Kinder, kranke und ältere Menschen. Deutlich stärkere Begrünung, Wasser und Frischluftschneisen können verhindern, dass sich die Innenstädte so stark aufheizen, haben Wissenschaftler des Umweltbundesamtes und anderer Institute festgestellt. Dr. Katrin Dziekan vom UBA:

Wort-Take 37 (Katrin Dziekan):

Frischluftschneisen heißt, dass von außen Frischluft in die Städte ziehen kann bzw. auch wieder abziehen kann. Und die sind in der Regel auch in der Stadtplanung festgelegt. Das Problem beginnt immer dann, wenn plötzlich Bauinteressenten aus irgendwelchen Gründen diese Frischluftschneisen zubauen möchten. Und dann ist es wichtig, dass man gerade vor dem Hintergrund der Klima-Erwärmung versucht, die Frischluftschneisen zu sichern und die Grünflächenanteile ausbaut durch Dachbegrünung, vielleicht auch hängende Gärten an den Fassaden, die zur Abkühlung beitragen können. Man kann auch mit Wasser arbeiten: Brunnen, Trinkwasserbrunnen aufstellen, kleine Bachläufe wieder freilegen, um durch das Wasser in der Stadt ein besseres Klima zu schaffen und eine höhere Lebensqualität.

Autorin:

Ob Hitzestress, Enge, Dominanz des Autoverkehrs oder mangelndes Grün: Die Forschung über den Stadtstress zeigt, mit welchen Problemen Stadtbewohner kämpfen und was sie benötigen, um sich in ihrer Stadt wohl zu fühlen. Doch die Herausforderungen dürften weiter wachsen: Nach Prognosen der WHO werden im Jahr 2050 weltweit 70 Prozent der Menschen in Städten leben. Umso wichtiger ist es, die vielen bekannten Probleme zügig anzugehen, damit die Stadt von Morgen noch Lebensqualität bietet.

* * * * *