

THE COPEN HAGEN WAY

EINBLICKE UND MAßNAHMEN IN
EINER KRITISCHEN PHASE FÜR
EUROPÄISCHE STÄDTE

Projektleitung

Ditte Lysgaard Vind — *BLOXHUB*

Signe Kongebro — *Ramboll*

Jesse Shapins — *Urban Partners*

Recherche & Redaktion

August Queitsch Frimann — *BLOXHUB (Leitender Verantwortlicher für Recherche & Redaktion)*

Christian Oettinger — *Henning Larsen (Recherche & Redaktion)*

Marcin Wojciech Żebrowski — *Urban Partners (Recherche & Redaktion)*

Projektmanagement

Cornelia T. S. Jakobsen — *BLOXHUB*

Astrid Vilhelm Hansen — *Urban Partners*

Grafik

CAMEVA

Danksagung

Wir sprechen den folgenden Personen unseren besonderen Dank aus für ihre wertvollen Impulse in Interviews und redaktionellen Beiträgen:

Sanni N. Breining — *Head of Sustainable Economics, Management Consulting, Ramboll*

Jacob Deichmann — *Transport Specialist & Senior Consultant, Ramboll*

Anders Dyrelund — *Senior Market Manager, District Energy, Ramboll*

Louise Grøndahl — *Expert in Climate Adaptation and Cloudburst, HOFOR*

Rikke Juul Gram — *Partner & CCO, Schönherr*

Jakob Pilegaard Hansen — *Head of DK Large Cap, Origination, Export and Investment Fund of Denmark (EIFO)*

Lars Jensen — *City Architect, City of Copenhagen*

Rasmus Jessing — *Director of Construction, KAB*

Thure Krarup — *Director, Urban Partners*

Sofia Lundeholm — *Associate Design Director, Henning Larsen*

Robert Martin — *Partner, Beta Mobility*

Torben Möger — *Chair, CIP Foundation*

Judith Neijzen — *Head of Analysis and Thought Leadership, Danfoss*

Thomas Funch Peckham — *Thought Leadership Manager, Ramboll*

Majbritt Skov — *Partner & Head of ESG M&A, Deloitte Economics*

Fleming Voetmann — *Vice President of External Relations and Sustainability, VELUX*

Nanna Westerby — *Planning Director, The Finance Administration, City of Copenhagen*

Unser Dank gilt auch allen Mitwirkenden der Roundtables und Themenworkshops, deren Expertise entscheidend zu den Inhalten dieses Berichts beigetragen hat.

Linguavision – Übersetzung und Lektorat

Veröffentlicht: September 2025, Kopenhagen (Dänemark) – Zweite Ausgabe

INHALT

DANKSAGUNG	2
VON DEN AUTORINNEN UND AUTOREN DES BERICHTS	4
BESONDERE DANKSAGUNGEN	6
VORWORT VON DR. ROBERT HABECK	8
UNTERSTÜTZENDE STELLUNGNAHMEN	10
ZUSAMMENFASSUNG	14
WIR STELLEN VOR: THE COPENHAGEN WAY	16
Projektzweck & Prozess	18
Warum Europa	20
Warum Städte	22
Warum Kopenhagen	23
The Copenhagen Way	24
THE COPENHAGEN WAY IN DER PRAXIS	26
Evidenz für Kopenhagens resiliente urbane Transformation	28
Die wettbewerbsfähige und lebenswerte Region	30
Klimaschutz	44
THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT	48
Skaleneffekte nutzen: Das Potenzial europäischer Städte entfalten	50
Energieunabhängigkeit	60
Wohnraum als Infrastruktur	66
Blauer Wohlstand	74
Mobilität = Landnutzung	82
Zukunft der Planung	88
EUROPA AM WENDEPUNKT IN EINE ZUKUNFT RESILIENTER STÄDTE	90

THE COPENHAGEN WAY

VON DEN AUTORINNEN UND AUTOREN DES BERICHTS



Die deutsche Ausgabe von The Copenhagen Way ist mehr als eine Übersetzung des ursprünglichen Berichts – sie markiert das nächste Kapitel eines umfassenderen Vorhabens, das sich in den vergangenen Jahren entwickelt hat und seinen Ausgangspunkt in Kopenhagen nahm.

Das Projekt wurde 2024 ins Leben gerufen, als eine Gruppe öffentlicher und privater Akteure zusammenfand, getragen von einer gemeinsamen Erkenntnis: Kopenhagens Transformation – von einer Stadt am Rande des Bankrotts zu einer der lebenswertesten und wettbewerbsfähigsten urbanen Ökonomien der Welt – bietet wertvolle Lehren für Europa. Nicht als Blaupause, sondern als Beweis dafür, was möglich ist, wenn langfristige Vision und kommunale Führung, institutionelle Abstimmung und sektorübergreifende Zusammenarbeit zusammenwirken.

Nach der Veröffentlichung des Berichts im September 2025 stieß er auf breites Interesse in ganz Europa und löste im vergangenen Winter eine Reihe hochrangiger Gespräche in den nordischen Hauptstädten aus, die in einen eigenen Folgebericht mündeten – The Nordic Way. Nun geht die Initiative den nächsten Schritt, als Antwort auf das wachsende Interesse in Deutschland.

Warum Deutschland? Deutschland und Europa befinden sich an einem kritischen

Wendepunkt. Europas Anteil am globalen BIP ist von rund 29 % Anfang der 1990er-Jahre auf heute etwa 17 % gesunken, das Produktivitätswachstum hat sich verlangsamt, und geopolitische sowie klimatische Herausforderungen nehmen zu. Diese Entwicklungen zeigen sich am deutlichsten in den Städten – doch Städte sind zugleich Europas größtes Potenzial. In Deutschland leben rund 78 % der Bevölkerung in urbanen Räumen. Deutsche Städte sind die Orte, an denen wirtschaftliche Wertschöpfung entsteht, an denen Innovation und industrielle Produktion konzentriert sind und an denen demokratische Institutionen und gesellschaftlicher Zusammenhalt verankert sind. Die Stärke der deutschen Städte bestimmt maßgeblich die Stärke der deutschen Wirtschaft und damit auch Europas Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz und Handlungsfähigkeit in unsicheren Zeiten.

Zugleich stehen deutsche Städte unter wachsendem Druck. Die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum, klimaneutralen Energiesystemen, resilienter Infrastruktur und hochwertigen öffentlichen Räumen steigt, während sich die Investitionsbedingungen verschärft haben. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, braucht es nicht nur Kapital und Expertise, sondern eine stärkere Abstimmung zwischen öffentlichen Zielen, privaten Investitionen und langfristiger Planung.

Hier wird The Copenhagen Way relevant. Sein Wert liegt darin aufzuzeigen, wie Richtung mit Umsetzung verbunden werden kann, wie Städte als langfristige Koordinatoren von Systemen und Kapital agieren können und wie Klimaambition, Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit einander verstärken können, anstatt miteinander in Konkurrenz zu treten. Diese Prinzipien finden im deutschen Kontext starken Widerhall, wo Städte wie Hamburg, München und Berlin bereits kraftvolle Motoren für Innovation und Wachstum sind und zugleich vor immer komplexeren Transformationsprozessen stehen.

Die Veröffentlichung der deutschen Ausgabe des Berichts bildet den Auftakt einer umfassenderen Reise – The Future of European Cities –, die im Frühjahr mit einer Reihe von Veranstaltungen in deutschen Städten fortgesetzt wird, darunter Hamburg, München und Berlin. Diese münden in ein Zusammentreffen im September 2026 in Kopenhagen, bei dem bedeutende deutsche Städte mit der Stadt Kopenhagen und ihrem erweiterten Ökosystem zusammenkommen, gemeinsam mit urbanen Führungspersönlichkeiten aus London, Paris, Stockholm und darüber hinaus – und Akteure aus der gesamten urbanen Wertschöpfungskette vereinen.

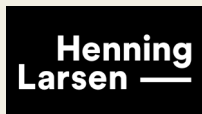
Dieses Vorhaben stützt sich auf ein wachsendes Netzwerk von Partnern in Dänemark und Deutschland und spiegelt die tiefen wirtschaftlichen, kulturellen und institutionellen Verbindungen zwischen beiden Ländern wider. Darüber hinaus trägt es der Erkenntnis Rechnung, dass Europa ein zutiefst vernetztes urbanes System ist, in dem Entscheidungen einer Stadt zunehmend die Handlungsfähigkeit anderer Städte beeinflussen – und in dem Zusammenarbeit unerlässlich wird.

Gemeinsam wollen wir den Dialog zwischen Städten vertiefen, Wissen mit Kapital verbinden und erkunden, wie die Prinzipien hinter The Copenhagen Way in neue Kontexte übertragen werden können. Denn die Zukunft Europas wird in seinen Städten gestaltet – und durch die Allianzen, die wir zu ihrer Entwicklung schmieden.

Die Projektleitung des Copenhagen Way

Ditte Lysgaard Vind, BLOXHUB's Chief Science & Innovation Officer
Signe Kongebro, Global Director, Future Resilient Design, Ramboll
Jesse Shapins, Managing Director Co-Head of Urban Regeneration, Urban Partners

THE COPENHAGEN WAY **BESONDERE DANKSAGUNGEN**



THE COPENHAGEN WAY

VORWORT VON DR. ROBERT HABECK

**EHEMALIGER VIZEKANZLER DEUTSCHLANDS UND BUNDESMINISTER FÜR
WIRTSCHAFT UND KLIMASCHUTZ**



„Vor 35 Jahren habe ich schon einmal in Kopenhagen gelebt. Aber damals war es eine andere Stadt. Ich lebte auf Amager, dem ärmsten Stadtteil, in einer Straße am Rand eines alten Industriegebiets. Meine Laufstrecke war entlang von Gleisen, auf denen seit Jahren kein Zug mehr gefahren war. Die Küstenlinie war eine verfallene Hafenkante. Zu Weihnachten zog ich um nach Vesterbro in die Skydebanegade. Die Dusche stand im Schlafzimmer, und jeden Morgen waren Eisblumen an der einfach verglasten Scheibe – von innen. Auf der Straße wurde offen gedealt, auch harte Drogen. Prostituierte standen an jeder Ecke vom Bahnhof bis zu der Wohnung. Damals war Kopenhagen bankrott.“

Ich erinnere mich, wie ich mit einer Freundin, die Kunst studierte, abends in den Nordhafen (Nordhavn) fuhr, wo sie die blaue Stunde fotografieren wollte, jene Dämmerzeit im Norden, wenn das Licht untergeht. Sie hatte sich nicht getraut, allein in das verlassene Hafengebiet zu gehen. Ich las damals Peter Høegs „Fräulein Smillas Gespür für Schnee“ und habe es neulich erneut gelesen. In diesem Buch ist beschrieben, was ich damals sah: Der Südhafen spülte Gift in den Meeresarm, der Kopenhagen durchzieht, die Seifenfabrik qualmte gelben Rauch in den Himmel. Und der Pier an der Islands Brygge war ein übler Ort.

Heute ist Amager ein aufstrebender Stadtteil am Meer, die Skydebanegade ist eine der begehrtesten Straßen in Vesterbro, Nordhavn ist das teuerste Wohnquartier in Kopenhagen, und Islands Brygge ist der beste Ort, seine Freizeit zu verbringen. Kopenhagen gilt als eine der schönsten und attraktivsten Städte Europas. Was ist passiert, und wie hat sich die Stadt aus dem Dunkel ins Licht gearbeitet? Dieser Bericht gibt die Antworten. Und ohne vorgreifen zu wollen, kann man doch einige Punkte auch politisch hervorheben.

Die Sanierung der Stadt folgte einer Strategie, nämlich vom öffentlichen Raum aus zu denken und für die Menschen zu planen. Erst wurde das Wasser Kopenhagens so sauber gemacht, dass man wieder darin schwimmen konnte, dann wurden überall in der Stadt Schwimmbäder angelegt (und im Winter Saunen), die kostenlos, aber bewacht sind. Wenn in Parks Tische aufgestellt werden, sind in ihnen Grillroste eingelassen. Das Erste, was geplant wird, wenn ein Quartier gebaut wird, ist der Spielplatz, der Nahverkehrsbereich, der Park, der Brunnen; die Häuser werden dann in die Lücken gebaut.

Zweitens gab es einen langfristigen Plan. Die gesamte Entwicklung erforderte Geduld. Wer das schnelle Geld machen wollte, war hier falsch. Drittens gab es ein für Deutschland unübliches Zusammenspiel von privater Wirtschaft und öffentlicher Hand. Öffentliche Investitionsfonds und Rentenkassen investierten in private Bauprojekte, und die Privaten quetschten nicht die letzte Öre aus jedem Projekt. Zwischen öffentlichen und privaten Akteuren bestand ein starkes Gefühl gemeinsamer Verantwortung. So ging die Rechnung für alle auf.

Viertens entwickelte die Stadt zunächst Brownfield-Gebiete: die alten Hafenanlagen, die Carlsberg-Brauerei und den Güterbahnhof. Das hatte zwei Effekte und eine Konsequenz: Die Baugebiete wurden als Ganzes erschlossen und erhielten einen eigenen Charakter. Alte Gebäude wurden klug genutzt und renoviert, etwa für Kulturzentren oder Cafés. Die Stadtteile verleugneten ihre Geschichte nicht. So wuchs die Stadt eher zusammen als auseinander, was häufig passiert, wenn man auf der grünen Wiese baut. Die Lücken im Stadtleben wurden geschlossen, die Wege blieben kurz. Die Konsequenz ist, dass weniger Flächen versiegelt werden und Klimaschutz sowie Nachhaltigkeit ein logischer Teil der Planung werden, anstatt erst im Nachhinein berücksichtigt zu werden.

Ich bin kein Städteplaner oder Architekt. Aber ich habe inzwischen zweimal länger in Kopenhagen gelebt. Und ich kann eine politische Idee erkennen, wenn ich sie sehe: Hier wird soziale Gerechtigkeit durch Teilhabe ermöglicht. Denn der öffentliche Raum ist per Definition kostenlos. In der Sonne kann der Millionär ebenso sitzen wie der Student. Der Park gehört allen, und das Meer auch. Städte, die diesen Zusammenhalt schaffen, geben den Menschen ein Gefühl von Halt und Heimat. Und man muss blind sein, um nicht zu sehen, dass Haltlosigkeit und Heimatlosigkeit derzeit die Demokratie vergiften. Teilhabegerechtigkeit durch Städtebau und Investitionen in die soziale Infrastruktur rechnet sich nicht nur finanziell, sondern auch politisch und sozial.

Städte sind ein Grundpfeiler unserer Demokratien. Die Entwicklung unserer urbanen Zentren ist entscheidend für das Streben nach europäischer Wettbewerbsfähigkeit und inklusivem Wachstum. Unsere Städte müssen daher richtig gestaltet werden. Dies gilt in besonderem Maße auch im deutschen Kontext. The Copenhagen Way sollte deshalb auch als Inspiration dafür dienen, wie die Entwicklung und Zukunft deutscher Städte geplant, gebaut und finanziert wird.“

UNTERSTÜTZENDE STELLUNGNAHMEN



Jens Stender, Co-CEO und Partner, Urban Partners

“Ich bin in Deutschland aufgewachsen und habe viele Jahre in München gelebt, bevor ich nach Kopenhagen gezogen bin. Dieser Schritt hat mir eine Perspektive eröffnet, mit der ich nicht gerechnet hatte: nicht nur einen Stadtwechsel, sondern eine Erkenntnis darüber, was urbanes Leben sein kann, wenn es mit echter langfristiger Zielsetzung geplant wird.

Deutschland nimmt in meinem Denken einen besonderen Platz ein – nicht aus Nostalgie, sondern wegen dem, was auf dem Spiel steht. Deutsche Städte sind wirtschaftliche Kraftzentren, stehen jedoch zugleich unter zunehmendem Druck. Die Krise des bezahlbaren Wohnraums ist kein soziales Problem mit einer rein politischen Lösung – sie ist eine Infrastrukturherausforderung, die Kapital erfordert. Solange wir Wohnen nicht so behandeln wie Straßen oder Energienetze – als grundlegende Systeme, die langfristige und geduldige Investitionen benötigen – werden wir Symptome behandeln, statt Ursachen zu lösen.

Genau deshalb ist The Copenhagen Way für mich persönlich so wichtig, und deshalb hat sich Urban Partners diesem Ansatz verschrieben. Kopenhagen hat sich nicht einfach aus der Krise herausgebaut. Die Stadt hat die Logik neu gedacht, wie öffentliches Interesse und privates Kapital gemeinsam wirken können. Sie hat gezeigt, dass urbane Regeneration im großen Maßstab möglich ist, wenn Institutionen sich auf eine gemeinsame Vision verständigen und Investoren das Vertrauen haben, über Jahrzehnte statt Quartale hinweg zu agieren.

Für Deutschland – und für Europa – ist das keine abstrakte Erkenntnis, sondern eine dringliche Aufgabe. Die Städte, denen es gelingt, Wohnen als Infrastruktur zu begreifen, langfristiges Kapital dorthin zu lenken, wo Menschen leben und arbeiten, werden jene sein, die die europäische Wettbewerbsfähigkeit der kommenden Jahrzehnte prägen.”



Max Viessmann, CEO der Viessmann Generations Group

„Unser Ziel ist es, Lebensräume für kommende Generationen mitzugestalten, und die Transformation Kopenhagens steht in engem Einklang mit unserem Denken. Sie zeigt, dass der Aufbau resilienter Städte Überzeugung, strategische Investitionen und ein Ökosystem erfordert, in dem Ideen sich gegenseitig befruchten.“

Durch den Fokus auf Dekarbonisierung und dezentrale Energiesysteme hat Kopenhagen seine Abhängigkeit von volatilen Preisen und externen Schocks reduziert. Die jüngsten Konflikte und ihre Auswirkungen auf fossile Energieträger zeigen, dass die grüne und digitale Transformation der richtige Weg ist – nicht nur für die Umwelt, sondern auch für unsere soziale und wirtschaftliche Stabilität. Kopenhagen ist damit ein Modell, dem alle großen europäischen Städte folgen sollten.“



Sabine Georgi, Geschäftsführerin von ULI Germany

„Als Executive Director von ULI Germany bin ich vom Bericht The Copenhagen Way und dem partnerschaftlichen Ansatz, der seinen Erkenntnissen zugrunde liegt, zutiefst inspiriert. Er führt uns vor Augen, dass die Herausforderungen unserer Städte, vom Klimawandel über den sozialen Zusammenhalt bis hin zur wirtschaftlichen Resilienz, gemeinsames Wissen, offenen Dialog und aktive Zusammenarbeit über Grenzen hinweg erfordern. Ebenso wird deutlich, dass es einer mutigen Vision bedarf. Kopenhagen hat gezeigt, dass tiefgreifender Wandel möglich ist, wenn Kommunalverwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft partnerschaftlich zusammenarbeiten. Innerhalb weniger Jahrzehnte sind sichtbare Veränderungen entstanden, die als internationaler Maßstab dienen können.“

Bei ULI Germany wird großes Potenzial in einem intensiveren Austausch zwischen Kopenhagen und deutschen Städten gesehen. Durch das Verständnis dafür, wie Kopenhagen grüne Infrastruktur, inklusive Gemeinschaften und verantwortungsvolle Governance miteinander in Einklang bringt, können eigene Transformationsprozesse beschleunigt werden. Nur durch gemeinsames Lernen und grenzüberschreitende Kooperation können sich unsere Städte erfolgreich anpassen und weiterentwickeln, sodass Europas urbane Zukunft resilient und gerecht für kommende Generationen gestaltet wird.“

UNTERSTÜTZENDE STELLUNGNAHMEN



Dr. Andreas Mattner, Vorsitzender der Stiftung „Lebendige Stadt“ und Ehrenpräsident des ZIA Zentraler Immobilienausschuss e.V.

„Der Copenhagen Way zeigt eindrucksvoll, wie eine neue Generation der Stadtentwicklung gelingen kann – als Zusammenspiel von Lebensqualität, wirtschaftlicher Stärke und konsequenter öffentlich-privater Zusammenarbeit. Entscheidend ist dabei eine langfristige Vision, die über Jahrzehnte hinweg konsistent umgesetzt wird, kombiniert mit adaptiven Governance-Strukturen, die Lernen, Flexibilität und kontinuierliche Weiterentwicklung ermöglichen.

Besonders relevant ist der systemische Ansatz: Stadtentwicklung wird nicht mehr isoliert gedacht, sondern als integriertes Zusammenspiel von Wohnen und Arbeiten, Mobilität, Energie und Infrastruktur. Wohnen muss dabei als Teil der kritischen Infrastruktur verstanden werden. Gleichzeitig wird deutlich, dass Planung weit über Regulierung hinausgeht – sie wird zum strategischen Instrument der Kapitalallokation.

Für die Immobilienwirtschaft bedeutet dies einen grundlegenden Wandel. Der Fokus verschiebt sich von Einzelobjekten hin zu ganzheitlichen Quartiersentwicklungen. Nachhaltigkeit und urbane Lebendigkeit entwickeln sich zu wesentlichen ökonomischen Werttreibern. Kapital, insbesondere institutionelles Kapital und langfristige Investoren, inklusive Pensions- und Staatsfonds, wird zum entscheidenden Hebel, um diese Transformation langfristig zu ermöglichen.

Der Copenhagen Way macht klar: Die Zukunft liegt in starken Allianzen zwischen öffentlicher Hand, Investoren und Gesellschaft. Wenn es gelingt, diese Partnerschaften konsequent zu gestalten und Städte zugleich als kulturelle und wirtschaftliche Projekte zu begreifen, entstehen nicht nur nachhaltige, sondern vor allem lebendige und attraktive urbane Räume, die alle ansprechen – mit Strahlkraft weit über einzelne Städte hinaus.“



Prof. Dr.-Ing Jörg Knieling, Professor für Stadtplanung und Regionalentwicklung an der HafenCity Universität Hamburg

„Warum wird Kopenhagen immer wieder als Vorbild für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung genannt? Die Stadt steht für Inspiration, Innovation und Mut, neue Wege zu gehen. Fahrradmobilität in einer neuen Dimension, kreative Lösungen in neuen Stadtquartieren, vorausschauendes Regenwassermanagement für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels oder die Circular City, die weniger Ressourcen verbraucht und damit aktiven Klimaschutz betreibt: Dies sind nur einige Beispiele aus der Fülle verfügbarer Lösungen, bei denen sich für Städte in Deutschland, aber auch weltweit, der Dialog mit Kopenhagen lohnt.

Apropos Dialog: The Copenhagen Way unterstreicht, wie wichtig insbesondere das „Wie“ der Stadtentwicklung ist. Strategien für Nachhaltigkeit und Klimaneutralität zeichnen sich dadurch aus, dass sich alle Beteiligten gemeinsam auf den Weg begeben. Zusammenarbeit, kreative Formen von Co-Produktion und Co-Design sowie eine gemeinsame Verantwortung für die Zukunft der Stadt sind die Grundlagen dafür, dass die Stadtgesellschaft um gute Lösungen ringen kann, für Aushandlungsprozesse, bei denen alle Beteiligten an ihre Grenzen gehen und die zu wegweisenden Lösungen für eine nachhaltige Transformation der Stadt führen können. Diese Prozesse zeichnen sich außerdem dadurch aus, über Ressortgrenzen hinweg zusammenzuarbeiten sowie Partnerschaften von öffentlicher Hand und privaten Akteuren – Wirtschaft wie Zivilgesellschaft – zu suchen.

Und The Copenhagen Way beinhaltet auch den Blick über die Stadtgrenze hinweg. Dafür steht der berühmte Fingerplan für die Stadtregion Kopenhagen. Seine Planungsprinzipien bieten auch heute noch Orientierung, um Siedlungs- und Gewerbeentwicklung nachhaltig auszurichten und dabei insbesondere Natur und Landschaft zu schützen. Wie aktuell die übergreifende Zusammenarbeit von Stadt und Region ist, zeigen verschiedenste Handlungsfelder, etwa Mobilität, Kreislaufwirtschaft oder Ernährung.

The Copenhagen Way steht damit für eine nachhaltig-innovative und zugleich resiliente Stadtentwicklung. Mit ambitionierten Zielsetzungen und Strategien, etwa als eine der 100 europäischen Vorreiterstädte, die Klimaneutralität bis 2030 anstreben, mit modernen Governanceformen in Politik und Verwaltung sowie systemischen Innovationen in den verschiedenen Handlungsfeldern, wofür die neuen Stadtentwicklungsprojekte „Schaufenster“ und Innovationstreiber sind, gelingt es Kopenhagen, auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren und neue Anforderungen in Impulse für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu überführen.

Städte sind wichtige Impulsgeber für die ökologische, soziale und wirtschaftlich-nachhaltige Entwicklung Europas, ihnen kommt deshalb eine maßgebliche Rolle im Mehrebenen-System der Europäischen Union zu. The Copenhagen Way lädt ein, diese Diskussion zu intensivieren. Er bietet vielfältige Anregungen auf der Suche nach kreativen und zukunftsweisenden Lösungen für die nachhaltige Stadt der Zukunft.“

ZUSAMMENFASSUNG

Heute ist dies schwer vorstellbar, aber Anfang der 1990er Jahre war Kopenhagen eine Stadt im Niedergang. Die Bevölkerung schrumpfte, die Arbeitslosigkeit war hoch, der Wohnungsbestand war veraltet, und der kommunale Haushalt stand kurz vor dem Zusammenbruch. Drei Jahrzehnte später steht Kopenhagen an der Spitze der weltweit lebenswertesten Städte und zählt zu den leistungsstärksten urbanen Wirtschaftsstandorten Europas. Diese Transformation zeigt, dass systemischer Wandel innerhalb einer Generation möglich ist, wenn langfristige Vision, institutionelle Innovationskraft und sektorübergreifende Allianzen zusammenwirken.

Dieser Bericht, *The Copenhagen Way*, wurde von BLOXHUB, Ramboll und Urban Partners mit Beiträgen eines breiten Netzwerks dänischer und europäischer Stakeholder entwickelt. Die Transformation der Stadt wird dokumentiert, die zugrunde liegenden Arbeits- und Kooperationsweisen werden identifiziert, und die erforderlichen Entwicklungspfade zur Sicherung von Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit in einem sich rasant wandelnden Europa aufgezeigt.

Europa steht heute an einem Wendepunkt. Europas Anteil am globalen Bruttoinlandsprodukt ist von 29 % im Jahr 1992 auf 17 % im Jahr 2022 gesunken. Das Wachstum verlangsamt sich, das Vertrauen nimmt ab, und die ökologischen Belastungsgrenzen setzen Europa zunehmend unter Druck. Diese Herausforderungen verdichten sich in den Städten, zugleich sind gerade die Städte Europas größte strategische Ressource. Hier entsteht der Großteil der Wirtschaftsleistung, Talente und Innovationen werden gebündelt, und systemischer Wandel kann im großen Maßstab umgesetzt werden.

Vor dem Hintergrund der dänischen EU-Präsidentschaft Ende 2025 dient Kopenhagen in diesem Bericht als real erprobtes Referenzmodell, aus dem gezielte Handlungsempfehlungen für Europa und seine Städte abgeleitet werden können.

THE COPENHAGEN WAY IN DER PRAXIS

Kopenhagens Erneuerung beruhte nicht auf einem einzigen großen Plan oder einem einzelnen Vorzeigeprojekt. Sie entfaltete sich Schritt für Schritt, wobei jede Entscheidung auf das, was vorher kam, aufbaute. Erneuerungsprogramme verbesserten zunächst den Wohnungsbestand und entwickelten sich später zu einer ganzheitlichen Aufwertung gesamter Stadtquartiere, wobei die Bewohner direkt in den Prozess einbezogen wurden. Eine vorausschauende kommunale Planung sorgte für Richtung und Verlässlichkeit, strukturierte Wachstum und Infrastrukturausbau in sinnvoller Abfolge und schuf damit die Grundlage für ein stimmiges Stadtgefüge und nachhaltige Investitionen. Bedeutende Investitionen wurden zu Wendepunkten. Der Bau der Metro und die Neuentwicklung des Hafens, finanziert über Bodenwertabschöpfung und ein-drucksvoll umgesetzt von By & Havn gemeinsam mit Pensionsfonds, machten urbane Infrastruktur zu einem Motor für Wachstum. Im Jahr 1996, als Kopenhagen Kulturhauptstadt Europas war, wurde Kultur als ein fester Bestandteil in die Stadtentwicklung integriert und fortan zu einem wichtigen Faktor für Identität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Die Öresundbrücke erweiterte den Arbeits- und Wohnungsmarkt über nationale Grenzen hinweg, während Initiativen wie Medicon Valley und Science City leistungsfähige Wissens- und Innovationsökosysteme entstehen ließen. Klimaschutz wurde nicht als Kostenfaktor verstanden, sondern als Grundlage für Fortschritt. Der Eco-Metropolis-Plan, der Klimaplan 2025 und die Cloudburst-Strategie verankerten Dekarbonisierung und Klimaanpassung strukturell im Stadtbau und im urbanen Alltag. Gemeinsam veränderten sie das tägliche Leben grundlegend: Familien zogen zurück

in die Stadt, im Hafen wurde wieder gebadet, das Fahrrad wurde zum selbstverständlichen Verkehrsmittel, und öffentliche Räume rückten ins Zentrum der urbanen Identität. Daraus ergibt sich eine klare Erkenntnis. Transformation bedeutete nicht punktuelle Projekte, sondern eine kontinuierliche Verbindung von klarer Richtung und konsequenter Umsetzung sowie die Ausrichtung aller Beteiligten auf gemeinsame Ziele mithilfe eines integrierten Investitionsansatzes.

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT

Kopenhagen ist kein Blueprint, sondern ein Proof of Concept. Der Wandel Kopenhagens macht deutlich, wie Städte Krisen als Katalysatoren für Erneuerung nutzen können. Die Aufgabe besteht nun darin, diese Erkenntnisse für eine neue Ära weiterzuentwickeln, in der Europas Stärke in einem Netzwerk resilienter und wettbewerbsfähiger Städte liegt, die gemeinsam handeln.

Die Prinzipien und Vorgehensweisen, die Kopenhagen erneuert haben, sind aktueller denn je, doch die spezifischen Lösungen können nicht eins zu eins übertragen werden. Wohnraum wird immer weniger erschwinglich, Flächen- und Emissionsspielräume schrumpfen, und Innovationsprozesse sind weiterhin zersplittert. In diesem Bericht werden sechs Handlungsfelder identifiziert, die die Agenda in der Zukunft prägen.

- Erstens muss Europa seine Städte stärker vernetzen, um Skaleneffekte zu erzielen.
- Wohnraum muss als Infrastruktur verstanden werden, sodass soziale Erschwinglichkeit und Klimaschutz strategisch zusammengeführt und langfristige Investitionen angezogen werden.
- Energiesysteme sollten europaweit integriert werden, indem die Kopenhagener Praxis der Sektorkopplung skaliert wird, damit eine stabile, erschwingliche und emissionsarme Energieunion entstehen kann.
- Wasserinfrastruktur und Klimaanpassung sollten systematisch als Wert- und Wachstumsfaktoren in die Stadtentwicklung integriert werden.
- Mobilität muss als strategische Steuerung begrenzter Raumressourcen verstanden werden.
- In sämtlichen Bereichen gilt es, Planung als mehr als ein regulatorisches Instrument zu verstehen. Sie ist der Rahmen, der langfristige Ausrichtung mit Umsetzung verbindet und Systeme, Akteure und Kapital über Zyklen hinweg aufeinander abstimmt. In dieser Rolle ermöglicht die Planung den Städten, lebenswert und erschwinglich zu bleiben und gleichzeitig die Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit aufzubauen, die Europa jetzt benötigt.

In ihrer Gesamtheit verdeutlichen diese Handlungsfelder, wie Kopenhagen und Europa Lebensqualität, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit sichern können, selbst unter den Bedingungen einer zunehmend restriktiven und unsicheren Zukunft.

The Copenhagen Way ist zugleich ein Bericht und eine Einladung, Städte als kritische Infrastruktur für Europas Zukunft zu begreifen.



WIR STELLEN VOR: THE COPENHAGEN WAY

Warum dieses Projekt

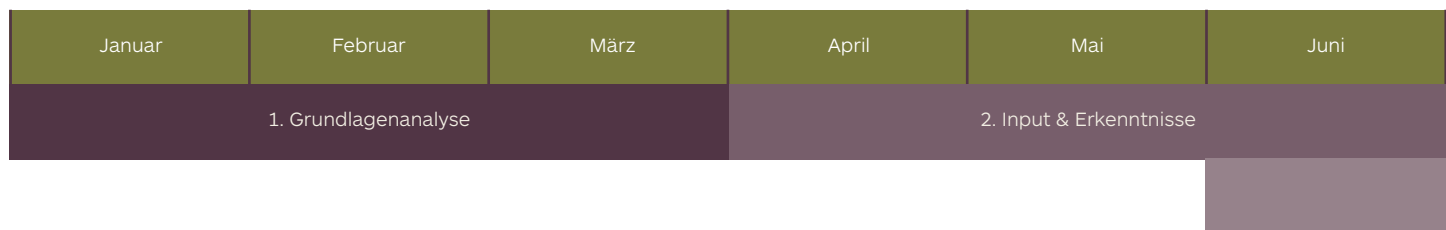
Kopenhagens Transformation von einer vor 30 Jahren nahezu bankrotten Stadt zur heute lebenswertesten Stadt der Welt ist ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass tiefgreifende urbane Veränderung innerhalb einer Generation möglich ist und welche zentrale Rolle Städte beim Aufbau einer resilienteren Zukunft spielen können. Dieses Projekt vereint progressive dänische Organisationen, die maßgeblich dazu beigetragen haben, Kopenhagen zu der weltweit führenden Stadt zu entwickeln, die sie heute ist. Sie teilen die dringende Überzeugung, dass Kopenhagen sich nicht auf Erfolgen ausruht, sondern kontinuierlich weiter innoviert, um die nächste Generation von Herausforderungen zu bewältigen. Zugleich versteht sich die Stadt als Teil eines breiten Netzwerks europäischer Städte, die in einem kritischen Moment für Europa entschlossen handeln müssen. Diese Initiative soll Städte in ganz Europa und darüber hinaus inspirieren und informieren und zeigen, dass ein nachhaltiger, integrativer Wandel nicht nur notwendig, sondern auch möglich ist.

BLOXHUB, Ramboll und Urban Partners haben sich zusammengeschlossen, getragen von dem gemeinsamen Anspruch, aus Kopenhagens Geschichte zu lernen und die bestmögliche Zukunft für die Stadt und für Europa zu sichern. Indem wir eine stetig wachsende Koalition urbaner Akteure zusammenbringen, wollen wir aus der Vergangenheit lernen und eine dynamische sowie resiliente Zukunft für Kopenhagen, Dänemark und Europa mitgestalten, in der soziale, ökologische und wirtschaftliche Werte gleichermaßen gewahrt werden.

PROJEKTZWECK & PROZESS

Im Zuge der dänischen EU-Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2025 befindet sich Kopenhagen an einem Wendepunkt, um die Position der Stadt als Impulsgeber für resiliente urbane Transformation weiter auszubauen. In Partnerschaft zwischen BLOXHUB, Ramboll und Urban Partners haben wir ein gemeinsames Projekt entwickelt, das Kopenhagens Erfolgsgeschichte der Stadterneuerung untersucht und Impulse für gemeinsames Handeln setzt, um grüne und prosperierende Städte als kritische Infrastruktur für Europas Zukunft zu sichern.

Grundlage des Projekts ist ein fortlaufender Dialog mit maßgeblichen dänischen und internationalen Stakeholdern, der in vier aufeinanderfolgenden Phasen strukturiert wurde:



Grundlagenanalyse (Januar bis März)

Wir trugen Erkenntnisse zu Kopenhagens Entwicklung zusammen, von einer Stadt im Zeichen von Deindustrialisierung und Abwanderung zu einem internationalen Maßstab für urbane Lebensqualität. In Interviews, Desktop-Recherchen und im Austausch mit Stakeholdern wurde das „unsichtbare“ Ökosystem aus politischen Rahmenbedingungen, institutionellen Kooperationen und Design-Innovationen herausgearbeitet, das die sichtbaren Erfolge der Stadt unterstreicht.

Input & Erkenntnisse (April bis Juni)

In thematischen Workshops und Roundtables luden wir Expertinnen und Experten ein, eine gemeinsame Vision für Kopenhagens nächste Transformationsphase zu entwickeln. Diese Phase konzentrierte sich auf die Identifizierung aktueller und aufkommender Herausforderungen wie Wohnraummangel, soziale Gerechtigkeit und Klimaresilienz, mit denen Städte in ganz Europa konfrontiert sind.

THE COPEN HAGEN WAY

Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
------	--------	-----------	---------	----------	----------

3. Synthese

4. Aktivierung

Synthese (Juni bis Juli)

Wir führten die gewonnenen Erkenntnisse in diesem Bericht zusammen und dokumentierten die Erfolgsprinzipien von Kopenhagens Wandel und ambitionierten Maßnahmen für zukünftige Herausforderungen. In dieser Publikation werden konkrete Maßnahmen und ein orientierender Rahmen für urbane Transformation auf lokaler wie internationaler Ebene dargelegt. Ein Entwurf dieser Publikation wurde zum Einholen von Feedback geteilt, um sicherzustellen, dass kollektive Prioritäten und verschiedenste Perspektiven widerspiegelt werden. So wurde eine gemeinsame Grundlage für das geschaffen, was wir als The Copenhagen Way bezeichnen.

Aktivierung (Ab Herbst)

Die Publikation wird im September 2025 veröffentlicht und fällt damit in die letzten Monate der dänischen EU-Ratspräsidentschaft. Die Ergebnisse werden bei hochrangigen internationalen Veranstaltungen vorgestellt und positionieren Kopenhagens als Reallabor für entschlossene und zukunftsfähige urbane Lösungen. Die Erkenntnisse werden mit europäischen und internationalen Städten geteilt, die eine sozial gerechte, grüne und wettbewerbsfähige urbane Zukunft anstreben.

WARUM EUROPA

Europa steht an einem Wendepunkt, einem bedeutenden Moment, in dem Entscheidungen nicht länger aufgeschoben werden können. Das Wachstum, das lange stabil wirkte, verlangsamt sich spürbar. Der Anteil der EU am weltweiten BIP ist von 29 % im Jahr 1992 auf 17 % im Jahr 2022 drastisch gesunken¹, Zugleich gerät der soziale Zusammenhalt zunehmend unter Druck. Vertrauen, ohnehin fragil, schwindet schneller, als es aufgebaut werden kann. Die Klimakrise ist längst keine ferne Zukunftsprognose mehr. Sie ist bereits da und verändert Leben und Wirtschaft in Echtzeit.

Diese Entwicklungen verdichten sich im täglichen Leben der europäischen Städte. Von steigenden Lebenshaltungskosten, die Haushaltsbudgets an ihre Grenzen bringen, bis hin zu Wohnraum, der immer schwerer zugänglich wird. Von Überschwemmungen, Stürmen und Hitzewellen, die das tägliche Leben mit wachsender Intensität beeinträchtigen, bis hin zu urbanen Systemen, die für eine andere Zeit konzipiert wurden und nun unter Anforderungen stehen, für die sie nie ausgelegt waren. Dies ist ein Test für Europas Fähigkeit, sich anzupassen, zusammenzuhalten und im globalen Wettbewerb zu bestehen. So sehr dieser Moment eine Herausforderung darstellt, so sehr birgt er auch die Chance zu handeln, Kräfte zu bündeln und Europas Stärke neu zu entdecken. Europa ist Heimat zahlreicher Städte, die international als Maßstab für Lebensqualität gelten und für ihre Bewohnerinnen und Bewohner einen herausragenden Wert besitzen.

Eine kontinuierliche Transformation ist entscheidend, um zu verhindern, dass Europa in der Vergangenheit verharret, und um die Basis seines Wohlfahrtsmodells mit langfristiger ökonomischer Widerstandsfähigkeit zu verbinden. Wir müssen zusammenkommen, um zu investieren und die Zukunft zu schaffen, die wir wollen. Urbane Regenerationsprojekte in Europa repräsentieren

eine Chance von rund vier Billionen Euro, dennoch halten sich zahlreiche Kapitalgeber zurück und sehen darin primär eine staatliche Verantwortung. Darin liegen sie jedoch falsch. Die transformativsten Städte sind jene, in denen private Investoren und Projektentwickler aktiv mit der öffentlichen Hand zusammenarbeiten, um Lösungen zu schaffen und nicht nur einzelne Projekte umzusetzen.

Europa lässt sich nicht auf ein einziges Zentrum reduzieren. Es ist geprägt von einem Netz von Städten, die politisch, wirtschaftlich, kulturell und geografisch miteinander verbunden sind. Ihr Schicksal ist ebenso miteinander verbunden. Die Stärke von einer Stadt hängt von der Resilienz von anderen ab. Diese gegenseitige Abhängigkeit ist keine Schwäche, die kontrolliert werden muss, sondern eine Stärke, die strategisch genutzt werden sollte. Sie ist Europas größte Ressource. Erst dadurch ist es Städten möglich, sich zu spezialisieren und Wissenscluster zu bilden, die gemeinsam Fähigkeiten entwickeln, die keine einzelne Stadt allein erreichen könnte, von der Bioökonomie über Design bis hin zu Energiesystemen und moderner Fertigungstechnologie. Es entsteht Vielfalt im Denken und Handeln, indem unterschiedliche historische Erfahrungen und kulturelle Prägungen einbezogen werden und zugleich auf gemeinsame Ziele hingearbeitet wird. Wird diese Kombination aus Skalierung und Vielfalt strategisch ausgerichtet, kann Europa global konkurrieren und dennoch seine eigene Identität wahren.

Die Aufgabe ist klar. Ein resilientes Europa braucht ein Netzwerk resilienter Städte, die voneinander lernen, zusammen handeln und gemeinsam jene Skalierung und Geschlossenheit entwickeln, die im globalen Wandel erforderlich sind. Koordinierte urbane Stärke wird darüber entscheiden, ob Europa seine Wettbewerbsfähigkeit, seinen Zusammenhalt und seine Klimaresilienz langfristig sichern kann.

1. [Dixon, H. \(2024, April\). What to do about the EU's relative decline. Reuters.](#)

„Ich glaube, dass Europa diesen Geist neu entdecken muss. Den Geist des Muts, der Tatkraft, der Erneuerung. Es ist an der Zeit, dass Europa erneut aufsteht und das nächste, große europäische Projekt verwirklicht. Daher glaube ich, die nächste große Ära – unser nächstes großes, einendes Projekt muss von einem unabhängigen Europa handeln.“

Ursula von der Leyen,
Präsidentin der Europäischen Kommission

WIR STELLEN VOR: THE COPENHAGEN WAY

WARUM STÄDTE

Städte sind Europas kritische und wettbewerbsfähige Infrastruktur. In ihnen konzentrieren sich Bevölkerung, Innovationskraft und ökonomischer Nutzen im großen Maßstab; mehr als 50 % des EU-BIP werden in urbanen Regionen erwirtschaftet.² Nähe und Dichte, die Kernmerkmale von Städten, sind zwei der wirkungsvollsten Hebel zur Bewältigung klimatischer, wirtschaftlicher und sozialer Herausforderungen. Höhere Dichte ermöglicht eine effizientere Nutzung von Ressourcen, von Energie bis hin zu Infrastruktur, und verbessert den Zugang zu Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Chancen. Jeder Anstieg der urbanen Bevölkerungsdichte um 1 % geht mit einer Verringerung der CO₂-Emissionen pro Kopf um 0,79 % einher.³ Kompakte Stadtentwicklung kann die Infrastrukturkosten um ein Drittel senken und die laufenden Betriebskosten um rund 10 % reduzieren. Eine Verdopplung der Stadtgröße führt zu circa 25 % weniger Ressourcenverbrauch pro Kopf und zugleich zu rund 15 % höheren Ergebnissen bei Patenten, Innovationen und wirtschaftlicher Aktivität.

Städte tragen die Last des Wandels. Zugleich bieten sie die Chance, konkrete Ergebnisse zu liefern. Wenn sie prosperieren, entsteht Mehrwert, der weit über das Stadtgebiet hinaus wirkt. Wenn sie schwächeln, sind die Folgen vielerorts spürbar. Sie

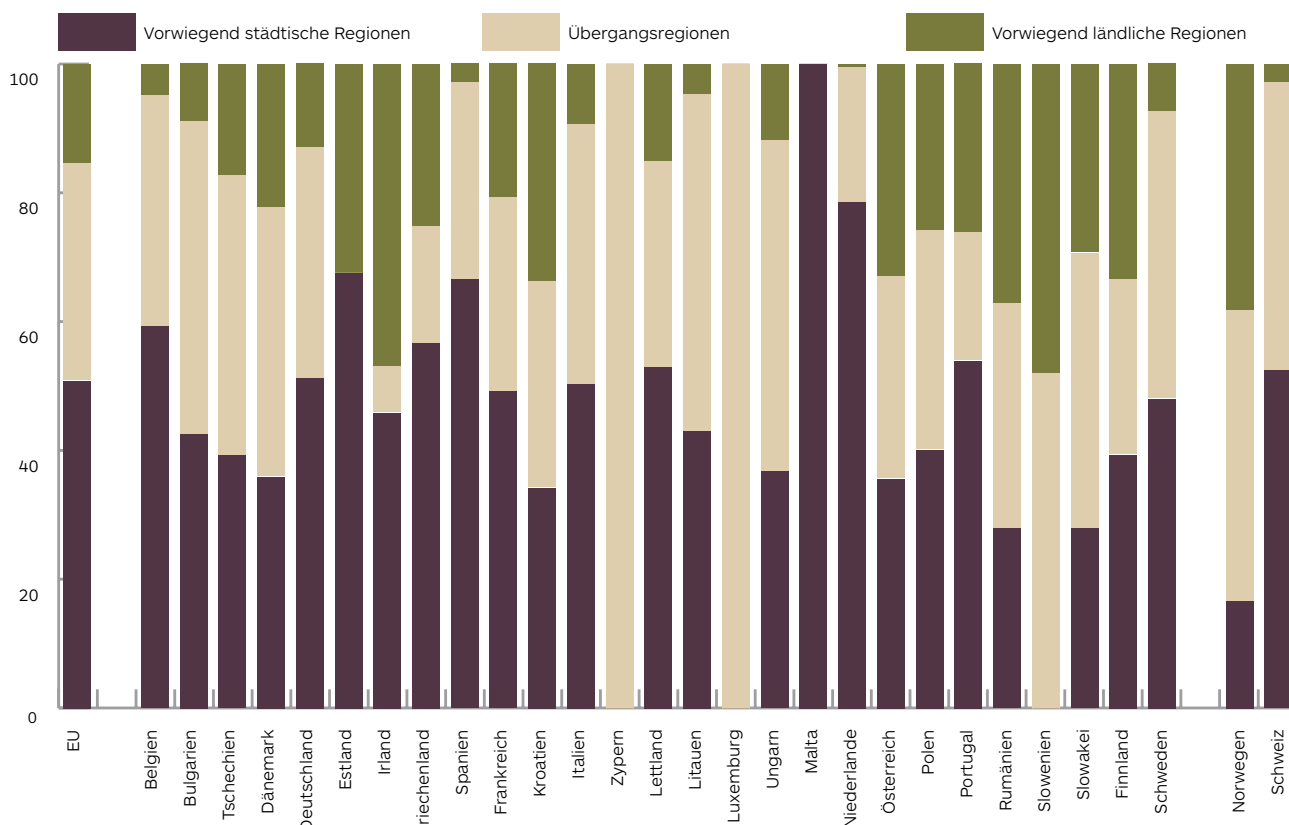
sind kein Selbstzweck, sondern eine Infrastruktur für nationale und europäische Resilienz.

Städte sind zudem der Ort, an dem Innovation ganz konkret stattfindet. Aus diesem Grund müssen Industriepolitik und Stadtplanung als eng miteinander verknüpft verstanden werden. Die Gestaltung einer Stadt ist nie neutral; sie bestimmt, wer Zugang zu was erhält, wie wir unsere Ressourcen nutzen und wie wir uns auf das vorbereiten, was vor uns liegt. Wie Geoffrey West und andere gezeigt haben, haben Städte einen erheblichen Einfluss auf die Produktivität und Gesundheit ganzer Regionen.

Sie sind keine bloße Kulisse für strategische Vorhaben. Hier wird mit politischen Entscheidungen Wohnraum geschaffen. Und aus Innovation Infrastruktur gemacht. Sie sind der Ort, an dem Resilienz eine konkrete Form annimmt. Planung ist nicht mehr nur technisch, sondern auch sozial, wirtschaftlich und politisch und bildet die Schnittstelle, an der Menschen auf Politik treffen.

Die Entscheidungen, die heute in Städten getroffen werden, bestimmen maßgeblich, ob Europa in den kommenden Jahren lebenswert, wettbewerbsfähig und geeint bleibt.

Anteil des nationalen BIP nach Stadt-Land-Typologie 2021



Quelle Eurostat (Online-Datencode: urt_10r_3gdp)

2. Eurostat. (2024, Mai). Urban-rural Europe – economy. Europäische Kommission.

3. Ribeiro, H. V., Rybski, D., & Kropp, J. P. (2019, Juli). Effects of changing population or density on urban carbon dioxide emissions. Nature Communications.

WARUM KOPENHAGEN

Kopenhagen war vor 30 Jahren eine ganz andere Stadt. Die Bevölkerung schrumpfte und Familien zogen in die Vororte. Ein Großteil des Wohnungsbestands war veraltet, schlecht gepflegt und für moderne Bedürfnisse ungeeignet. Die Wirtschaft der Stadt stagnierte, die Arbeitslosigkeit war hoch, und das Vertrauen der Öffentlichkeit gering. Gleichzeitig stand der kommunale Haushalt kurz vor dem Kollaps. Sparmaßnahmen wurden erforderlich, und der finanzielle Spielraum für Zukunftsinvestitionen war äußerst begrenzt. Die bemerkenswerte Transformation, die die Stadt innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit durchlaufen hat, zeigt eindrücklich, dass ein systemischer urbaner Wandel innerhalb einer Generation möglich ist. In einer Zeit, in der der Blick auf Europas Zukunft vielfach düster erscheint, ist es entscheidend, sich daran zu erinnern, dass Europäerinnen und Europäer in vergangenen Krisen mutig gehandelt haben, um die Zukunft aktiv zu gestalten. In Kopenhagen wurden wirtschaftliches Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit erfolgreich realisiert. Zugleich konnten die Lebensqualität gesteigert, soziale Gerechtigkeit gesichert und ökologische Ambitionen konsequent umgesetzt werden. Die wiederkehrende Spitzenplatzierung im Ranking der lebenswertesten Städte weltweit bestätigt diesen Ansatz. Kopenhagen wurde im Jahr 2025 erneut von The Economist zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt. Darüber hinaus trägt die Stadt überproportional zum europäischen Wachstum bei, wie im jüngsten European City Growth Index von LaSalle betont wird.

„Stockholm und Kopenhagen entwickeln sich europaweit zu führenden Innovationsstandorten, mit einem klaren Fokus auf erneuerbare Energien, industrielle Technologien und Gesundheit.“

Kopenhagen erreichte 2023 im European Cities Growth Index mit dem vierten Platz ein Allzeithoch. Im Verhältnis zu seiner Größe übertraf die Stadt damit viele andere europäische Metropolen. Kopenhagen ist nicht perfekt. Dennoch wurden dort langfristige und ambitionierte Entscheidungen getroffen, aus denen sich wertvolle Erkenntnisse ableiten lassen.

Die Entwicklung der Stadt war weder zufällig noch geradlinig. Sie ist das Ergebnis eines langfristigen, strategisch abgestimmten und sektorübergreifenden Handelns. Eine Kultur der gemeinsamen Verantwortung, Planung als kontinuierlicher Lernprozess und eine politische Ausrichtung, die über Wahlzyklen hinweg verlässlich beibehalten wird.

Dies wurde durch Rahmenwerke ermöglicht, in denen Boden, Kapital und Infrastruktur nicht als getrennte Bereiche betrachtet wurden, sondern als Hebel zur Gestaltung öffentlichen Mehrwerts. By & Havn, eine öffentliche Entwicklungsgesellschaft der

Stadt, wurde zu einem Instrument der Bodenwertabschöpfung. Die erzielten Erlöse wurden in Mobilität, öffentliche Räume und eine langfristige Stadtentwicklung reinvestiert. Pensionsfonds wurden zu Mitentwicklern der Stadt. Während sie urbane Räume mitgestalteten, wurde zugleich der finanzielle Wert für die dänische Bevölkerung im Ruhestand gesichert. Wohnraum, Energie, Wasser, Abfall und Mobilität wurden nicht als isolierte Dienstleistungen, sondern als Systeme gemeinsamer Resilienz behandelt.

Doch Kopenhagen kann sich nicht auf seinen Erfolgen ausruhen. Heute verändern sich die Bedingungen, die die Transformation ermöglicht haben. Wohnraum ist weniger erschwinglich. Die planetaren Belastungsgrenzen werden spürbarer. Zugleich zeigt sich Innovation in zunehmend fragmentierten Strukturen. Das Vertrauen gerät unter Druck. Parallel dazu verringern sich die verfügbaren räumlichen, politischen und CO₂-Budgets spürbar.

Was Kopenhagen bietet, ist kein Blueprint, sondern ein dynamisches Modell. Ein Modell, das nun geprüft, weiterentwickelt und neu ausgerichtet werden muss, um den veränderten Anforderungen gerecht zu werden. Die Aufgabe besteht nicht mehr darin, das zu wiederholen, was funktioniert hat, sondern es weiterzuentwickeln. Die Fundamente der Stadt sollten nicht als fertige Lösungen verstanden werden, sondern als Infrastruktur für die nächste Phase der Verantwortung. Nicht, weil der Ansatz nicht funktioniert hat, sondern weil sich das Umfeld grundlegend gewandelt hat. Das, was funktioniert hat, bildet die Grundlage für die nächsten Schritte. Was uns zurückgehalten hat, muss zurückgelassen werden.

Die vor uns liegende Aufgabe besteht nicht darin, das Bestehende zu schützen, sondern das Zukünftige aktiv neu zu entwerfen. Mit diesem Bericht werden die zentralen Erkenntnisse zusammengeführt, um sie in Kopenhagen und auch andernorts weiterzuentwickeln. Verankert in der Praxis. Gestützt auf Forschung und präzisiert durch Dialog.

Dies ist eine Einladung, neu zu denken, wofür Städte da sind. Zu erkennen, dass Richtung nicht mit Kontrolle gleichzusetzen ist. Und dass gelungene Transformation kein Ende, sondern ein fortlaufender Prozess ist. Es ist die Grundlage für das, was als nächstes kommen muss. Unser Ziel für diesen Bericht ist es, dass er als Inspiration und Impulsgeber für die weitere Zusammenarbeit dienen wird.

Im Namen der Projektgruppe:

Ditte Lysgaard Vind (BLOXHUB), Signe Kongebro (Ramboll), Jesse Shapins (Urban Partners)

THE COPENHAGEN WAY

1. DIE ANPASSUNGSFÄHIGKEIT KOPENHAGENS

Seit der umfassenden Transformation, die Ende der 1980er Jahre begann, haben sich die Rolle der Städte, die Maßstäbe für urbanen Erfolg sowie die Prioritäten und Herausforderungen grundlegend verändert. Eine zentrale Stärke der Transformation Kopenhagens liegt in der Anpassungsfähigkeit der Stadt. Anstatt an festen Modellen festzuhalten, wurden flexible Rahmenstrukturen geschaffen, die sich veränderten Bedürfnissen kontinuierlich anpassen lassen. Die Stadt Kopenhagen verfolgt den Ansatz, Maßnahmen zu testen, Erkenntnisse zu gewinnen und Anpassungen vorzunehmen, indem politische Strategien und praktische Ansätze kontinuierlich selbstkritisch überprüft werden. Diese Kultur des kontinuierlichen Lernens, der kritischen Reflexion sowie der Innovationskraft, Kreativität und Entschlossenheit hat es der Stadt ermöglicht, nicht nur mit globalen Veränderungen Schritt zu halten, sondern auch zukünftige Maßstäbe urbaner Entwicklung aktiv zu definieren und zu prägen.

2. LANGFRISTIGE STRATEGISCHE PLANUNG UND GOVERNANCE

Die Anpassungsfähigkeit Kopenhagens gründet auf einer Tradition flexibler und zugleich zielorientierter langfristiger Planung. Klare Visionen, ein hoher Anspruch und die politische wie administrative Umsetzungskompetenz bilden dabei das Fundament. Mit der Planstrategie oder dem Kommuneplan verfügt die Stadtverwaltung über einen strategischen Orientierungsrahmen für den Stadtrat. Darin wird ein integrierter, stadtweiter Ansatz für Ökonomie, Wohnungsbau, Mobilität, Klimaschutz und Infrastruktur festgelegt. Eine Aktualisierung erfolgt üblicherweise alle vier Jahre. Im Mittelpunkt steht eine langfristig ausgerichtete Vision. Ergänzt wird sie durch die Flexibilität, Maßnahmen zu planen, ihre Wirkung zu beobachten und bei neuen Herausforderungen bedarfsgerecht nachzusteuern. Der Rækkefølgeplan ordnet Entwicklung und Infrastruktur in einer definierten Sequenz an und verbindet damit Vision und Realisierung. Parallel dazu sorgen die regelmäßigen Updates des Fingerplans dafür, dass die regionale Expansion mit den Vorgaben zur urbanen Verkehrsplanung in Einklang gebracht wird. Übergreifende Infrastruktur- und Klimapläne sind in diese Struktur eingebettet. Dadurch können Prioritäten umgesetzt und Kennzahlen angepasst werden, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern.

3. SYSTEMISCHE INNOVATION

Die langfristige Planung Kopenhagens wird durch die Fähigkeit gestützt, missionsorientierte systemische Innovation voranzutreiben. Dabei werden langfristige Visionen mit Finanzierungsmodellen, Umsetzungsinstrumenten, sektorübergreifenden strategischen Allianzen und Governance-Strukturen zu kohärenten Implementierungsrahmen verknüpft. Über die Jahre hinweg wurden mit der Etablierung von Umsetzungsgesellschaften wie By & Havn sowie mit der Entwicklung von Finanzierungsmodellen wie der Bodenwertabschöpfung ambitionierte Visionen und langfristige Strategien in konkrete Praxis überführt.

Die systemische Innovation in Kopenhagen ist ein sich ständig entwickelnder Prozess. Umfangreiche Stadtentwicklungsprojekte wurden als Reallabore für innovative Ansätze in den Bereichen Flächennutzung, Governance und Inklusion genutzt. Und die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden konsequent in Planungsrahmen, Standards und politische Programme umgesetzt, um eine vertiefte Integration zu sichern. Von Ørestad bis Nordhavn, zwei Stadtquartiere an entgegengesetzten Enden der Stadt, hat Kopenhagen seine Fähigkeit unter Beweis gestellt, sich an veränderte Definitionen urbanen Erfolgs anzupassen. Der im Jahr 2012 eingeführte Cloudburst-Plan verdeutlicht dieses Vorgehen ebenfalls. Eine vorausschauende Strategie wurde in regulatorischen Vorgaben und Finanzierungsmechanismen verankert und die Anpassung an den Klimawandel mithilfe naturbasierter Lösungen umgesetzt. Durch Anpassungen des Versorgungsrechts (Forsyningsloven) sowie der zugehörigen Finanzierungsregelungen wurde Versorgungsunternehmen ermöglicht, Projekte mitzufinanzieren, die einen breiteren gesellschaftlichen Mehrwert schaffen. Systemische Innovation schuf somit die strukturelle Grundlage für eine missionsorientierte urbane Transformation. Auf diese Weise konnten Grundstücksverkäufe, Partnerschaften und Umsetzung koordiniert gesteuert werden.

4. GANZHEITLICHES INVESTITIONSVERSTÄNDNIS

Anstatt Stadtentwicklung aus einer Haltung von Mangel und Sparzwang zu betreiben, zeigt Kopenhagen, dass sich der Gesamtnutzen erweitern lässt und gemeinsamer Wohlstand im Einklang mit ökologischen Zielen erreichbar ist. Kopenhagen macht sichtbar, dass nachhaltiger Wert nur im Zusammenspiel sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Faktoren entsteht und dass proaktive Investitionen in kommende Entwicklungen hierfür unerlässlich sind. Ein kooperatives Investitionsverständnis begreift Finanzierung als Ermöglicher und nicht als Begrenzung. Die entscheidende Frage ist nicht, ob wir uns Handeln leisten können, sondern wie Modelle gestaltet werden, die Kapital für die benötigten Ergebnisse mobilisieren und künftige Kosten vermeiden.

Kapital kann vielfältige Formen annehmen und kreativ mit Boden, öffentlichen Haushaltsmitteln, institutionellem Kapital, privaten Fonds, Umsetzungskapazitäten und Ressourcen der Gemeinschaft kombiniert werden. Institutionelle Investoren, etwa Pensionsfonds, haben eine maßgebliche Rolle in der Transformation Kopenhagens gespielt. Durch langfristig gebundenes Kapital und eine nachhaltige Perspektive wurde Stabilität in den Entwicklungsprozess eingebracht. Die Realisierung dieses Potenzials setzt Vertrauen, gemeinsame Governance-Strukturen sowie klar definierte Rollen und Verantwortlichkeiten voraus. Wenn diese Elemente ineinandergreifen, wird Investition zu mehr als einer Transaktion. Sie wird zu einer gemeinsamen Strategie für Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität, und sorgt dafür, dass die erzielten Vorteile dauerhaft und gerecht verteilt werden.

5. KOOPERATIONSBASIERTE UMSETZUNG UND GEMEINSAME VERANTWORTUNG

Ein prägnantes Merkmal der systemischen Innovation Kopenhagens ist die Fähigkeit, sektorübergreifende öffentlich-private zivilgesellschaftliche Partnerschaften als Treiber urbaner Transformation zu nutzen. Der Ansatz hat tragfähige Kooperationen zwischen öffentlichen Einrichtungen, privaten Unternehmen und zivilgesellschaftlichen Akteuren hervorgebracht. So wurden Strukturen etabliert, in denen Lösungen kooperativ entworfen, Expertise gebündelt, Risiken verteilt und Innovationen wirksam umgesetzt werden. Damit wurde eine dauerhaft angelegte Kooperationskultur aufgebaut, in der öffentliche, private und zivilgesellschaftliche Akteure gemeinsam Verantwortung für die urbane Entwicklung übernehmen.

Diese Partnerschaften ermöglichen die Koordination von Investitionen und richten die strategische Planung auf eine umfassende, systemische Perspektive aus. Dabei wird privates Kapital mit übergeordneten gesellschaftlichen Zielsetzungen verknüpft und ein breites Spektrum an Akteuren eingebunden. Praktisch umgesetzt wird dieser Ansatz durch geteilte Risiken mit Pensionsfonds und weiteren institutionellen Investoren, durch enge Abstimmung zwischen Kommune und Versorgungsbetrieben im Bereich Klimaanpassung, durch Partnerschaften mit Kultur- und Bildungseinrichtungen zur Entwicklung neuer Quartiere sowie durch Formen der aktiven Öffentlichkeitsbeteiligung.

6. STADTENTWICKLUNG ALS KULTUR

In Kopenhagen wurde Kultur nicht nur als zu fördernder Sektor verstanden, sondern auch als leitendes Prinzip und praktisches Instrument zur Gestaltung der Stadt. Seit dem Jahr der Kulturhauptstadt 1996 wird Kultur als strategischer Hebel für Regeneration, Innovationskraft und Identitätsbildung eingesetzt. Museen, Veranstaltungsorte, Festivals und kreative Hubs dienen dabei als Impulsgeber für die urbane Transformation. Kultur wurde in langfristige Entwicklungsstrategien integriert, um Stadtteile zu revitalisieren, öffentliche Räume zu aktivieren und neue Quartiere in einer starken Identität zu verankern. Im Laufe der Zeit hat sich auch das Verständnis von Kultur erweitert. Stadtentwicklung wird heute als eigenständige Kulturform verstanden, in der Architektur, Design, Kulinarik, Innovation und die Aktivierung öffentlicher Räume integrale Bestandteile des Zusammenlebens sind. Indem Kultur als Teil der zentralen städtischen Infrastruktur verstanden wird, als wesentlich für wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit, sozialen Zusammenhalt und ökologische Resilienz, wurde Kreativität in Kopenhagen zu einer strategischen Kompetenz entwickelt. Dieser Ansatz hat nicht nur die internationale Positionierung der Stadt gestärkt, sondern auch sichergestellt, dass kultureller Anspruch ein zentraler Bestandteil der Anpassungsfähigkeit und Führungsrolle in der globalen Stadtentwicklung bleibt.



Sandkaj, Århusgadekvarteret. Von Cobe und Sleth
Rechte: COBE

THE COPENHAGEN WAY IN DER PRAXIS

Auch wenn es naheliegt, die sichtbaren Bilder Kopenhagens zu feiern, Menschen, die im Hafen schwimmen, Familien, die Lastenräder statt Autos nutzen, oder neu entstehende Infrastruktur zum Hochwasserschutz, ist es entscheidend, die Arbeitsweisen zu verstehen, die diesen Transformationen zugrunde liegen. Es sind die Formen der sektorübergreifenden Zusammenarbeit und die strategischen Ansätze, durch die eine qualitativ hochwertige Transformation ermöglicht wurde. Gleichzeitig stellen sie sicher, dass sich die Stadt nicht auf vergangenen Erfolgen ausruht, sondern auch künftig mit mutigen Innovationen vorangeht, um kommende Herausforderungen aktiv zu gestalten. Wir bezeichnen diese grundlegenden Arbeitsweisen als The Copenhagen Way.

EVIDENZ FÜR KOPENHAGENS RESILIENTE URBANE TRANS- FORMATION – ERKENNTNISSE FÜR EIN SICH WANDELNDES EUROPA

Die Transformation Kopenhagens von einer Stadt am Rande des Bankrotts zu einem prosperierenden Zentrum für Lebensqualität und Resilienz verdeutlicht eindrucksvoll die zentrale Rolle, die Städte bei der Gestaltung einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Zukunft einnehmen können. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich Kopenhagen von einer Phase des Niedergangs, geprägt von Bevölkerungsverlust und Haushaltskrise, zu einer wettbewerbsfähigen, lebendigen und erneuerten Metropole entwickelt. Heute gilt die Stadt als Modell für Lebensqualität und menschenzentriertes Design, als Vorreiterin der grünen Transformation sowie als Zentrum für Kultur, Kreativität, Wissen und Innovation.

Diese Transformation vollzog sich jedoch nicht isoliert. Sie entfaltete sich vor dem Hintergrund veränderter Rollen von Städten und dynamischer globaler Verschiebungen. Sie war nicht das Ergebnis idealer Rahmenbedingungen, sondern eine unmittelbare Reaktion auf aufkommende Trends und drängende Herausforderungen.

Was Kopenhagen auszeichnet, ist die Fähigkeit, auf sich wandelnde Herausforderungen und Chancen zu reagieren, ohne die eigenen Kernwerte zu kompromittieren, und Krisen gezielt als Katalysatoren für Veränderung zu nutzen. Dem anhaltenden Niedergang wurde begegnet, indem die aufkommenden Dynamiken der Wissensökonomie aufgegriffen und gezielt Maßnahmen zur Gewinnung von Talenten ergriffen wurden. Grenzüberschreitende Kooperationen wurden ausgebaut, neue Infrastrukturen implementiert und das urbane Umfeld in den späten 1980er und frühen 1990er Jahren umfassend erneuert.

Frühzeitig wurde die wachsende Bedeutung von Kultur, Kreativität, Lebensqualität und ökologischem Handeln als Treiber urbaner Wettbewerbsfähigkeit erkannt und diese Prinzipien ins Zentrum der Transformation gestellt. In späteren Jahren wurden Klimaschutz und Dekarbonisierung nicht nur als Instrumente ökologischen Handelns verstanden, sondern auch als Motoren für Wachstum, gesteigerte Lebensqualität und Wohlstand.

Ebenso zentral ist das klare Bekenntnis der Stadt zu kontinuierlicher Reflexion und fortlaufendem Lernen, verbunden mit einer ausgeprägten Fähigkeit, sich an veränderte Rahmenbedingungen und neue Prioritäten anzupassen. Diese Anpassungsfähigkeit hat es Kopenhagen ermöglicht, proaktiv auf neue Herausforderungen zu reagieren und zugleich Lebensqualität, Nachhaltigkeit und Inklusion ins Zentrum der Agenda zu stellen.

Es ist wichtig zu betonen, dass Kopenhagen keine perfekte Stadt ist und mit vielen ähnlichen Herausforderungen konfrontiert ist wie andere europäische Städte. Der Rückblick auf Kopenhagens Transformation in diesem Kapitel dient nicht dazu, ein makellostes Bild zu zeichnen, sondern soll verdeutlichen, was Städte erreichen können, wenn sie mutige Entscheidungen treffen, sektorübergreifend zusammenarbeiten, ambitionierte langfristige Ziele setzen und sich nicht als isolierte Systeme, sondern als zentrale Knotenpunkte in einem größeren regionalen und europäischen Netzwerk verstehen.

Kopenhagens Geschichte ist ein Beispiel dafür, wie wichtig es ist, Vision mit Pragmatismus zu verbinden und Politik, Investitionen und Partnerschaften so aufeinander abzustimmen, dass sowohl unmittelbare Bedürfnisse als auch langfristige Resilienz berücksichtigt werden. Ebenso wichtig ist die Erkenntnis, dass diese Transformation nicht auf einem geschlossenen Gesamtmodell beruhte. Vielmehr entstand sie aus einer Vielzahl einzelner Maßnahmen, die von wechselnden Agenden geprägt waren – aus den Bedingungen ihrer jeweiligen Zeit heraus entwickelt und dennoch durch gemeinsame langfristige Zielsetzungen miteinander verbunden.

In diesem Kapitel werden eine Reihe strategischer Schwerpunkte dargestellt, die die Transformation Kopenhagens seit den späten 1980er Jahren geprägt haben. Auch wenn nicht die gesamte Entwicklung abgebildet werden kann, soll ein präziser Überblick über die Strategien, politischen Leitlinien und Kooperationsmodelle gegeben werden, die den Transformationsprozess der Stadt definiert haben.

KOPENHAGEN IN ZAHLEN – VOM BANKROTT ZUR LEBENS- WERTESTEN STADT DER WELT

Anfang der 1990er Jahre stand Kopenhagen vor großen Herausforderungen: Eine Arbeitslosenquote von 17,5 Prozent, rückläufige Steuereinnahmen infolge der Abwanderung von Familien, eine Verschuldung von über 10 Milliarden DKK sowie jährliche Haushaltsdefizite in Höhe von 2 bis 3 Milliarden DKK.

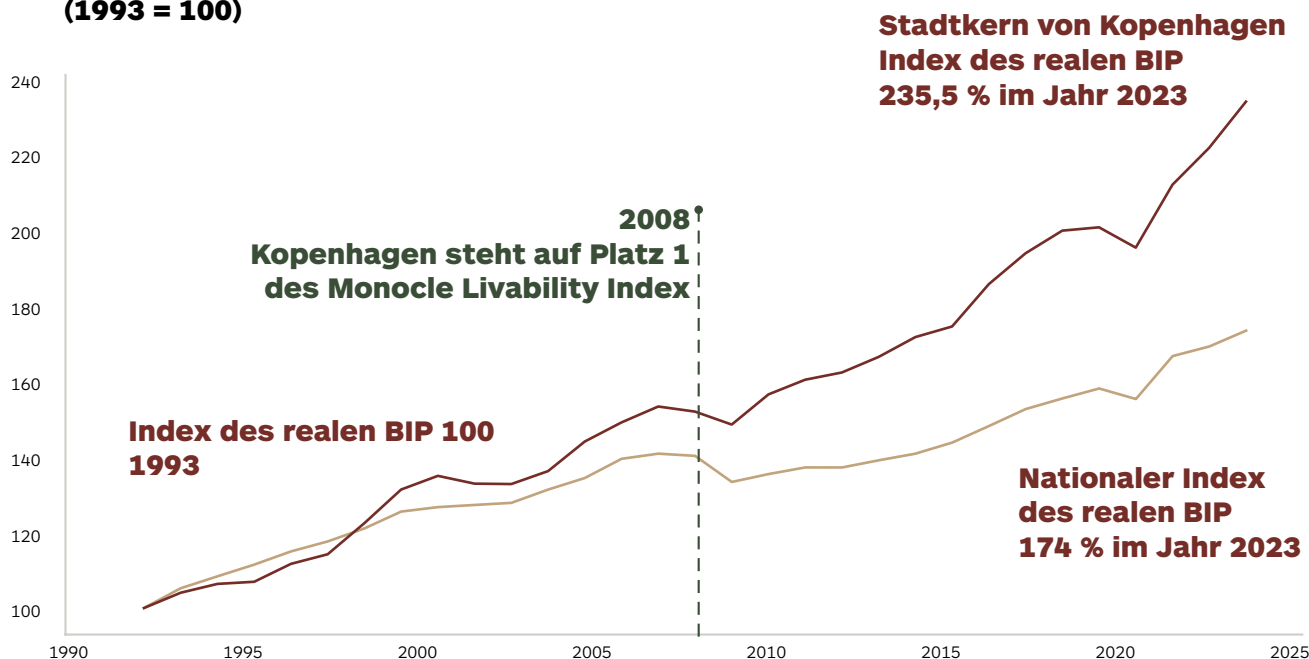
Während der 1960er und 1970er Jahre zog mehr als ein Drittel der Stadtbevölkerung in die Vororte. In der Stadt verblieb ein zunehmender Anteil an Studierenden sowie älteren Einwohnerinnen und Einwohnern, deren Beitrag zu den kommunalen Steuereinnahmen vergleichsweise niedrig ausfiel. Durch diese Migration und die gleichzeitigen ökonomischen Herausforderungen wurde ein erheblicher Anteil des Kopenhagener Gebäudebestands unattraktiv und verfiel zunehmend.

Zu jener Zeit prägten vor allem kleine Zweizimmerwohnungen mit geteilten Badezimmern den Wohnungsmarkt. Solche Wohn-

konzepte konnten den Ansprüchen und Lebensrealitäten einer modernen, erwerbstätigen Bevölkerung immer weniger gerecht werden. Infolgedessen gelang es der Stadt nur begrenzt, eine relevante Zahl einkommensstarker Steuerzahler zu gewinnen und zu halten, die als Grundlage für die Erneuerung dringend benötigt wurden. Daher war eine grundlegende Transformation dringend erforderlich, um die Zukunft der Stadt zu sichern.

Dies begann mit der Stadterneuerung und langfristigen strategischen Planung, die sowohl durch öffentliche als auch private Investitionen unterstützt wurden. Von staatlicher und kommunaler Seite wurden weitreichende Programme zur urbanen Erneuerung angestoßen. Durch gezielte Investitionen und entsprechende Regulierungen wurde darauf abgezielt, sanierungsbedürftige Gebäude zu erneuern oder zurückzubauen und vernachlässigte Stadträume neu zu beleben. Durch die qualitative Aufwertung des Wohnungsbestands und die gezielte Verbesserung des urbanen Umfelds zur Steigerung der Lebensqualität konnten Familien erfolgreich zurückgewonnen und eine tragfähige steuerliche Basis wieder aufgebaut werden.

Stadtkern im Vergleich zur nationalen Ebene: Index des realen BIP (1993 = 100)



Quelle: Statistics Denmark , www.statbank.dk/NRHP

DIE WETTBEWERBSFÄHIGE UND LEBENSWERTE REGION



Die späten 1980er Jahre markierten weltweit einen grundlegenden Wandel in der Rolle von Städten als zentrale Treiber nationaler Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Wachstums. Diese sich verändernde Dynamik führte zu einer Neuausrichtung der Planungslandschaft. Zugleich wurde neu definiert, welche Faktoren die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt ausmachen. Mit dem Aufstieg der wissensbasierten Ökonomie wurde der Erfolg von Städten daran gemessen, inwieweit es ihnen gelang, kreative Talente und finanzielle Investitionen anzuziehen.

Darauf aufbauend wurde urbane Wettbewerbsfähigkeit verstärkt über die Anziehungskraft für Menschen und Investitionen definiert. Ein besonderer Stellenwert wurde Investitionen und kreativer Kapazität als Grundlage für nachhaltiges Wachstum und Resilienz beigemessen. Die globale Perspektive auf Städte als Knotenpunkte internationaler Netzwerke unterstrich zusätzlich, dass Stadtplanung eine internationale Ausrichtung verfolgen und konsequent auf Qualität gründen muss. Durch diese Entwicklungen wurde neu bestimmt, was eine Stadt im Kontext der Globalisierung als erfolgreich auszeichnet.

Aufbauend auf diesen globalen Tendenzen wurden durch die Umsetzung der neuen Regelungen zum EU-Binnenmarkt die nationalen Grenzen zwischen den Mitgliedstaaten der EU weiter geöffnet. Der wirtschaftliche und kulturelle Austausch wurde dadurch deutlich intensiviert.

Diese neuen Maßnahmen leiteten einen Wandel ein, weg vom Wettbewerb zwischen Nationalstaaten hin zu einem verstärkten

Wettbewerb zwischen Regionen. Zugleich eröffneten sich neue Chancen für Kooperation und strategische Neuausrichtung. Zu diesem Zeitpunkt wies Dänemark jedoch Defizite in Bezug auf kritische Masse, kulturelle Kapazität, Kapitalinvestitionen und Infrastruktur auf. Diese Ausgangslage stellte einen akuten Wendepunkt dar. Der Handlungsdruck war so hoch, dass grundlegende Veränderungen unausweichlich wurden. Für Kopenhagen wurde deutlich, dass entschlossene und umfassende Maßnahmen notwendig waren, um ein Entwicklungsniveau zu erreichen, das den neuen globalen Anforderungen gerecht werden konnte. Es wurde eine Art „Schocktherapie“ erforderlich, um die Erneuerung Kopenhagens gezielt zu beschleunigen.

In den Jahren danach prägten politischer Gestaltungswille, Durchsetzungskraft und ein eindeutiger Anspruch, die urbane Agenda aktiv zu gestalten, die Entwicklung Kopenhagens maßgeblich. Einer der ersten und zugleich bedeutendsten Meilensteine war die Einführung des ersten kommunalen Gesamtplans der Stadt im Jahr 1991. Es folgten eine Reihe strategischer Maßnahmen, Partnerschaften und politischer Reformen zur Stärkung der Wettbewerbsposition der Stadt.

Entscheidend war, dass Kopenhagen früh erkannte, dass eine attraktive Stadt weit mehr ist als ein wirtschaftliches Zentrum. Ebenso wird sie durch urbanes Leben, Vitalität, Lebensqualität und das allgemeine Wohlbefinden geprägt. Diese „weichen“ Werte wurden von Beginn an in die strategische Planung der Stadt integriert. Dadurch wurde eine Positionierung erreicht, die nicht nur auf globale Wettbewerbsfähigkeit, sondern ebenso auf Lebensqualität und soziale Inklusion ausgerichtet war.

DIE FUNDAMENTE DER WOHLFAHRTSSTADT

„The Copenhagen Way“ in der Praxis ist vor allem ein Zeugnis der urbanen Transformationsprozesse seit den späten 1980er Jahren. Es ist jedoch wichtig zu erkennen, dass sich die Transformation einer Stadt nicht isoliert vollzieht. Neue Planungsansätze werden selten von Grund auf neu entwickelt. Vielmehr bauen sie auf den vorhandenen Kompetenzen, Ressourcen und der institutionellen Erfahrung einer Stadt auf. Die Transformation der Stadt seit dem späten 20. Jahrhundert wurde vor allem durch ihre Fähigkeit geprägt, neue Paradigmen umzusetzen und zugleich die Stärken des bestehenden Kontexts zu bewahren.

Der Ansatz Kopenhagens bestand darin, auf Jahrzehnte der Transformation aufzubauen. Gleichzeitig wurde anerkannt, dass es nicht darum geht, ein statisches Modell zur Nachahmung zu schaffen, sondern vielmehr darum, funktionierende Strukturen weiterzuentwickeln und im jeweiligen Kontext wirksam zu agieren. Viele der Faktoren, die heute als maßgeblich für urbane Lebensqualität verstanden werden, haben ihren Ursprung in Strukturen, politischen Rahmenbedingungen und Ideologien, die dem Aufschwung Ende der 1980er Jahre vorausgingen.

Die ersten politischen Modelle, die den Grundstein für den bezahlbaren Wohnungssektor legten, entstanden als Reaktion auf gravierende Wohnungsnot zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Im Jahr 1916 wurde von der Regierung eine Wohnungskommission eingesetzt, um die Rolle des Staates bei der Finanzierung, Planung und Steuerung des Wohnungsbaus zu prüfen. Dies führte 1919 zur Gründung von Boligselskabernes Landsforening (dem nationalen Dachverband der Wohnungsbaugesellschaften). Damit wurde ein entscheidender Meilenstein für die landesweite Organisation des sozialen Wohnungssektors gesetzt.

Parallel zur Wohnungspolitik wurden in Dänemark umfassende Sozialreformen umgesetzt, die das Fundament des Wohlfahrtsstaates bildeten. Dazu zählte unter anderem das Wohnungsbaugesetz von 1938, das es dem Staat ermöglichte, soziale Wohnungsbaugesellschaften durch Darlehen und Zuschüsse zu unterstützen.

Im selben Zeitraum wurden zahlreiche Wohlfahrteinrichtungen, öffentliche Räume, Mobilitätsinfrastrukturen und Energienetze entwickelt, die bis heute grundlegend für die Lebensqualität, Wettbewerbsfähigkeit und das tägliche Leben in Kopenhagen sind. Beispiele hierfür sind Fælledparken, Rigshospitalet, Idrætsparken, das Fernwärmesystem (fjernvarmesystemet), das Krankenhaus Bispebjerg und der Flughafen Kastrup.

Die Transformation der Stadt seit dem späten 20. Jahrhundert wurde maßgeblich durch ihre Fähigkeit geprägt, neue Paradigmen umzusetzen und zugleich die Stärken des bestehenden Kontexts zu bewahren. Indem auf funktionierenden Strukturen aufgebaut wurde und Fehlentwicklungen konsequent korrigiert wurden, konnten die gewachsenen Systeme in Kopenhagen zu einer Innovationsplattform weiterentwickelt werden. Gewonnene Erkenntnisse wurden in eine kohärente Entwicklungsstrategie integriert, in der sich Bestehendes und Neues gegenseitig stärken. Diese Fähigkeit, bestehende Stärken zu erkennen und gezielt zu nutzen und zugleich Schwächen konsequent anzugehen, ist eine zentrale Voraussetzung für jede resiliente urbane Transformation. So wird sichergestellt, dass Innovation im jeweiligen Kontext verankert bleibt, auf Kontinuität aufbaut und institutionelles Wissen einbindet. Dadurch entsteht eine stabile und zugleich flexible Plattform für langfristige Veränderung. Durch die systematische Analyse dessen, was funktionierte und was nicht, konnte Kopenhagen seine gewachsenen Systeme als Fundament für Innovation nutzen. So wurde eine kohärente Entwicklungsstrategie geschaffen, in der sich Bestehendes und Neues sinnvoll ergänzen.



Dronningegården, ikonische Wohlfahrtsarchitektur im Herzen von Kopenhagen. Zwischen 1943 und 1958 von Kay Fisker und Søren Eske Kristensen errichtet, steht es exemplarisch für den Traum der Wohlfahrtsgesellschaft. Hochwertiges Wohnen mit Raum, Licht und Würde wurde für breite Bevölkerungsschichten realisiert.
Rechte: Københavns Stadsarkiv | Fotograf: Mogens Falk-Sørensen

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: STADTERNEUERUNG (SANERING, OMRÅDEFORNYELSE & KVARTERLØFT)

Das rückläufige industrielle Profil der Stadt führte in Kombination mit regionaler Migration und suburbaner Expansion dazu, dass sich Kopenhagen in einem Zustand sowohl baulichen als auch wirtschaftlichen Verfalls befand. Die vorhandene Architektur bot weder die Attraktivität noch die Kapazitäten, um eine leistungsfähige steuerzahlende Bevölkerungsgruppe zu gewinnen und zu binden. Die unzureichende Qualität und Größe des Wohnraums führte in Verbindung mit dem modernistischen Ideal eines guten Lebens außerhalb der Stadt dazu, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner bereits in neu entstehende Vororte abgewandert waren. Infolgedessen war die demografische Struktur der Stadt zunehmend von Studierenden und älteren Menschen geprägt, deren Beitrag zu den kommunalen Steuereinnahmen vergleichsweise gering ausfiel.

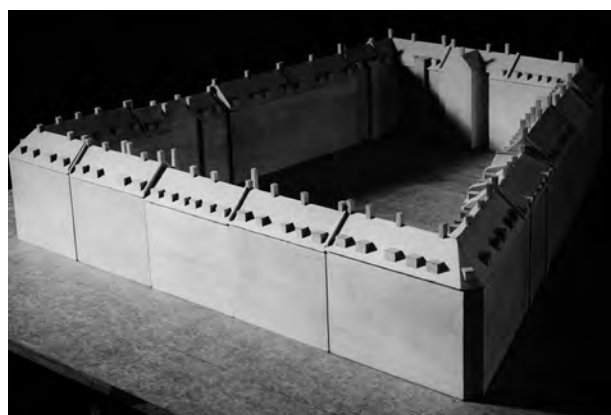
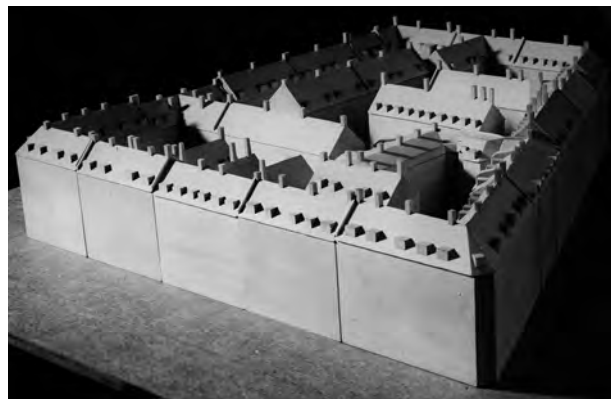
Erste Gegenmaßnahmen wurden durch eine umfassende Strategie der Stadterneuerung eingeleitet, die in Partnerschaft zwischen Staat und Stadt umgesetzt wurde. Grundlage bildete das Byfornyelsesloven, (das Stadterneuerungsgesetz) von 1982, mit dem sowohl politische Reformen als auch ein strukturierter Finanzierungsplan eingeführt wurden. Durch das Gesetz wurde das Investitionsvolumen für Stadterneuerungsmaßnahmen ausgeweitet. Gleichzeitig wurde die Partizipation der Öffentlichkeit gefördert und die Eigentumsbeteiligung von Bewohnerinnen und Bewohnern an Wohnprojekten unterstützt. Entscheidend war zudem, dass damit ein grundlegender Wandel in der Entscheidungsstruktur eingeleitet wurde. Zuständigkeiten für Entwicklung und Erneuerung wurden vom Staat auf die kommunale Ebene übertragen. Diese Veränderung des Mandats hat die Entwicklung Kopenhagens nachhaltig geprägt.

Im Zuge des Erneuerungsprozesses wurde deutlich, dass die Verbesserung des physischen Zustands des Wohnungsbestands allein nicht ausreichte, um die wachsenden Herausforderungen der Stadt zu bewältigen. Als Reaktion darauf wurde die ursprüngliche Strategie weiterentwickelt, und 1993 rief die Regierung das Programm Kvarterløft ins Leben. Diese Initiative stellte eine ganzheitliche Planung, sektorübergreifende Partnerschaften, aktive Bürgerbeteiligung sowie die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft in den Mittelpunkt. Unterstützt durch den Bypulje Fonds des Wohnungsministeriums wurde es den Kommunen und lokalen Organisationen ermöglicht, langfristige und gemeinschaftsgetragene Projekte umzusetzen.

Im Jahr 1995 zielte das „Project Renovation“ darauf ab, den Bausektor zu modernisieren, Effizienzpotenziale zu erschließen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Inspiriert durch Analysen anderer europäischer Städte wurden

Produkt- und Prozessinnovationen, ökologische Ansätze sowie die internationale Ausrichtung gezielt gefördert. Innerhalb von drei Jahren wurden 100 Projekte abgeschlossen. Dazu zählten Innovationen wie vorgefertigte Badezimmermodule für Wohnungen in Kopenhagen.^{4,5}

Die Revitalisierung des Wohnungsbestands markierte einen entscheidenden Wendepunkt in der Transformation Kopenhagens. Im Laufe der Zeit wurden sowohl die Zielorientierung als auch der Umfang der Erneuerungsgesetze angepasst. Die Grundhaltung der ersten Initiativen wirkte fort und beeinflusste maßgeblich spätere Instrumente wie Områdefornyelse. Trotz der spürbaren und langfristigen Wirkung dieser Programme auf die Entwicklung der Stadt wurde zunehmend deutlich, dass eine rein physische Erneuerung nicht ausreichen würde, um Kopenhagen auf die Anforderungen einer sich verändernden Welt vorzubereiten.



Vor und nach der Räumung eines Hofes in Vesterbro. Ziel war es, enge, kompakte Innenhöfe durch lebenswertere und gesündere städtische Räume zu ersetzen. Zu dieser Zeit wurden die Herausforderungen des Abbruchs in großem Maßstab noch nicht vollständig erkannt.

Rechte: Københavns Stadsarkiv | Fotograf: Mogens Falk-Sørensen

4. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter. (2013). Byfornyelsesatlas DK2.

5. Jensen, J. O. (2015). Private følgeinvesteringer ved områdefornyelse. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: DER KOMMUNALPLAN – EIN INSTRUMENT FÜR EINE STRATEGISCHE UND FLEXIBLE LANGFRISTIGE VISION

Der erste Kommunalplan wurde 1989 vom Staat genehmigt und markierte einen strategischen Wendepunkt in Steuerung und Entscheidungsprozessen hin zu einer langfristigen Vision zur Revitalisierung der Stadt. Gleichzeitig führte die Auflösung des staatlichen Metropolitan Plan Office sowie der regionalen Planungsbehörde Hovedstadsrådet dazu, dass wesentliche Entscheidungskompetenzen vom Staat auf die Kommune übertragen wurden. Der Stadt wurde damit deutlich mehr Gestaltungsspielraum für ihre zukünftige Entwicklung eingeräumt. So erhielt Kopenhagen wesentlich mehr Handlungsspielraum, um seine Entwicklung eigenständig zu steuern. Dies erfolgte auf Basis eines langfristigen, strategischen, inklusiven, investitionsbewussten und iterativen Plans.

Von entscheidender Bedeutung bei dem Plan war der integrierte Ansatz der Stadtentwicklung. Es handelte sich nicht lediglich um einen Flächennutzungsplan, sondern um einen ganzheitlichen Rahmen, der Wohnraumbedarf, wirtschaftliche Entwicklung, Umweltqualität und Verkehr gleichermaßen berücksichtigte. Der Plan fungierte als zentrales Koordinationsinstrument für sektorübergreifende Maßnahmen und stellte sicher, dass sämtliche urbanen Vorhaben strategisch aufeinander abgestimmt

wurden. Darüber hinaus wurde ein klarer Rahmen für zukünftige Programme zu Stadtform, Mobilität, Wohnungswesen, Umweltqualität und ökonomischer Entwicklung geschaffen. Grundlage bildeten partnerschaftlich organisierte Governance-Modelle sowie die gezielte Kopplung an finanzielle Steuerungsinstrumente.

Ein weiterer zentraler Aspekt des Kommunalplans besteht darin, dass er einen stabilen und zugleich flexiblen Rahmen für eine langfristige Planung bietet. Der Plan erstreckt sich über einen Zeitraum von zwölf Jahren und verankert langfristiges Denken in sämtlichen städtischen Strategien. Gleichzeitig wird er alle vier Jahre überprüft und angepasst, um zeitnah auf neue Herausforderungen oder Chancen reagieren zu können.

Dieses Leitbild der Zusammenarbeit, der geteilten Verantwortung, einer ganzheitlichen Vision für die Stadt sowie eines flexiblen langfristigen Rahmens hat die weitere Entwicklung Kopenhagens seither maßgeblich geprägt. Dadurch wird sichergestellt, dass Stadtentwicklung in enger Partnerschaft mit der Zivilgesellschaft, staatlichen Stellen, privaten Projektentwicklern sowie öffentlichen Institutionen umgesetzt wird.



Karte der postindustriellen Standorte Kopenhagens, teilweise bereits entwickelt, teilweise in Umsetzung und teilweise noch in Planung.
Karte von COBE, aus dem Buch Urban Living Room (2016) Rechte: COBE

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: REGIONALE EXPANSION (ØRES, ØRESUNDSBROEN, AUSBAU DES FLUGHAFENS CPH)

Der Großraum Kopenhagen, im Vergleich zu vielen anderen europäischen Hauptstädten eine eher kleine Metropolregion, musste seine fehlende kritische Masse adressieren, die als entscheidender Faktor für urbane Wettbewerbsfähigkeit gilt. Zu diesem Zweck gingen Kopenhagen und Malmö eine grenzüberschreitende Partnerschaft ein und gründeten das ØRES-Konsortium. Ziel war es, das internationale Profil der Øresund-Region zu stärken, die wirtschaftliche Zusammenarbeit zu vertiefen, den Pendelverkehr zu fördern sowie den kulturellen und unternehmerischen Austausch auf beiden Seiten des Øresunds auszubauen. Das bedeutendste Ergebnis war die Entscheidung zum Bau der Øresundbrücke (Øresundsbroen), einer festen Verbindung zwischen den beiden Städten.

Diese neue Infrastruktur beinhaltete eine direkte Verbindung von Malmö zum Flughafen Kopenhagen (Kastrup). Im gleichen Zeitraum wurde der Flughafen erweitert und entwickelte sich zum neuen Drehkreuz von SAS. Er übernahm damit die Rolle des bisherigen Flughafens in Stockholm. Umfangreiche Infrastrukturprojekte begleiteten den Brückenbau auf beiden Uferseiten. Dies trug maßgeblich dazu bei, Forschungs- und Innovationshubs sowie finanzielle Kooperationen zu initiieren. Siehe hierzu den strategischen Schwerpunkt „Stadt des Wissens und der Innovation“. Darüber hinaus wurde die Fusion von Kopenhagen Malmö Port realisiert. Ebenso wurde der Wohnungsmarkt erweitert und eine neue kritische Masse in der gesamten Øresundregion geschaffen.

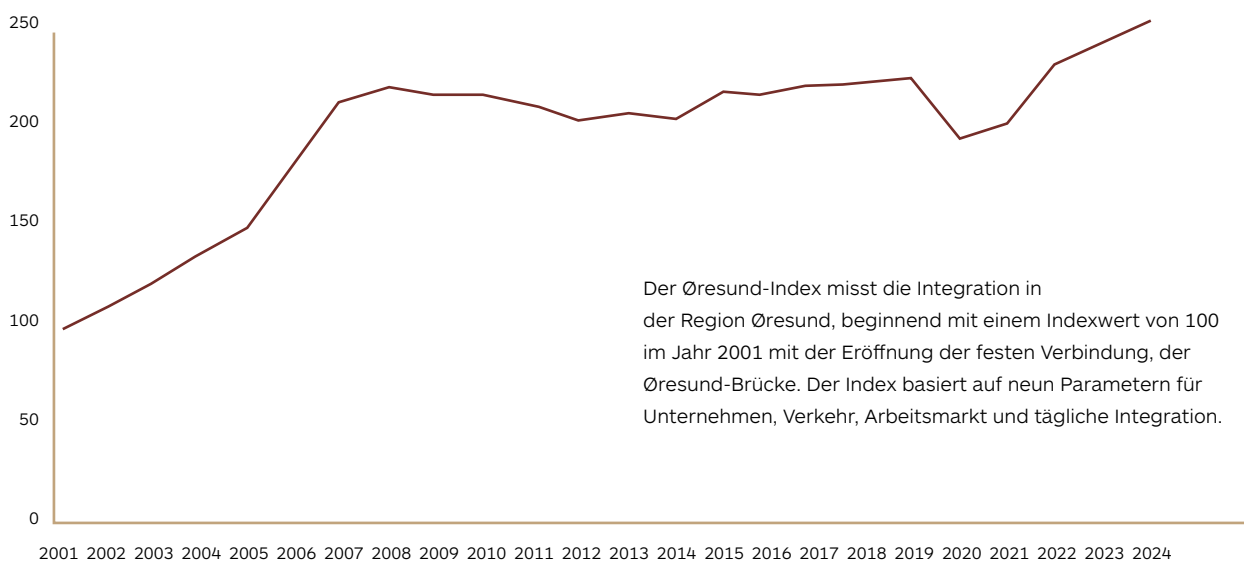
Die Integration in den Arbeitsmarkt nahm nach der Eröffnung

der Brücke deutlich zu und wurde in erster Linie durch Pendelbewegungen von Schweden nach Dänemark vorangetrieben. Auf schwedischer Seite wurden weiterhin neue Stadtquartiere entwickelt, und der Immobilienmarkt von Malmö wurde zunehmend stärker in den Großraum Kopenhagen integriert. Durch die unmittelbare Nähe zum Kopenhagener Flughafen konnten große Forschungseinrichtungen und Unternehmen für die Region gewonnen werden.⁶ Parallel dazu wurde der Kopenhagener Flughafen ausgebaut und modernisiert, um den Großraum Kopenhagen als internationalen Standort zu etablieren. Durch die Entscheidung von SAS, Kopenhagen als wichtigstes Drehkreuz zu definieren, wurde die Position von Kastrup als internationales Eingangstor der Region nachhaltig gestärkt.

Die feste Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö wurde 1991 durch eine länderübergreifende Zusammenarbeit unter Führung von Øresundsbros Konsortiet umgesetzt. Die Brücke wurde über internationale Kapitalmarktdarlehen finanziert, wobei die beiden Staaten gemeinsam die Verantwortung gegenüber den Kreditgebern übernahmen und zusätzlich Unterstützung aus dem EU TEN T Programm erhielten. Die Bedienung der Schulden sowie die finanziellen Rückflüsse werden allein über Mautgebühren für den Straßenverkehr und Entgelte für den Schienenverkehr finanziert.⁷

Die Finanzierung der Flughafenerweiterungen erfolgte durch Københavns Lufthavn A/S (ca. 6 Mrd. DKK zu Preisen von 1994). In den 1990er Jahren wurden Anteile am Flughafen Kopenhagen an der Börse notiert und an private Investoren veräußert.⁸

Der Øresund-Index



Daten ØRESUNDINSTITUTTET. INTEGRATIONEN OVER ØRESUND – UDVIKLINGEN 2000 – 2025. (2025).

6,7. [Global Infrastructure Hub Ltd & Ramboll. \(2021, Februar\). Connectivity across borders: Global practices for cross-border infrastructure projects.](#)

8. [Marfelt, B. \(1994, Dezember\). Milliarder får Vinger i Kastrup. Ingeniøren.](#)

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: INFRASTRUKTUR- GESTEUERTE ENTWICKLUNG UND ABSCHÖPFUNG VON BODENWERTSTEIGERUNGEN

Im Jahr 1992 wurde beschlossen, zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität sowie zur Gewinnung kreativer Talente modernste Infrastruktur in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung zu stellen. In diesem Zusammenhang wurde die Entscheidung getroffen, eine Metro zu bauen. Die Metro war nicht allein als Mobilitätsprojekt konzipiert. Sie wurde gezielt darauf ausgerichtet, neue Bewohner sowie private Investitionen anzuziehen, die Bodenwerte in bislang wenig genutzten Gebieten zu steigern und zusätzliche Steuereinnahmen für die weitere Entwicklung zu generieren. Damit wurde ein neuer Ansatz eingeläutet, in dem strategische Investitionen und sektorübergreifende Partnerschaften als aktive Instrumente zur Risikominimierung, zur Wachstumsförderung und zur Erschließung neuer Chancen eingesetzt wurden.

Ein Meilenstein dieser Entwicklung war die Gründung einer Gesellschaft als Joint Venture zwischen Staat und Kommune auf Grundlage des Ørestad-Gesetzes von 1992. Ørestadsselskabet (später in By & Havn und Metroselskabet umstrukturiert). Das Unternehmen wurde als öffentliches, jedoch kommerziell geführte Einheit strukturiert und mit der Realisierung der Metro sowie des Stadtteils Ørestad beauftragt. Zentrale Stadtquartiere sollten miteinander verbunden und die Anbindung an den Flughafen verbessert werden, um die Attraktivität der Stadt zu stärken. Das Modell ermöglichte es, die Entwicklung marktwirtschaftlich voranzutreiben, während das öffentliche Eigentum

Stabilität sowie eine langfristige und ganzheitliche Planung sicherstellte.

Kurz gesagt funktionierte das Partnerschafts- und Bodenwertabschöpfungsmodell wie folgt: Staat und Stadt übertrugen öffentliche Flächen, in der Regel ehemalige Industrieareale, an Copenhagen City & Port Development. Die Stadt nahm eine Umwidmung der Flächen vor und steigerte damit deren Wert. Auf dieser Grundlage nahm die Gesellschaft Kredite auf, um die Metro und begleitende Infrastruktur zu finanzieren. Anschließend wurden Grundstücke an Projektentwickler verkauft oder verpachtet, und die Erlöse wurden zur Bedienung der aufgenommenen Schulden eingesetzt.⁹

Diese Instrumente prägten schon bald die übergeordnete Stadtentwicklungsstrategie Kopenhagens und reichten weit über den Verkehrsbereich hinaus. Der Strategiewechsel war von Beginn an deutlich erkennbar. Im Rahmen des Ørestad-Gesetzes wurden zwei Metrolinien durch dünn besiedelte Teile von Amager gelegt und nicht entlang des dicht bebauten Korridors der Amagerbrogade. Diese Entscheidung unterstützte die Expansionsstrategie von Ørestad, ermöglichte die Entwicklung neuer Stadtquartiere von Kløvermarken im Norden bis zum Flughafen im Süden und führte zugleich zu einer Steigerung der Bodenwerte entlang des Korridors.



Orientkaj Metrostation von COBE
Rechte: COBE | Fotograf: Rasmus Hjortshøj

9. [Katz, B. & Noring, L. \(2017\). The Copenhagen City and Port Development Corporation: A model for regenerating cities.](#)

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: REVITALISIERUNG DES KOPENHAGENER HAFENS

Die Transformation des ehemaligen Industriedhafens von Kopenhagen gilt als eines der ambitioniertesten Stadtentwicklungsprojekte der Stadt. Aufbauend auf dem in Ørestad erstmals erprobten Modell zur Abschöpfung von Bodenwertsteigerungen wurden im Hafenprojekt dieselben Finanzierungsprinzipien auf eine deutlich umfassendere städtebauliche Agenda übertragen. Damit wurde gezeigt, wie eine ganzheitliche Vision für die Stadt durch innovative Governance-Konzepte, vielfältige Partnerschaften und sorgfältig strukturierte Finanzierungsmodelle realisiert werden konnte.

Im Zentrum dieses Prozesses stand By & Havn, eine im Eigentum von Staat und Kommune befindliche, jedoch eigenständig operierende Entwicklungsgesellschaft, die aus der Fusion von Ørestadsselskabet und dem Hafen von Kopenhagen hervorgegangen war. Während By & Havn das strategische Rückgrat bildete, erfolgte die Umsetzung über verschiedene Organisationsstrukturen und projektspezifische Partnerschaften.

Groß angelegte Entwicklungsprojekte wurden häufig als Joint Ventures zwischen By & Havn und dänischen institutionellen

Investoren organisiert, insbesondere mit Pensionskassen wie PensionDanmark, ATP Ejendomme und PFA. Im Rahmen dieser Partnerschaften brachte By & Havn in der Regel erschlossene Flächen sowie planungsfachliche Expertise ein, während die Pensionskassen langfristiges Kapital und Entwicklungskapazitäten bereitstellten. Dieses Modell verteilte Risiken, sicherte finanzielle Stabilität über jahrzehntelange Entwicklungszeiträume und ermöglichte die koordinierte Realisierung von Wohnraum, Büroflächen, öffentlichen Räumen und Infrastruktur in komplexen, mehrphasigen Quartieren wie Nordhavn, Marmormøllen, Kronløbsøen und Fælledby.

Mit dem Ziel, hochwertige Flächen am Wasser freizusetzen, fusionierten die Häfen Kopenhagen und Malmö 2001 zu Kopenhagen Malmö Port (CMP), einem schwedischen Unternehmen, das sich zu gleichen Teilen im Besitz von & Havn und der Stadt Malmö befindet. Diese betriebliche Konsolidierung schuf die Voraussetzung dafür, große industrielle Hafenfunktionen an andere Standorte zu verlegen und damit zentrale Lagen im Innenhafen für die städtebauliche Entwicklung nutzbar zu machen.



Kopenhagens Industriedhafen 1955
Rechte: Københavns Stadsarkiv | Fotograf: Mogens Falk-Sørensen

Die Hafenvision ging weit über die reine Immobilienentwicklung hinaus. Ziel war es, das Wasser selbst als öffentliches Gut zurückzugewinnen und als sauberen, zugänglichen und lebendigen blauen Raum zu gestalten, der die Lebensqualität steigert und Kopenhagen gleichermaßen für Bewohner, Unternehmen sowie Investoren attraktiver macht. Diese Vision bildete in den 1990er Jahren den Ausgangspunkt für ein umfassendes Umweltprogramm, das in Zusammenarbeit zwischen Kommune und Versorgungsunternehmen umgesetzt wurde, um den Hafen ökologisch zu sanieren. Die Abwassersysteme wurden modernisiert, unterirdische Rückhaltebecken errichtet und Verschmutzungsquellen konsequent beseitigt. Im Jahr 1999 wurde der Hafen offiziell als sauber genug zum Baden erklärt.

Es folgte eine neue Ära des öffentlichen Zugangs und des Ausbaus freizeitbezogener Infrastruktur. Im Jahr 2002 wurde das erste Hafenbad an den Islands Brygge eröffnet und bildete damit den Auftakt für eine Reihe weiterer Badeanlagen, Uferpromenaden sowie für die Havneringen, eine durchgängige Uferroute für Fußgänger und Radfahrer. Neue Brücken, Plätze und Parkanlagen kamen hinzu, während bestehende kulturelle

Investitionen als Hebel genutzt wurden, um die Identität des Hafens weiter zu stärken. Die Ansiedlung kultureller Institutionen entfaltete eine starke Katalysatorwirkung, da sie bewusst am Wasser platziert wurden, um wenig genutzte Areale zu aktivieren und neue urbane Lebensräume zu etablieren. Gemeinsam mit diesen kulturellen Einrichtungen wurde der öffentliche Raum in das städtische Gefüge integriert, sodass der Hafen sowohl zu einem eigenständigen Zielort als auch zu einem selbstverständlichen Bestandteil des urbanen Alltags wurde.

Entscheidend ist, dass diese Investitionen in den öffentlichen Raum niemals ausschließlich als soziale oder ökologische Angebote verstanden wurden, sondern als strategische Instrumente der wirtschaftlichen Entwicklung. Sauberes Wasser, zugängliche öffentliche Räume, aktive Mobilitätswege und kulturelle Sehenswürdigkeiten erhöhen die Attraktivität der umliegenden Stadtteile, ziehen private Investitionen an und verringern das Marktrisiko. Auf diese Weise wurde Lebensqualität ein greifbarer ökonomischer Wert zugeschrieben, der sowohl als Wettbewerbsvorteil als auch als Strategie zur Risikominimierung für eine langfristige urbane Transformation wirkt.



Krøyers plads.
By Cobe og Vilhelm Lauritzen Architects

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: AUFBAU KULTURELLER KAPAZITÄTEN (CPH-KULTURHAUPTSTADT 1996)

Die Anerkennung des Wertes kreativer Talente und des kulturellen Kapitals für die Stärkung der städtischen Wettbewerbsfähigkeit löste ein wachsendes Interesse an der Ausweitung des Kopenhagener Kultursektors aus. Eine starke kulturelle Grundlage galt nicht nur als Anreiz, sondern auch als Motor wirtschaftlicher und sozialer Vitalität.

Einer der frühesten und zugleich prägendsten Schritte war die Ernennung Kopenhagens zur Kulturhauptstadt Europas im Jahr 1996. Die Initiative entwickelte sich zu einem Katalysator für das Rebranding der Stadt, stärkte ihr kulturelles Profil und erweiterte ihre Kapazitäten in der kulturellen Produktion. Die Verantwortung lag bei einer speziell geschaffenen Einrichtung, dem Kultursekretariat, das ein umfassendes und ambitioniertes Programm steuerte, unterstützt durch erhebliche Mittel von staatlicher Seite, der Kommune sowie privaten Akteuren. Die Finanzierung umfasste sowohl dauerhafte als auch temporäre Projekte und förderte neue sektorübergreifende Partnerschaften zwischen öffentlichen Institutionen, Kommunen, Investoren, Kulturorganisationen und lokalen Gemeinschaften. Der Erfolg dieses Jahres lag nicht nur in neuen Museen und Veranstaltungsorten, sondern vor allem in den Netzwerken, Kooperationen und Formen bürgerschaftlichen Engagements, die dadurch angestoßen wurden.

Parallel dazu wurde die Bedeutung von Kultur durch den Bericht „Danmarks Kreative Potentiale“ aus dem Jahr 2000 unterstrichen, der vom Ministerium für Kultur und dem Ministerium für Wirtschaft veröffentlicht wurde. In dem Bericht wurde Kultur als Motor der Wettbewerbsfähigkeit identifiziert und zu engeren Kooperationen zwischen Kreativwirtschaft und kommerziellem

Sektor aufgerufen. In den Planungsstrategien Kopenhagens ist seit Anfang der 1990er Jahre ein Trend erkennbar.¹⁰

In dieser Zeit wurde die Kultur als zentraler Pfeiler der Stadtentwicklung Kopenhagens positioniert. In den folgenden Jahren investierte die Stadt weiterhin in bedeutende kulturelle Sehenswürdigkeiten wie Skuespilhuset und Operaen. Gleichzeitig begann sich das Verständnis von Kultur zu erweitern. Es umfasste nicht mehr nur die Künste, sondern auch Innovation, Design und Stadtgestaltung als gemeinsame bürgerschaftliche Praxis.

Urbane Festivals wurden zu einem sichtbaren Ausdruck dieses Wandels und trugen dazu bei, Kopenhagen von einer Stadt der Künste zu einer Stadt zu transformieren, in der Kultur auch beschreibt, wie Menschen miteinander leben. Die Initiative Sharing Copenhagen im Jahr 2014 stärkte diese Perspektive und präsentierte die Stadt als offenes Labor für nachhaltige urbane Lösungen. In 90 Partnerschaften und mehr als 240 Veranstaltungen wurden Kultur, Politik und Design eng miteinander verwoben. Heute wird die Initiative als öffentliches Förderprogramm fortgeführt, das grüne, soziale und kulturelle Projekte unterstützt, die von zivilgesellschaftlichen Akteuren vorangetrieben werden.

Mit der Gründung von BLOXHUB im Jahr 2016 wurde diese „zweite Welle“ der Kultur weiter institutionalisiert. Als Partnerschaft zwischen Staat, Gemeinde und philanthropischen Akteuren formalisierte BLOXHUB sektorübergreifende städtische Innovation als Teil des kulturellen Angebots Kopenhagens und schuf eine Plattform, auf der Mitglieder und Öffentlichkeit gemeinsam an der Gestaltung der Zukunft der Stadt mitwirken.



NY Carlsberg Glyptotek – Erweiterung im linken oberen Innenhof durch Henning Larsen.
Im Kopenhagener Jahr 1996 als Kulturhauptstadt Europas eingeweiht
Rechte: Henning Larsen | Fotograf: Rasmus Hjortshøj

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: STÄRKUNG DES WISSENS- UND INNOVATIONS- SEKTORS

Ein weiteres zentrales Element der Wettbewerbsfähigkeit von Städten, das auch im Konzept der „K-Regions“ verankert ist, liegt in der Bedeutung von Wissen und eines starken Innovationssektors sowie in der Fähigkeit, Talente und Forschende zu gewinnen und langfristig zu binden und zugleich leistungsfähige Institutionen bereitzustellen. Heute zählt Kopenhagen in mehreren internationalen Indizes zu den leistungsstärksten Innovationsstädten. Diese Position wurde durch eine Vielzahl von Partnerschaften, politischen Strategien und Förderinstrumenten erreicht, die gezielt darauf ausgerichtet waren, spezifische Innovationssektoren zu stärken und die Zusammenarbeit zwischen Ländern, Institutionen, Industrie und der Stadt zu intensivieren.

Die Errichtung der Region Øresund und die spätere Einweihung der Øresund-Brücke förderten neue Kooperationsstrukturen in Kopenhagen und Skåne. Diese Entwicklungen ebneten den Weg für Partnerschaften, die die Kapazitäten und die kritische Masse innerhalb des Forschungs- und Entwicklungssektors ausweiteten. Eine dieser Initiativen war die Øresund-Universität, ein Konsortium von zwölf Universitäten im gesamten Øresund, das sich für die Integration der Bildungssysteme zwischen Dänemark und Schweden einsetzte.

Eine weitere wichtige Initiative war die Gründung von Medicon Valley, einer gemeinnützigen Organisation, die heute als Medicon Valley Alliance bekannt ist. Die Allianz verfolgt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, Talente und Unternehmen anzuziehen und sowohl Innovation als auch Kommerzialisierung im Life Sciences Sektor zu fördern, indem die Stärken über den gesamten Øresund hinweg gebündelt werden. Der Fokus liegt auf der Zusammenarbeit zwischen Universitäten, Krankenhäusern und Industrie und orientiert sich am sogenannten Triple Helix Modell. Medicon Valley konnte sich erfolgreich als führender Life Sciences Cluster in der Europäischen Union etablieren.

Medicon Valley veranschaulicht eindrucksvoll, wie durch sektorübergreifende Kooperationsstrukturen, unterstützt durch politische Strategien, öffentlich-private Partnerschaften und regionale Integration ein leistungsfähiges Innovationsökosystem geschaffen werden kann. Fördermittel und Infrastruktur haben die öffentliche Innovationspolitik sowie missionsorientierte

politische Strategien sowohl in Dänemark als auch in Schweden gestärkt. Gleichzeitig leisteten große Unternehmen finanzielle Beiträge, brachten fachliche Expertise ein und initiierten Ausgründungen, die das Cluster dauerhaft tragen und internationale Talente anziehen. Die Attraktivität von Finanzinvestitionen, Forschungszentren, Innovationszentren und Start-ups war entscheidend für die Anziehung von F&E nach Kopenhagen und spielte eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung des dänischen F&E-Systems.

Auf lokaler Ebene wurde mit dem Aufbau von Copenhagen Science City, das später erweitert wurde, eine Plattform geschaffen, die den Nordcampus der Universität Kopenhagen, das Rigshospitalet, COBIS sowie weitere Bioscience-Zentren in angrenzenden Science-Parks miteinander vernetzte. Ziel war es, Silostrukturen aufzubrechen, indem Krankenhäuser, Hochschulen und Unternehmen räumlich gebündelt wurden, um die Zusammenarbeit zu intensivieren.

Ein wesentlicher Teil des Innovationssektors ist die Investition des Staates in modernste F&E-Einrichtungen. Dänemark steht in der EU (nach Luxemburg) bei den Pro-Kopf-F&E-Ausgaben der Regierung an zweiter Stelle – ein klares und nachhaltiges Signal für die öffentliche Finanzierung von Universitäten, Instituten und missionsorientierten Initiativen. Ein weiterer Eckpfeiler ist die Bereitstellung von Risikokapital durch den Staat über den EIFO, den staatlichen Export- und Investmentfonds, der als Risikominderungsmechanismus fungiert und Kredite und Garantien für Unternehmen bereitstellt, die grenzüberschreitend verkaufen. Ergänzt wird dies durch umfangreiche institutionelle Finanzierungen und Fördermittel, insbesondere durch die Novo Nordisk Foundation.

Die Ergebnisse dieser Investitionen sind deutlich im Wachstum des dänischen Life Sciences-Ökosystems sichtbar. Im Osten von Dänemark sind heute rund 700 Unternehmen mit etwa 58 000 Beschäftigten angesiedelt. Im Jahr 2023 exportierte Dänemark Life Sciences-Güter im Wert von 23 Milliarden Euro, was nahezu 20 % der gesamten Exporte des Landes entsprach. Mit einem Investitionsvolumen von 6,4 Milliarden Euro allein im Ökosystem von Medicon Valley wird das starke finanzielle Commitment für diesen Sektor eindrucksvoll sichtbar.

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: STADTERNEUERUNG (GANZHEITLICHE STADTERNEUERUNG)

Im Zuge der Fortschritte der Stadterneuerung (Områdefornyelse) wurde der gesetzliche Rahmen schrittweise neu ausgerichtet. Der Fokus verlagerte sich von der rein baulichen Aufwertung einzelner Gebäude hin zu einem integrierten Ansatz, der die Erneuerung ganzer Quartiere und öffentlicher Räume in den Mittelpunkt stellte. Zunehmend wurde in den rechtlichen und strategischen Rahmenwerken betont, wie wichtig es ist, Synergien zwischen den unterschiedlichen Beteiligten zu festigen und Kooperationen zwischen Zivilgesellschaft, Institutionen, Wirtschaft und öffentlicher Hand zu fördern. Auch Auftrag und Schwerpunkt der Stadterneuerung wurden zunehmend dynamischer ausgestaltet, indem sie an veränderte Rahmenbedingungen angepasst und kontinuierlich auf neue Bedarfe ausgerichtet wurden.

Das Gesetz zur „helhedsorienteret byfornyelse“ von 1998 führte diesen integrierten Ansatz konsequent weiter. Mit dem Rückgang öffentlicher Mittel für bauliche Aufwertungen und Gebäudesanierungen wurde ein Perspektivwechsel angestoßen. Kommunen wurden ermutigt, ihre Rolle als Vermittler zwischen den beteiligten Partnern stärker wahrzunehmen und auf kom-

bierte öffentliche und private Finanzierungen im Rahmen von Partnerschaften zu setzen, wodurch ein ganzheitlicherer Ansatz der Stadtentwicklung unterstützt wurde. In den darauffolgenden Jahren trug dies dazu bei, Modelle zu entwickeln, mit denen privates Kapital gezielt in Erneuerungsmaßnahmen gelenkt werden konnte und Kommunen eine koordinierende sowie aktivierende Rolle übernahmen.

Darauf aufbauend markierte die Politikinitiative „Fremtidens By“ von 1999 das Ende der Kvarterløft Ära. Der Fokus verschob sich hin zu einer umfassenden Erneuerung ganzer Nachbarschaften und zur gezielten Förderung des sozialen Zusammenhalts, vor allem in benachteiligten Gebieten. Der Fokus lag auf wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, demokratischer Beteiligung, sozialem Wohnungsbau, räumlicher Planung und einer integrierten urbanen Governance.

Eine strategische Neustrukturierung im Jahr 2001 dezentralisierte die Stadtpolitik vom Staat auf die Kommunen. Planungsaufgaben wurden auf mehrere Ministerien verteilt und integrierte Finanzierungsansätze wurden gezielt hervorgehoben. Dies



Sønder Boulevard vor der Erneuerung

führte zu einer stärkeren Abhängigkeit von privater Finanzierung durch öffentlich-private Partnerschaften und direkte Beiträge von Immobilieneigentümern und Bewohnern.

Im Jahr 2003 wurde Byfornyelsesloven überarbeitet und die Stadterneuerung (Områdefornyelse) von der Gebäudeerneuerung (Bygningsfornyelse) getrennt. Damit wurde die Bedeutung von Synergien zwischen den beteiligten Akteuren weiter

gestärkt. Von diesem Zeitpunkt an konzentrierten sich die kommunalen Erneuerungsstrategien auf Planung und Beteiligung, die Aufwertung öffentlicher Räume, den Ausbau sozialer und kultureller Infrastruktur sowie auf Verbesserungen im Verkehrsbereich. Viele Projekte, darunter Initiativen im Bereich des sozialen Wohnungsbaus wie „Byer for Alle“, wurden im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften durchgeführt.¹¹

SPILLOVER-EFFEKT:

Zwischen 2006 und 2011 investierten private Eigenheimbesitzer pro investierter öffentlicher Krone 2,4 Kronen in die Stadterneuerung. Die privaten Investitionen unterstützten nicht nur die Sanierung von Gebäuden, sondern auch lokale Unternehmen und Einrichtungen der Nachbarschaft.¹²

Für jede
1,0 DKK
Öffentliche
Investition

2,4 DKK
Investition
privater
Wohneigentümer



Sønder Boulevard Erneuerung durch SLA
Rechte: SLA | Fotograf: Magnus Kitten

11. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter. (2013). Byfornyelsesatlas DK2.

12. Jensen, J. O. (2015). Private følgeinvesteringer ved områdefornyelse. Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter.

THE COPENHAGEN WAY IN DER PRAXIS
DIE WETTBEWERBSFÄHIGE UND LEBENSWERTE REGION



Cykelslangen von Dissing+Weitling
Fotograf: Rasmus Hjortshøj

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: EINE METROPOLE FÜR MENSCHEN (METROPOL FOR MENNESKER)

Der Fokus auf eine menschenzentrierte Entwicklung ist seit den 1990er Jahren ein integraler Bestandteil der urbanen Transformation Kopenhagens. Zentrale Maßnahmen wie die Stadterneuerung, die Reinigung des Hafens, der Ausbau fahrrad- und fußgängerfreundlicher Infrastruktur sowie die Revitalisierung öffentlicher Räume positionierten Kopenhagen schrittweise als Stadt, die für ihr konsequentes Engagement in einer menschenorientierten Stadtplanung anerkannt wird. Durch das Zusammenspiel dieser politischen Strategien, Rahmenwerke und Initiativen wurde die Basis geschaffen, auf der Kopenhagen 2008 im Liveability Index des Magazins Monocle als weltweit lebenswerteste Stadt ausgezeichnet wurde.

Die erste ausdrücklich formulierte Lebensqualitätsstrategie der Stadt wurde im darauffolgenden Jahr eingeführt. Die Stadtentwicklungsstrategie „Eine Metropole für Menschen“ markierte einen bedeutenden Meilenstein in der Planungsgeschichte Kopenhagens. Sie entstand in Zusammenarbeit zwischen dem Architektur- und Stadtentwicklungsbüro Gehl und der Stadt Kopenhagen. Die Strategie wurde durch den wachsenden Einfluss internationaler Lebensqualitätsindizes und ihrer sich abzeichnenden Kennzahlen inspiriert. Im Zuge dessen wurde eine neue Politik des städtischen Lebens mit dem ausdrücklichen Ziel eingeführt, Kopenhagen zur lebenswertesten Stadt der Welt zu machen. Aufbauend auf früheren Investitionen in öffentliche Räume und die Radverkehrsinfrastruktur wurden neue und innovative Stadtdaten sowie Messungen des urbanen Lebens eingesetzt, um eine Vision zur Stärkung und Diversifizierung des öffentlichen Lebens zu formulieren.

Es wurde das Leitbild einer Stadt für alle entworfen, die Fußgänger gezielt fördert, zum Verweilen und zur Interaktion einlädt und den urbanen Raum in eine Bühne für Veranstaltungen, Märkte und alltägliche Begegnungen verwandelt.

Zur Umsetzung dieses Ziels wurde gemeinsam mit der Technischen Universität Dänemark (DTU) die regelmäßige Veröffentlichung jährlicher Urban Life Accounts eingeführt. In diesen Berichten wurden zentrale Indikatoren erfasst, Verbesserungsbedarfe identifiziert und Einblicke in sich wandelnde Muster des öffentlichen Lebens gegeben. Die Berichte entwickelten sich zu einem zentralen Instrument, um die zukünftige Planung zu steuern und urbane Räume gezielt nachzurüsten, damit ein lebendiges, inklusives und kohärentes öffentliches Leben gefördert wird.

Viele der Initiativen, die Kopenhagens Lebensqualität prägen, sind eng mit der übergeordneten Nachhaltigkeitsagenda der

Stadt verknüpft. Ein besonders wichtiger Schritt zur Ausrichtung dieser Prioritäten war der Eco Metropolis Plan von 2007, der ökologische Zielsetzungen mit der städtischen Vision von Lebensqualität integrierte. Dieser Kurs wurde durch den Klimaplan von 2012 weiter gefestigt, der die Smart City-Aktivitäten Kopenhagens ausweitete und auf eine resiliente, kohlenstoffarme urbane Zukunft ausrichtete.

Mehr urbanes Leben für alle

80 %

Der Kopenhagener sind mit den Möglichkeiten zufrieden, am städtischen Leben teilzunehmen.

Mehr Menschen, um mehr zu laufen

20 %

erhöhtes Fußgängeraufkommen

Mehr Menschen, um länger zu bleiben

20 %

Mehr Zeit im urbanen Raum verbracht als heute

KLIMASCHUTZ

Der kontinuierliche Anpassungsbedarf und das fortlaufende Handeln hin zu nachhaltigeren urbanen Umgebungen und Bauweisen bildeten die Grundlage, auf der ein Großteil der Innovationen entstanden ist. Dies legte den Grundstein für umfassende Klimaschutzmaßnahmen, indem sowohl Emissionen im laufenden Betrieb als auch in Materialien gebundene Emissionen durch grüne Mobilität, erneuerbare Energieerzeugung, energieeffiziente Gebäude und kohlenstoffarme Materialien reduziert wurden.

Zeitgleich wurde die Klimaanpassung zu einem wirkungsvollen Instrument, mit dem die Agenda für Lebensqualität konsequent weiterentwickelt wurde. Durch die Integration von Lebensqualität, Inklusivität und Klimaschutz ist Kopenhagen nicht nur resilienter geworden, sondern auch wettbewerbsfähiger. Gleichzeitig wurden Einwohner, Unternehmen sowie Investitionen angezogen, während der Übergang zu einer nachhaltigeren urbanen Umwelt aktiv vorangetrieben wurde. Die konsequente Verknüpfung der sozialen und ökologischen Agenda zählt zu den Schlüsselfaktoren der Entwicklung Kopenhagens.

Der Copenhagen Climate Plan legte den Grundstein für umfassende Klimaschutzmaßnahmen, indem sowohl Emissionen im laufenden Betrieb als auch in Materialien gebundene Emissionen durch grüne Mobilität, erneuerbare Energieerzeugung, energieeffiziente Gebäude und kohlenstoffarme Materialien reduziert wurden. Der Plan befasste sich auch mit Projekten wie Skt. Kjelds Plads und Enghaveparken sowie umfassendere Maßnahmen zur Abmilderung von Sturmfluten und Anstieg des Meeresspiegels.

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: PLAN 2007: ECO METROPOLIS UNSERE VISION FÜR KOPENHAGEN 2015

Im Jahr 2007 stellte die Stadt Kopenhagen die ambitionierte Vision „Copenhagen Eco Metropolis: Unsere Vision für Kopenhagen 2015“ vor. Ziel des Plans war es, Kopenhagen bis 2015 zur Umwelthauptstadt Europas und zur weltweit führenden Öko-Metropole zu machen. Es war nicht nur ein Versuch, die Nachhaltigkeitsagenda der Stadt voranzubringen, sondern auch ein strategischer Schritt, Umweltbelange in Kopenhagens Kultur, urbanes Leben und Identität einzubetten.

Wie es in der Vision heißt:

„Die Welt wird nach Kopenhagen kommen, um zu sehen, wie moderne Umweltpolitik im 21. Jahrhundert gestaltet wird. Kopenhagen wird zu einer Metropole werden, in der Besucher eine grüne und sichere städtische Umwelt erleben und nach Hause zurückkehren, um zu verstehen, wie Umweltbelange in der Praxis eine dynamische Stadtentwicklung unterstützen können.“

Kurzum wurde die grüne Agenda als Instrument eingesetzt, um die Lebensqualität zu erhöhen, und verdeutlicht, dass eine Hauptstadt aufgrund ihrer Umweltziele prosperieren kann, nicht trotz dieser.

In der Eco-Metropolis-Strategie wurde ein ganzheitlicher und integrierter Ansatz mit mehreren Zielen skizziert. Ein Hauptziel war die Verringerung der CO₂-Emissionen um 20 % zwischen 2005 und 2015. Um dies zu erreichen, waren koordinierte Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Energie, Bauwesen, Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung erforderlich. Dabei wurden zahlreiche miteinander verknüpfte Fragestellungen berücksichtigt, die sowohl Nachhaltigkeit als auch die Attraktivität des urbanen Lebens betreffen.

Ein vorrangiges Ziel war es, Kopenhagen als grüne und blaue Hauptstadt zu positionieren. Das Ziel für 2015 bestand darin, dass 90 Prozent der Bevölkerung maximal 15 Gehminuten von einem Park, Strand oder Bad entfernt leben. Dies förderte die Transformation urbaner Flächen in kleine Parks und die Entwicklung neuer Freizeitbereiche wie Strände und Hafenbäder.

Mobilität bildete eine weitere zentrale Säule. Der Plan sah vor, dass 50 % aller Pendelstrecken zur Arbeit oder zur Schule mit dem Fahrrad gefahren werden und schwere Verletzungen durch Radfahrer verringert werden sollten. Weitere Maßnahmen umfassten die Nachrüstung kommunaler Gebäude zur Senkung des Energieverbrauchs, die Bekämpfung der Luft- und Lärmbelastung und die Förderung ökologischer Lösungen.

Während sich die ursprünglichen Ziele und Indikatoren inzwischen weiterentwickelt haben, hatte die Vision von Öko-Metropolis eine dauerhafte Wirkung. Sie wurde in die Stadtplanung von Kopenhagen integriert und trug dazu bei, die behördenübergreifenden Aktivitäten im Rahmen einer einheitlichen Strategie aufeinander abzustimmen. Durch diese Ausrichtung wurde die grüne, kohlenstoffarme und lebenswerte Agenda zu einem zentralen Motor für die laufende Entwicklung der Stadt.

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: KLIMAPLAN 2012 (CPH 2025)

Im Anschluss an die Vision der Eco-Metropolis initiierte die Stadt Kopenhagen in enger Zusammenarbeit mit dem Staat einen ambitionierteren und umfassenderen Klimaplan. Ziel war es, Kopenhagen bis 2025 zur weltweit ersten CO₂-neutralen Stadt zu machen. Dies bedeutete eine deutliche Verschiebung von dem früheren Ziel, die Emissionen um 20 % zu senken, im Jahr 2015, hin zu einer Verringerung um 80 %.

Wie auch beim vorherigen Plan zielte diese neue Strategie auf ein grünes Wachstum ab, indem sie aufzeigte, wie der grüne Wandel mit der wirtschaftlichen Entwicklung und der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten in Einklang gebracht werden könnte. Konkret war das Ziel, Dekarbonisierungsmaßnahmen zu nutzen, um Arbeitsplätze zu schaffen, Innovationen im Sektor voranzutreiben, die öffentliche Gesundheit zu fördern und die Gesamtqualität des städtischen Umfelds zu verbessern. Der Plan war um vier zentrale Säulen bzw. Schwerpunktbereiche strukturiert, die jeweils eine sektorübergreifende Zusammenarbeit und geteilte Verantwortung erforderten.

Um dieses Ziel zu erreichen, mussten fast alle Akteure der Stadtplanung und Entwicklung zusammenarbeiten. Es wurden politische Rahmenwerke geschaffen, um die Maßnahmen mit den übergeordneten Klimazielen in Einklang zu bringen. Die Stadt nutzte ihre Regulierungs- und Koordinierungsbefugnisse, um den Prozess zu steuern, indem sie zum Beispiel neue kommunale Bauvorschriften und Normen aufstellte und eine Reihe von Pilotprojekten finanzierte.

Die Kommune setzte auch strenge Energiestandards für ihre eigenen Gebäude ein, um den Energieverbrauch durch Nachrüstung und die Einführung intelligenter Energielösungen um 40 % zu senken. Damit sollte ein Beispiel gegeben und kommunale Gebäude als Vorbilder für Clean-Tech-Innovationen positioniert werden.

Eine der wichtigsten Initiativen war das von der Kommune finanzierte EnergyLab Nordhavn, das in Zusammenarbeit mit der DTU und anderen Forschungs- und Bildungseinrichtungen entwickelt wurde. Das Projekt fungierte als praxisnahes Labor, in dem neue Technologien getestet, die Zusammenarbeit zwischen Forschung und Wirtschaft gestärkt und saubere Lösungen marktfähig gemacht wurden.

Eine weitere bedeutende Initiative war der Start von Energispring, einer Partnerschaft, die 58 private Gebäudeeigentümer, Projektentwickler und Wohnungsbaugesellschaften zusammenbrachte und rund 39 Prozent des Kopenhagener Gebäudebestands abdeckte. Die Plattform ermöglichte den Austausch von Wissen und Daten und motivierte die Teilnehmenden zugleich, sich zu Energieeinsparungen zu verpflichten.

Neben der Unterstützung des Ziels der CO₂-Neutralität erhöhte die Klimastrategie auch die Nachfrage nach Clean-Tech-Lösungen. Damit wurde Kopenhagen zu einem Testfeld für neue Energie und Smart-Technologien, das Innovationsökosystem gestärkt und die Kommerzialisierung von Clean-Tech-Produkten und Dienstleistungen vorangetrieben. So wurde das Wachstum des Bereichs vorangetrieben, der heute als grüne Ökonomie bezeichnet wird.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor der grünen Transformation war die enge Zusammenarbeit zwischen Staat und Kommune. Umfangreiche Dekarbonisierungsmaßnahmen, wie die Umgestaltung des Stromnetzes, erforderten eine koordinierte Zusammenarbeit über mehrere Regierungsebenen hinweg. Das BIO4-Projekt in Amagerforbrændingen wurde durch kommunale Mittel ermöglicht, die über das Eigenkapital von HOFOR bereitgestellt und von Fernwärmekunden unterstützt wurden. Das Kraftwerk Avedøre wurde über nationale Mittel finanziert, und auch das Projekt Amager Bakke war Teil dieser koordinierten Maßnahmen.

Die Regulierungsrahmen spielten eine entscheidende Rolle bei der Ermöglichung dieser Initiativen. Beispielsweise sind nach dem dänischen Mineralöl- und CO₂-Steuerrecht Biomasse sowohl von der Energie- als auch von der CO₂-Steuer ausgenommen. Auch die Tarifstrukturen trugen dazu bei, erneuerbare Energielösungen wirtschaftlich rentabel zu machen.

Im Einklang mit der Einführung des Klimaplan 2012 wurde das Heizversorgungsgesetz verabschiedet, um die Nutzung von Biomasse, Geothermie und Abwärme als primäre kohlenstoffarme Wärmequellen zu fördern. Viele der großangelegten Projekte, die in den späten 2010er Jahren realisiert wurden, waren bereits durch frühere nationale politische Initiativen angestoßen worden. Langfristige Energieabkommen, das Heizungsversorgungsgesetz und Steuerbefreiungen bildeten eine stabile politische Grundlage für den Übergang.



Klimapark Grønningen-Bispeparken von SLA
Rechte: SLA | Fotograf: Mikkel Eye

STRATEGISCHER SCHWERPUNKT: KLIMAAANPASSUNG (CPH 2025)

Als übergeordnete Strategie zur Bewältigung des wärmeren und feuchteren Klimas, mit dem Kopenhagen konfrontiert ist, initiierte die Stadt 2011 ihre Klimaanpassungsstrategie. In der Klimaanpassungsstrategie wurde hervorgehoben, dass Starkregen, steigende Meeresspiegel und zunehmendes Grundwasser erhebliche Risiken für die Resilienz Kopenhagens darstellen.

Auf die Strategie folgte bereits 2012 der gezieltere Cloudburst Management Plan, der als Reaktion auf einen verheerenden Starkregen im Jahr 2011 entwickelt wurde. Das Ereignis hob die Dringlichkeit der Anpassung an den Klimawandel hervor und machte klar, dass jetzt gehandelt werden musste. Es machte deutlich, dass politische Maßnahmen und Rahmenwerke erforderlich sind, um die Resilienz der Stadt gegenüber künftigen Starkregenereignissen zu stärken. Das Ereignis wirkte als Katalysator für notwendige Veränderungen, löste die sofortige Umsetzung aus und führte zur Initiierung von Projekten, um dem wachsenden Risiko städtischer Überschwemmungen zu begegnen.

Die schnelle Umsetzung wurde durch die Entwicklung zügig erarbeiteter Rahmenwerke, gesetzlicher Anpassungen und öffentlich-privater Partnerschaften ermöglicht. Eine besonders bedeutende Partnerschaft wurde zwischen dem kommunalen Versorger HOFOR, der privaten Consulting-Firma Ramboll und der Stadt Kopenhagen gebildet.

Ramboll übernahm die führende Rolle als privater Partner bei der Ausarbeitung des Cloudburst Plans und arbeitete dabei in enger Abstimmung mit der Kommune und den städtischen Versorgungsbetrieben.

Berater, Ingenieure und Stadtvertreter entwickelten gemeinsam Lösungen, wobei Ramboll die Aufgabe hatte, die Akteure

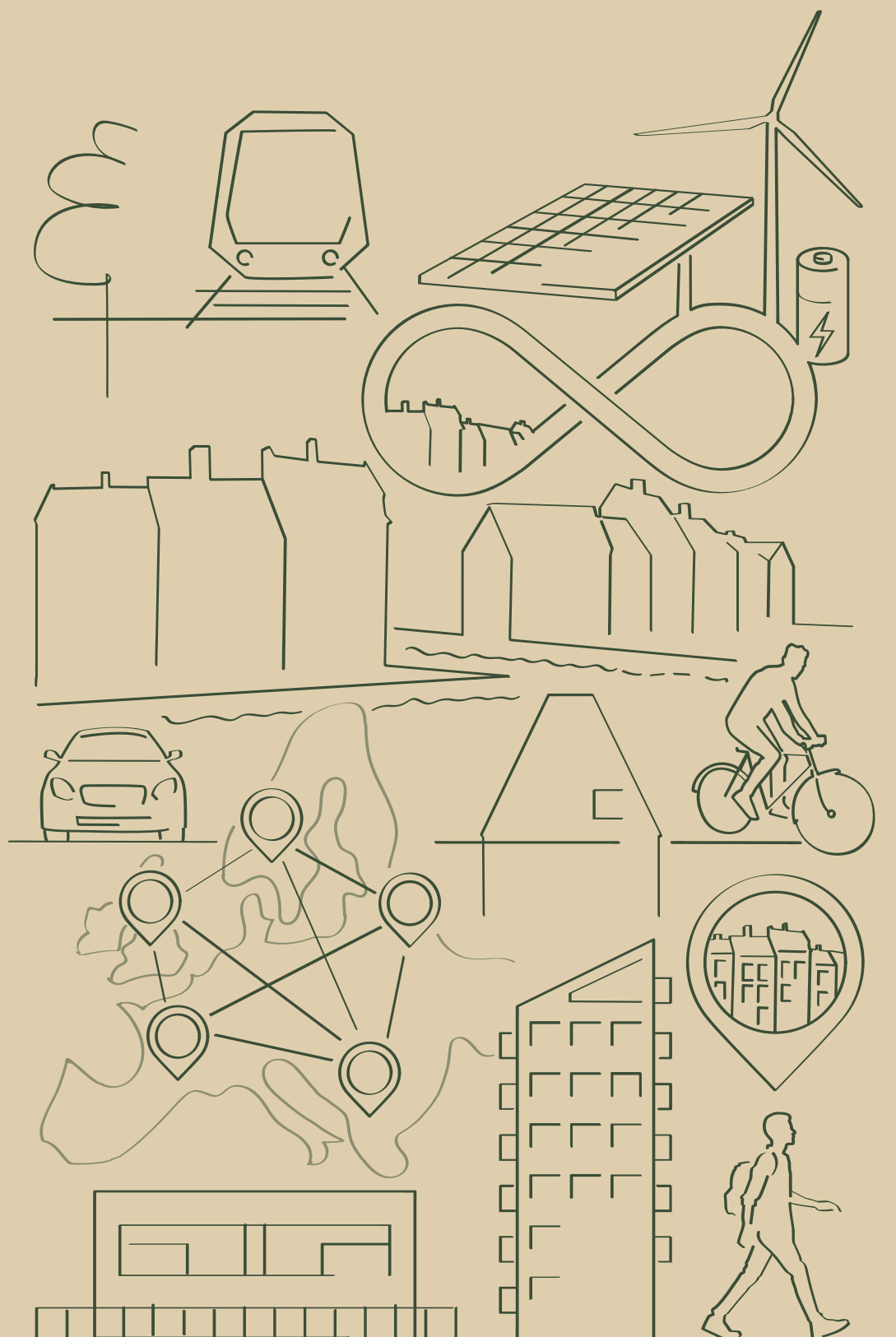
aus Behörden, Sektoren und Kommunen für eine integrierte Planung und Umsetzung zu koordinieren. Ein Prozess, der heute als „Cloudburst-Formel“ bekannt ist. Dieses Modell entwickelte sich zu einem innovativen Beispiel für kooperative Planung im Bereich Klimaanpassung. Dieses kooperative Modell basierte auf einer gemeinsamen Finanzierung über kommunale Steuern und Investitionen von Versorgungsunternehmen, wodurch geteilte Verantwortung und integrierte Lösungen zwischen städtischen und Versorgungsstrukturen ermöglicht wurden.¹³

Ein weiterer entscheidender Schritt zur Umsetzung des Cloudburst-Plans war die notwendige Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Änderung des Forsyningsloven (dänisches Versorgungsgesetz). Aufgrund rechtlicher Beschränkungen hatte Kopenhagens primäres Versorgungsunternehmen HOFOR zunächst Schwierigkeiten, oberirdische Anpassungsprojekte zu finanzieren.

Die regulatorische Änderung war ein Wendepunkt: Sie ermöglichte es HOFOR, Einnahmen aus der Wassernutzung in Kombination mit kommunalen Steuermitteln zur Finanzierung neuer Arten von Anpassungsprojekten einzusetzen. Diese Änderung schuf die finanzielle Grundlage für HOFOR, sowohl graue als auch blau-grüne Lösungen für die Klimaanpassung einzusetzen, etwa Regenrückhaltebecken, Regenwasserboulevards und naturbasierte Maßnahmen, einschließlich blauer und grüner Infrastruktur, die gleichzeitig öffentlichen und ökologischen Mehrwert bieten.

Seit 2011 hat die Stadt rund 300 Projekte zur blau-grünen Infrastruktur sowie große Cloudburst-Tunnel initiiert, wodurch Straßen, Parks und Innenhöfe in multifunktionale Räume umgewandelt wurden, die nicht nur Regenwasser ableiten, sondern auch Freizeit- und ökologischen Nutzen liefern. Projekte wie Tåsinge Plads, Lindevangsparken, Enghaveparken und Klimakarré zeigen, wie sektorübergreifende Partnerschaften Klimaanpassung in Chancen für Stadterneuerung und Gemeinschaftsentwicklung verwandeln können.

13. [American Society of Landscape Architects. \(2016\). The Copenhagen Cloudburst Formula: A strategic process for planning and designing blue-green interventions. ASLA Professional Awards.](#)



THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT

Den aktuellen Herausforderungen begegnen, um Europas Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit für die Zukunft zu stärken

Kopenhagens Entwicklung ist beeindruckend und bietet wertvolle Erkenntnisse. The Copenhagen Way zeigt, was möglich ist, wenn mutige Entscheidungen mit starken sektorübergreifenden Partnerschaften kombiniert werden und Vision mit Pragmatismus einhergeht. Es wird deutlich, was erreicht werden kann, wenn eine Stadt sich den Herausforderungen und sich wandelnden globalen Dynamiken stellt, diese in konkrete Pläne mit ambitionierten Zielvorgaben und realisierbaren Programmen umsetzt und sie über eine integrierte, langfristige Governance verfolgt. Kopenhagen zeigt, dass Transformation nur gelingt, wenn man die Komplexität der Realität akzeptiert und innovative, sektorübergreifende Governance praktiziert, die Energie, Verkehr, Gebäude, Wasser, Bevölkerung und regionale Zusammenarbeit miteinander verknüpft. So wurde die Stadt zu einem erprobten Testfeld für Lösungen vor einem breiteren Einsatz.

Kopenhagen ist ein überzeugender Proof of Concept: Städte können als Treiber von Innovation und Katalysatoren gesellschaftlichen Wandels wirken. Städte, die offen für Experimente sind, inklusive Governance praktizieren und sektorübergreifende Zusammenarbeit fördern, können greifbare Vorteile für das gesamte urbane Ökosystem schaffen und Herausforderungen in großem Maßstab in Wettbewerbsvorteile verwandeln.

Gleichzeitig sieht sich die Stadt mit harten Realitäten konfrontiert und kann den bisherigen Lösungsansatz nicht einfach wiederholen. Wie viele europäische Metropolen muss Kopenhagen Innovationen vorantreiben, um Herausforderungen durch den Klimawandel, explodierende Wohnkosten, begrenzten Raum, übermäßigen Konsum, Wettbewerbsdefizite und wachsende soziale Ungleichheiten zu bewältigen. Einige Instrumente, die in früheren Krisen hilfreich waren, könnten neue Probleme verschärfen, wenn sie unverändert bleiben. Beispielsweise belastet das Modell der Bodenwertabschöpfung, das einst die resiliente Transformation beschleunigte, heute zunehmend Kopenhagens soziale und ökologische Strukturen.

Die Aufgabe besteht nun darin, die Ambitionen aufrechtzuerhalten, die Instrumente zu aktualisieren und innovative Ansätze zu entwickeln, um künftigen Herausforderungen zu begegnen. Indem die Stadt Bezahlbarkeit, Dekarbonisierung und sozialen Zusammenhalt mit wirtschaftlichem Wohlstand verbindet, kann sie weiterhin als Vorbild für urbane Resilienz in Europa vorangehen. Um dies zu erreichen, sind vertiefte Partnerschaften, Aktionen im passenden Maßstab sowie die gleiche Entschlossenheit und Offenheit nötig, die Kopenhagens Transformation von Beginn an geprägt haben.

Um neue Handlungsspielräume zu eröffnen und das Potenzial von Städten zu nutzen, um ein prosperierendes und widerstandsfähiges Europa zu sichern, präsentieren wir fünf zentrale Szenarien, die die Zukunft resilienter europäischer Städte gestalten könnten.

SKALENEFFEKTE NUTZEN: DAS POTENZIAL EUROPÄISCHER STÄDTE ENTFALTEN



WAS WÄRE MÖGLICH, WENN EUROPA DIE ERKENNTNISSE AUS SEINEN STÄDTE, DIE KREISLAUFWIRTSCHAFT UND DIE VIELFÄLTIGEN KOMPETENZEN SEINER STÄDTE IN EIN EINHEITLICHES SYSTEM VON INNOVATION, BESCHÄFTIGUNG UND RESILIENZ VERWANDELN KÖNNTE?

Was wäre möglich, wenn Erkenntnisse aus einer einzelnen europäischen Stadt sofort europaweit skaliert werden könnten? Was wäre möglich, wenn Kreislaufwirtschaft kein ökologisches Randprojekt, sondern ein gemeinsames Wirtschaftsmodell wäre, das Ressourcen im Umlauf hält, Kosten senkt und Arbeitsplätze auf allen Qualifikationsstufen schafft? Was wäre möglich, wenn Europas Vielfalt nicht als Hindernis, sondern als Stärke verstanden würde, indem unterschiedliche Kompetenzen zu einem gemeinsamen System für Innovation und Resilienz zusammengeführt würden?

Das ist die Chance, die sich uns bietet. Die Schwäche Europas liegt nicht darin, dass seine Städte im Wettbewerb stehen, sondern darin, dass sie fragmentiert bleiben. Talent, Forschung

und Kapital bleiben allzu oft innerhalb nationaler Grenzen. Indem Europa diese Grenzen überwindet, könnte es einen neuen globalen Maßstab für Wohlstand setzen: wettbewerbsfähig, nachhaltig und inklusiv.

Das Ziel ist eindeutig. Allein agierend können selbst die fortschrittlichsten Städte Europas nicht mit dem Maßstab globaler Zentren mithalten. Gemeinsam handelnd könnten sie ihre Stärken über Grenzen hinweg bündeln, Talente mobilisieren und Vielfalt in einen Vorteil verwandeln. Frühere Beispiele zeigen das Potenzial: Die Øresundbrücke, die Kopenhagen und Malmö verbindet, hat einen gemeinsamen Arbeitsmarkt und einen gemeinsamen Innovationsraum geschaffen, während der Fehmarnbelt-Tunnel diese Integration bis nach Hamburg und darüber hinaus ausweiten soll.

Der nächste Entwicklungsschritt ist der Y-Innovationskorridor. Indem die Städte Hamburg, Kopenhagen, Malmö, Göteborg, Oslo und Stockholm mit über 14 Millionen Menschen verbunden werden, könnte Nordeuropa als eine integrierte Innovationsregion funktionieren. Durch Hochgeschwindigkeitsverkehr, gemeinsame Energiesysteme und digitale Netzwerke könnten Arbeitsmärkte und Lieferketten zu einem integrierten System zusammenwachsen. Grenzüberschreitende Kreislaufströme von Materialien würden Kosten senken, die Abhängigkeit von Importen verringern und Ressourcensicherheit zu einem Wettbewerbsvorteil machen.



Europäische Union

WARUM: EUROPAS STÄDTE MÜSSEN SICH VERNETZEN, UM GEMEINSAM WETTBEWERBSFÄHIG ZU SEIN UND ERFOLGREICH ZU AGIEREN

Städte sind Europas leistungsstärkste Innovations- und Wachstumsmotoren. Hier treffen Menschen, Ideen und Kapital aufeinander; hier verbinden sich Forschung und Unternehmertum; und hier entstehen kulturelle sowie technologische Durchbrüche.

Trotz ihres Potenzials spielen sie in Europas Strategie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bisher nur eine untergeordnete Rolle. Der Draghi-Bericht unterstreicht dies: Die EU hat eine Innovationslücke, einschließlich einer Lücke im mittleren Technologiebereich sowie allgemeiner Defizite, da zu wenige Hochtechnologiesektoren globale Größe erreichen und es weiterhin Schwierigkeiten gibt, Forschung zu kommerzialisieren und F&E in erstklassige Produkte und Unternehmen zu skalieren. Viele dieser Probleme entstehen durch strenge Regulierungen und die Bürokratien, die sich aus einem Patchwork nationaler Regelwerke ergeben, wodurch Prozesse langsamer werden und Kosten steigen.

Während jede Stadt ihre eigenen Stärken entwickelt, von Kopenhagens zirkulärer Innovation über Hamburgs Logistik bis zu Barcelonas digitaler Kreativität, liegt die eigentliche Chance darin, diese Kompetenzen über Grenzen hinweg zu verbinden. Allein

agierend tun sich selbst die fortschrittlichsten Städte schwer, mit der Größe und Dynamik der Innovationszentren in den USA, China und Indien mitzuhalten. Gemeinsam handelnd könnten europäische Städte Netzwerke bilden, die mit diesen konkurrieren oder sie sogar übertreffen, indem sie die notwendige kritische Masse, Vielfalt an Ideen und Marktdimension schaffen, um globale Wettbewerbsfähigkeit zu fördern und europäische Resilienz zu sichern.

Die Wissenschaft der Städte zeigt, warum dies von Bedeutung ist. Wenn Städte wachsen, skalieren sie nicht linear: Die Verdopplung der Größe einer Stadt führt zu einer Verringerung des Pro-Kopf-Verbrauchs der Ressourcen, der Energie, des Wassers und der Rohstoffe, während zugleich etwa 15 % mehr Ergebnisse generiert werden¹⁴, wie Patente, Innovationen und wirtschaftliche Aktivität. Der von West beschriebene „Urban Metabolism“ veranschaulicht, weshalb erfolgreiche Städte den Erfolg ganzer Nationen beflügeln.¹⁵

Das ist nicht nur Theorie. Europa hat bereits erste Einblicke darin erhalten, wie dies aussehen könnte. Durch die Øresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö und die grenzübergreifenden Partnerschaften von Wirtschaft und Institutionen auf beiden Seiten der Meerenge hat sich Südkandinavien zu einem gemeinsamen Arbeitsmarkt entwickelt. Zwischen 2000 und 2010 nahm die Zahl der täglichen Grenzpendler von rund 3.300 auf 18.000 zu. Dies förderte das regionale Wirtschaftswachstum, erleichterte den Zugang zu Fachkräften und initiierte gemeinsame Forschungs- und Unternehmensprojekte. Der geplante Fehmarnbelt-Tunnel soll vergleichbar die Zusammenarbeit zwischen Dänemark und Deutschland intensivieren und die

14. Bettencourt, L. M. A., Lobo, J., Helbing, D., Kühnert, C., & West, G. B. (2007, April). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*.

15. West, G. B. (2017). *Scale: The universal laws of growth, innovation, sustainability, and the pace of life in organisms, cities, economies, and companies*. Penguin Press.

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT SKALENEFFEKTE NUTZEN: DAS POTENZIAL EUROPÄISCHER STÄDTE ENTFALTEN



positiven Effekte auf ein breiteres nordeuropäisches Netzwerk übertragen.

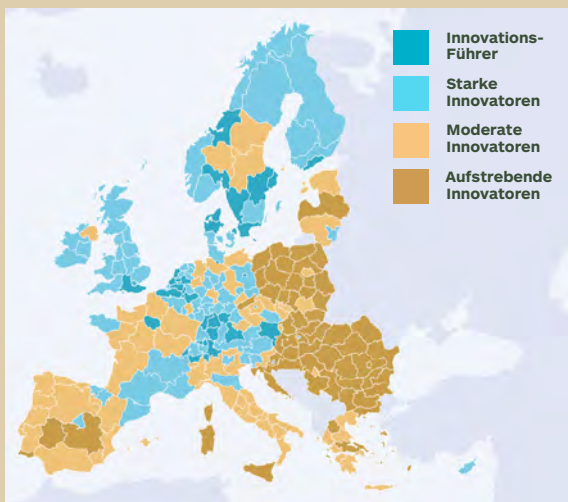
Dennoch muss in Kopenhagen und anderen europäischen Städten noch viel getan werden, um Innovation zu fördern, da unterschiedliche politische Rahmenbedingungen über Grenzen hinweg Reibungen erzeugen, häufig zu unpassender Infrastruktur und fragmentierter Koordination bei grünen und digitalen Transformationsprozessen führen.

Die Entwicklung Kopenhagens veranschaulicht, welches Potenzial hier liegt. In nur wenigen Jahrzehnten entwickelte sich die Stadt von einer nahezu bankrotten zu einer der lebenswertesten und wettbewerbsfähigsten Städte Europas. Ein Beispiel dafür, wie städtische Governance, Innovation und öffentlich-private Zusammenarbeit wirtschaftliche, soziale und ökologische Vitalität freisetzen können. Aber der Erfolg der Vergangenheit ist kein Garant für einen Vorteil in der Zukunft. Europa ist mit einem verstärkten Wettbewerb aus den Vereinigten Staaten und Asien, einem fragmentierten Binnenmarkt und einem zunehmenden technologischen und ökologischen Druck konfrontiert.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, muss Europa die Zusammenarbeit seiner Städte überdenken. Nur durch grenzüberschreitende Vernetzung lassen sich kritische Masse, größere Ideenvielfalt und eine beschleunigte Skalierung von Innovationen erreichen. Durch eine engere Zusammenarbeit zwischen den Städten können fragmentierte Stärken zu einem kontinentalen Vorteil werden, wodurch sichergestellt wird, dass in einer Stadt entwickelte Ideen schnell der gesamten Union zugute kommen.

In diesem Kapitel wird untersucht, wie Europa seine Städte als Zentren für F&E, Wissen und Humankapital nutzen kann, um die Wettbewerbsfähigkeit in den kommenden Jahrzehnten zu steigern. Es wird argumentiert, dass urbane Innovation, kombiniert mit kohärenter Regulierung und verstärkter Zusammenarbeit, die heutigen Herausforderungen in Motoren für europäisches Wachstum und Resilienz transformieren kann. Um unsere Städte zu nutzen und Innovationen voranzutreiben, die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz stärken, müssen wir Skaleneffekte sicherstellen. Bevor wir uns dem konkreten Beispiel von Städten als Treiber zirkulärer Innovation zuwenden, müssen wir zunächst die Chance erörtern, die europäische Region so zu strukturieren, dass Skaleneffekte erreicht werden.

EUROPÄISCHER INNOVATIONSANZEIGER



Diese Karte des Europäischen Innovationsanzeigers zeigt, dass sich die Innovation in Europa intensiv auf Städte und Metropolregionen konzentriert. Dunklere Bereiche kennzeichnen eine höhere Innovationsleistung, und es ist klar, dass Metropolen wie Paris, Madrid oder Kopenhagen ihren nationalen Durchschnitt deutlich übertreffen. Innovation beginnt in Städten, die als Treiber für Talente, Forschung und unternehmerisches Handeln fungieren. Gleichzeitig zeigt die Karte erhebliche Unterschiede zwischen den städtischen Regionen Europas auf: Während Städte im Norden wie Kopenhagen an der Spitze stehen, liegen viele andere Ballungsgebiete nach wie vor im Rückstand. Dies spricht für einen stärkeren Wissensaustausch und für Kopenhagen, seine Erfahrungen als führender städtischer Innovator weiterzugeben.

<https://projects.research-and-innovation.ec.europa.eu/en/statistics/performance-indicators/european-innovation-scoreboard/eis#/eis>

SKALENEFFEKTE NUTZEN, UM DIE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT ZU STEIGERN

Innovation, insbesondere die Kommerzialisierung und Umsetzung im großen Maßstab, also der Übergang von Pilotprojekten zur neuen Norm, benötigt strukturelle Unterstützung. Europa verfügt bereits über mehrere Hebel, um Skaleneffekte zu erzeugen und zu steuern: von der Harmonisierung von Vorschriften zur Umsetzung des Binnenmarkts über die Nutzung des Potenzials des Grünen Industriepans (Industrial Green Deal) bis hin zur Abstimmung von Investitionen und Kooperationen zwischen Städten über Innovationskorridore. Hier sind die wichtigsten Maßnahmen, die heute genutzt werden könnten, um Europas Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz zu steigern.

Der Y-Innovationskorridor: Skalierung durch regionale Integration

Ein Denken auf regionaler Ebene ist unerlässlich, wenn Europa wettbewerbsfähig, nachhaltig und eng vernetzt bleiben soll. STRING Megaregion, eine grenzüberschreitende politische Partnerschaft, hat bereits gezeigt, wie grenzüberschreitende Zusammenarbeit Hamburg, Kopenhagen, Malmö, Göteborg und Oslo in einer gemeinsamen Vision für einen umweltfreundlichen Hochgeschwindigkeitsverkehr, die „skandinavische 8-Millionen-Stadt“, vereinen kann.¹⁶ Aber das ist erst der Anfang. Indem der Korridor bis nach Stockholm, einem Innovationszentrum und Schlüsselakteur der skandinavischen Zusammenarbeit, verlängert wird, kann eine neue „Y-Region“ entstehen. Dieses erweiterte Netzwerk mit seiner charakteristischen Y-förmigen geografischen Lage hat das Potenzial, die einflussreichsten Städte Nordeuropas in einem einzigen integrierten Innovationskorridor zu verbinden.

Ein vernetztes Nordeuropa

Die Y-Region würde über 14 Millionen Menschen und einige der dynamischsten städtischen Wirtschaftsräume Europas zu einem gemeinsamen Ökosystem vereinen. Stellen Sie sich Nordeuropa nicht als isolierte Zentren vor, sondern als einen integrierten Innovationskorridor: physisch verbunden durch Hochgeschwindigkeitszüge und Projekte wie die Fehmarnbeltquerung, digital vernetzt über moderne Netzwerke und betrieben durch koordinierte Energiesysteme. Mit abgestimmten Vorschriften, Investitionsrahmen und grenzüberschreitenden Forschungspartnerschaften könnte dieser Korridor Talente bündeln, die Kommerzialisierung beschleunigen und grüne und digitale Lösungen in einem Tempo skalieren, das keine einzelne Stadt allein erreichen könnte.

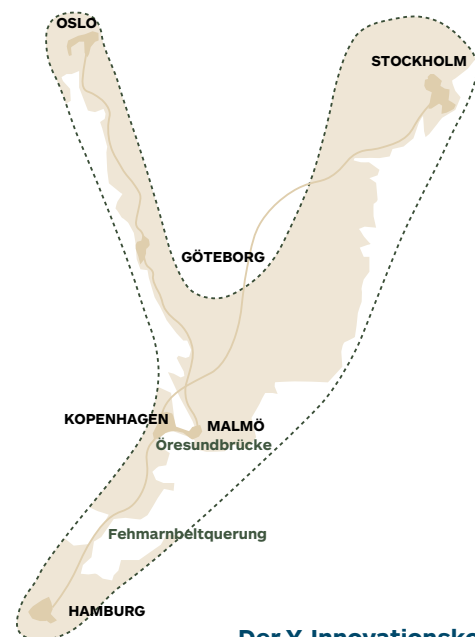
16. [STRING. \(2019, September\). The Scandinavian 8 Million City.](#)

Europas nächster Wettbewerbsvorteil

Eine solche Megaregion könnte mit den Vereinigten Staaten und Asien konkurrieren und zugleich ein deutlich europäisches Modell für Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Inklusivität definieren. Damit könnte die kritische Masse aufgebaut werden, die nötig ist, um die grüne Wende zu beschleunigen, die globale Marktstellung zu verbessern und eine gemeinsame europäische Identität zu formen, die auf Zusammenarbeit statt Wettbewerb beruht.

Wenn die europäischen Städte diesen Übergang von isolierten Großstädten zu einem vernetzten regionalen Netzwerk annehmen, wären die Vorteile transformativ. Innovation würde sich schneller verbreiten, Talente würden freier zirkulieren, und das Wirtschaftswachstum würde ein breiteres Spektrum von Gemeinschaften erreichen. Physische Verbindungen würden zu kulturellen und wirtschaftlichen Brücken werden, die die Union nicht nur durch Infrastruktur, sondern auch durch eine gemeinsame Vision zusammenhalten.

Der Erfolg Kopenhagens zeigt, was eine einzelne Stadt erreichen kann. Die nächste Etappe besteht darin, das gemeinsame Potenzial der Städte Europas zu erschließen. Der Y-Innovationskorridor ist unsere Chance, dieses Potenzial zu nutzen.



Der Y-Innovationskorridor

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT SKALENEFFEKTE NUTZEN: DAS POTENZIAL EUROPÄISCHER STÄDTE ENTFALTEN



Um die Innovationskraft der Städte Europas zu aktivieren und die Wettbewerbsfähigkeit des Kontinents zu stärken, müssen Europas größte Stärken gebündelt werden. Der Binnenmarkt, die Forschungslandschaft und die Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Sektor sollten zu einem kohärenten System verbunden werden, das den Weg von der Entdeckung bis zur Umsetzung schließt und skalierbar macht.

Ein grenzüberschreitender Weg von der Erkenntnis bis zur Skalierung

Europas Forschungslandschaft zählt zur Weltspitze. Dennoch geraten Ideen auf dem Weg in den Markt ins Stocken. Zwei strukturelle Lücken bestehen weiterhin. Zum einen die Wirkungslücke, die die Herausforderung beschreibt, wissenschaftliche Erkenntnisse in marktfähige Produkte und Dienstleistungen zu überführen. Zum anderen die Championlücke, die die Schwierigkeit bezeichnet, Unternehmen zu global führenden Akteuren zu entwickeln. Beide Phänomene sind Ausdruck derselben Herausforderung. Der Weg von der Erkenntnis zur Skalierung ist von zu vielen Hürden geprägt.

Die Lösung liegt in einem einheitlichen Entwicklungspfad, in dem Finanzierung, Nachfrage, Talente und Governance grenzüberschreitend aufeinander abgestimmt werden.

1. Finanzierung und Nachfrage müssen in dieselbe Richtung wirken. Langfristig orientiertes Kapital und Instrumente zur Risikoteilung sollten gezielt auf Unternehmen ausgerichtet werden, die bereit sind, über mehrere Regionen hinweg zu skalieren. Geteilte Beschaffungsstrukturen sollten transparente Märkte schaffen, damit Innovatoren ihre Investitionen verlässlich planen können. Wenn sechs Städte nach demselben Standard beschaffen, entsteht über Nacht ein realer Markt.
2. Die Mobilität von Fachkräften und Forschungsaktivitäten sollte uneingeschränkt gewährleistet werden. Gemeinsame Ernennungen, gemeinsam genutzte Labore und Mobilitätsprogramme sollten es zur Regel machen, dass Teams über Einrichtungen und Grenzen hinweg arbeiten. Horizont Europa ist hier als verbindendes Element einzuordnen. Das Programm verknüpft Universitäten, Unternehmen und Städte in Projekten, die vom Proof of Concept bis zu den ersten Kunden reichen.
3. Governance muss sich weiterentwickeln. Die Offenheit gegenüber neuen Modellen der grenzüberschreitenden Governance ist von entscheidender Bedeutung. Gemeinsame Behörden können Standards, Genehmigungsverfahren

und Investitionen dort koordinieren, wo Nutzen und Risiken grenzüberschreitend wirken. Aktuelle Analysen zeigen, dass derartige Institutionen den administrativen Aufwand reduzieren und Skaleneffekte erzielen. Der Y-Korridor ist der richtige Ort, um diese Modelle in der Praxis zu erproben. Dort können regulatorische Reallabore entlang des gesamten Korridors erprobt, einheitliche Nachhaltigkeitsdokumentationen eingeführt und gemeinsame Genehmigungspiloten umgesetzt werden. Bewährte Ansätze können anschließend auf die Union übertragen werden.

Der Binnenmarkt: Regeln so aufeinander abstimmen, dass Reibungsverluste reduziert werden

Europas zentrale Plattform für Skalierung ist der Binnenmarkt. 1993 eingeführt, wurde er geschaffen, um den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Personen und Kapital zu ermöglichen. Und es konnten seither spürbare ökonomische Vorteile realisiert werden. Nach wie vor bildet er das tragende Fundament der europäischen Integration.

Dennoch wurde sein Potenzial zur Förderung von Innovationen nie vollständig ausgeschöpft. Für Forschende und Unternehmer ist der Binnenmarkt faktisch kein einheitlicher Markt. Statt eines einheitlichen Systems besteht ein Nebeneinander unterschiedlicher nationaler Genehmigungsverfahren. Ein Unternehmen, das eine neue Lösung auf den Markt bringen möchte, muss häufig 27 separate Anträge stellen. Diese Doppelstrukturen verzögern den Markteintritt, erhöhen die Kosten und schwächen die Wettbewerbsfähigkeit.

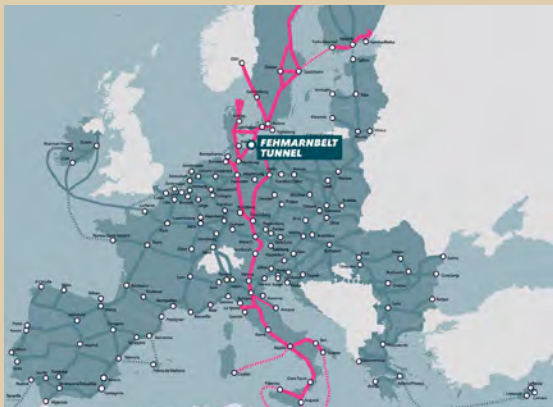
Um die Innovationslücke zu schließen, muss Europa dafür sorgen, dass der Binnenmarkt sein Versprechen erfüllt. Das bedeutet, EU-weite Zulassungswege für prioritäre Sektoren zu etablieren, Nachhaltigkeitsstandards zu harmonisieren und die Interoperabilität von Datensystemen sicherzustellen. Bleiben diese Reformen aus, wird Europa in der Forschung an der Spitze stehen, bei der Umsetzung jedoch hinterherhinken.

„Dänemark kann dies nicht allein leisten. Eine nordische und europäische Zusammenarbeit ist unerlässlich.“

Majbritt Skov, Deloitte Economics

Ihre Aussage gilt für alle Mitgliedstaaten. Ohne eine klare Abstimmung bleibt das Innovationspotenzial Europas in Silos gefangen und kann nicht skaliert werden.

FALLBEISPIEL: DIE FEHMARNBELTQUERUNG



Der im Bau befindliche Fehmarnbelt-Tunnel verspricht, die positiven Effekte der Öresundbrücke auf eine direkte Verbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg auszuweiten. Mobilität, Handel und Lieferketten sollen dadurch nachhaltig gestärkt werden. Neben der Förderung von Investitionen und Wirtschaftswachstum stärken solche Projekte die europäische Identität, indem sie Städte physisch und symbolisch über Grenzen hinweg verbinden. Das dänische Verkehrsministerium schätzt, dass der Tunnel in den ersten 50 Betriebsjahren einen Nettogegenwartswert von rund 3,5 Mrd. EUR für Europa erbringen wird.

Kreislaufwirtschaft und grüne Transformation: Europas besonderen Wettbewerbsvorteil skalieren

Im gesamten Kapitel wird dargelegt, dass Europa Skalierung über regionale Innovationskorridore, den Binnenmarkt und einen durchgängigen Pfad von der Forschung bis zur Umsetzung erreichen muss. In der grünen und zirkulären Transformation wird diese Logik besonders deutlich.

Klimarisiken machen nicht an Grenzen halt. Europas Antwort darauf darf es ebenfalls nicht tun. Für eine Skalierung der Resilienz sind gemeinsame Energienetze, regional abgestimmter Hochwasserschutz und grenzüberschreitende Ressourcensysteme erforderlich. Diese Investitionen entfalten ihre Wirkung erst bei entsprechender Skalierung. Städte können diese Ansätze erproben. Tragfähig werden sie jedoch erst durch regionale Korridore wie die Y-Region und durch den Binnenmarkt.

Die Kreislaufwirtschaft macht aus dieser Notwendigkeit einen industriellen Wettbewerbsvorteil. Durch die Standardisierung von Sekundärrohstoffen, die Ermöglichung ihres freien Verkehrs und die Koordination der Nachfrage über gemeinsame

Beschaffung kann Europa kontinentale Märkte für Wiederverwendung und Recycling schaffen. Dadurch wird die Abhängigkeit von Importen verringert, die Kosten für Haushalte und Unternehmen stabilisiert und es entstehen lokale Arbeitsplätze, die nicht ins Ausland verlagert werden können.

Effiziente Logistik ist für die Skalierung von Wiederverwendung und Recycling in ganz Europa von entscheidender Bedeutung. Die Einrichtung einer standardisierten, EU-weiten digitalen Plattform für Sekundärrohstoffe würde die Abstimmung von Angebot und Nachfrage erleichtern und eine einheitliche Klassifizierung, Qualitätssicherung und Rückverfolgbarkeit gewährleisten.

Reverse Logistik, bei der Händler oder Installationsbetriebe gebrauchte Produkte bei der Auslieferung neuer Waren zurücknehmen, kann laut Fleming Voetmann ein einfacher, zugleich jedoch äußerst wirkungsvoller Ansatz sein. In der Bauindustrie, in der Millionen kleiner Installationsbetriebe in fragmentierten Marktstrukturen operieren, ist ihre gezielte Einbindung von zentraler Bedeutung.

Damit dieses System erfolgreich ist, muss es nahtlos in bestehende Lieferketten integriert werden. Leere Rückfahrten sollten genutzt werden, um Kosten zu senken. Zudem sollten Akteure über Plattformen für industrielle Symbiose vernetzt werden, sodass Nebenprodukte eines Prozesses als wertvolle Ressource für andere Verfahren eingesetzt werden können. Im Flachglas-sektor werden in Europa derzeit lediglich rund fünf Prozent des Glases aus Bau und Abbruch wieder in die Flachglasproduktion zurückgeführt. Gleichzeitig verfügt die Branche über erhebliches Potenzial zur Steigerung dieser Quote, sofern sämtliche ausgedienten Verglasungen dem Recycling zugeführt werden. Der Einsatz von recyceltem Glasscherbenmaterial in der Neuproduktion könnte von derzeit 26 Prozent auf etwa 40 Prozent steigen.¹⁷

Mit anderen Worten: Dieselben Hebel, die den Übergang von der Forschung im Labor in den Markt ermöglichen, umfassen regulatorische Abstimmung, gemeinsame Governance und geteilte Infrastrukturen. Damit kann die grüne und kreislaforientierte Transformation zu einem attraktiven Investitionsfeld entwickelt werden. Die Skalierung der Kreislaufwirtschaft ist keine eigenständige Umweltagenda. Sie ist Europas beste Chance, im globalen Wettbewerb nach eigenen Maßstäben zu bestehen.

Durch die systematische Integration der Transformation in skalierbare Rahmenbedingungen lässt sich Europas Exponiertheit gegenüber Klimarisiken in einen strategischen Vorsprung verwandeln: in ein Wohlstandsmodell, in dem Resilienz selbst zum Maßstab von Stärke wird.

17. [Glass for Europe. \(2020\). Flat Glass in Climate-Neutral Europe: Triggering a Virtuous Cycle of Decarbonisation.](https://www.glassfor.europa.eu/flat-glass-in-climate-neutral-europe-triggering-a-virtuous-cycle-of-decarbonisation)



INTERVIEW:

INVESTIEREN UND KOMMERZIALISIEREN VON FORSCHUNG UND INNOVATION IN DER GESAMTEN EU

F: Was sind die wichtigsten Erkenntnisse aus dem aktuellen Bericht, den Sie geleitet haben: „Meget mere end forskning – Fra innovationskløft til konkurrenceløft“ („Viel mehr als Forschung – von der Innovationslücke zu einem Wettbewerbsboost“)

A: Neu und möglicherweise relevanter für Ihre Arbeit ist, wie wir die Wertschöpfungskette für Wissensarbeit im dänischen Kontext dokumentieren. Während Mario Draghi eine einzige Innovationslücke feststellte, fanden wir mehrere. Diese Lücken sind auf vier Hauptfaktoren zurückzuführen: Humankapital, Finanzkapital, Kultur und Infrastruktur. Für jeden Bereich haben wir untersucht, welche Faktoren die konsequente Transformation von Forschung in wirtschaftliche Stärke behindern. Die Ursachen liegen unter anderem im Mangel an Talenten, in nicht tragfähigen Finanzierungsansätzen, in ausgeprägter Risikoaversion sowie in fragmentierten Systemen.

F: Eine der wichtigsten Empfehlungen, die Sie erwähnen, besteht darin, ein stärker „MIT-ähnliches“ System aufzubauen. Was bedeutet das konkret in der Praxis, und welche Rolle kommt dem Großraum Kopenhagen dabei zu?

A: Das bedeutet, Strukturen und Anreizsysteme zu schaffen, die eine Zusammenarbeit unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen ermöglichen und das gesamte Ökosystem als Einheit funktionsfähig machen. So könnten beispielsweise Ingenieure der Technischen Universität Dänemark mit innovativen Ideen Unterstützung durch Absolventen der Copenhagen Business School benötigen, um diese erfolgreich zu kommerzialisieren.

Dänemark ist in Forschung und Innovation stark, aber wir stehen vor zwei großen Herausforderungen. Zum einen besteht die Wirkungslücke. Sie beschreibt die Schwierigkeit, innovative Ideen in den Markt zu bringen und daraus Umsätze im privaten Sektor zu generieren. Zweitens besteht die Championlücke. Selbst wenn Ideen den Markt erreichen, gelingt es häufig nicht, Unternehmen zu global führenden Akteuren zu skalieren. Beide Herausforderungen können durch eine stärkere Zusammenarbeit über Disziplinen, Institutionen, Sektoren und Grenzen hinweg adressiert werden.

Meine Hypothese zur Transformation Kopenhagens lautet, dass sie in den 1990er Jahren mit einer engen Zusammenarbeit im Ökosystem begann, um den damaligen Status zu überwinden. Ein entscheidender Impuls war die Ernennung Kopenhagens zur Kulturhauptstadt Europas im Jahr 1996. Dieser Meilenstein schuf eine gemeinsame Vision für die Stadt, richtete

Anreize strategisch aus und zog Investitionen aus dem privaten Sektor an.

F: Was sind aus wirtschaftlicher Sicht die Hindernisse, und wie können wir sie überwinden, um eine stärkere regionale Integration zu ermöglichen?

A: Regulierung wird häufig als zentrales Argument angeführt. Jedes Land verfügt über eigene Vorschriften und Genehmigungsverfahren. Die größere Hürde liegt jedoch im begrenzten Fluss von Humankapital über die Grenzen hinweg in der Region. Auch kulturelle und mentale Unterschiede sind von erheblicher Bedeutung, insbesondere die Herausforderung, mit Menschen zusammenzuarbeiten, die anders denken und handeln. Zu ihrer Überwindung bedarf es nicht nur harmonisierter Standards, sondern auch eines Mentalitätswandels hin zu Offenheit und geteilter Verantwortung.

F: Was wäre Ihr Traum für den Großraum Kopenhagen?

A: Mein Traum ist, dass der Großraum Kopenhagen zu einem Innovationszentrum wird, zu einer Art skandinavischen Silicon Valley. Nicht ausschließlich im IT-Bereich, sondern als technologiegetriebenes Zentrum, das auf den gebündelten Stärken aller führenden Universitäten der Region sowie auf einem dynamischen Unternehmensumfeld aufbaut und zugleich eng mit dem europäischen Innovationsökosystem vernetzt ist.



Majbritt Skov,
Partner & Head of ESG M&A und Deloitte Economics

EUROPÄISCHE STÄDTE UND UNTERNEHMEN, DIE KREISLAUFWIRTSCHAFT ZUM NEUEN STANDARDMODELL SKALIEREN

Die Kreislaufwirtschaft sollte als zentrales Leitprinzip grenzüberschreitender Zusammenarbeit verankert werden. Sie ist nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für die wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit und Ressourcenunabhängigkeit Europas von wesentlicher Bedeutung. Für resiliente europäische Städte stärken Strategien der Kreislaufwirtschaft die Eigenständigkeit, indem die Abhängigkeit von importierten Rohstoffen reduziert wird. Lokale Industrien und Arbeitsplätze in den Bereichen Instandsetzung, Wiederaufbereitung und Recycling werden gefördert. Gleichzeitig werden durch längere Produktlebenszyklen und höhere Recyclinganteile Treibhausgasemissionen gesenkt.

Dazu müssten die Städte die Wettbewerbsfähigkeit selbst neu definieren. Es wäre kein Wettbewerb um kurzfristige Effizienz mehr. Maßgeblich wäre vielmehr die Fähigkeit, kollektives Wohlergehen im Rahmen der planetaren Belastungsgrenzen dauerhaft zu erhalten und zu verbessern. Mit diesem Wandel wird deutlich, dass Widerstandsfähigkeit keine defensive Rückzugsoption darstellt, sondern eine strategische Positionierung. Sie wird weder durch Sparprogramme noch durch Abschottung erreicht, sondern durch klug konzipierte Institutionen, leistungsfähige Infrastrukturen und zukunftsorientierte Innovationssysteme.

Kreislaufwirtschaft wird zur tragenden Logik. Europäische Städte können durch ihre Dichte, ihre Kaufkraft und ihre Steuerungshoheit über die Flächennutzung Nachfrage nach Sekundärrohstoffen, modularer Bauweise, Wiederverwendungsplattformen und geteilter Mobilität gezielt anstoßen. Entscheidend ist zudem, dass sie Innovationszentren sind. Ihre Größe, Vielfalt und räumliche Nähe schaffen ideale Bedingungen, um neue Modelle zu erproben und weiterzuentwickeln, von urbanen Ressourcenaustauschsystemen bis hin zu kreislaforientierten Bauverfahren, die anschließend über Regionen hinweg skaliert werden können.

Der Übergang zur Kreislaufwirtschaft als neuem Standardmodell erfordert ein koordiniertes Handeln über mehrere Governance-Ebenen und Wirtschaftsbereiche hinweg. Die EU hat mit dem europäischen Grünen Deal und dem Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft (CEAP¹⁸) wesentliche Grundlagen gelegt und die Richtung für den systemischen Wandel vorgegeben. Die Skalierung der Kreislaufwirtschaft zur (neuen) Norm erfordert jedoch eine strategische Integration in politische Rahmenwerke, Geschäftsmodelle, Finanzierungsmechanismen und digitale Infrastrukturen.

Laut Fleming Voetmann (Vice President of External Relations and Sustainability bei VELUX) sind die größten Hindernisse für die zirkuläre Transformation nicht immer technisch oder finanziell, sondern können intern und kulturell sein.

„Unser derzeitiges Modell ist erfolgreich, daher besteht zumindest intern kein unmittelbarer Veränderungsdruck.“

Fleming Voetmann, VELUX

Dieses Paradox aus hocheffizienten linearen Modellen und zugleich dringendem Transformationsbedarf verdeutlicht, warum politische Führung, unternehmerische Vision und öffentlich-private Partnerschaften entscheidend sind, um Kreislaufwirtschaft zur Standardstrategie zu machen.

Der Binnenmarkt sollte, wie zuvor erläutert, europäischen Staaten und Unternehmen ermöglichen, ihre Anstrengungen zu koordinieren und zu standardisieren, um Kreislaufwirtschaft zum neuen Standardmodell zu machen. Städte wie Kopenhagen liefern überzeugende Beispiele, indem sie als Reallabore für diese Ansätze fungieren und Geschäftsinnovationen wie Rücknahmesysteme, Pilotprojekte zur Wiederaufbereitung und servicebasierte Produktmodelle erproben. Die Herausforderung besteht jetzt darin, Regulierung, Finanzen und Logistik so aufeinander abzustimmen, dass erfolgreiche Pilotprojekte auf dem gesamten Kontinent skaliert werden können.

Es handelt sich nicht um schrittweise Verbesserungen, sondern um einen tiefgreifenden strukturellen Wandel. Die EU importiert derzeit einen erheblichen Anteil ihrer Ressourcen von außerhalb ihrer Grenzen. Angesichts geopolitischer Unsicherheiten und instabiler Lieferketten stellt diese Materialabhängigkeit ein strategisches Risiko dar¹⁹. Durch kreislaforientierte Bauweisen und Wiederverwendung ließe sich der Einsatz von Primärrohstoffen bis 2030 um bis zu 32 %²⁰ und die Emissionen des Gebäudesektors um nahezu 40 % reduzieren²¹.

Damit Kreislaufwirtschaft zur Standardstrategie für Städte und Unternehmen wird, müssen regulatorische Rahmenbedingungen zirkuläre Praktiken aktiv ermöglichen und dürfen sie nicht unbeabsichtigt behindern. Gut gemeinte EU Vorschriften zu gefährlichen Abfällen und zur Chemikaliensicherheit können sich in der Praxis als kontraproduktive Hürden erweisen, wie Fleming Voetmann betont. Sobald ein Bauprodukt, etwa ein Fenster, aus einem Gebäude entfernt wird, wird es häufig als gefährlicher Abfall eingestuft, selbst wenn das Material sicher gehandhabt und wiederverwendet werden kann. Diese Einstufung verlangsamt nicht nur das Recycling, sondern untergräbt auch Geschäftsmodelle, die auf Rücknahme und Wiederaufbereitung ausgerichtet sind.

18. [Europäische Kommission. \(2020, März\). Circular Economy Action Plan.](#)

19. [Europäische Kommission. \(2020, März\). Circular Economy Action Plan.](#)

20. [Ellen MacArthur Foundation. \(2019, September\). The circular economy in detail.](#)

21. [Peake, L., Plumptre, H., Dhaliwal, J. \(2023, März\). Circular construction: building for a greener UK economy. Green Alliance.](#)



Die Reform der Politik sollte daher auf eine Harmonisierung von Standards für die sichere Wiederverwendung von Materialien abzielen, verbunden mit realistischen Grenzwerten für Altstoffe. Zudem ist der grenzüberschreitende Transport von Sekundärmaterialien zu vereinfachen. Ergänzend sollten kosteneffiziente Preissignale wie Deponie und Verbrennungsgebühren eingeführt werden, die das Marktverhalten in Richtung Wiederverwendung und Recycling lenken. In den Niederlanden hat beispielsweise eine Deponiegebühr von 10 Euro pro Fenster zu deutlich höheren Rücknahmequoten geführt.

Gleichzeitig kann eine bessere Abstimmung öffentlicher und privater Investitionen durch Mischfinanzierung, grüne Anleihen und Risikoteilungsinstrumente dazu beitragen, zirkuläre Projekte zu entlasten und privates Kapital in größerem Umfang zu mobilisieren. Branchen rund um Wiederverwendung und Reparatur schaffen lokale Arbeitsplätze, die nicht ins Ausland verlagert werden können – von der Produktion über die Logistik bis hin zum Design. Dadurch werden Arbeitsmärkte gestärkt und die Wertschöpfung dauerhaft vor Ort verankert.

*„Wenn ein Fenster geliefert wird,
sollte das alte zurückgenommen werden.“*

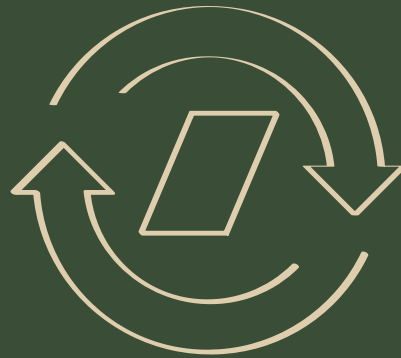
Fleming Voetmann, VELUX

Ein einfaches Prinzip, das bei entsprechender Skalierung grundlegend verändern könnte, wie Baustoffe in Europa zirkulieren.

Um diesen Wandel zu erreichen, ist eine systemische Ausrichtung erforderlich. Isolierte Pilotprojekte und unternehmensinterne Roadmaps reichen nicht aus. Städte sollten bei der Erprobung neuer Ansätze vorangehen, während die EU die Skalierung sichert. Gemeinsame Standards für Sekundärrohstoffe, grenzüberschreitende Finanzierungsinstrumente und koordinierte Innovationsprogramme können fragmentierte Initiativen in kontinentale Märkte überführen. Netzwerke von Städten, von Kopenhagen bis Mailand und von Amsterdam bis Vilnius, können Nachfrage bündeln, Risiken für die Industrie reduzieren und mit einer gemeinsamen Stimme Einfluss auf die europäische Industriestrategie nehmen.

Wird Kreislaufwirtschaft als ökonomische Strategie und nicht als ökologische Nische verstanden, können europäische Städte, verstärkt durch die Marktgröße der EU, Ressourcenunabhängigkeit sichern, den Druck auf die Lebenshaltungskosten mindern und zeigen, dass sich Wettbewerbsfähigkeit und Gerechtigkeit gegenseitig stärken. So positioniert sich Europa nicht nur resilient gegenüber Unsicherheit, sondern übernimmt zugleich eine Führungsrolle in der nächsten Ära urbaner Innovationen weltweit.

FALLBEISPIEL: SYSTEM ZUR RÜCKNAHME UND SAMMLUNG



In den Niederlanden wird das Recycling von Fenstern durch ein erfolgreiches Modell gefördert, das einfache Abläufe mit finanziellen Anreizen verbindet. Statt zwölf Euro für die Entsorgung auf einer Deponie zu entrichten, besteht für Installationsbetriebe die Möglichkeit, das Fenster in einem VELUX Sammelbehälter abzugeben. Sobald 30 Fenster gesammelt sind, werden sie abgeholt und einem Recyclingbetrieb zugeführt. VELUX koordiniert dabei den Schwellenwert, übernimmt jedoch nicht selbst das Glasrecycling.²²

Dieses Modell wird durch eine nationale Regelung unterstützt, nach der Hersteller und Importeure der Stiftung Vlakglas Recycling Nederland 0,30 EUR pro Quadratmeter²³ Isolierglas zahlen müssen.²⁴ Die Gebühr macht die Rückgabe gebrauchter Fenster kostengünstiger als die Entsorgung, ändert das Verhalten der Installateure und schafft einen skalierbaren, kostengünstigen Kreislauffluss. Dänemark verwendet ein ähnliches System, allerdings mit einem Schwellenwert von 100 Fenstern, was im täglichen Betrieb weniger praktisch sein kann.

22. Shore, Rodrigues. (2019). *Transition to Circular Business Models, Dimensions of value and barriers of implementation: the case of the Velux Group*. Universität Roskilde.

23. Netherlands Enterprise Agency, RVO. (n.d.). *Sheet glass, waste disposal fee*. Business.gov.nl

24. Vlakglasrecycling Nederland. (2020, Februar). *Glass International*.



INTERVIEW: **KOPENHAGEN: FÜHREND IN DER KREISLAUFWIRTSCHAFT**

F: Betrachten Sie Kopenhagen als Reallabor für Lösungen, die europaweit Anwendung finden können?

A: Ja, unser Ziel ist es, die bereits gewonnenen Erkenntnisse aus Kopenhagen sowie künftige Erfahrungen systematisch zu nutzen und auf andere europäische Städte zu übertragen, die vor ähnlichen oder sogar größeren Herausforderungen im Bereich der Bezahlbarkeit stehen.

Geopolitische Entwicklungen haben diesen Prozess maßgeblich vorangetrieben. In jüngerer Zeit sind zudem Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz, wie sie von der EU definiert werden, erneut zu zentralen Themen geworden.

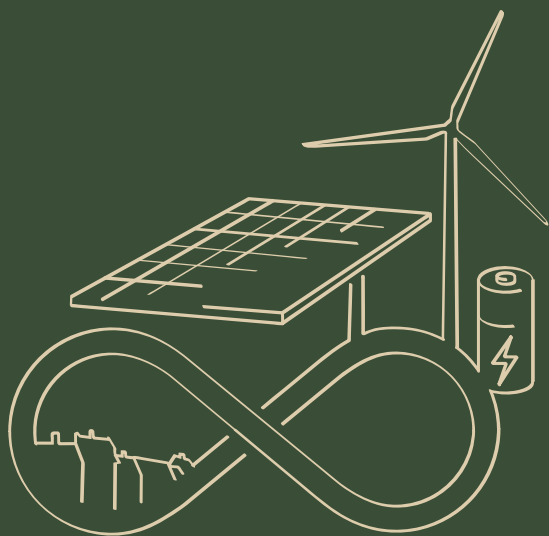
Auch bezahlbarer Wohnraum steht in engem Zusammenhang mit diesen Bestrebungen. In Kopenhagen wird von einzelnen Akteuren geprüft, wie Bebauungspläne neu gedacht werden können, um adaptive Wiederverwendung oder modulares Bauen zu fördern. Hier entfaltet Kreislaufwirtschaft ihr volles Potenzial. Nicht nur als ökologisches Ziel, sondern als wirtschaftliche Strategie, die lokale Resilienz stärkt, die Abhängigkeit von importierten Materialien verringert und nicht verlagerbare Arbeitsplätze in Wiederverwendung und Wiederaufbereitung schafft.

Wenn man all diese Punkte, geopolitische Veränderungen, Kreislaufwirtschaft und Erschwinglichkeit miteinander verbindet, wird das zu einer faszinierenden Diskussion. In der Praxis erweist sich dies jedoch als hochkomplex, da zahlreiche Akteure eingebunden sind, die Bauindustrie stark fragmentiert ist und regulatorische Vorgaben häufig von Land zu Land variieren. Um diese Hindernisse zu überwinden, müssen Politik, Finanzen und Logistik aufeinander abgestimmt werden.



Fleming Voetmann,
Vice President of External Relations and Sustainability,
VELUX

ENERGIEUNABHÄNGIGKEIT



ENERGIEINTEGRATION VOM METROPOLITANEN RAUM BIS ZUR EUROPÄISCHEN DIMENSION

Kopenhagen als Blueprint zur Realisierung der Europäischen Energieunion

Was wäre, wenn das Energiesystem von Kopenhagen nicht nur eine lokale Erfolgsgeschichte wäre, sondern ein Modell für Europa? Schon jetzt sind Stromversorgung, Fernwärme, Kühlung und Abfallströme in der Stadt in einem vernetzten Gesamtsystem gebündelt. Der nächste Schritt besteht darin, dieses Modell grenzüberschreitend zu skalieren, nationale Netze zu verbinden, erneuerbare Energieerzeugung zu teilen und Energieströme zwischen Regionen auszubalancieren.

Die Stadt verfolgt den Ansatz der Sektorkopplung. Die Fernwärme nimmt überschüssigen Wind und Solarstrom auf und speichert die erzeugte Wärmeenergie für eine spätere Nutzung. Abwärme wird zwischen Industrieclustern und Stadtquartieren ausgetauscht. Die Verknüpfung von Sektoren reduziert Verluste, steigert die Effizienz und stärkt die Resilienz. Diese Erkenntnisse sind unmittelbar auf Europa übertragbar.

Um dieses Modell zu skalieren, müssen städtische und nationale Systeme in einem europäischen Rahmen miteinander verbunden werden. Governance ist genauso wichtig wie Infrastruktur. Kopenhagen ist erfolgreich, weil Kommunen, Versorgungsunternehmen und Industrie durch langfristige Planung, vertrauensbasierte Partnerschaften und gemeinsame Eigentumsstrukturen zusammenarbeiten. Europa steht vor vergleichbaren Herausforderungen, wenn es um die Abstimmung von Regulierungen, die Harmonisierung von Märkten und die Koordination von Investitionen geht.

Bei der Energieintegration geht es nicht um neue Geräte. Es geht darum, bestehende Infrastrukturen sektorübergreifend

und grenzüberschreitend zu organisieren. Kopenhagen zeigt, dass Integration funktioniert, wenn Akteure gemeinsame Eigentumsstrukturen teilen, die Bevölkerung das System versteht und die Planung die Wechselwirkungen zwischen Strom, Wärme, Gas, Industrie und Verkehr berücksichtigt. Auf europäischer Ebene angewendet, können diese Prinzipien das Fundament für eine verlässliche, effiziente und kohlenstoffarme Energieunion bilden.

Warum: Energieintegration ist von entscheidender Bedeutung

Energieintegration ist nicht mehr optional. Europa ist mit steigenden geopolitischen Risiken, schwankenden Energie- und Rohstoffpreisen und zunehmenden Klimaauswirkungen konfrontiert. Mario Draghi hat die hohen Energiekosten in Europa als einen der zentralen Wettbewerbsnachteile benannt. Zugleich seien sie ein wesentlicher Treiber der Lebenshaltungskostenkrise, die zur gesellschaftlichen Polarisierung beiträgt. Städte und Länder können sich nicht auf isolierte Systeme verlassen. Sektorkopplung und grenzüberschreitende Koordination sind entscheidend für eine verlässliche, bezahlbare und kohlenstoffarme Energieversorgung. Aber die politischen und technischen Herausforderungen sind real. Unterschiedliche Energieportfolios der Mitgliedstaaten, divergierende Vorschriften und lokaler Widerstand bremsen häufig den Ausbau zentraler Infrastruktur.

Energieintegration erfordert systemisches Denken im großen Maßstab. Städte, Industrien und Länder müssen gemeinsam planen und ihre Strategien zur Optimierung der Ressourcen und zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit abstimmen. Kopenhagen veranschaulicht, dass sektorübergreifende Integration dann realisierbar ist, wenn Institutionen und Behörden langfristig koordiniert planen und auf gemeinschaftlich genutzte Infrastruktur zurückgreifen. Eine Übertragung dieses Ansatzes auf die europäische Ebene könnte kostengünstigere, verlässlichere und kohlenstoffarme Energie ermöglichen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für Klimaschutz, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit.

DIE EUROPÄISCHE ENERGIEUNION

Kopenhagens Energiewende basiert auf Sektorkopplung, verbindet Fernwärme mit Abwärmenutzung und integriert erneuerbare Energien. Sie wird häufig als lokale Erfolgsgeschichte beschrieben. Aber sie könnte als Prototyp für die Art der sektorübergreifenden, grenzüberschreitenden Integration dienen, die die EU jetzt durch die Energieunion zu erweitern versucht.

Warum Europa seine Energiesysteme integriert

Europas Bestreben, seine Energiesysteme zu integrieren, geht weit über Klimaziele hinaus. Es geht um Versorgungssicherheit, Markteffizienz und Resilienz. Historisch wurde die Energieinfrastruktur in jedem Land national aufgebaut, mit nur begrenzter Vernetzung über Grenzen hinweg. Die schnelle Elektrifizierung von Transport und Heizsystemen, der fortlaufende Kohleausstieg und die perspektivische Beendigung russischer Fossilenergieimporte erzeugen inzwischen erheblichen Druck, nationale Energiesysteme stärker miteinander zu verbinden.

Die Energieunion bildet den übergeordneten Strategieplan der EU für ein verlässliches, nachhaltiges und kosteneffizientes Energiesystem und stützt sich auf fünf tragende Säulen:

1. Sicherheit, Solidarität und Vertrauen
2. Ein vollständig integrierter Energiebinnenmarkt
3. Energieeffizienz
4. Klimaschutz und Dekarbonisierung der Wirtschaft
5. Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Praktisch umfasst dies den Ausbau neuer Verbindungsleitungen zwischen Staaten, die Abstimmung des Netzbetriebs, die Harmonisierung regulatorischer Marktregeln sowie die koordinierte Planung von Investitionen in erneuerbare Energien und Speicherkapazitäten. Projekte wie die geplanten Offshore-Wind-Energieinseln in Nordwesteuropa sowie Marktkopplungsmechanismen für den grenzüberschreitenden Stromhandel zeigen bereits, welches Potenzial Integration bietet. Günstigere Strompreise, höhere Systemresilienz und eine effizientere Nutzung erneuerbarer Energien werden dadurch ermöglicht.

Im Jahr 2015 formulierte die Europäische Energieunion eine ambitionierte Vision zur Transformation des Energiesystems der EU. Seitdem wurden zwar erhebliche Fortschritte erzielt, doch bestehen nach wie vor dringende Herausforderungen, die entschlossener und koordinierter Maßnahmen erfordern. Zur Beschleunigung der Transformation wurde die Strategie der EU unter dem Titel „Vollendung der Europäischen Energieunion“ ausgeweitet. Im Rahmen dieser erneuerten Initiative wurde im Juni 2025 eine Task Force für die Energieunion eingerichtet, um die Koordination zu verbessern und die Umsetzung zentraler Ziele voranzutreiben.²⁵

In einem weiteren Schritt schlug die Europäische Kommission im Juli 2025 vor, im nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen 29,9 Milliarden Euro für grenzüberschreitende Energieinfrastruktur

bereitzustellen. Das entspricht nahezu dem Fünffachen der Mittel, die im aktuellen Siebenjahreshaushalt verfügbar sind.²⁶ Diese beispiellosen Investitionen spiegeln die Entschlossenheit der EU wider, die Energiesicherheit zu stärken, den grünen Wandel zu ermöglichen und die Integration der europäischen Energiesysteme zu beschleunigen.

Erkenntnisse aus Kopenhagen für die Energieunion

Die Grundsätze der Europäischen Energieunion werden in Kopenhagen bereits auf städtischer Ebene umgesetzt. So wie die Fernwärme vor Ort überschüssigen Wind und Solarstrom aufnimmt, können grenzüberschreitende Verbindungsleitungen erneuerbare Erzeugung von einer Region in eine andere verlagern, wenn die Bedingungen variieren. Gemeinsam genutzte Infrastruktur ermöglicht es, Verschwendung zu reduzieren, Volatilität auszugleichen und Kosten zu senken. Der Governance-Ansatz ist ebenso relevant, da der Erfolg Kopenhagens auf vertrauensvollen öffentlich-privaten Partnerschaften, langfristiger Planung und gemeinsamer Verantwortung zwischen den Kommunen beruht. Dieses Modell sollte Europa aufgreifen, um nationale Unterschiede bei Regulierung, Energiemix und Investitionsprioritäten zu überwinden.

Eine Integration verläuft nicht ohne Herausforderungen. Doch die Vorteile sind überzeugend. Günstigere Energie durch gemeinsam genutzte Ressourcen, höhere Krisenresilienz und eine stärkere Nutzung erneuerbarer Energien sprechen für sich. Kopenhagen zeigt, dass diese Ideen mit der richtigen Infrastruktur, der richtigen Governance und dem richtigen Engagement der Öffentlichkeit von der politischen Vision in die operative Realität übergehen können.

DER GROSSRAUM KOPENHAGEN IST EINE FALLSTUDIE IN DER INTEGRIERTEN ENERGIEPLANUNG

Öffentliches Eigentum und strategische Partnerschaften

Kopenhagens Erfolg im Bereich Energieeffizienz beruht auf einer engen Zusammenarbeit zwischen nationaler Energiepolitik, lokalen Behörden und einem breit aufgestellten Netzwerk von Akteuren. Der Großraum Kopenhagen hat gezeigt, wie ein integriertes Energiesystem, einschließlich Fernwärme, Fernkühlung und Gas in Symbiose mit dem Stromnetz und den Gebäuden, geplant und umgesetzt werden kann. Dadurch wird es den Energieversorgern der Region ermöglicht, schwankende erneuerbare Stromerzeugung aus Wind und Sonne sowie effiziente Wärmequellen und Abfallressourcen im Sinne des Gemeinwohls zu nutzen. Auf diese Weise wird eine kosteneffiziente, saubere und kohlenstoffarme Energieversorgung für Endverbraucher bereitgestellt.

Eine der Hauptstärken des Systems liegt im öffentlichen und

25. [Directorate-General for Energy. \(2025, Februar\). In focus: Completing Europe's energy union. Europäische Kommission.](#)

26. [Europäische Kommission. \(2025, Juli\). Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility. EUR-Lex.](#)

kommunalen Eigentum und im Miteigentum von Versorgungsunternehmen sowie Verbrauchergenossenschaften. Damit können sektorübergreifende Energielösungen effizient und unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses zum Nutzen der Endverbraucher umgesetzt werden. Dieses Modell ermöglicht langfristige Investitionen wie die CO₂-Abscheidung aus zentralen Stromerzeugungsquellen.

Die Energielandschaft wird durch die Zusammenarbeit von 20 Kommunen geprägt. Hinzu kommen die Versorgungsunternehmen HOFOR, CTR, VEKS, Vestforbrænding, ARC, ARGO, Ørsted und Biofos sowie 20 lokale Fernwärmegesellschaften, die gemeinsam das Fernwärmesystem des Großraums Kopenhagen bilden. Der staatliche Netzbetreiber Energinet und das verbrauchereigene Versorgungsunternehmen Radius sind für die gesamte Stromübertragung und -verteilung verantwortlich. Die Dänische Energieagentur hat seit 1979 eine maßgebliche Rolle bei der Gestaltung des Energiesystems im Großraum Kopenhagen gespielt und die strategische Richtung für dessen Weiterentwicklung vorgegeben.

Fernwärme ist die Batterie der Stadt

Integrierte Energieversorgung ist mehr als nur Heizen und Kühlen. Es ist die gemeinsam genutzte Infrastruktur der Stadt, die Verbrauch, Erzeugung und Speicherung über Technologien und Sektoren hinweg miteinander verbindet. Aufgrund Dimension und Integration können vielfältige Energiequellen genutzt und innovative Technologien eingesetzt werden, deren Effizienz sich durch Skalierung entfaltet, darunter Großwärmepumpen, Elektroheizkessel im industriellen Maßstab und Verfahren zur CO₂-Abscheidung. Durch den Anschluss nahezu aller Gebäude in der Stadt fungiert das Fernwärmenetz als Ausgleichsmechanismus für das Stromnetz. Überschüsse aus Wind und Solarenergie werden integriert, wenn viel und günstiger Strom vorhanden ist. Steigt die Nachfrage, wird die Netzlast gezielt abgesenkt. Während Phasen mit hoher Nachfrage kann sogar zusätzliche Elektrizität bereitgestellt werden, wenn der Strompreis steigt. Die wasserbasierte Wärmespeicherung ermöglicht in Verbindung mit der stündlichen Verschiebung der Erzeugungsquellen die Bereitstellung von Ausgleichsleistungen für das Stromsystem. Dadurch wird das Fernwärmesystem zu einer elektrischen Großbatterie, zu einer virtuellen Batterie.

Die leitungsgebundene Energieversorgung verbindet zudem das Stromnetz mit Power-to-X Technologien, (die außerhalb der nordischen Länder und Deutschlands besser als grüner Wasserstoff bekannt sind). Power-to-X befindet sich noch in einem frühen Entwicklungsstadium. Durch Elektrolyse und CO₂-Abscheidung wird künftig jedoch ein erhebliches Potenzial an Abwärme entstehen. Diese überschüssige Wärme kann über das Fernwärmenetz aufgenommen werden, wodurch Verluste reduziert und die Gesamteffizienz des Energiesystems gesteigert werden.

Umwelt und Versorgungssicherheit

Der zentrale Treiber für den Ausbau der Fernwärme war die gesamtgesellschaftliche Kosteneffizienz, wobei auch Umweltfolgekosten wie CO₂-Kosten und andere schädliche Emissionen berücksichtigt wurden. Die begrenzten Schadstoffemissionen aus der auf erneuerbaren Energien basierenden Wärme und Stromerzeugung sowie aus der Behandlung der dabei entstehenden Reststoffe haben im Vergleich zu anderen Quellen nahezu keinen Einfluss auf die gesamte Luftschadstoffbelastung der Stadt. Ebenso wurde durch zentralisierte und kontrollierte Erzeugungsanlagen die Lärmbelastung in Wohngebieten vollständig eliminiert. Neben dem System aus mehreren Wärmeerzeugungsquellen und lokalen Reserveanlagen wird dadurch die Versorgungssicherheit sowohl kurzfristig als auch langfristig erhöht.

Kollektive Energiesysteme erfordern ein gemeinsames Verständnis

Die Effizienz des Systems hängt von einem hohen Vernetzungsgrad und einem ausgeprägten öffentlichen Bewusstsein ab. In einem dicht bebauten urbanen Umfeld sind die Bewohner Teil einer Energiegemeinschaft. Effizienz und Nachhaltigkeit beruhen auf einer gemeinsamen Infrastruktur und einem kollektiven Verständnis der Funktionsweise des Systems zum Nutzen aller.

„In einer Stadt sind Sie Teil einer Energiegemeinschaft. Projektentwickler, Regulierungsbehörden und Berater sollten verstehen, wie sich Gebäude in das übergeordnete System einfügen.“

Anders Dyrelund, Ramboll

STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE IM ENERGIEBEREICH

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Interviews und der vertiefenden Recherche sind im Wassersektor die nachstehenden Schritte zu realisieren, damit die Widerstandsfähigkeit Kopenhagens gewährleistet und zugleich ein Beitrag zur Zukunftsfähigkeit Europas geleistet wird.

Zur Förderung der europäischen Energieintegration wird empfohlen, Kopenhagens Expertise aktiv einzubringen, sich mit grenzüberschreitenden Infrastrukturen zu verbinden und die Europäische Energieunion mitzugestalten, damit eine skalierbare und emissionsarme Energieversorgung gesichert werden kann.

Die leitungsgebundene Energieversorgung und die Sektorenkopplung sollten optimiert werden, indem das Fernwärmenetz ausgebaut, Gebäude, Industrie und Mobilitätssys-

teme integriert und thermische Speicher sowie Power-to-X Technologien genutzt werden, um erneuerbaren Strom auszugleichen und die Effizienz zu maximieren.

Die öffentlich-private Zusammenarbeit sollte gestärkt werden, indem kommunales Eigentum, vertrauensbasierte Partnerschaften und langfristige Planung gezielt genutzt werden, um Investitionen in CO₂-Abscheidung, Netzmodernisierung und weitere Infrastrukturen zu beschleunigen, die für ein resilientes Energiesystem unerlässlich sind.



INTERVIEW MIT JUDITH NEIJZEN: KOPENHAGEN ALS EUROPAS REALLABOR FÜR ENERGIE

F: Warum ist Kopenhagen so wichtig als Reallabor für Innovationen im Energiebereich?

A: Kopenhagen ist ein Vorreiter, ein zentrales Testfeld und ein richtungsweisendes Beispiel. Ausschlaggebend war eine Kombination unterschiedlicher Einflussfaktoren. Dazu zählte auch eine mutige Führung, die nicht selten durch wirtschaftlichen Druck zusätzlich gestärkt wurde. Andere Städte in Europa sollten erkennen, dass Veränderung nicht zwangsläufig beängstigend ist. Sie kann vielmehr dazu beitragen, finanzielle Schwierigkeiten zu überwinden und die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt zu stärken. Aus Sicht der Unternehmen ist dieser Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit von entscheidender Bedeutung und wird in städtebaulichen Kreisen oft unterschätzt.

F: Können Sie Beispiele für Innovationen mit Exportpotenzial nennen?

A: Ein Beispiel hierfür ist das Kopenhagener Metrosystem, in das intelligente Lösungen wie die Nutzung von Überschusswärme integriert wurden. Wir haben mit Partnern zusammengearbeitet, um ähnliche Lösungen nach Warschau zu bringen, und den Fall dokumentiert, sodass andere diese Ansätze replizieren können. Die Errungenschaften Kopenhagens werden nicht immer lautstark kommuniziert, was möglicherweise kulturelle Ursachen hat. Gerade deshalb sollten diese Erfolge konsequenter dokumentiert und strategisch vermittelt werden, sodass andere Städte daraus Erkenntnisse gewinnen können.

F: Könnte diese Art von Lösung anderswo in Europa funktionieren?

A: Möglicherweise, dennoch ist Kopenhagen in gewisser Weise einzigartig. Man benötigt ein großangelegtes Fernenergiesystem und eine integrierte Organisation wie HOFOR. Erforderlich ist zudem eine übergeordnete Steuerungsstruktur und ein Incentivierungssystem, das die notwendigen Vorabinvestitionen ermöglicht. In vielen Regionen weltweit bestehen Versorgungsstrukturen aus mehreren Akteuren, die jeweils verschiedene Bereiche einer Stadt abdecken. Diese Fragmentierung macht es schwierig, den Gesamtnutzen vollständig zu realisieren. Die ganzheitlichen Partnerschaften und die vertrauensbasierte Governance in Dänemark erleichtern unsere Arbeit erheblich.

F: Wie beurteilen Sie die öffentlich-private gemeinsame Verantwortung in diesem Kontext?

A: Kopenhagen profitiert von hoher Transparenz und vergleichsweise geringen Interessenkonflikten zwischen den Sektoren. Dadurch können rasch tragfähige Kooperationen aufgebaut werden. Diese Geschwindigkeit ist wesentlich, um ins Handeln zu kommen oder innovative Lösungen für einige Jahre zu testen und ihre Entwicklung zu beobachten. Die elektrischen Fahren in Kopenhagen sind ein gutes Beispiel. Sie erforderten öffentliche Investitionen. Eine offene Kommunikation, bereits im Vorfeld der Ausschreibung, hat jedoch den privaten Sektor dazu angeregt, über eine reine Käufer-Verkäufer Beziehung hinauszudenken und maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln.

F: Was ist die nächste Innovationsstufe im Energiebereich in Kopenhagen?

A: Wir nennen es Energieeffizienz 2.0, bei der es im Wesentlichen um sektorale Integration geht. Unser Ansatz besteht darin, nach Möglichkeit zu elektrifizieren, flexible Lösungen zu implementieren und anschließend Sektoren zu integrieren, z. B. durch die Nutzung von überschüssiger Wärme aus einem Rechenzentrum in einem nahe gelegenen Industriegebiet. Bis 2030 könnten bis zu 53 Prozent des weltweiten Energieeinsatzes als Überschusswärme verloren gehen und 2030 ist nicht weit entfernt. Strategische Gesamtplanung ist in diesem Zusammenhang unerlässlich, weil nur die Kommune befugt ist, diese Sektoren miteinander zu verbinden. Es ist komplex, doch wenn es ein Ort schaffen kann, dann ist es Kopenhagen.

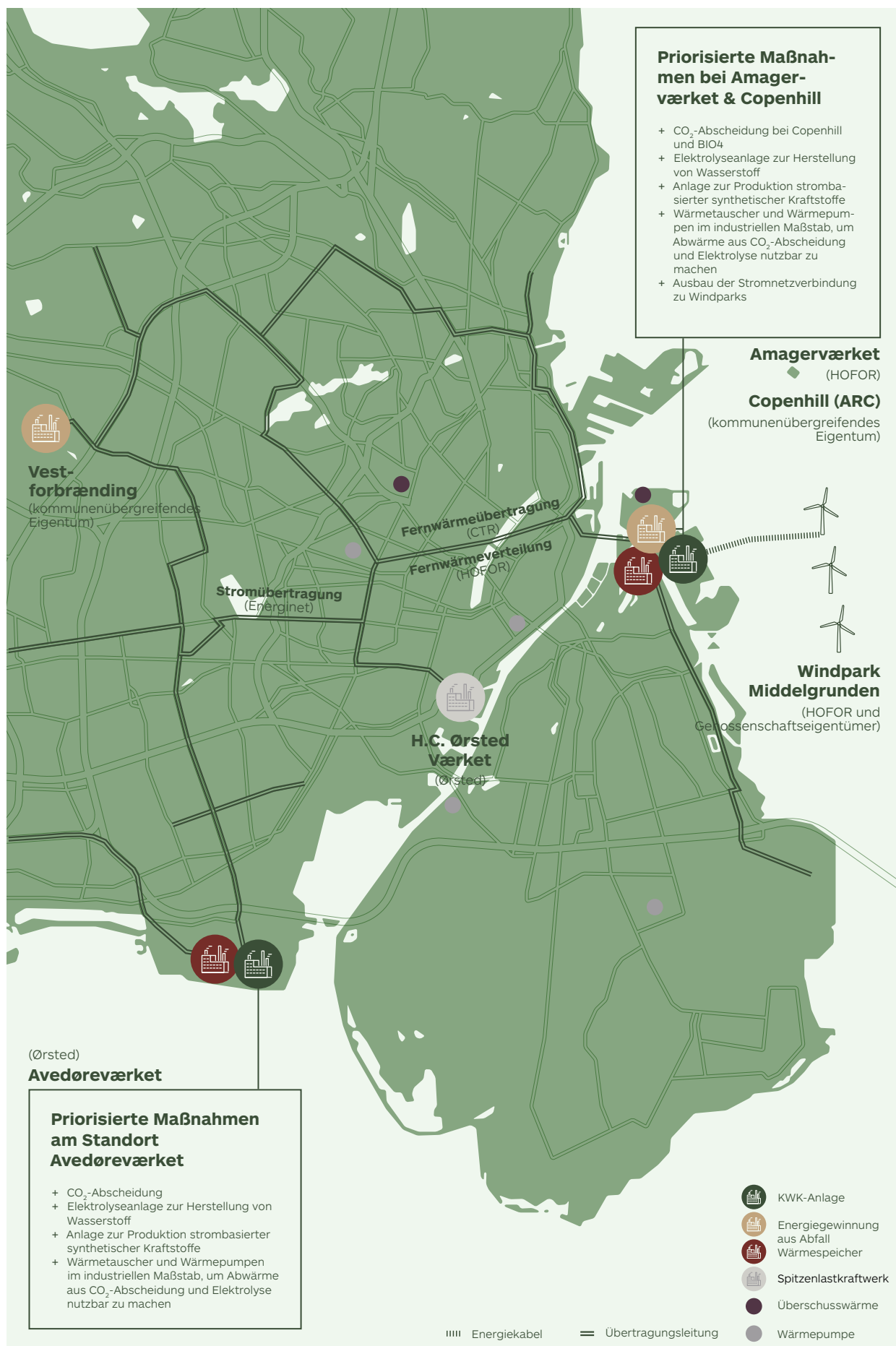
F: Welche Risiken oder Druckfaktoren werden diese Agenda beschleunigen, und wie kann sich Kopenhagen darauf vorbereiten?

A: Der steigende Strombedarf wird zu einem großen Druckfaktor werden. Die Elektrifizierung von Verkehr und Heizung in Verbindung mit KI und digitalen Systemen wird das Netz belasten. Viele der Lösungen existieren bereits, müssen aber in die langfristige Planung integriert werden. Wenn wir zum Beispiel die Metro erweitern, welche Auswirkungen hat das auf das Energienetz? Wir müssen Silodenken überwinden und in enger Abstimmung mit der nationalen Regierung agieren, um eine konsistente strategische Linie sicherzustellen. Diese Zusammenarbeit war ein zentraler Erfolgsfaktor für Kopenhagen und muss es auch künftig bleiben.



Judith Neijzen,

Head of Analysis and Thought Leadership, Danfoss





INTERVIEW MIT ANDERS DYRELUND:

WIE KOPENHAGEN MIT INNOVATIVEN ENERGIE-LÖSUNGEN DIE METROPOLE DER ZUKUNFT MÖGLICH MACHT

F: Kopenhagen ist weithin bekannt für Fahrräder und Schwimmen im Hafen. Wie stellen wir sicher, dass die Stadt auch als hochmoderne Energiemetropole anerkannt wird?

A: Das Energiesystem ist das unsichtbare Fundament der lebenswerten Stadt. Die Menschen schwimmen im Hafen und atmen saubere Luft, weil Abfälle in Energie umgewandelt werden statt in Emissionen und weil keine kleinen Schornsteine in Betrieb sind, sondern ausschließlich große und effiziente zentrale Anlagen. Die Stadt hat bereits früher die Initiative ergriffen, zum Beispiel als sich mehrere Kommunen zusammenschlossen, um Vestforbrændingen auf einer ehemaligen Deponie zu errichten. Heute sind wir wieder Vorreiter bei der CO₂-Abscheidung. Um jedoch internationale Anerkennung zu erreichen, muss aufgezeigt werden, wie öffentliches und verbraucherbasiertes Eigentum an kritischer Infrastruktur Nachhaltigkeit im großen Maßstab ermöglicht.

F: Wie sieht Ihr Traumszenario für Kopenhagens Energiezukunft aus?

A: Der Traum ist ein vollständig integriertes, fossilfreies Gesamtsystem, in dem sämtliche Gebäude an das Fernwärmenetz angebunden sind und größere Gebäude mit aktivem Kühlbedarf in leistungsfähige Fernkältecluster integriert werden. Auf diese Weise wird ein Höchstmaß an Effizienz und Flexibilität sichergestellt. Das Quartiersenergiesystem würde sowohl Wärme als auch Kälte für Wohngebäude, Institutionen und Unternehmen bereitstellen und dabei Meerwasser, überschüssige Elektrizität sowie zurückgewonnene Wärme aus der Stromerzeugung, aus Rechenzentren, aus tiefer Geothermie und aus Power to X nutzen. Das Gasnetz würde schrittweise außer Betrieb genommen, mit Ausnahme industrieller Prozesse sowie als wichtige Reservelösung für Wärme und Stromversorgung. Bis 2050 würde an allen drei großen Müllverbrennungsanlagen sowie an einigen größeren, biomassebefeuerten Anlagen eine CO₂-Abscheidung eingeführt sein, und es würde eine Infrastruktur aufgebaut, um das abgeschiedene CO₂ für die Produktion erneuerbarer Gase und Öle zu nutzen sowie die verbleibenden Mengen zu speichern. Die Nutzung überschüssiger Biomasse als Kohlenstoffquelle und als flexible Reserve für Wind und Solarenergie würde die Forstwirtschaft stärken und zugleich die Holzproduktion für den Bausektor gezielt fördern.

F: Wie können wir die Idee der „Stadt als Batterie“ stärken?

A: Die Fernwärme stabilisiert das Stromsystem bereits, indem sie überschüssigen Strom aufnimmt, wenn Wind- und Solaranlagen zu viel Strom produzieren, und den Stromverbrauch vermeidet, wenn es zu Preisspitzen kommt. Das ist intelligent und flexibel. Durch die Anbindung von Elektrokesseln und Wärmepumpen an thermische Speicher kann überschüssige erneuerbare Energie in Wärme umgewandelt werden. Um dies zu verbessern, benötigen wir eine bessere Regulierung (insbesondere die Korrektur irreführender Energiefaktoren in Bauvorschriften), zeitabhängige Tarife und ein stärkeres öffentliches Bewusstsein dafür, wie individuelle Handlungen, wenn sie kombiniert werden, das System beeinflussen.

F: Welche Sektoren müssen stärker eingebunden werden, um die Vision zu verwirklichen?

A: Gebäude sind entscheidend. Es ist ein Fehler, sie als isolierte Einheiten zu behandeln. In einer Stadt sind Sie Teil einer Energiegemeinschaft. Projektentwickler, Regulierungsbehörden, Berater und Verbraucher müssen verstehen, wie sich Gebäude in das übergeordnete System einfügen. Außerdem benötigen wir Industriepartner für CO₂-Abscheidung und Power-to-X, etwa zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe aus abgeschiedenem CO₂ und grünem Wasserstoff. Die Energie-, Abfall- und Bausektoren müssen alle zusammenarbeiten.

F: Welche Rolle werden die Stakeholder künftig spielen?

A: Kopenhagen ist in einer starken Position, da zahlreiche Versorger ganz oder teilweise in kommunaler Hand sind. Dies verschafft der Stadt Einfluss und stellt sicher, dass Effizienzgewinne den Bewohnern zugutekommen. HOFOR (der größte kommunale Versorger im Großraum Kopenhagen), CTR (das regionale Fernwärmeunternehmen) und ARC (Betreiber der Abfall-zu-Energie-Anlage) arbeiten bereits zusammen – nun gilt es, die sektorübergreifende Abstimmung sicherzustellen. Neue Akteure wie Copenhagen Infrastructure Partners sind essenziell für investitionsintensive Lösungen wie die CO₂-Abscheidung. Wir müssen die Bürgerinnen und Bürger einbeziehen, nicht nur mit Fakten, sondern mit einer klaren Vision, warum das für uns alle relevant ist. Wenn die Menschen verstehen, wie Quartiersenergie ein sauberes, leises und lebenswertes Stadtleben ohne Verschmutzung und Lärm ermöglicht und dabei zugleich wirtschaftlich tragfähig ist, werden sie die richtigen Entscheidungen unterstützen.

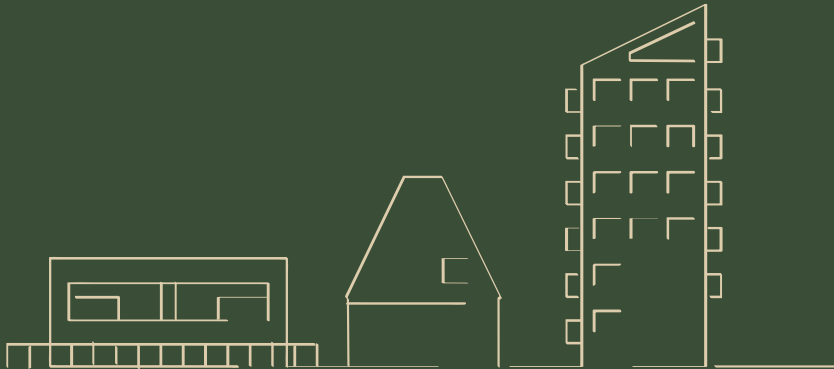
F: Was ist Ihre Kernbotschaft über Energie an diejenigen von uns, die in Städten leben?

A: Wenn man in einer Stadt lebt, ist man Teil von etwas Größerem. Man verlässt sich auf andere und andere verlassen sich auf einen selbst. Bei Energie geht es nicht nur um Technologie, sondern um Gemeinschaft. Zu verstehen, wie Ihr Energieverbrauch ins große Ganze passt, ist ein Schritt hin zu einer besseren Stadt für alle.



Anders Dyrelund,
Senior Market Manager, District Energy, Ramboll

WOHNRAUM ALS INFRASTRUKTUR



WAS WÄRE, WENN BEZAHLBARER UND ZUGÄNGLICHER WOHNRAUM KÜNFTIG ALS KRITISCHE INFRASTRUKTUR VERSTANDEN UND ENTSPRECHEND STRUKTURIERT WÜRD?

Die aktuelle Wohnungskrise bietet eine einzigartige Chance, Europa als globalen Vorreiter für nachhaltige Stadtentwicklung zu positionieren. Ein erneuertes Wohnraumsystem könnte Arbeitsplätze schaffen, wirtschaftliches Wachstum anstoßen und die Lebensqualität verbessern. Dadurch könnten Europas Städte als Magneten für Talente, Kapital und Innovation positioniert werden, während zugleich die Handlungsfähigkeit Europas gestärkt würde, um in einer Phase geopolitischer Unsicherheit geschlossen und stabil aufzutreten. Investitionen in Wohnraum bedeuten weit mehr als die reine Errichtung von Gebäuden. Damit wird die Zukunft von Europas wirtschaftlicher Resilienz, ökologischer Stabilität, sozialem Zusammenhalt und globaler Führungsrolle gestaltet.

Um dies zu ermöglichen, muss bezahlbarer Wohnraum als strategisches Instrument zur Stärkung des gesellschaftlichen Wohlergehens anerkannt werden. Darauf aufbauend kann eine Zukunft gedacht werden, in der Investitionen gebündelt und gezielt in ganzheitliche Lösungen gelenkt werden, die sowohl Bezahlbarkeit als auch Klimaschutz und Klimaanpassung gewährleisten.

Verlässliche Infrastrukturen und Dienstleistungen, etwa im Bereich Mobilität und Kinderbetreuung, würden Investitionsrisiken senken und zugleich die Erreichbarkeit peripherer Stadtgebiete verbessern, insbesondere von bislang wenig genutzten Industriearealen mit Potenzial für eine Umnutzung. Neue gesetzliche Regelungen könnten die Finanzierung bezahlbarer Wohnmodelle unterstützen, und durch strategische Sanierung sowie eine gezielte Neuverteilung bestehender Flächen könnte der vorhandene Raum effizienter genutzt werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Finanzierungsstrukturen reformiert werden, indem sektorübergreifende Planung integriert und die Zusammenarbeit über kommunale Grenzen hinweg gestärkt wird.

Die anhaltend hohe Nachfrage nach Mietwohnungen in europäischen Städten sichert stabile Renditen für Investoren und stärkt die Wahrnehmung von Wohnimmobilien als resiliente und verlässliche Anlageklasse. Die steigende und anhaltende Nachfrage nach städtischem Wohnraum unterstreicht auch das Potenzial, Wohnraum expliziter als eine Form kritischer Infrastruktur zu betrachten.

„Das ist mehr als eine Wohnungskrise. Es ist eine soziale Krise. Sie zerrt am sozialen Gefüge Europas. Sie schwächt unseren Zusammenhalt. Und sie gefährdet auch unsere Wettbewerbsfähigkeit.“

Ursula von der Leyen, *Rede zur Lage der Union*, 10. September 2025,
Präsidentin der Europäischen Kommission

WARUM

Die rasche Urbanisierung der letzten Jahrzehnte und der massive Zustrom von Menschen in europäische Städte haben die Wohnungsmärkte stark unter Druck gesetzt. In den meisten Städten sind die Preise für den hauptsächlich vom Markt geprägten Wohnungssektor in die Höhe gestiegen, und in den meisten europäischen Städten sind die Einkommen langsamer gestiegen als die Wohnkosten. Millionen Menschen verbinden mit der Zukunft die Hoffnung, dass Wohnen nicht primär als Marktprodukt verstanden wird, sondern als Grundlage dynamischer, gerechter und inklusiver Städte.

Die gegenwärtigen Strukturen haben in fast allen bedeutenden europäischen Städten eine umfassende Bezahlbarkeitskrise ausgelöst. Heute lebt mehr als 10,6 Prozent der städtischen Bevölkerung in der EU in Haushalten, die über 40 % ihres verfügbaren Einkommens für Wohnen aufwenden müssen. Dies ist eine Belastungsgrenze, die als deutliches Zeichen struktureller Überforderung gilt. In dänischen Städten ist die Situation besonders akut: 23,3 % der Stadtbewohner sind mit dieser Belastung konfrontiert.²⁷ Eine jüngste Analyse von 36 bedeutenden europäischen Städten kam zu dem Ergebnis, dass keine dieser Städte den traditionellen Richtwert erfüllte, wonach die Mietkosten maximal 30 % des Einkommens betragen sollten. Stattdessen liegt das durchschnittliche Verhältnis von Miete zu Einkommen bei etwa 56 %.²⁸

Unzureichender Wohnraum führt zu einer spürbaren Belastung für die Gesellschaft. Die durch hohe Wohnkosten verursachte zunehmende Ungleichheit ist ein wichtiger Faktor, der zur politischen Entfremdung und zum Aufstieg des politischen Extremismus beiträgt und den sozialen Zusammenhalt und die demokratische Stabilität bedroht. Darüber hinaus schafft der Mangel an angemessenem und bezahlbarem Wohnraum Hindernisse für die Arbeitsmobilität, erschwert die Gewinnung und Bindung von Talenten und verdrängt systemrelevante Arbeitskräfte aus den Städten²⁹, wodurch soziale und gesundheitliche Infrastrukturen der Städte unter Druck geraten und ihre Wettbewerbsfähigkeit insgesamt geschwächt wird. Die unverhältnismäßigen Auswirkungen der Wohnkosten auf die jüngeren Generationen³⁰ spielen eine wichtige Rolle beim demografischen Rückgang Europas und wirken sich auf die psychische Gesundheit der Bevölkerung aus.

Daher geht es bei der europäischen Wohnungskrise heute nicht nur um Erschwinglichkeit, sondern um ein systemisches Risiko. Wenn Wohneigentum und Miete unerschwinglich werden, schwindet das soziale Vertrauen, vertieft sich die Ungleichheit und gerät die wirtschaftliche Stabilität ins Wanken. Wie der Bürgermeister von Barcelona, Jaume Collboni, beschreibt, ist die Wohnungskrise ein sozialer Notstand und eine existenzielle Bedrohung, die die Zukunft Europas gefährdet. Und wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, warnt er: „Es besteht das Risiko, dass die arbeitende Bevölkerung und die Mittelschicht zu dem Schluss kommen, dass ihre Demokratien nicht in der Lage sind, ihr größtes Problem zu lösen.“³¹

Gerade jetzt, da Europa in einem immer volatileren globalen Umfeld Einigkeit zeigen muss, birgt diese Krise das Risiko, unsere Gesellschaften zu spalten. Der Bedarf an Wohnraum erhöht auch den Druck auf den Planeten. Der Gebäudesektor gehört global zu den führenden Verursachern von CO₂-Emissionen, und obwohl die Umwelt zunehmend beansprucht wird, wird der Bedarf weiterhin nicht gedeckt.

Paradoxe Weise wird zu viel gebaut, und dennoch gelingt es nicht, den benötigten Wohnraum bereitzustellen. Die Auswirkungen unzureichenden Wohnraums zeigen deutlich, dass Wohnen zu den grundlegendsten Erfolgsfaktoren einer Stadt oder eines Landes zählt. Das bestehende Modell zur Erfüllung dieser Nachfrage erweist sich jedoch als nicht tragfähig.

Daher steht Europa vor einer doppelten Herausforderung: den CO₂-Fußabdruck seiner Gebäude zu reduzieren und zugleich sicherzustellen, dass Wohnen zugänglich bleibt. Ein Wohnungsmarkt, in dem Bezahlbarkeit und Nachhaltigkeit im Widerspruch zueinander stehen, ist nicht tragbar. Anstatt zwischen sozialen und ökologischen Prioritäten zu wählen, müssen sie aufeinander abgestimmt werden, um ein nachhaltigeres Gleichgewicht zu erreichen. Das erfordert eine Neuausrichtung der Investitionsstrukturen, eine deutliche Ausweitung zirkulärer Bauweisen sowie die konsequente Sicherung langfristiger Bezahlbarkeit. Richtig umgesetzt kann Wohnen zum Motor werden, der sowohl soziale Gerechtigkeit als auch Klimaschutz vorantreibt und zugleich Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht.

27. Europäische Kommission, Eurostat (2024). *Housing in Europe*. Publications Office of the European Union.

28. *Housing Europe*. (2024). *The private rental sector and housing affordability in European cities: It is time for better data and improved monitoring*.

29. CBRE Investment Management. (2024, März). *Europe's forgotten middle: Where housing crisis meets an investment opportunity*.

30. Bonneyrat, S. (2024, September). *Becoming adults: quarter of young Europeans face housing problems*. EUObserver.

31. Hernández-Morales, A. (2025, Februar). *Housing crisis is as big a threat to the EU as Russia, Barcelona mayor says*. Politico

Quelle: Rede zur Lage der Union

Europäische Kommission. (2025). Rede zur Lage der Union 2025 von Präsidentin von der Leyen, 10. September 2025, Straßburg.



AUFBAU EINER ALLIANZ DER GEMEINSAMEN VERANTWORTUNG

Strategische Allianz von öffentlicher Hand, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft zur gezielten Risikoreduzierung und erfolgreichen Umsetzung bezahlbarer Wohnungen

Ein wirksamer Rahmen für die Bereitstellung bezahlbarer Wohnungen setzt gemeinsame Verantwortung voraus, getragen von einer geteilten Mission zwischen öffentlichen Stellen, privaten Projektentwicklern, Finanzinstitutionen und der Zivilgesellschaft. Nationale und kommunale Regierungen müssen regulatorische Klarheit schaffen, gezielte Garantien bereitstellen und Besteuerungsmodelle entwickeln, die Risiken senken und soziale sowie ökologische Leistungen honorieren. Private Akteure leisten Beiträge in Form von Innovation, Designqualität und effizienter Umsetzung. Die Zivilgesellschaft gewährleistet Legitimität, lokale Verankerung und langfristige Verantwortung. Durch diese Ausrichtung wird Verantwortung breiter getragen, während Risiken und Nutzen ausgewogener verteilt werden, was widerstandsfähige Wohnökosysteme stärkt.

Solche Allianzen haben sich in anderen Kontexten als erfolgreich erwiesen. Die dänische Praxis in der Finanzierung erneuerbarer Energien liefert ein übertragbares Modell. Windparks entwickelten sich von staatlich geführten Projekten zu gemischten öffentlich privaten Eigentumsmodellen und zeigten stabile Einnahmeströme sowie Gewinnbeteiligungsstrukturen, die breite Investitionen auslösten und zugleich lokale Unterstützung stärkten. Überträgt man vergleichbare Prinzipien auf das Wohnen, könnten bislang ungenutzte Gebäude erschlossen, Modernisierungen beschleunigt und Quartiere mit gemischten Einkommensgruppen realisiert werden, die dauerhaft bezahlbar sind.

„Wohnraum in urbanen Gebieten oder deren Nähe könnte von ähnlichen Modellen profitieren wie sie im Bereich der erneuerbaren Energien eingesetzt werden, da vergleichbare Merkmale vorliegen, etwa garantierte Nachfrage, langfristige Verpflichtungen und stabile Partnerschaften zwischen öffentlichen und privaten Akteuren. Bezahlbarkeit muss nicht ausschließlich über staatliche Fördermittel abgesichert werden, sondern kann auch durch gezielte Investitionen in Infrastruktur und Dienstleistungen gestärkt werden, die Risiken für private Projektentwickler reduzieren, während gleichzeitig die Zugänglichkeit zum Stadtzentrum deutlich erhöht wird.“

Torben Möger,
Chair of the CIP Foundation

Innovative Modelle weisen bereits den Weg nach vorn. Modelle zur Gewinnbeteiligung und zur Beteiligung von Mietern als Anteilseigner, wie sie etwa von Home.Earth eingeführt wurden, bringen die Interessen von Bewohnern und Investoren in Einklang und stärken langfristige Mietverhältnisse sowie die Resilienz von Gemeinschaften. Hybride Finanzierungsinstrumente, die öffentliche Absicherungen mit privatem Kapital verbinden, werden verstärkt eingesetzt, um nachhaltige Neubauprojekte ebenso wie tiefgreifende Sanierungen zu finanzieren. Community Land Trusts sichern Bezahlbarkeit über Generationen hinweg, indem Grundstückseigentum von Wohnkosten getrennt wird.

Klare Verantwortlichkeiten und transparente Finanzstrukturen

Klare Verantwortlichkeiten und robuste Finanzierungsstrukturen sind entscheidend, damit aus Ambitionen tatsächliche Umsetzung wird. Die Ausrichtung der Agenda auf Flächennutzung, Mobilität, Versorgungsinfrastruktur und Klimapolitik innerhalb eines integrierten Planungsrahmens rückt die Rollen öffentlicher und privater Akteure in den Vordergrund und verteilt Risiken fair. Klare Ziele, Standards und Verantwortungsbereiche klären, wer was finanziert, und sorgen für Transparenz bei Governance und Finanzierung. Koordinierte Transitsysteme und soziale Infrastruktur sichern die Nachfrage von Mietern und verringern die Unsicherheit für privates Kapital. Durch eine integrierte Planung mit Energie und Versorgungsnetzen wird die Effizienz auf Gebäudeebene gesteigert, während vollelektrische Systeme über den gesamten Lebenszyklus hinweg Kosten und Emissionen verringern. Dieses System kann verbindliche Anforderungen für private Investoren und öffentliche Institutionen festlegen und zugleich bezahlbaren Wohnraum sowie zentrale Dienstleistungen sichern, während soziale, ökologische und wirtschaftliche Ergebnisse realisiert werden.

Nachfolgend werden konkrete Ansätze aufgezeigt, wie diese Ausrichtung praktisch umgesetzt werden kann, angefangen bei Transport- und Serviceangeboten, die neue Standorte für Entwicklung öffnen, über Finanzinstrumente zur Investierbarkeit bezahlbaren Wohnraums bis hin zu Planungsmodellen, die Klimaanpassung und Bezahlbarkeit in einem integrierten Handlungsrahmen verbinden. Gemeinsam zeigen diese Instrumente, wie durch gemeinsame Verantwortung Wohnen von einem spekulativen Anlageobjekt zu einem essenziellen öffentlichen Gut werden kann und weshalb dieser Wandel erforderlich ist, um die Größenordnung der Transformation zu realisieren, die Europas Städte gegenwärtig einfordern.

ERWEITERUNG UNSERES VERSTÄNDNISSES VON BEZAHLBARKEIT UND STEIGERUNG DER MOBILITÄT AUF DEM GESAMTEN WOHNUNGSMARKT

Einführung mehrerer Bezahlbarkeitsstufen

Europas Systeme für bezahlbaren Wohnraum waren traditionell in erster Linie auf Haushalte mit sehr niedrigem und niedrigem Einkommen ausgerichtet. In den vergangenen Jahrzehnten ist jedoch ein deutlicher und anhaltender Anstieg der Wohnpreise zu verzeichnen gewesen. Dadurch ist auch die mittlere Einkommensgruppe erheblich unter Druck geraten, die rund 64 Prozent der Bevölkerung ausmacht. Oft bewegt sich diese Bevölkerungsgruppe in einem Spannungsfeld zwischen den Zugangsvoraussetzungen für Sozialwohnungen und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Wohneigentum. Infolgedessen wird sie von der europäischen Wohnungskrise überproportional belastet.³²

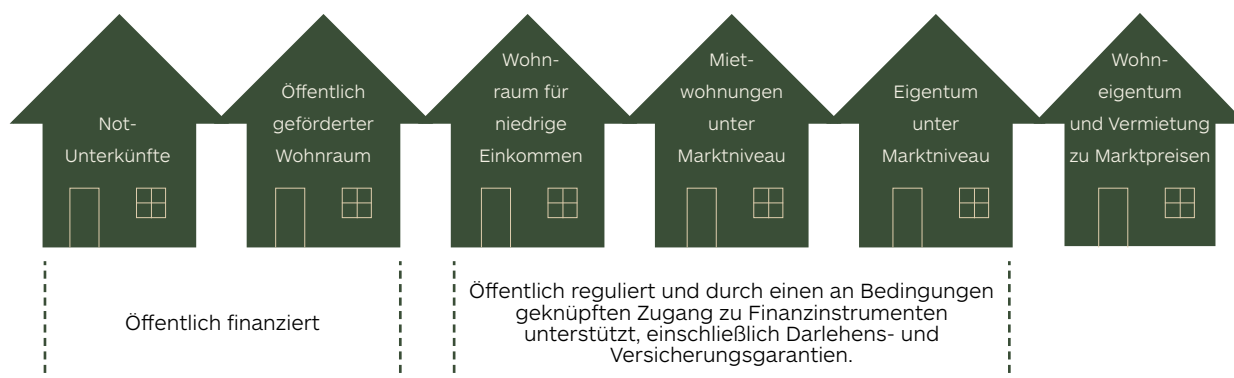
Gleichzeitig bietet diese Krise dem Privatsektor eine neue Chance, sich aktiver für die Verbesserung der Bezahlbarkeit von Wohnraum einzusetzen. Wohnraum, der ausschließlich auf Haushalte ohne stabile Beschäftigung ausgerichtet ist, kann vom privaten Markt ohne öffentliche Zuschüsse nur schwer bereitgestellt werden. Wird der Begriff der Bezahlbarkeit jedoch neu gedacht und auf ein breiteres Einkommensspektrum von niedrigen bis mittleren Einkommen ausgeweitet, kann der private Sektor eine deutlich größere Rolle bei der Umsetzung der wohnungspolitischen Agenda übernehmen.

Steigerung der Mobilität im gesamten Wohnungssystem

Dieses umfassendere Verständnis von bezahlbarem oder angemessenem Wohnraum bietet auch eine Gelegenheit, ein weiteres anhaltendes Problem im Wohnungssektor anzugehen: Die mangelnde Mobilität innerhalb des Systems. Aktuell ist das Wohnungssystem stark in voneinander getrennte Bereiche gegliedert. Es ist im Wesentlichen in sozialen Wohnungsbau, privaten Mietmarkt und Wohneigentum unterteilt. Übergänge zwischen diesen Wohnformen sind häufig mit erheblichen finanziellen Belastungen für Einzelpersonen verbunden. Gleichzeitig entstehen Engpässe, die sowohl den bezahlbaren als auch den sozialen Wohnungssektor zusätzlich unter Druck setzen.

Die Entwicklung eines vielfältigeren Wohnungssystems, das die unterschiedlichen Bedürfnisse und Einkommen der Bevölkerung besser abbildet, wäre wirksamer. Dieses Konzept eines Wohnkontinuums umfasst den sozialen Wohnungsbau, bezahlbare Mietwohnungen, Modelle mit geteiltem Eigentum oder Miteigentum sowie Eigentum zu Marktpreisen. Dadurch würde die Fähigkeit der Bewohner gestärkt, im Zeitverlauf flexibler zwischen verschiedenen Wohnformen zu wechseln. Gleichzeitig würde der Druck in einzelnen Segmenten reduziert, insbesondere zugunsten derjenigen, die am stärksten darauf angewiesen sind.

Dieses erweiterte Konzept der Bezahlbarkeit bietet ein beträchtliches Innovationspotenzial. Damit neue Wohnungstypologien für eine Beteiligung des privaten Sektors attraktiv und tragfähig werden, müssen die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Aus institutioneller Sicht können hierzu vorteilhafte Garantien, zinsgünstige Darlehen sowie Partnerschaftsmodelle zählen, durch die finanzielle Risiken geteilt oder reduziert werden. Ergänzend kann die Bereitstellung zentraler Dienstleistungen und Infrastruktur erfolgen, um Investitionsrisiken zu mindern. Aus politischer Sicht können planungsrechtliche Vorgaben in Verbindung mit einem an Bedingungen geknüpften Zugang zu Grundstücken dazu beitragen, eine ausgewogene Mischung von Wohnformen sicherzustellen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht.



32. OECD. (2019). Under pressure: The squeezed middle class. OECD Publishing.



EINORDNUNG VON WOHN- RAUM ALS „INFRASTRUKTUR“

Um die Agenda für bezahlbares Wohnen voranzubringen, müssen Finanzierungsmodelle entwickelt werden, die für die Branche attraktiv und relevant sind. Gleichzeitig muss die doppelte Herausforderung der Bezahlbarkeit und Dekarbonisierung adressiert werden. Die Umsetzung dieser Zielsetzungen erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren. Innovationskraft muss freigesetzt, Kapital strategisch mobilisiert und ein tragfähiges gemeinsames Engagement für eine langfristig orientierte Entwicklung verankert werden. Dazu gehört die Bildung von Allianzen, in denen Ressourcen gebündelt, Risiken und Erträge geteilt und Investitionen sowohl an sozialen als auch an ökologischen Werten ausgerichtet werden. Um privates Kapital für bezahlbaren Wohnraum zu mobilisieren, müssen finanzielle Rahmenbedingungen und politische Strukturen neu gedacht und entsprechend gestaltet werden. Diese müssen an klar definierten Zielen der Bezahlbarkeit ausgerichtet und so strukturiert werden, dass die mit der Wohnraumbereitstellung und der Dekarbonisierung verbundenen Risiken reduziert werden. Die gute Nachricht ist, dass bereits vielfältige Hebel vorhanden sind, um diese Transformation zu ermöglichen. Sektorübergreifende Allianzen, innovative Finanzierungsarchitekturen und strategisch eingesetzte Kreditgarantien können als kraftvolle Katalysatoren wirken.

„Viele private Akteure im urbanen Kontext sowie Geschäftsbanken haben bezahlbaren Wohnraum als strategische Priorität identifiziert. Allerdings setzen bislang nur wenige diese Absichten tatsächlich um, da es schwierig ist, ein tragfähiges Geschäftsmodell zu entwickeln.“

Jakob Pilegaard Hansen,
Head of DK Large Cap, Origination, EIFO

Betrachtung von Wohnraum als grundlegende Infrastruktur

Die anhaltend hohe und weiter wachsende Wohnraumnachfrage in europäischen Städten macht zwei Realitäten deutlich. Wohnimmobilien zählen zu den widerstandsfähigsten Anlageklassen. Gleichzeitig stellen sie eine der drängendsten sozialen und klimapolitischen Herausforderungen unserer Zeit dar. Wird Wohnraum als grundlegende Infrastruktur verstanden, gleichrangig mit Energienetzen oder Verkehrssystemen, eröffnet sich eine neue Investitionslogik. Auf dieser Grundlage kann in erheblichem Umfang privates und institutionelles Kapital mobilisiert werden, während zugleich die dringend erforderliche Transformation unserer Städte gezielt vorangebracht wird.

Infrastrukturinvestitionen erzielen in der Regel geringere Renditen als spekulative Immobilienanlagen. Sie umfassen jedoch deutlich größere Kapitalbeträge und sind auf langfristige Stabilität über Jahrzehnte ausgelegt. Diese Verschiebung von kurzfristigen Gewinnerwartungen hin zu langfristig orientiertem Kapital ist genau das, was benötigt wird, um die Bereitstellung von Wohnraum mit Klimazielen und sozialer Gerechtigkeit in Einklang zu bringen. Ein Rahmenkonzept, das Wohnraum als Infrastruktur positioniert, kann somit Pensionsfonds, Staatsfonds und andere institutionelle Investoren anziehen, die verlässliche, risikoarme Anlagemöglichkeiten mit messbarer Wirkung suchen.

Verbesserung des Zugangs zu kostengünstigem Kapital für die Agenda für bezahlbaren Wohnraum

Der zunehmende Trend zur Urbanisierung, sowohl auf nationaler Ebene als auch europaweit, hat zu einer höheren langfristigen Mietsicherheit in den Städten beigetragen. Diese Stabilität der Mietverhältnisse bildet in Verbindung mit planbaren Einnahmestrukturen eine solide Grundlage, um den finanziellen Rahmen für bezahlbaren Wohnraum neu zu denken. Ein vielversprechender Ansatz besteht darin, neue Formen von Garantien und Versicherungen einzuführen, durch die die von privaten Kreditgebern üblicherweise geforderten Risikoprämien reduziert werden können. Diese finanziellen Anreize sollten an klare Bedingungen geknüpft werden. Projektentwickler sollten nur dann Zugang zu vorteilhaften Konditionen erhalten, wenn sie sich verpflichten, Wohnraum zu schaffen, der sowohl sozialen als auch ökologischen Mehrwert generiert. Dieses Modell eröffnet auch dem öffentlichen Sektor die Möglichkeit, die Agenda aktiv zu steuern, indem öffentliche Darlehen mit integrierten Garantien bereitgestellt werden. Diese sollten mit klaren Vorgaben verbunden sein, die sicherstellen, dass neuer Wohnraum zu übergeordneten gesellschaftlichen und ökologischen Zielen beiträgt.

„Sowohl aus Exportperspektive als auch im Hinblick auf die Entwicklung tragfähiger Lösungen kann ein erheblicher Mehrwert darin liegen, ein replizierbares Finanzierungsmodell zu schaffen und aufzuzeigen, wie finanzielle Innovation zur Bezahlbarkeit beitragen kann.“

Jakob Pilegaard Hansen,
Head of DK Large Cap, Origination, EIFO

Erbringung von Dienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur

Wenn das Wohnungsangebot unter Bedingungen räumlicher Knappheit und mit Blick auf die erforderliche Dekarbonisierung erhöht werden soll, bietet die Umnutzung ehemaliger Industrieareale am Stadtrand eine wertvolle Chance. Diese Standorte sind häufig untergenutzt, liegen in kostengünstigeren Lagen und sind nur unzureichend erschlossen. Dadurch stellen sie für privates Kapital in der Regel keinen attraktiven Investitionsfall dar.

Durch den gezielten Ausbau leistungsfähiger öffentlicher Verkehrssysteme und sozialer Infrastruktur wird die Zugänglichkeit dieser Areale deutlich gesteigert. Gleichzeitig kann damit das Investitionsrisiko gesenkt werden. Dies macht ein bislang wenig ausgeschöpftes Potenzial in der Planung und Bereitstellung von Infrastruktur sichtbar, sofern diese konsequent auf die Ziele der Bezahlbarkeit ausgerichtet wird. Leistungsfähige Infrastruktur sichert die notwendige Mobilität der Bevölkerung und stärkt gleichzeitig das Vertrauen privater Investoren in neue Entwicklungsräume.

FALLBEISPIEL: HAFENCITY & STADT HAMBURG

Die Entwicklung der HafenCity treibt die soziale und auf Bezahlbarkeit ausgerichtete Agenda durch eine Vielzahl politischer und regulatorischer Instrumente voran, die Innovation ermöglichen und langfristige Wirkung sichern. Ein zentraler Wendepunkt in der Entwicklung der HafenCity wurde mit der Fortschreibung des Masterplans im Jahr 2010 erreicht. Darin wurden Ziele zur sozialen Durchmischung ausdrücklich verankert, indem ein Anteil von 20 % geförderter Wohnungen verbindlich festgelegt wurde. Dieser Anteil wurde im Zuge der stadtweiten politischen Neuausrichtung im Jahr 2011 auf ein Drittel erhöht.

Mit dem überarbeiteten Masterplan wurde zudem ein neues Ausschreibungsverfahren eingeführt, bei dem die Qualität des Konzepts gegenüber dem Gewinninteresse priorisiert wurde. Dieses Modell wurde als 70/30-Regel bekannt. 70 % der Bewertungskriterien bezogen sich auf das eingereichte Konzept, während lediglich 30 % auf dem finanziellen Angebot basierten. Diese Neuausrichtung eröffnete innovativen Wohnkonzepten und neuen Akteuren den Zugang zum Entwicklungsprozess. Diese Anpassungen wurden als Reaktion auf die frühe Kritik an der ersten Entwicklungsphase der HafenCity vorgenommen, die als zu homogen wahrgenommen wurde und in der hochpreisiger Luxus-Wohnraum dominierte.

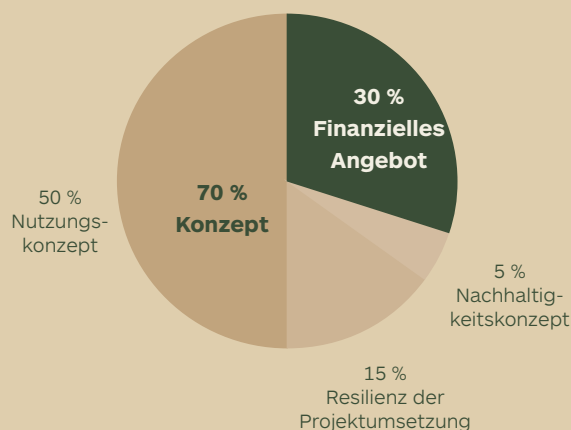
Die Wohnungsagenda wurde zeitnah von der Stadt Hamburg aufgegriffen. Im Jahr 2011 wurde mit dem Drittmix eine neue gesetzliche Regelung eingeführt, die als umfassende Strategie zur Förderung bezahlbaren Wohnraums diente. Die Regelung schreibt vor, dass neue Entwicklungen zu jeweils einem Drittel öffentlich geförderten, preisgebundenen Wohnraum, Wohnraum für mittlere Einkommen sowie frei finanzierten Wohnraum umfassen

müssen. Ziel ist es, eine sozial ausgewogenere städtische Struktur zu gewährleisten.

Das erste Pilotprojekt, in dem diese politischen Leitlinien und regulatorischen Rahmenbedingungen umgesetzt wurden, war Am Lohsepark. Es folgte Elbbrücken im Jahr 2014, das im Rahmen der Masterplanung vollständig auf die Umsetzung des neuen Modells zur Sicherung von Bezahlbarkeit ausgerichtet wurde. In diesen Quartieren wurde ein hoher Anteil an Projekten durch Wohnungsbau-genossenschaften und gemeinnützige Entwicklungsträger realisiert. Es wurde ein erheblicher Anteil an öffentlich geförderten Wohneinheiten integriert. Damit wurde die HafenCity als Reallabor für ein neues Modell sozialer Nachhaltigkeit positioniert.

Über die Bezahlbarkeitsagenda hinaus konzentriert sich die HafenCity auch auf die Entwicklung städtischer Konzepte, die das öffentliche Leben verbessern, die Beteiligung der Bevölkerung an der Planung fördern und die Umsetzung sozialer Infrastrukturen unterstützen.

HafenCity 70/30 - Gewichtungregel für Ausschreibungen





Wird Infrastruktur in Partnerschaft mit privaten Projektentwicklern geplant und an einer klaren sozialen sowie ökologischen Agenda ausgerichtet, können geeignete Flächen für die Umnutzung gezielt identifiziert werden. Die frühzeitige Etablierung von Partnerschaften zwischen allen beteiligten Akteuren schafft einen Rahmen, in dem konkrete Anforderungen und Verantwortlichkeiten definiert werden können. Dieser Ansatz ermöglicht zudem die Integration von Maßnahmen zur Klimaanpassung, indem natürliche Systeme und lokale Bodenverhältnisse berücksichtigt werden. Auf diese Weise kann die Ausrichtung neuer Entwicklungen fundiert gesteuert werden.

Dieser Ansatz erfordert einen erweiterten Kreis an Stakeholdern sowie partnerschaftliche Infrastrukturplanung über kommunale Grenzen hinweg, um die Agenda wirksam voranzubringen. Relevante Stakeholder im Bereich Dekarbonisierung und Anpassung an den Klimawandel sollten frühzeitig eingebunden werden, damit eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird.

Bedingter Zugang zu Grundstücken

Die anhaltend hohe Mietnachfrage und niedrige Leerstandsquoten verleihen der Wohnraumentwicklung in erfolgreichen Städten ein infrastrukturelles Risikoprofil, das durch stabile und langfristige Zahlungsströme geprägt ist. Das reduzierte Einnahmerisiko stärkt die Verhandlungsposition des öffentlichen Sektors bei der Vergabe von Grundstücken. Dadurch können verbindliche soziale und klimabezogene Auflagen formuliert werden, ohne privates Kapital aus dem Markt zu drängen. Der öffentliche Sektor kann diesen Vorteil nutzen, indem klare Zugangsvoraussetzungen festgelegt werden, die private Projektentwickler verpflichten, sowohl Bezahlbarkeit als auch Dekarbonisierung umzusetzen. Auf diese Weise werden private Investitionen mit öffentlichen Zielsetzungen in Einklang gebracht. Ein ergänzender Ansatz besteht darin, bei Grundstücksausschreibungen das Konzept vor den Preis zu stellen. Flächen werden nicht an den Höchstbietenden vergeben, sondern an jene Vorhaben, die glaubwürdig soziale und ökologische Wirkungen erzielen. Auf diese Weise werden Innovation und Dekarbonisierung gezielt unterstützt, wie es in der Hamburger HafenCity demonstriert wurde.

Aktivierung von Wohnungsbaugesellschaften als strategische Infrastrukturakteure für die Klimaanpassung

Angesichts knapper werdender Ressourcen und zunehmend begrenzter urbaner Flächen stellen Wohnungsbaugesellschaften einen bislang weitgehend ungenutzten Hebel für den Kli-

maschutz dar. Sie verwalten umfangreiche Bestände, darunter Gebäude, Dachflächen, Außenräume und Grundstücke. Dadurch eignen sie sich in besonderer Weise als Plattformen für integrierte Klimaschutzlösungen. Werden Wohnungsbaugesellschaften als Teil eines umfassenderen Infrastrukturnetzwerks verstanden, kann der Sektor als aktiver Akteur der Klimaanpassung mobilisiert werden.

In Abstimmung mit Netzbetreibern, Klimaanpassungsbehörden, dem Forschungs- und Entwicklungssektor sowie Kommunen können Flächen und Gebäude multifunktional genutzt werden, etwa für die Erzeugung erneuerbarer Energie vor Ort, für Gründächer und Regengärten zur Regenwasserrückhaltung sowie zur Förderung der Biodiversität und zur Schaffung grüner Korridore. Dadurch entstehen zusätzliche Einnahmequellen, während Energie und Instandhaltungskosten reduziert werden.

Gleichzeitig können sie als verlässliche Abnehmer und frühe Anwender innovativer Klimaschutzlösungen auftreten und damit die Wettbewerbsfähigkeit der grünen und Clean-Tech-Industrie stärken.

Die Chance liegt auf der Hand

Durch die Einordnung von Wohnraum als Infrastruktur kann das erforderliche Kapitalvolumen mobilisiert werden, um zugleich den Gebäudebestand in Europa zu dekarbonisieren und die Wohnungskrise zu bewältigen. Die vor uns liegende Aufgabe ist nicht lediglich technischer Natur, es geht vielmehr um eine Neujustierung von Werten und Prioritäten. Notwendig ist die klare Anerkennung von Wohnraum als Menschenrecht und öffentliches Gut, auch dann, wenn die Finanzierung über private Märkte erfolgt. Der Aufbau einer Allianz der gemeinsamen Verantwortung bedeutet, unser kollektives Verständnis von Wertschöpfung in unseren Lebensräumen neu auszurichten – sozial, ökologisch und finanziell.

Die Umsetzung dieser Vision von Wohnraum als Infrastruktur erfordert den Übergang von übergeordneten Leitprinzipien zu konkreten Instrumenten. Zugleich muss klar definiert werden, wer welche Leistungen unter welchen Bedingungen erbringt. Gemeinsame Verantwortung bedeutet nicht eine Verwässerung von Zuständigkeiten. Vielmehr werden gemeinsame Rollen klar definiert, sodass öffentliche, private und zivilgesellschaftliche Akteure ihre jeweiligen Stärken einbringen und zusammen mehr erreichen können, als es einzeln möglich wäre.



Tingbjerg
Rechte: SLA | Fotograf: Rasmus Hjortshøj

BLAUER WOHLSTAND



INVESTIERBARE KLIMA-ANPASSUNG ALS TREIBER FÜR BLAUEN WOHLSTAND

Wasser von Risiko und Bedrohung zu einem investierbaren und weltweit exportierbaren Gut der Klimaanpassung transformieren

Kopenhagen wird häufig als Modellstadt für nachhaltige Stadtentwicklung wahrgenommen, doch das nächste Kapitel könnte dadurch geprägt sein, dass Planung konsequent mit dem Wasser statt gegen das Wasser erfolgt. Mit dieser Vision wird die Hauptstadt neu gedacht. Nicht als Stadt, die Wasser abwehrt, sondern als Stadt, die bewusst mit dem Wasser gestaltet. Wasser wird dabei sowohl als Mitgestalter des urbanen Raums als auch als Treiber wirtschaftlicher Wertschöpfung betrachtet. In dieser Zukunft sind die Grenzen zwischen Land und Wasser nicht länger fest definiert. Sie sind anpassungsfähig, reaktionsfähig und so gestaltet, dass sie sich im Laufe der Zeit verändern können.

Die Geschichte der Landgewinnung hat zum raschen Wachstum der Stadt beigetragen, hat jedoch gleichzeitig ihre Anfälligkeit verstärkt. Rund ein Drittel der Stadtfläche Kopenhagens befindet sich auf gewonnenem Neuland. Große Teile davon liegen niedrig und sind sowohl gegenüber dem Anstieg des Meeresspiegels als auch gegenüber innerstädtischen Starkregenereignissen exponiert. Um sich auf eine zunehmend niederschlagsreiche Zukunft einzustellen, wird ein grundlegender Perspektivwechsel erforderlich. Eine defensive Grundhaltung muss durch einen adaptiven Ansatz ersetzt werden, der auf eine gezielte Zusammenarbeit mit der Natur ausgerichtet ist. In diesem Prozess ist es entscheidend, dass Klimaanpassung als investierbare Ressource verstanden wird. Sie sollte wie jede andere urbane Infrastruktur strukturiert, finanziert und bewertet werden und dabei Renditen generieren, Arbeitsplätze schaffen und langfristigen Wohlstand stärken.

Um dies zu erreichen, ist ein Wandel sowohl in der Planung als auch im Denken erforderlich. Gefordert sind neue Finanzierungsmodelle, in denen neben den unmittelbaren Renditen der Klimaanpassung auch die langfristigen Folgekosten unterlassener Maßnahmen systematisch eingepreist werden. Diese können die Investitionen in vorausschauendes Handeln bei weitem übertreffen. Notwendig ist ein neues Verständnis von Wasser als verbindendes Element zwischen Wohnen, Infrastruktur, Klima, Biodiversität und Erholungsräumen, das diese Handlungsfelder zusammenführt.

Dies beinhaltet die Entwicklung eines gemeinsamen Planungsrahmens sowie eines koordinierten Integrationsplans, der Wohnen, Wasser, Energie, Mobilität und weitere urbane Systeme in einer übergreifenden, langfristigen Vision integriert. Dieser Rahmen muss sicherstellen, dass von Beginn an ausreichend Raum für alle erforderlichen Elemente vorgesehen wird. So können zukünftige Wassersysteme in das Stadtwachstum integriert werden, anstatt später mit hohem Aufwand nachgerüstet zu werden. Wird die unsichtbare hydrologische Struktur Kopenhagens in den Plan integriert, kann die Stadtentwicklung im Einklang mit den natürlichen Wasserflüssen unterhalb der Stadt erfolgen, anstatt sie zu überbauen. Ein solcher Ansatz erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Versorgungsunternehmen und weiteren relevanten Akteuren.

Anpassungsmaßnahmen werden sich zudem über die Stadtgrenzen hinaus erstrecken müssen. Regenwassereinzugsgebiete, Küstenschutzanlagen und Grundwassersysteme reichen in benachbarte Kommunen hinein. Dadurch wird eine Zusammenarbeit auf metropolitaner Ebene zu einer zentralen Voraussetzung für den Erfolg. Dabei geht es ebenso um Governance und gemeinsame Verantwortung wie um technische Lösungen. Wenn Kopenhagen erfolgreich ist, wird damit mehr erreicht als nur der Schutz der Bewohner sowie der Infrastruktur. Damit wird ein international skalierbares Leitmodell für blauen Wohlstand geschaffen. Klimaanpassung wird nicht mehr primär als zu tragende Ausgabe betrachtet, sondern als investierbare und exportfähige Ressource positioniert, die Resilienz erhöht, wirtschaftliche Potenziale aktiviert und neue Maßstäbe für Lebensqualität im Klimawandel setzt.

Warum: Kopenhagen muss investieren, um sich auf eine zunehmend niederschlagsreiche und risikobehaftete Zukunft vorzubereiten.

Die Risiken unterlassener Klimamaßnahmen in Kopenhagen nehmen zu. Bis zum Jahr 2100 wird ein Anstieg der jährlichen Niederschläge um 30 bis 40 Prozent erwartet, zudem könnte der Meeresspiegel um bis zu einen Meter steigen.³³ Diese Dynamiken stellen die Stadt vor wachsende Herausforderungen bei der Bewältigung von Starkregen, intensiven Wolkenbrüchen und Überflutungen aus dem Küstenraum. Das Starkregenereignis von 2011 führte in Kopenhagen³⁴ zu Schäden von 5 bis 6 Milliarden DKK. Für die nächsten 100 Jahre werden die gesamtstaatlichen Schadenskosten infolge von Starkregen und Sturmfluten auf rund 54 Milliarden Euro prognostiziert.³⁵

Dies sind keine abstrakten Risiken. Insbesondere niedrig gelegene Stadtteile wie Amager sowie neu gewonnenes Land in Nordhavn weisen eine erhöhte Vulnerabilität auf. Ein großer Teil der städtischen Infrastruktur wurde weder für die Intensität noch für die Häufigkeit zukünftiger Klimaereignisse ausgelegt. Wohngebäude, Energiesysteme und Mobilitätsnetze sind zunehmend dem Risiko von Wasserschäden ausgesetzt.

Trotz der Dringlichkeit bleibt eine zentrale Lücke bestehen, da die Anreize für Investitionen in proaktive Klimaanpassung bislang unklar sind. Bestehende Finanzierungsmodelle bilden den vollständigen Nutzen von Klimaanpassung oftmals nicht ab. Vermiedene Schäden, soziale Effekte und Chancen für grüne Arbeitsplätze werden nur unzureichend berücksichtigt. Ohne klare Rahmenbedingungen zur Ermittlung des Return on Investments fällt es Entscheidungsträgern und privaten Akteuren schwer, Prioritäten zu setzen. Diese fehlende Wertlogik schafft systemische Hürden. Wer profitiert, wer trägt die Kosten und wie lassen sich langfristige Risiken in belastbare finanzielle Bedingungen übersetzen? Ohne klare Antworten besteht die Gefahr, dass Klimaanpassung weiterhin als Belastung und Kostenfaktor wahrgenommen wird, statt als Ressource und als Chance für Innovation und Wachstum.

Werden Investitionen verzögert, bleibt die Stadt erhöhten Risiken ausgesetzt. Anpassungsprojekte benötigen Jahre für Planung und Umsetzung. Jedes Jahr des Zögerns erhöht die künftigen Belastungen, da die Infrastruktur altert und extreme Wetterereignisse häufiger auftreten. Über den wirtschaftlichen Verlust hinaus stellt Untätigkeit eine Bedrohung für die öffentliche Gesundheit, Sicherheit und Gleichheit dar.

Kopenhagens Zukunft kann auch nicht isoliert betrachtet werden. Zunehmende geopolitische Spannungen, Ressourcenknappheit und energiewirtschaftlicher Druck verdeutlichen die Notwendigkeit resilienter und eigenständiger Städte. Wassermanagement ist nicht länger nur eine Umweltfrage, sondern zentral für die Stabilität von Städten und ihre globale Führungsrolle. Die Art und Weise, wie eine Stadt ihr Wasser managt, entwickelt sich weltweit zu einem zentralen Indikator für ihre Wettbewerbsfähigkeit.

WASSER ALS SEKTOR- UND KOMMUNENÜBERGREIFENDE HERAUSFORDERUNG

Wasser als Planungsgrundlage

Die zunehmenden Risiken durch Überschwemmungen, Sturmfluten und Meeresspiegelanstieg erfordern, dass Wasser als grundlegendes Element in die Stadtentwicklung integriert wird. Louise Grøndahl, Expertin für Klimaanpassung und Starkregen beim Versorgungsunternehmen HOFOR, betont, dass der künftige Umgang mit Wasser ein integriertes System erfordert, in dem oberirdische Lösungen Wasser zurückhalten und verzögern und so das unterirdische Kanalsystem ergänzen. Sie spricht sich ferner dafür aus, dass die frühzeitige Planung der Stadtentwicklung eine wesentliche Voraussetzung dafür ist.

In der Vergangenheit wurde Wasserbewirtschaftung primär als technisches Infrastrukturthema behandelt und entsprechende Systeme meist unter die Erde verlegt. Angesichts zunehmender urbaner Verdichtung und häufiger auftretender Extremwetterereignisse ist diese Trennung jedoch nicht länger ausreichend. Heute muss die Stadtplanung in vertikalen Schnitten gedacht werden, sowohl unter als auch über der Erde, um das Zusammenspiel von Infrastruktur und natürlichen Flüssen zu verstehen.

Ein koordinierter Integrationsplan

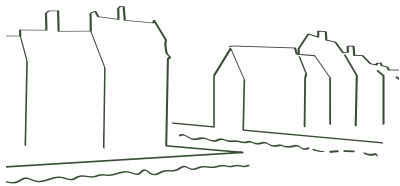
Ein ganzheitlicherer Ansatz bedeutet, mehrere Stakeholder frühzeitig und sektorübergreifend einzubinden. Louise Grøndahl betont die Notwendigkeit, die kommunale Entwicklung mit den Prioritäten Klimaanpassung, Wasser, Energie und Soziales in Einklang zu bringen. Auf diese Weise kann frühzeitig Raum für Wasserrückhalt, Wasserführung und Wasseraufbereitung gesichert werden, anstatt später auf kostenintensive Nachrüstungen angewiesen zu sein. Eine engere Zusammenarbeit über kommunale Grenzen hinweg ist ebenfalls von entscheidender Bedeutung, da Klimarisiken nicht an administrativen Grenzen Halt machen. Als Mehrspartenversorger für Trinkwasser, Abwas-

33. City of Copenhagen. (2014). Copenhagen: Solutions for sustainable cities. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1353_58936bneke.pdf

34. [Teknik og miljøforvaltningen. \(2012\). Københavns Kommunes Skybrudsplan. City of Copenhagen.](#)

35. [Danmarks Tekniske Universitet. \(2025\). Økonomiske konsekvenser af oversvømmelser – Prisen ved at vente med klimasikring.](#)

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT BLAUER WOHLSTAND



ser sowie Regen und Grundwasser positioniert sich HOFOR als zentraler Integrator in solchen sektorübergreifenden Prozessen.. Eine umfassendere Zuständigkeit könnte auch dazu führen, dass das Versorgungssystem widerstandsfähiger und finanziell tragfähiger wird.

Die Bedeutung einer langfristigen Planung mit Raum für Flexibilität

Die Stadtplanungszyklen, die oft an vierjährige politische Bedingungen oder 12-jährige kommunale Pläne geknüpft sind, sind zu kurz, um Wasserrisiken, die sich über Jahrzehnte entwickelt haben, zu begegnen. Louise Grøndahl betont, dass die Stadt mit einem Planungshorizont von 20 bis 30 Jahren agieren und dabei flexible Systeme einsetzen muss, die sich an verändernde Klimaszenarien anpassen können. Echte Widerstandsfähigkeit erfordert, über einzelne Infrastruktursysteme hinauszudenken und städtische Planungssysteme zu entwickeln, die sich anpassen und weiterentwickeln können.

NATURBASIERTE LÖSUNGEN STELLEN EINE ANDERE DENKWEISE DAR

Planung mit Blick auf die Natur

Die Klimaresilienz Kopenhagens hängt nicht nur von verbesserter Infrastruktur ab, sondern auch von einem Umdenken im Umgang mit Wasser, Risiken und Wertschöpfung. Wie Rikke Juul Gram, Partnerin und Creative Director bei Schønherr, erläutert, beginnt traditionelle Stadtplanung in der Regel mit Gebäuden, Straßen und Versorgungsinfrastruktur. Topografie, Bodenbeschaffenheit und natürliche Wassersysteme im Untergrund werden dabei häufig vernachlässigt. Durch das Verständnis und die Gestaltung der ursprünglichen Landschaft können Städte Wasser natürlicher und nachhaltiger bewirtschaften.

„Wir sollten akzeptieren, dass Flächen zeitweise trocken, zeitweise nass und zeitweise in einem Übergangszustand sind. Wir müssen dem Wasser Raum geben und eine Stadt schaffen, die mit ihm leben kann.“

Rikke Juul Gram, Schønherr

Ein Großteil Kopenhagens liegt auf zurückgewonnenem Land, wodurch große Teile der Stadt anfällig für den Anstieg des Meeresspiegels und Überschwemmungen sind. Wird diese Strategie

ohne Überprüfung ihrer langfristigen Auswirkungen fortgeführt, besteht die Gefahr, dass künftige Katastrophen vorprogrammiert sind. Im Gegensatz dazu integriert ein naturbasierter Ansatz Wasser bewusst in die Stadt, schafft Raum für saisonale Überflutungen und wandelt Wasser von einer Bedrohung und einem Risiko in Erholungsflächen und Parks um.

Infrastruktur jenseits von Straßen und Leitungen

Heute konzentrieren sich große Stadtpläne häufig auf Mobilität oder Energieinfrastruktur. Naturbasierte Lösungen stellen dieses Paradigma infrage, indem blaue und grüne Systeme als eigenständige Infrastruktur verstanden werden. Begrünte Überschwemmungsflächen, Regengärten, wasserdurchlässige Oberflächen und Feuchtgebiete sind keine rein gestalterischen Ergänzungen. Sie übernehmen zugleich die Steuerung von Starkregen, reduzieren den städtischen Wärmeinseleffekt, binden Kohlenstoff und fördern die Biodiversität. Werden sie systematisch in Planungsrahmen integriert, entfalten sie diese Wirkungen im großen Maßstab. Laut Rikke Juul Gram erfordert dieser Wandel im Denken eine Neuordnung der Entscheidungsprozesse. Wasser darf nicht länger nachträglich in Planungen eingefügt werden. Vielmehr muss jede Planung ihren Ausgangspunkt im Wasser finden.

Gute Ideen skalieren

Kopenhagen verfügt bereits über starke naturbasierte Pilotprojekte, aber viele von ihnen sind immer noch zu klein, um künftige Risiken zu bewältigen. Rikke Juul Gram erklärt, dass ein umfassenderer, regionaler Ansatz erforderlich ist. Dies bedeutet, kommunalübergreifend zusammenzuarbeiten, Natur systematisch in die Planungen zu integrieren und Finanzierungen durch Akteure zu erschließen, die von reduzierten Risiken profitieren, darunter Versicherungen und Grundstückseigentümer. Kopenhagen hat die Möglichkeit aufzuzeigen, wie Wasser zum Katalysator für die Transformation europäischer Städte werden kann, sofern sich Infrastruktur, Wirtschaft und Planung im Gleichklang weiterentwickeln.

„Es gibt bereits viele gute Beispiele dafür, Infrastruktur als Teil der Landschaft neu zu denken, doch der Maßstab muss größer werden. Wir brauchen einen Regionalplan, der naturbasierte Lösungen im Großraum Kopenhagen integriert, in dem Wassersysteme, Landnutzung und biologische Vielfalt gemeinsam geplant werden.“

Rikke Juul Gram, Schønherr



INTERVIEW MIT LOUISE GRØNDAHL: DIE STADT MIT WASSER ZUKUNFTSSICHER GESTALTEN

F: Warum sollte die Wasserwirtschaft als Teil der kritischen Infrastruktur der Stadt betrachtet werden?

A: Da Wasser zahlreiche Bereiche unseres Alltags beeinflusst. Von Mobilität und Wohnen bis hin zu Gesundheit und Sicherheit. Überschwemmungen, steigendes Grundwasser und ein potenzieller Mangel an Trinkwasser sind keine isolierten Ereignisse, sie beeinflussen unser Leben und die Funktionsweise der Stadt. Deshalb müssen Wassersysteme als langfristige Systeminfrastruktur geplant werden und nicht als kurzfristige Einzelmaßnahmen.

F: Wie können Versorgungssysteme so konzipiert werden, dass sie über die Wasserbewirtschaftung hinaus mehrere Vorteile bieten?

A: Viele der aktuellen Starkregenprojekte, in die wir eingebunden sind, werden bewusst so entwickelt, dass sie über rein technische Ansätze hinausgehen. Sie schaffen wertvolle Erholungsräume, verbessern die Artenvielfalt und fördern die öffentliche Gesundheit. Traditionell bestand eine klare Trennung zwischen dem, was unter der Erde geschah, etwa Leitungen und Kabel, und dem, was oberirdisch stattfand, etwa Parks oder Straßen. Doch heute, insbesondere im Zuge der Verdichtung der Stadt und unter zunehmendem Klimadruck, verschwimmen diese Grenzen. Dieser multifunktionale Ansatz ermöglicht nicht nur eine effiziente Nutzung begrenzter städtischer Räume, sondern bereichert auch Stadtviertel in vielerlei Hinsicht.

F: Was würde die Koordination zwischen den beteiligten Akteuren erleichtern?

A: Die Koordination all dieser Elemente ist zweifellos komplex. Erforderlich ist ein gemeinsamer Planungsrahmen, etwa in Form eines koordinierenden Integrationsplans, der Wohnen, Wasser, Energie und weitere städtische Bedarfe an einem Ort und mit langfristiger Perspektive aufeinander abstimmt. Dadurch würde sichergestellt, dass von Anfang an, wenn neue Entwicklungen oder Infrastrukturprojekte geplant sind, ein Bereich für Wassersysteme und andere kritische Elemente reserviert ist. Ein solcher Rahmen trägt dazu bei, kostspielige Nachrüstungen und widersprüchliche Prioritäten zu vermeiden.

F: Von welcher Art Planungshorizont sprechen wir?

A: Wir müssen viel weiter voraus denken als heute üblich. Die kommunalen 12-Jahres-Pläne sind ein solider Anfang, bleiben aber bei der Wasserbewirtschaftung immer noch unzureichend. Die Klimaprobleme, denen wir gegenüberstehen, entwickeln

sich über Jahrzehnte hinweg. Daher müssen wir 20-30 Jahre in die Zukunft planen und Systeme entwickeln, die flexibel genug sind, um sich nach Bedarf anzupassen. Dies bedeutet, von Beginn an Kapazitäten für zukünftige Erweiterungen oder Anpassungen vorzusehen und Handlungsspielräume offen zu halten, wenn sich Rahmenbedingungen verändern. Langfristiges Denken ist entscheidend, um von neuen Risiken nicht überrascht zu werden und Investitionen zu tätigen, die sich über Generationen hinweg auszahlen.

F: Welche Rolle spielt Technologie bei der Stärkung der Resilienz von Wasserversorgungsunternehmen?

A: Technologie ist ein wirkungsvoller Hebel, um Wasserversorgungsunternehmen resilienter und effizienter zu machen. Auch wenn das Wassermanagement grundlegend auf unterirdischen Leitungsnetzen basiert, wächst die Erkenntnis, dass diese durch anpassungsfähige oberirdische Lösungen ergänzt werden müssen. Zum Beispiel denken wir jetzt darüber nach, Fundamente für Hochwasserschutzanlagen so zu konzipieren, dass sie bei steigenden Wasserständen schrittweise erhöht werden können. Intelligente Monitoringsysteme ermöglichen es zudem, den Zustand der Infrastruktur in Echtzeit zu überwachen und den Betrieb zu optimieren. So wichtig technologische Innovationen sind, sie ersetzen kein ganzheitliches Konzept. Erst im Zusammenspiel mit strategischer Planung und sektorübergreifender Kooperation entfaltet Technologie im Rahmen eines integrierten Ansatzes ihre volle Wirkung für nachhaltige Resilienz.



Louise Grøndahl,
Expertin für Klimaanpassung und Starkregen, HOFOR



INTERVIEW MIT SANNI N. BREINING: ERWEITERUNG DER SICHTWEISE DES WIRTSCHAFTLICHEN WERTS VON KLIMAAANPASSUNGSPROJEKTEN

F: Worin besteht die Herausforderung bei der Art und Weise, wie wir derzeit den Wert der Klimaanpassung bemessen?

A: Die Herausforderung besteht darin, dass traditionelle Wirtschaftsmodelle nicht das ganze Bild erfassen. Sie konzentrieren sich auf direkte Kosten und Vorteile, wodurch graue technische Lösungen oft attraktiver erscheinen. Naturbasierte Lösungen erbringen jedoch eine Vielzahl indirekter Nutzen, von Biodiversität und CO₂-Abscheidung bis hin zu psychischer Gesundheit und Quartiersidentität, die häufig nicht berücksichtigt werden. Das schafft eine Voreingenommenheit bei der Entscheidungsfindung. Langfristiger Wert bleibt ungenutzt, weil unsere Modelle zu kurzfristig ausgerichtet sind. Darüber hinaus fehlt uns eine verbindende Sprache, um Wertschöpfung klar zu benennen. Wenn wir nicht darüber sprechen, können wir auch nicht danach handeln. Wir müssen nicht nur den Mehrwert des Handelns in Betracht ziehen, sondern auch den verlorenen Wert des Nichtstuns. Überschwemmungen sind nicht nur ein Umweltproblem. Sie zerstören unsere Häuser, unsere Infrastruktur und unser Erbe. Es ist an der Zeit, Überflutungen nicht länger ausschließlich als Kostenfaktor zu betrachten, sondern Klimaanpassung als Investition zu verstehen, so wie bei Neubauten oder Infrastrukturprojekten.

F: Wie können wir das also beheben?

A: Bestehende Modelle müssen durch sozioökonomische Investitionsbewertungsmodelle ergänzt werden. Diese quantifizieren den erweiterten Wert und nicht nur das, was eingespart wird, sondern auch das, was hinzugewonnen wird. Sie können zeigen, wie sich eine naturbasierte Lösung im Laufe der Zeit auszahlt, selbst wenn die kurzfristigen Investitionen höher sind. Diese Modelle helfen uns auch, Risiken über längere Horizonte abzuwägen. Wenn wir die potenziellen Kosten von Untätigkeit betrachten, wie Schäden an der Infrastruktur, sehen wir, wie wertvoll präventive Lösungen sind. Gleichzeitig befinden wir uns noch in der Anfangsphase der Entwicklung dieser Instrumente. Die Quantifizierung von Zusatznutzen, etwa im Hinblick auf mentale Gesundheit oder geringere Versicherungsschäden, wird derzeit weiterentwickelt. Die entsprechenden Methoden sind jedoch noch nicht flächendeckend etabliert. Das Potenzial ist jedoch beträchtlich, vor allem im Hinblick darauf, konkrete Nutzen für unterschiedliche Stakeholder sichtbar zu machen, Vertrauen zu stärken und eine bessere sektorübergreifende Ausrichtung zu schaffen. Durch die Kombination traditioneller Modelle mit diesen neuen Ansätzen entsteht eine ganzheitlichere und evidenzbasierte Grundlage für Entscheidungen. Eine solche Grundlage macht die Vorteile entschlossenen Handelns deutlicher und gibt Planern, politischen Entscheidungsträgern und Investoren größere Sicherheit.

F: Wie steht es um die Stakeholder, die davon profitieren?

A: Das ist ein wichtiger Punkt. Oft kommen die Vorteile nicht den Investoren zugute. Beispielsweise kann eine Kommune ein grünes Infrastrukturprojekt finanzieren, während der Staat durch geringere Gesundheitsausgaben profitiert. Oder ein Wasserversorgungsunternehmen reduziert das Hochwasserrisiko, während private Immobilienwerte steigen. Um diesem Problem entgegenzuwirken, benötigen wir Modelle, die die Verteilung der Vorteile transparenter machen und es uns ermöglichen, intelligentere Vereinbarungen über die Kostenteilung zwischen den Stakeholdern zu treffen. Bessere Modelle allein reichen jedoch nicht aus. Gesetzgebung und Regulierung spielen eine entscheidende Rolle bei der Festlegung, wie Kosten und Nutzen tatsächlich geteilt werden können. Eine intelligentere Kostenteilung hängt daher sowohl von einer verbesserten Modellierung als auch von unterstützenden Rahmenbedingungen ab. Wenn diese Interessen in Einklang gebracht werden, wird der Dialog wesentlich kooperativer.

F: Sind die Menschen bereit für diesen Wandel?

A: Mehr denn je. Der Umgang mit Risiko verbindet alle Bereiche, von staatlichen Institutionen über Versicherungen bis hin zu privaten Investoren. Gefragt sind langfristige, stabile Renditen, und Resilienz kann genau diese bieten. Wenn der Nutzen evidenzbasiert belegt wird, können zusätzliche Investitionen mobilisiert werden. Auch wenn sich die Methoden noch in der Weiterentwicklung befinden, stehen heute bessere Instrumente denn je zur Verfügung, um diese Evidenz zu erzeugen. Um dieses Potenzial jedoch voll auszuschöpfen und es in großem Umfang zu ermöglichen, sind stärkere politische Prioritäten und unterstützende Rahmenbedingungen erforderlich. Im Allgemeinen steigt auch der Druck, die Klimaresilienz ernst zu nehmen, was bedeutet, dass die Entscheidungsträger offener für Alternativen sind. Aus meiner Sicht befinden wir uns an einem Wendepunkt, an dem es nicht mehr allein um Risikominimierung geht, sondern um strategische Investitionen in Lebensqualität und zukunftsfähige Entwicklung.

F: Ist das nur für Kopenhagen relevant?

A: Keineswegs. Überall dort, wo Städte unter Klimadruck geraten, ist es an der Zeit, den Wert von Resilienz grundlegend neu zu denken. Wenn dies in Kopenhagen erfolgreich umgesetzt wird, kann die Stadt zu einem Referenzmodell für Europa werden. Die Herausforderungen vor Ort, etwa alternde Infrastruktur, Klimafolgen und hohe bauliche Verdichtung, sind in vielen Städten anzutreffen. Es geht also nicht nur um lokalen Schutz. Es geht um die Führungsrolle bei der Finanzierung und Umsetzung der nächsten Welle widerstandsfähiger, grüner Städte.



Sanni N. Breining

Head of Sustainable Economics, Management Consulting, Ramboll

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT WASSER



KLIMAAANPASSUNG SOLLTE INVESTIERBAR SEIN

Wirtschaftsmodelle, die den realen Wert widerspiegeln

Sanni N. Breining, Head of Sustainable Economics im Management Consulting Bereich von Ramboll, erläutert, dass eine zentrale Herausforderung darin besteht, dass naturbasierte Lösungen in traditionellen ökonomischen Modellen häufig als weniger kosteneffizient erscheinen. Dies liegt daran, dass diese Modelle umfassendere Nutzenaspekte häufig ausklammern, etwa positive Effekte auf die psychische und physische Gesundheit, die Reduktion des urbanen Wärmeinseleffekts, Biodiversität und sozialen Zusammenhalt, oder diese lediglich teilweise über Schattenpreise und Sensitivitätsanalysen berücksichtigen. Modelle und Instrumente, die einen breiteren sozioökonomischen Wert abbilden, befinden sich im Aufbau. Für eine gezielte Priorisierung naturbasierter Lösungen bedürfen sie jedoch weiterer Ausdifferenzierung. Sanni N. Breining plädiert dafür, traditionelle Bewertungen durch langfristige Investitionsbewertungsmodelle zu ergänzen, die sowohl Risikoreduktion als auch zusätzliche Mehrwerte erfassen. Diese zeigen auf, dass ganzheitliche Projekte über Jahrzehnte hinweg Vorteile bringen, nicht nur in Form direkter Einsparungen, sondern auch durch erhöhte Resilienz und eine verbesserte Lebensqualität.

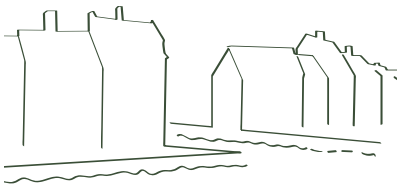
„Es ist erforderlich, unser Verständnis von ökonomischem Wert grundlegend zu erweitern.“

Sanni N. Breining, Ramboll

Die Bedeutung von Quantifizierung

Die Planung von Klimaanpassung erfordert entschlossene Entscheidungen, und entschlossene Entscheidungen erfordern Mut. Sanni N. Breining betont, dass quantitative Daten dazu beitragen können, diesen Mut zu stärken. Die Kosten der Untätigkeit sind klar quantifizierbar. Sie umfassen potenzielle Flutschäden in Milliardenhöhe an DKK, den Ausfall kritischer Infrastrukturen sowie erhebliche Risiken für Wohnraum und Mobilität. Doch die Entscheidungsträger zögern oft, sich für eine umfassende Anpassung zu engagieren, da traditionelle Bewertungsmodelle den langfristigen Wert präventiver Maßnahmen nicht widerspiegeln. Quantitative Modelle, die neben unmittelbaren Kosten und Einsparungen auch langfristige Risiken und zusätzliche Mehrwerte berücksichtigen, können die Debatte grundlegend verändern. Sie liefern evidenzbasierte Prognosen, die Planern, politischen Entscheidungsträgern und Investoren

THE COPENHAGEN WAY IN DER ZUKUNFT BLAUER WOHLSTAND



helfen, überzeugende Argumente für entschlossenes Handeln zu formulieren. Gleichzeitig sind die Zahlen niemals neutral, sondern beruhen auf Annahmen und Unsicherheiten und sollten durch andere Bewertungen ergänzt werden. Klimaanpassung ist nicht nur eine Frage ökonomischer Rationalität, sondern auch der Verteilung von Risiken und Verantwortlichkeiten, Aspekte, die durch Modelle allein nicht geklärt werden können. Dennoch bieten quantitative Erkenntnisse eine solide Grundlage, um Risiken und Nutzen sichtbar zu machen und so eine stärkere und transparentere Grundlage für fundierte, mutige Entscheidungen zu schaffen. Mut wird damit zu mehr als politischem Willen, da er zu einer rational begründeten und fundiert unterstützten Entscheidung wird.

Neue Modelle für eine neue Realität

Die heutigen ökonomischen Modelle in der öffentlichen Planung sind effizient, bilden jedoch die komplexen Realitäten von Klimaresilienz nicht ausreichend ab. Beiträge zur Kohlenstoffbindung, gesundheitliche Effekte, eine verbesserte Lebensqualität und Zugewinne an Biodiversität werden dabei nur unzureichend berücksichtigt. Christian Nyerup Nielsen, Global Division Director for Water bei Ramboll, stellt fest, dass diese Wirtschaftsmodelle daher oft „graue“ technische Infrastrukturen gegenüber „grünen“ naturbasierten Lösungen bevorzugen, die weniger effizient erscheinen, da ihre umfassenderen Vorteile nicht berücksichtigt werden. Sanni N. Breining stimmt dem zu und spricht sich für einen innovativeren Ansatz aus, bei dem bestehende Modelle nicht verworfen, sondern zur Erweiterung des Instrumentariums genutzt werden. Umfassende Investitionsbewertungsmodelle können vermiedene Schäden, soziale und ökologische Erträge sowie langfristige Wertentwicklungen berücksichtigen. Sie helfen zu klären, wer davon profitiert, sei es Kommunen, die Verluste verhindern, Gesundheitssysteme, die langfristige Kosten vermeiden, oder private Grundbesitzer, die von hochwasserresistenten Stadtteilen profitieren.

„Die Vision ist, dass wir mit naturbasierten Lösungen statt ausschließlich mit technischen Lösungen arbeiten können. Naturbasierte Lösungen sind nachhaltiger und resilienter und erzielen in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle einen höheren sozioökonomischen Return on Investment als klassische graue Infrastrukturlösungen. Regulatorische Rahmenbedingungen und ökonomische Modelle müssen sie jedoch fördern, statt sie zu behindern.“

Christian Nyerup Nielsen, Ramboll

Wert sichtbar machen

Die politische und institutionelle Landschaft ist zunehmend bereit, eine erweiterte ökonomische Perspektive einzunehmen. Stakeholder sind zunehmend bereit, in längeren Zeithorizonten und über Sektorengrenzen hinweg zu denken. Um jedoch reale Investitionen zu mobilisieren, werden Instrumente benötigt, die Wert sichtbar, greifbar und konkret machen. Die Fähigkeit Kopenhagens, Resilienz aufzubauen, hängt davon ab, wie gut wir sowohl Risiken als auch Renditen messen und kommunizieren. Mit den richtigen Daten wird Anpassung nicht nur zu einem Umweltziel, sondern zu einer soliden Investitionsstrategie. Zahlen allein sind nicht die Lösung, doch sie können Perspektiven verschieben. Wenn Wert sichtbar gemacht wird, entsteht die Grundlage, ambitionierte Ziele konsequent umzusetzen.

SKALIERUNG DÄNISCHER LÖSUNGEN FÜR GLOBALE WIRKUNG

Die Marktposition dänischer Wassertechnologie

Im Jahr 2021 wurde in der dänischen Exportstrategie für Wassertechnologie das Ziel formuliert, die messbare Wirkung des Sektors von 20 Milliarden DKK im Jahr 2019 auf 40 Milliarden DKK im Jahr 2030 zu verdoppeln.³⁶ Die Strategie nutzt die Erfahrungen von Kopenhagen im Bereich der Klimaanpassung als entscheidende Demonstrationsplattform für Technologien, die weltweit exportiert werden können. Dänemarks Wettbewerbsvorteile auf dem Gebiet der Umwelttechnologie sind beträchtlich. Dänemark belegt weltweit den dritten Platz im Bereich Umwelttechnologie (gemessen an Patenten pro Kopf), und der Bereich Wasser und Umwelttechnologie macht 3,7 % der gesamten dänischen Ausfuhren aus. Angesichts der wachsenden internationalen Nachfrage nach nachhaltigen Lösungen dürfte der Sektor eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 5 % verzeichnen.³⁷

Export eines integrierten Planungsansatzes und naturbasierter Lösungen

Kopenhagen dient als Testfeld für technische und naturbasierte Innovationen zur Bewältigung extremer Wetterereignisse. Diese Rolle positioniert die Stadt als potenziellen Vorreiter auf dem wachsenden globalen Markt für Klimaanpassungslösungen. Wichtig ist, dass viele dieser Lösungen nicht nur Klimarisiken mindern, sondern auch die städtische Lebensfähigkeit verbessern, wie z. B. Skt. Kjelds Plads und Enghaveparken, die zugleich Starkregen bewältigen und lebendige öffentliche Räume schaffen. Diese Projekte verdeutlichen das Potenzial, nicht nur physische Infrastruktur und intelligente Wasserlösungen zu exportieren, sondern auch Umsetzungsmodelle und Implementierungssysteme. Lösungen, die auf Quartiers oder Stadtteilebene entwickelt wurden, wie kooperative Modelle unter Einbindung des Versorgungsunternehmens HOFOR, lokaler Akteure und kommunaler Planungsabteilungen, zeigen, wie integrierte Governance mehrere Zielsetzungen zugleich erfüllen kann. In diesem Fall wird Klimaresilienz erreicht und zugleich die Lebensqualität verbessert.

STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE FÜR WASSER

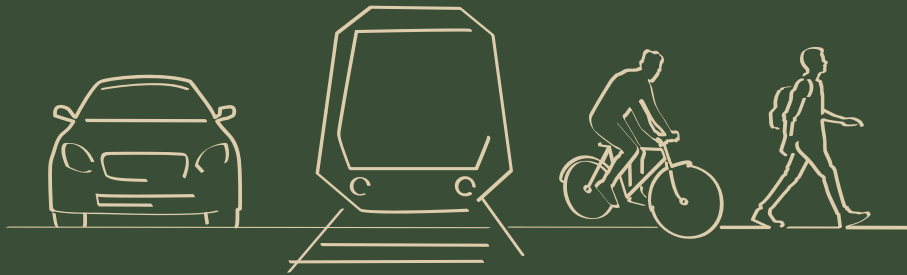
Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Interviews und der vertiefenden Recherche sind im Wassersektor die nachstehenden Schritte zu realisieren, damit die Widerstandsfähigkeit Kopenhagens gewährleistet und zugleich ein Beitrag zur Zukunftsfähigkeit Europas geleistet wird.

1. Naturbasierte Lösungen zu einem zentralen Bestandteil des urbanen Wassermanagements für Hochwasserschutz, Biodiversität und öffentliche Räume machen.
2. Einen integrierten 20 bis 30 Jahresplan entwickeln, der Wasser, Wohnen, Energie und Mobilität miteinander verknüpft und von Beginn an Flächen für Wassersysteme sichert.
3. Wirtschaftliche Modelle heranziehen, die langfristige Klimavorteile und -Nebeneffekte bewerten, um Investitionen in Anpassung zu rechtfertigen.
4. Regionale Zusammenarbeit aufbauen, um Kosten zu teilen und naturbasierte Anpassungsmaßnahmen über Kommunen und Akteure hinweg koordiniert umzusetzen.
5. Die integrierten Lösungen für Klimaanpassung und Wassertechnologie aus Kopenhagen in globale Märkte exportieren.

36. [Ministry of Foreign Affairs of Denmark, Ministry of Industry, Business and Financial Affairs, & Ministry of Environment of Denmark. \(2021\). Export strategy for water.](#)

37. [IRIS Group. \(2023\). Miljøteknologi: En styrkeposition for fremtiden.](#)

MOBILITÄT = LANDNUTZUNG



MOBILITÄT BEDEUTET STETS, RAUM ZU BEANSPRUCHEN ODER RAUM ZU SCHAFFEN

Öffentlichen Raum durch menschenorientierte Mobilitätsplanung neu erschließen

Kopenhagen ringt in vielerlei Hinsicht um seinen eigenen physischen Raum, wobei Mobilität im Zentrum dieses Konflikts steht. Die Stadt muss vielfältigen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen gerecht werden, darunter Verkehrsinfrastruktur, Wohnraum, Klimaschutzlösungen und öffentliches Leben.

Der Druck eröffnet jedoch Chancen für Innovation. Stellen Sie sich ein Kopenhagen vor, in dem Straßen und Quartiere Menschen Vorrang vor Fahrzeugen einräumen. Dichte und komfortable Netze für Fußverkehr, Radverkehr und Mikromobilität bestehen neben Carsharing, Bikeshaaring und E-Scooter Angeboten. Der öffentliche Nahverkehr ist vollständig integriert und leicht zugänglich und verbindet Gebiete mit hoher und geringer Dichte mit Möglichkeiten für geteilte Mobilität. Geteilte Mobilität reduziert den Bedarf an Parkflächen und schafft Raum für Grünflächen und lebendige öffentliche Räume. Elektrofahrzeuge reduzieren Lärm und Emissionen. Ausflüge in die Umgebung werden ohne private Autos einfacher, und die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel werden leichter zugänglich.

Diese Vision verwandelt die Stadt in einen offenen, grünen und menschenorientierten Raum. Straßen übernehmen zugleich die Funktion sozialer Räume, der lokale Handel profitiert, und Flächen werden für Klimaanpassung, Biodiversität und gemischt genutzte Quartiere verfügbar. Durch eine Neuverteilung des Raums und eine Neuausrichtung der Mobilitätsprioritäten kann Kopenhagen mehr Menschen auf weniger Fläche bewegen und so eine lebenswerte, nachhaltige und sozial ausgewogene Stadt schaffen.

Warum: Kopenhagens Raumkrise beginnt und endet mit der Mobilität.

Kopenhagen stößt räumlich an seine Grenzen. In einer Stadt, die für Radfahren und lebendige Straßenräume berühmt ist, tritt die zentrale Herausforderung der Mobilität klar zutage. Nahezu die Hälfte des Verkehrs in der Hauptverkehrszeit entfällt auf Fahrräder, dennoch beanspruchen Radwege nur 6 % des Raums zwischen den Gebäuden. Autos dominieren 49 % der Straßen und 9 % der Parkplätze, aber viele dieser Autos werden selten tagsüber benutzt. Der Autobesitz hat seit 2014 um 28 % zugenommen und wächst damit mehr als doppelt so schnell wie die Bevölkerung, die im selben Zeitraum um 13 % gestiegen ist.³⁸ Die meisten Neufahrzeuge sind elektrisch, nehmen aber immer noch den gleichen Platz ein und verlassen sich auf die gleiche Infrastruktur.

Ein weiteres zentrales Problem im Zusammenhang mit Autos ist der Flächenverbrauch. Mit zunehmender Raumknappheit, anhaltender Urbanisierung und dem dringenden Bedarf an Klimaanpassung verschärfen sich die räumlichen Spannungen. All diese Anforderungen konkurrieren um begrenzte Flächen, und es ist zu erwarten, dass sich diese Spannungen mit fortschreitender Verdichtung und zunehmender Klimaanpassung weiter verschärfen. Die Wahl der Mobilität reicht daher weit über den Verkehr hinaus, da sie im Kern eine Priorisierung von Raum und eine Entscheidung darüber ist, wofür unsere Städte stehen sollen.

Autos sind mit Abstand das flächenintensivste Verkehrsmittel. Der hohe Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs und die großflächige Versiegelung von Straßen reduzieren die natürliche Wasseraufnahme des Bodens und steigern damit das Risiko von Überflutungen. Asphaltierte Straßen tragen wesentlich zur Entstehung städtischer Wärmeinseln bei, ein Problem, das in anderen europäischen Ländern stärker ausgeprägt ist, jedoch zunehmend auch in Kopenhagen sichtbar wird. Die Unvereinbarkeit des Autoverkehrs mit anderen urbanen Nutzungen, etwa öffentlichen Räumen sowie sozialer oder grüner Infrastruktur, belastet eine zunehmend wachsende Stadt und beeinträchtigt Biodiversität und öffentliches Leben. Mobilität ist daher eine Frage der Prioritätensetzung, und die Bevorzugung des Autos führt faktisch dazu, dass Biodiversität, Lebensqualität, Klimaanpassung und körperliche Gesundheit nachrangig behandelt werden.

Währenddessen gerät der öffentliche Nahverkehr ins Hintertreffen. Nur 17 % der Wege werden mit U-Bahn, Bus oder Zug zurückgelegt, deutlich unter dem kommunalen Ziel von 25 %.³⁹ Städte wie Wien⁴⁰ und Zürich⁴¹ erreichen mit stärker integrierten, erschwinglichen und integrativeren Systemen einen Anteil von 30 bis 40 %. Die Infrastrukturinvestitionen sind ungleich. Schienenverkehr profitiert von Beständigkeit, Komfort und Wertschöpfung für Investoren, während Busse und Systeme für geteilte Mobilität häufig unterfinanziert bleiben, obwohl sie flexibel und inklusiv sind, insbesondere in Bereichen, die U-Bahnlinien erst in Jahrzehnten erschließen, sowie für ältere Menschen und Personen mit Behinderungen.

Ohne entschlossenes Handeln wird die Kluft zwischen Kopenhagens Lebensidealen und der physischen Realität größer werden. Bei Mobilität geht es nicht mehr nur um Transport, sondern auch um Raum und Zugänglichkeit. Um die Raumknappheit zu bewältigen, ist es notwendig, die Straßenaufteilung neu zu denken, flexible und geteilte Mobilität zu fördern und in einen öffentlichen Verkehr zu investieren, der allen Einwohnern zugutekommt. Die zukünftige Lebensqualität, Nachhaltigkeit und der soziale Zusammenhalt Kopenhagens hängen davon ab, diese Herausforderung im Bereich Mobilität und Raum zu lösen.

MOBILITÄT IST EINE FRAGE VON EMOTIONEN UND POLITIK

Mobilität ist persönlich und emotional

Mobilität ist schwer zu planen, da nicht nur technische Aspekte, sondern auch emotionale Faktoren eine Rolle spielen. Jeder hat eine persönliche Beziehung dazu, wie er sich in der Stadt bewegt, und jeder kennt seine eigenen Mobilitätsgewohnheiten am besten. Die Herausforderung für Planer besteht darin, diese individuellen Perspektiven mit einem umfassenden Blick auf die gesamtstädtischen Mobilitätsbedürfnisse in Einklang zu bringen. Reibung entsteht, wenn persönliche Erfahrung mit kollektiver Planung kollidiert. Das macht Mobilität äußerst volatil, politisch aufgeladen und schwer vorhersehbar. Veränderungen in der Art, wie Menschen die Stadt erleben und nutzen, lösen intensive Reaktionen aus – und machen mutige, transformative Planung zur anspruchsvollen Aufgabe.

Bei Mobilität geht es nicht nur darum, von A nach B zu gelangen, sondern auch um eine Lebensweise. Ein zentraler Ansatz zur Lösung von Mobilitätsproblemen besteht darin, die Lebensgewohnheiten der Menschen zu verändern, was zugleich das Raumproblem entschärft. Kopenhagen ist längst zur weltweit führenden Fahrradstadt geworden und verkörpert dieses Image erfolgreich nach außen. Dies ist das Ergebnis zahlreicher Maßnahmen in gezielter Politik, kultureller Unterstützung und intelligenter Stadtplanung. Robert Martin, Partner bei Beta Mobility, erklärt, dass dies auch daran liegt, dass Kopenhagens Verkehrssystem auf einen angenehmen und flexiblen Lebensstil ausgerichtet ist. In einer Stadt, in der der Autobesitz zunimmt und immer mehr Raum von Autos beansprucht wird, verändert sich dieser Lebensstil jedoch derzeit.

Politische Entschlossenheit ist entscheidend

Die Stadt hat wirksame Werkzeuge, um Mobilität zu lenken, doch deren Umsetzung setzt beständige Führung und entschlossenen politischen Willen voraus. Jacob Deichmann, leitender Fachberater für Mobilität bei Ramboll, erklärt, dass Straßenbenutzungsgebühren und Parkreformen politisch sensibel sind, sich jedoch in anderen Ländern als wirksam erwiesen haben.

„Wir wissen schon seit Jahrzehnten, dass die Straßenbenutzungsgebühren funktionieren, aber in Kopenhagen wurden sie noch immer nicht umgesetzt. Parkreformen sind politisch sensibel, wirken sich jedoch effektiv auf den Autobesitz aus. In Dänemark neigen wir dazu, zu unterschätzen, wozu Menschen tatsächlich bereit sind. Die Instrumente existieren, doch sie wirken nur, wenn sie konsequent angewendet werden – und das erfordert politische Führung.“

Jacob Deichmann, Ramboll

In diesem Zusammenhang sind Kontinuität und eine langfristige Vision von zentraler Bedeutung. Die schrittweise Reduzierung des Autoverkehrs war über die Jahre hinweg eine Priorität, auch angesichts von Widerstand, und diese Richtung muss fortgeführt werden. Langfristige Investitionen und klare politische Prioritäten schaffen Vertrauen bei den Bewohnern, dass die Maßnahmen Bestand haben, ermöglichen dauerhafte Verhaltensänderungen und tragen zu einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt bei.

MOBILITÄT ALS LÖSUNG ZUR BEWÄLTIGUNG DER RAUMKNAPPHEIT IN KOPENHAGEN

Autos nehmen weiterhin mehr Platz in Anspruch, auch wenn Kopenhagener nicht mehr fahren

In Kopenhagen zählt jeder Quadratmeter Fläche. Wie wir uns in der Stadt bewegen, bestimmt direkt, wie dieser Raum genutzt wird.

„Die größte Herausforderung für die Mobilität in Kopenhagen ist der Raum. Der Fahrzeugbesitz hat in den letzten zehn Jahren zugenommen, und obwohl 80 % der Neuwagen elektrisch sind, nehmen sie immer noch den gleichen Platz in Anspruch. Dieses Ungleichgewicht ist in einer wachsenden und verdichteten Stadt nicht tragbar.“

Jacob Deichmann, Ramboll

38 [Teknik og miljøforvaltningen. \(2024\). Mobilitetsredegørelse. City of Copenhagen.](#)

39. [Teknik og miljøforvaltningen. \(2024\). Mobilitetsredegørelse. City of Copenhagen.](#)

40. [Province of Vienna. \(2024\). Vienna in figures 2024](#)

41. Federal Office for Spatial Development. (2015). Mobility and transport microcensus.

FALLBEISPIEL: NORDHAVN ALS 5-MINUTEN-STADT

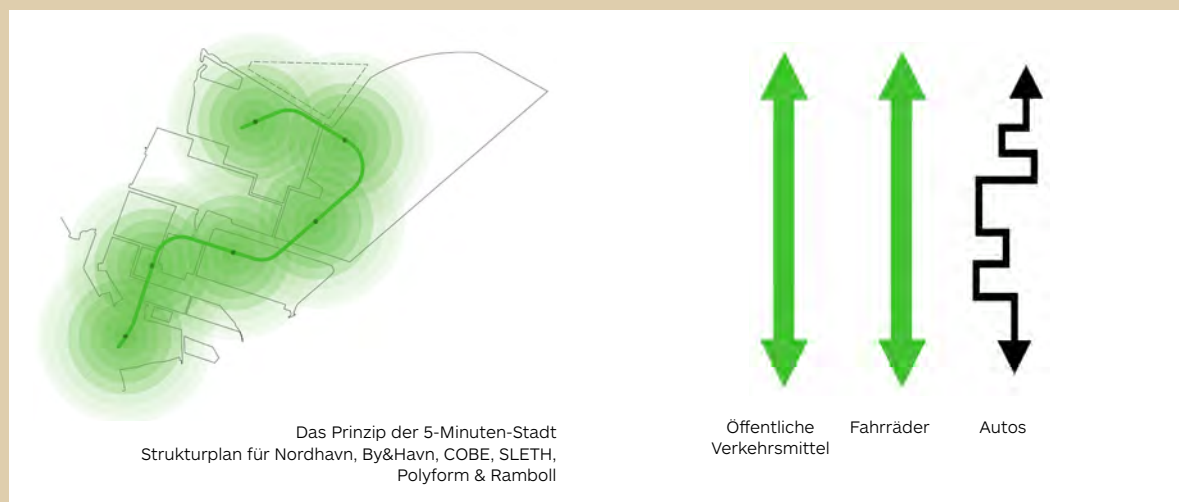
Wie Nordhavn die Flächenproblematik durch Mobilitätsplanung löst

Nordhavn ist ein Beispiel für ein neues Entwicklungsgebiet, das das städtische Leben neu interpretiert und den Fokus auf die Reduzierung des Autoverkehrs legt. Die Planung orientierte sich am transit-orientierten Entwicklungsmodell mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr und am Konzept der 5-Minuten-Stadt, bei dem alle Einrichtungen von jedem Punkt aus fußläufig erreichbar sind.

Die erhöhte Metrotrasse integriert einen Fahrradkorridor, der die verschiedenen Stadtteile und Inseln nahtlos verbindet. Aktive Mobilität hat Vorrang, wodurch Gehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr bequemer werden als das Autofahren, und mehrere Bereiche werden ganz oder teilweise autofrei entwickelt. Parkplätze werden an den Rand der Viertel verlegt, wodurch Straßen für Grünflächen, öffentliche Aktivitäten und aktive Nutzungen freigegeben werden.

Jacob Deichmann, Mobilitätsexperte bei Ramboll und stark in die Mobilitätsvision für Nordhavn eingebunden, bezeichnet den sogenannten Schieneneffekt als zentralen Treiber für die Entwicklung von Nordhavn. Die Beständigkeit und Qualität der Metro zieht Investitionen an, fördert die Entwicklung von Wohnungen, Büros und Dienstleistungen in der Nähe der Stationen und stärkt so den kompakten und gemischt genutzten Charakter des Stadtviertels.

By & Havn sorgt maßgeblich dafür, dass alle Akteure hinter einer einheitlichen Vision stehen, Mobilität umfassend abgestimmt wird und die Vision während der gesamten Nordhavn-Planung kontinuierlich verfolgt wird. Das Resultat ist ein emissionsarmes Stadtviertel, in dem öffentliche Räume, Grünflächen und die Wasserfront nahtlos miteinander verbunden sind. Damit werden Pendelzeiten reduziert und die Lebensqualität gesteigert, in einem Viertel, das perspektivisch 40.000 Menschen Wohnraum und ebenso viele Arbeitsplätze bieten wird.



Für die Zukunft ist eine Planung nötig, die Mobilitätslösungen ganzheitlich betrachtet und deren Auswirkungen auf die Nutzung und Freisetzung von Stadtraum berücksichtigt. Wie Jacob Deichmann erläutert, besteht eine zentrale Herausforderung darin, die Zahl der Fahrten mit dem privaten Auto zu reduzieren, die ebenso gut mit dem Fahrrad, zu Fuß, per geteilter Mobilität oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten. Es gibt zwei Ansätze: Entweder den Autoverkehr in der Stadt erschweren oder die Nutzung anderer Verkehrsmittel erleichtern.

Um die Abhängigkeit vom Auto zu verringern, sollte das Fahren in dicht besiedelten Gebieten weniger komfortabel gestaltet werden. Dazu gehören Maßnahmen wie Straßengebühren, höhere Kosten für Parkgenehmigungen oder die Verringerung der Anzahl an Parkplätzen. Diese Initiativen haben sich an anderen Orten als wirksam erwiesen und zielen auf Fahrten ab, die leicht durch alternative Verkehrsmittel ersetzt werden könnten.



„In Kopenhagen wird allgemein davon ausgegangen, dass, wenn Sie ein Auto besitzen, es in der Verantwortung der Kommune liegt, einen günstigen Parkplatz für Sie zur Verfügung zu stellen.“

Robert Martin, Beta Mobility



INTERVIEW MIT ROBERT MARTIN: WIE MULTIMODALE MOBILITÄT STÄDTISCHEN RAUM FREISETZEN KANN

F: Wie sieht die Zukunft der Mobilität in Kopenhagen aus?

A: Die Wahrnehmung von Mobilität als ein Nebeneinander getrennter Verkehrsmittel muss neu gedacht werden, sei es in Bezug auf Autos, Fahrräder, den Fußverkehr, den öffentlichen Nahverkehr oder zukünftige Optionen wie Robotaxis. Die Zukunft liegt in einem integrierten multimodalen System, in dem Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel kombinieren, um ihre Wege bedarfsgerecht zu gestalten. Städte wie Oslo und Paris verbinden bereits gemeinsam genutzte Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel und On-Demand-Mobilität mit strategischer städtischer Neugestaltung. In Kopenhagen konkurrieren Radverkehr und öffentlicher Nahverkehr zunehmend um dieselben Wege, anstatt gemeinsam zur Reduzierung des Autoverkehrs beizutragen. Für die Zukunft sind Integration und das Teilen von Infrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern erforderlich, anstatt sie in Konkurrenz zueinander treten zu lassen.

F: Wie kann dann der private Autobesitz reduziert werden?

A: Nur 30 % der Haushalte in Kopenhagen besitzen ein Auto, dennoch ist der Autobesitz seit 20 Jahren kontinuierlich gestiegen. In einer dicht besiedelten Stadt sollte ein privates Auto eine Mobilitätsoption unter vielen sein, nicht eine Notwendigkeit oder ein Recht. Ein Teil des Problems ist das Parken. Es besteht immer noch die Erwartung, dass, wenn Sie ein Auto besitzen, die Kommune einen günstigen Parkplatz zur Verfügung stellen sollte. Diese Denkweise wird bei keinem anderen Besitzgegenstand angewendet. In Tokio kann ein Auto nur gekauft werden, wenn ein privater Stellplatz nachgewiesen wird. In Kopenhagen werden viele Autos nicht täglich benutzt; eine Studie zeigt, dass an Wochentagen, von Montag bis Freitag, rund 25 % der Autos unbenutzt bleiben. Sie sind das, was wir „Wochenendwagen“ nennen, die für gelegentliche Fahrten genutzt werden. Dies kann ein berechtigter Grund für den Besitz eines Autos sein, aber es sollte nicht die Politik unserer Stadt bestimmen, wie wir städtischen Raum planen und verteilen. Wenn Parkplätze entsprechend dem realen Flächenwert bepreist würden, nähme die Bereitschaft zu, Optionen wie Carsharing in Betracht zu ziehen. Auf diese Weise bliebe der Zugang zu einem Auto bei Bedarf gewährleistet, ohne dass die Stadt weiterhin große Flächen für ungenutzte Fahrzeuge vorhalten muss.

F: Welche Rolle spielt dabei die städtische Entwicklung?

A: Die Stadtentwicklung ist für die Gestaltung der Mobilitätsgewohnheiten von entscheidender Bedeutung. Wenn wir wollen, dass die Menschen sich weniger auf Privatfahrzeuge verlassen, müssen wir das von Anfang an planen. Nordhavn ist ein gutes Beispiel für ein verkehrsorientiertes Entwicklungsmodell mit hervorragender Anbindung an den öffentlichen Verkehr, begrenztem Parkraum und einer städtebaulichen Struktur, die das Zufußgehen und Radfahren priorisiert. Fælledby ist ein weiterer interessanter Fall, da es weiter vom Hauptnetz des öffentlichen Verkehrs entfernt liegt. Eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie wurde fest im Entwicklungsplan verankert, mit dem Ziel, einen reduzierten Autobesitz zu fördern und schrittweise eine gemeinsame

Nutzung von Mobilitätsangeboten zu stärken. Darüber hinaus wurden konkrete Zielvorgaben für Nachhaltigkeit und die Verteilung der Verkehrsmittel festgelegt, was von Beginn an zu einer engen Koordination zwischen Stadtverwaltung, Stadtentwicklern, Mobilitätsanbietern und Bewohnern führte. Ebenso entscheidend ist, dass die Strategie als Instrument dient, um die architektonische Vision für das Quartier umzusetzen, indem Flächen für Natur, gemeinschaftliche Bereiche und hochwertige öffentliche Räume freigehalten werden, anstatt sie für Parkplätze vorzusehen. Dieser Ansatz ist bislang noch selten, da er erhebliche Ressourcen und eine starke Koordination erfordert. Gleichwohl zeigt sich, wie Mobilitätsinfrastruktur nicht nur zur Erfüllung regulatorischer Vorgaben eingesetzt werden kann, sondern auch zur Umsetzung einer architektonischen Vision und zur Etablierung neuer Lebensweisen.

F: Wie lassen sich Wege in den Randbereichen Kopenhagens und aus dem Umland in dieses System integrieren?

A: In Bereichen mit niedriger Bevölkerungsdichte ist klassischer Linienverkehr oft ineffizient, weil die Auslastung begrenzt bleibt. Hier sind gemeinsame und flexible Transportmöglichkeiten wie Fahrräder, Motorroller und Carsharing unverzichtbar. Werden diese Angebote in dieselbe digitale Plattform wie Bahn und Bus integriert, kann ein deutlich besser vernetztes Gesamtsystem entstehen. Die Region Hovedstaden befasst sich mit diesem Modell und kommt zu dem Schluss, dass vernetzte und gemeinschaftlich genutzte Verkehrssysteme in Gebieten mit geringer Dichte eine überzeugende Alternative zum eigenen Pkw bieten.

F: Wie würde Kopenhagen aussehen, wenn es gelänge, den privaten Autobesitz und die Zahl der Parkplätze deutlich zu reduzieren?

A: Stellen Sie sich vor, Sie gehen aus Ihrer Haustür und sehen einen Baum, einen Platz, wo Sie mit einem Freund sitzen können, oder ein lokales Café, um eine Tasse Kaffee zu kaufen, anstatt eine Reihe von Autos. Die Stadt würde sich offener und grüner anfühlen und zugleich eine einfachere Fortbewegung ermöglichen. Heute beanspruchen Autos einen unverhältnismäßig großen Anteil des Raums zwischen den Gebäuden, wie sich in Kopenhagen zeigt, wo sie 58 % der Fläche einnehmen. Würde ein Teil dieser Flächen zurückgewonnen, könnten Lebensräume für Biodiversität geschaffen, Maßnahmen zur Klimaanpassung umgesetzt und öffentliche Räume gestaltet werden, in denen sich Menschen begegnen, spielen und Zeit verbringen. Eine menschenzentriert gestaltete Stadt steigert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, unterstützt das lokale Gewerbe und wirkt sich positiv auf Umwelt und gesellschaftlichen Zusammenhalt aus. Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, verweilen eher, nutzen lokale Angebote und interagieren im Quartier. Zugleich profitieren alle von besserer Luftqualität, mehr Verkehrssicherheit und einem gestärkten sozialen Zusammenhalt. Ungeachtet der oft politisch geprägten Debatte geht es bei der Reduzierung privater Autos nicht um Einschränkungen. Es geht darum, eine sicherere, gesündere und angenehmere Stadt für alle zu schaffen.

Robert Martin
Partner, Beta Mobility



INTERVIEW MIT SOFIA LUNDEHOLM: STÄDTE DURCH NEUE MOBILITÄT MENSCHLICHER GESTALTEN

F: Wie prägt Mobilität die urbane Struktur?

A: Bereits seit den ersten menschlichen Siedlungen prägt die Mobilität, wie Städte strukturiert und organisiert werden. Fußläufige Erreichbarkeit formte kompakte Straßenstrukturen und eng bebaute Stadtviertel. Der öffentliche Verkehr führte zu Rasterstädten und förderte die Entwicklung entlang von Straßenbahn- und Buslinien. Der Aufstieg des Autos verbreiterte Straßen, führte zu Zersiedelung und brachte umfangreiche Parkinfrastruktur mit sich. In Städten wie Kopenhagen haben Fahrräder die urbane Landschaft durch eigene Radwege und Brücken verändert.

Jede Ära der Mobilität hat den städtischen Raum und die Zugänglichkeit nachhaltig geprägt. Mobilität prägt Städte nicht nur physisch, sondern spielt auch eine wichtige Rolle in ihrem sozialen Gefüge. Die auf Autos ausgerichtete Infrastruktur begünstigt in der Regel Trennung und Isolation, während geteilte Mobilitätslösungen und ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr dagegen verbindende Strukturen schaffen, indem sie Menschen über gemeinsame Knotenpunkte und Mobilitätshubs zusammenführen. Dies fördert lebendigere Stadtteilzentren und regt zu täglicher sozialer Interaktion an. In einer zunehmend digitalen Welt sind diese realen Verbindungen wichtiger denn je.

F: Welche Möglichkeiten der neuen Mobilität sind für Kopenhagen relevant?

A: Die Mobilitätsbranche verwendet seit langem das Akronym CASE, um wichtige Trends zu beschreiben: Connected (Verbunden), Autonomous (Autonom), Shared (Geteilt) und Electric (Elektrisch). Für skandinavische Städte würde ich ergänzen, dass ein zusätzlicher Buchstabe eingefügt werden sollte: L für leichte Mobilität. Und die Buchstaben sollten neu angeordnet werden, um ein passenderes Akronym zu bilden: SCALE. Leichte Mobilität, auch Mikromobilität genannt, verringert den Bedarf an schwerer, großflächiger Infrastruktur. Dies schafft wiederum Raum für grünere, sozialere und lebenswertere öffentliche Bereiche und trägt dazu bei, Städte im Maßstab des Menschen zu gestalten.

In einer Stadt wie Kopenhagen ist ein Elektrofahrrad bei den meisten Fahrten innerhalb der Stadt effizienter als ein Auto. Obwohl sich die Mobilität schnell verändert, bleibt die Infrastruktur teuer und nur langsam anpassbar. Um anpassungsfähiger zu werden, müssen wir Infrastruktur nach Geschwindigkeit, Verhalten und Verkehrsmitteltyp planen. Mein sechsjähriges Kind, das mit dem Fahrrad zur Schule fährt, sollte etwa nicht denselben Radweg wie ein 30 km/h schnelles elektrisches Lastenrad nutzen. Die Infrastruktur für Mikromobilität muss diversifiziert und besser auf eine Vielzahl von Nutzern zugeschnitten werden.

F: Wie sehen urbane Szenarien für die künftige Mobilität in Kopenhagen aus?

A: Es gibt so viele Unsicherheiten und Variablen, wenn wir uns die zukünftige Stadt vorstellen, dass wir mehrere mögliche Szenarien untersuchen müssen. Werden beispielsweise Werte und Mobilitätsmuster individueller oder kollektiver? Passen wir uns zukünftig stärker an High-Tech-Mobilität oder an Low-Tech-Lösungen an? Anhand dieser beiden Variablen können wir uns mehrere verschiedene Szenarien vorstellen, wie die Mobilität Kopenhagen in Zukunft prägen könnte. Der Alltag könnte stark lokal ausgerichtet sein, wobei Gehen, Radfahren und kurze geteilte Fahrten die dominierenden Verkehrsmittel darstellen. Oder in einer wachsenden Stadt könnten wir zunehmend von öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig werden und die Mobilitätszentren zu den zentralen Zentren der Stadt machen, in denen Dienstleistungen und Aktivitäten angesiedelt sind. In anderen Regionen könnten digitalisierte, möglicherweise autonome Mobilitätsnetzwerke entferntere Gebiete effizient verbinden, die Abhängigkeit von privaten Autos senken und gleichzeitig das Leben in weniger dicht besiedelten Bereichen erleichtern. Welches Szenario Realität wird, hängt von den Entscheidungen ab, die wir heute als Planer und Konstrukteure treffen.

F: Wie kann die Entwicklung der Mobilität dazu beitragen, die Zukunft der Städte zu verbessern?

A: Mehr Mobilitätsoptionen könnten weniger schwere Infrastruktur erfordern und Städte grüner, menschlicher und sozial gerechter gestalten. Aber wir müssen darüber nachdenken, dass wir nicht nur unsere Privatfahrzeuge auf eine elektrische oder autonome Version desselben Modells umstellen. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Mikromobilität nehmen deutlich weniger Platz ein als Privatfahrzeuge. Zusammen können diese Veränderungen wertvolle urbane Flächen für Grünräume und öffentliches Leben freisetzen. Dadurch wird das Erscheinungsbild, die Akustik und die Atmosphäre der Stadt grundlegend verändert. Mobilitätszentren können als soziale Treffpunkte dienen und Interaktion sowie Gemeinschaft fördern. Gleichzeitig eröffnet ein verbesserter Zugang zum öffentlichen Verkehr mehr Teilhabe, überwindet räumliche und soziale Barrieren und stärkt die Verbindung zwischen den Stadtteilen.



Sofia Lundeholm
Associate Design Director, Henning Larsen

Gleichzeitig sollten alternative Verkehrsmittel leichter zugänglich und attraktiver gestaltet werden. Flexible und gemeinsam genutzte Mobilitätsoptionen wie Bike-Sharing, E-Scooter und Carsharing können den Einwohnern praktische Alternativen zu privaten Autos bieten, allerdings nur, wenn die Stadt sie aktiv unterstützt. Mögliche Maßnahmen umfassen den Ausbau von speziell gekennzeichneten Parkzonen und Mobilitätshubs für geteilte Fahrzeuge, um das Starten und Beenden von Fahrten überall in der Stadt mühelos zu ermöglichen. Langfristige Verträge und leistungsorientierte Flottenanpassungen würden den Betreibern die nötige Stabilität bieten, um in bessere Dienstleistungen und eine größere Abdeckung zu investieren. Gleichzeitig würde die Integration von Fahrrädern, E-Scootern und Carsharing in eine einheitliche digitale Plattform neben Bussen, U-Bahnen und Zügen nahtlose multimodale Fahrten ermöglichen. Schließlich würde die Umwidmung von mehr Straßenrandflächen von privatem Autoparken zu Shared-Mobility-Angeboten und die Entwicklung eines klaren Fahrplans, wie diese Dienste Klima- und Verkehrsziele unterstützen, das Gehen, Radfahren und den ÖPNV bequemer machen und gleichzeitig wertvollen urbanen Raum freisetzen.

„Die Zukunft liegt in einem integrierten multimodalen System, in dem Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel kombinieren, um ihre Wege bedarfsgerecht zu gestalten.“

Robert Martin, Beta Mobility

Eine Reduzierung der Autonutzung erfordert zugleich, den Blick über das Zentrum hinaus auf das gesamte Stadtgebiet zu richten. Viele der Autos, die nach Kopenhagen fahren, stammen aus Gebieten ohne einfache Anbindung an Metro oder S-Bahn, wo die Menschen aus Notwendigkeit auf das Auto angewiesen sind. Um die generelle Autonutzung zu verringern, benötigen diese Gebiete besondere Aufmerksamkeit und gezielte Investitionen. Ohne die regionalen Mobilitätslücken anzugehen, werden Be-

mühungen zur Verringerung der Autonutzung im Stadtzentrum auf anhaltenden Widerstand stoßen. Ein flexibles Angebot und bessere Alternativen sind entscheidend, um diesen Pendlern praktikable Optionen zu bieten und den Druck auf die begrenzten städtischen Flächen zu verringern.

WAS BEDEUTET EINE FÜR ALLE ZUGÄNGLICHE STADT EIGENTLICH?

Mobilität muss eine flexible Auswahl an Optionen bieten, um allen Menschen gerecht zu werden.

Mobilität in Kopenhagen darf sich nicht nur auf Effizienz konzentrieren. Es muss auch um Zugang und Inklusion gehen, die wiederum davon abhängen, wie der Straßenraum zugewiesen wird. Robert Martin hebt hervor, dass eine Dominanz von Autos im öffentlichen Raum die städtische Orientierung erschwert, besonders für diejenigen, die ohnehin auf Barrieren stoßen. Er argumentiert, dass eine Verringerung der allgemeinen Parkflächen Platz für sicherere Fußgängerüberwege, breitere Gehwege und besser positionierte Behindertenparkplätze schaffen würde. Durch diese Veränderung würde die Mobilität in Kopenhagen für alle einfacher und sicherer werden.

„Eine ausgewogene Mischung verschiedener Mobilitätsformen ist notwendig, denn nur ein Verkehrsmittel allein kann nicht alle Herausforderungen bewältigen. Oft wird der Begriff „Die Stadt muss für alle da sein“ von Autofahrern verwendet, die es leid sind, keinen Parkplatz zu finden. Wäre die Stadt wirklich für alle, würden Autos nicht so viel Raum zwischen den Gebäuden einnehmen.“

Robert Martin, Beta Mobility

STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE FÜR MOBILITÄT

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus den Interviews und der vertiefenden Recherche sind im Mobilitätssektor die nachstehenden Schritte zu realisieren, damit die Widerstandsfähigkeit Kopenhagens gewährleistet und zugleich ein Beitrag zur Zukunftsfähigkeit Europas geleistet wird.

1. Die Nutzung privater Autos reduzieren durch Straßengebühren, höhere Parkgebühren und die Verlagerung von Parkplätzen an den Rand von Gebieten.
2. Öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren und geteilte Mobilitätsangebote in eine einzige digitalen Plattform integrieren, um nahtlose, multimodale Fahrten im Zentrum und in den Randgebieten Kopenhagens zu ermöglichen.
3. Neue Stadtentwicklungen von Beginn an nach einer Mobilitätsstrategie gestalten, die Fuß-, Rad- und ÖPNV-Nutzung in den Vordergrund stellt, Autonutzung reduziert und ein Leben ohne Auto fördert.
4. Sicherstellen, dass Verkehrsinvestitionen flexible, multimodale Lösungen begünstigen, statt sich ausschließlich auf den Schieneneffekt zu verlassen, damit alle Gebiete wachsen und zugänglich bleiben.
5. Mit politischem Willen langfristige, einheitliche Mobilitätsstrategien durchsetzen, die Mobilitätsverhalten verändern, Autonutzung reduzieren und Raum für menschliche Aktivitäten schaffen.

3. ZUKUNFT DER PLANUNG

1. ORCHESTRIERUNG DER GEMEINSAMEN VERANTWORTUNG

Kopenhagens Transformation verdeutlicht, welche Erfolge langfristige, sektorübergreifende Planung mit gemeinsamer Verantwortung erzielen kann. Die nächste Phase erfordert jedoch mehr als eine schrittweise Weiterentwicklung. Wir benötigen Veränderungen bei der Konzeption, Steuerung und Finanzierung der Planung.

Die Zukunft der Planung hängt davon ab, inwieweit wir Richtung, Kompetenzen und Verantwortung über eine vielfältige Gruppe von Akteuren hinweg in Einklang bringen können. Dabei gilt es, die Beiträge von staatlichen, privaten, zivilgesellschaftlichen und institutionellen Akteuren auf gemeinsame Ziele auszurichten und unterschiedliche Kompetenzen situationsabhängig in Führungsrollen zu bringen. So wird Planung vergleichbar mit einem Orchester: strukturiert, kollaborativ und anpassungsfähig.

Die Kommune übernimmt die Rolle des Dirigenten, sichert die langfristige Ausrichtung, sorgt für übergreifende Kohärenz und wahrt Kontinuität über politische Zyklen hinweg. Das heißt jedoch nicht, dass sie die Führung allein übernimmt. Gastdirigenten werden eingebunden, wenn es die Aufgabe erfordert: private Entwickler, der Almene-Wohnungssektor, nationale Behörden, Agenturen und Projektorganisationen, jeweils dort führend, wo ihre spezifischen Fähigkeiten am relevantesten sind. Das Orchester muss so strukturiert sein, dass diese Art von Führungsrotation möglich ist, während die Gesamtkomposition intakt bleibt.

Innerhalb dieser Struktur muss ein breites Spektrum von Akteuren präsent sein: Versorgungsunternehmen, Infrastrukturanbieter, Pensionsfonds, Organisationen des sozialen Wohnungsbaus, kulturelle Einrichtungen, Zivilgesellschaft und langfristige Investoren. Abhängig von der jeweiligen Herausforderung, ob Wohnungsbau, Energieumstellung, Mobilitätswandel oder Klimaanpassung, übernehmen verschiedene führende Akteure die Verantwortung. Entscheidend ist nicht die Hierarchie, sondern es sollte sichergestellt werden, dass die am besten geeigneten Akteure zur richtigen Zeit in der passenden Konstellation die Führung übernehmen können.

Die Flexibilität ist dabei beabsichtigt. Der Rahmen muss so gestaltet sein, dass Akteure ihre Stärken einbringen und führen können, ohne die Ausrichtung zu gefährden. Dies erfordert nicht nur Koordination, sondern auch gemeinsame Verantwortung und Transparenz: Wer wofür verantwortlich ist, wann die Führung wechselt und wie die verschiedenen Beiträge zu einem gemeinsamen Ergebnis zusammengeführt werden.

Gemeinsame Verantwortung funktioniert nur, wenn sie transparent ist. Jeder Akteur muss seine Rolle verstehen, wann er führen muss, wie er unterstützt und wie seine Handlungen mit denen anderer zusammenhängen. Diese Klarheit ist keine bürokratische Formalität. Sie ermöglicht Vertrauen, Engagement und langfristige Leistung.

Eine solche Planung ist nicht nur ein neues Governance-Modell. Es handelt sich um eine andere Form der Problemlösung, indem man Strukturen für gemeinsame Ausrichtung schafft, Flexibilität in die Gestaltung integriert und Rahmenbedingungen für geteilte Führungsverantwortung etabliert. Dies ermöglicht es, komplexe städtische Herausforderungen zu meistern, und zwar nicht durch Kontrolle, sondern durch kollektive Fähigkeiten. Auf Basis der im Bericht gewonnenen Learnings und der vorausschauenden Zusammenarbeit mit Stakeholdern wird in diesem Kapitel ein konkreter, richtungsweisender Weg für die Zukunft aufgezeigt.

2. DEFINITION VON PLANUNG ALS STRATEGISCHES SYSTEM DER AUSRICHTUNG

Planung betrifft längst nicht mehr nur Zonierung und Flächennutzung. Ziel ist es, Infrastruktur, Finanzierungsmodelle, Regulierung und Kooperationen so zu orchestrieren, dass die Systeme langfristig effizient zusammenarbeiten. Planung beginnt nicht auf der Ebene einzelner Grundstücke, sondern bei den zentralen städtischen Herausforderungen wie Klimaanpassung, Erschwinglichkeit, Flächenknappheit und sozialem Zusammenhalt, um daraus die Formen der Entwicklung abzuleiten, die eine lebenswerte, resiliente Stadt ermöglichen.

Dazu gehört eine aktive Planungsfunktion, in der die Behörden über reine Regulierung hinausgehen und selbst Initiativen ergreifen, indem sie die Bereiche, Systeme und Partnerschaften bestimmen, die zur Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen erforderlich sind. Der Erfolg des Cloudburst-Plans zeigt, wie der Wechsel von einer grundstücksbezogenen Logik zu einer systemorientierten Betrachtung Entscheidungen absichern und Investitionen anziehen kann.

Ähnlich wie beim 5-Minuten-Stadt-Modell in Nordhavn oder der öffentlich-privaten Aufwertung von Tingbjerg ohne Verdrängung zeigt die Erfahrung Kopenhagens, dass soziale Ergebnisse davon abhängen, dass Wohnraum, Energie, Wasser und Mobilität von Anfang an aufeinander abgestimmt werden. Dies erfordert den Übergang von sektoralen Genehmigungsverfahren zu integrierten Planungsrahmen, in denen gemeinsame Ziele, Daten und Zeitpläne verbindlich festgelegt werden. Die Erfahrungen von Kopenhagen zeigen, dass räumliche Planung weit über technische Details hinausgeht und als strategisches Steuerungsinstrument dient.

3. BEHANDLUNG VON GOVERNANCE ALS STRUKTUR

Die Institutionen, die die Planung zusammenhalten, sind ebenso entscheidend wie die Pläne selbst. By&Havn verdeutlicht, dass eine einzige Plattform mit eindeutigem Mandat Land, Finanzmittel und Infrastruktur koordinieren kann, um umfassende städtebauliche Veränderungen umzusetzen. Das Øresund-Modell zeigt, wie eine Governance-Struktur grenzüberschreitende Arbeitsmobilität ermöglicht und regionale Wettbewerbsfähigkeit stärkt. Brainport in den Niederlanden beweist, dass echte Wettbewerbsfähigkeit auf institutionellen Strukturen aufbaut, die Städte befähigen, Wissen, Talente und Innovation zu bündeln und so eine kritische Masse zu schaffen, die weit über das hinausgeht, was eine einzelne Stadt erreichen könnte.

Dies erfordert einen Wechsel von projektbasierten Arbeitsgruppen hin zu dauerhaften regionalen Institutionen, die gemeinsame Investitionen steuern, die Zusammenarbeit zwischen Kommunen koordinieren und politische Zyklen abfedern können. Für Nordeuropa bedeutet dies, eine Governance-Struktur für die Y-Region zu schaffen, die Kopenhagen, Malmö, Göteborg, Oslo, Stockholm und Hamburg umfasst und Planung als gemeinsame Strategie und Infrastruktur behandelt. Nicht eine weitere bürokratische Ebene, sondern eine Plattform für gemeinsame Entscheidungen und Umsetzung, die Kapital, Regulierung und Systeme über Grenzen hinweg integriert. Die Ausweitung auf ganz Europa erfordert ähnliche Institutionen: dauerhafte, zielorientierte Strukturen, die die Richtung halten können, auch wenn sich Politik und Märkte verändern.

4. FINANZIERUNG ALS ERMÖGLICHER UND NICHT ALS BEGRENZUNG

Planung wird nicht durch Ideen begrenzt, sondern durch fehlende Abstimmung bei der Finanzierung. Das Modell der Bodenwertabschöpfung in Kopenhagen (z. B. By & Havn) hat gezeigt, was möglich ist, doch bevorstehende Herausforderungen wie Klimaanpassung, Kreislaufwirtschaft und Bezahlbarkeit erfordern neue finanzielle Koalitionen.

Von klimaresistenten öffentlichen Räumen bis zu bezahlbarem Wohnraum innerhalb planetarer Grenzen liegt der Weg nach vorn in Mischfinanzierungen und Risikominimierungsmechanismen, darunter öffentliche und unternehmerische Garantien, bedingter Landzugang, gemeinsame Investitionen in Versorgungseinrichtungen und und ROI-Modellen über den gesamten Lebenszyklus. Wie Interviews und Forschungen gezeigt haben, steht Kapital bereit, das investiert werden kann. Damit die Rahmenbedingungen wirksam werden, muss Planung so gestaltet sein, dass sie Sicherheit vermittelt und nicht als Unsicherheit oder Hindernis für die Umsetzung wahrgenommen wird.

5. FRÜHE EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN UND ORGANISATION EINER DAUERHAFTEN BETEILIGUNG

Die Zukunftsarbeit zeigte ein hartnäckiges Problem: Alle wichtigen Akteure entlang der Wertschöpfungskette fühlen sich zu spät in die Planung eingebunden, was zu geringerer Wirkung und höheren Kosten führt. Zukünftige Planung muss die gemeinsame Gestaltung von Anfang an institutionalisieren. Dabei geht es nicht darum, dass jeder alles bekommt oder bei jeder Entscheidung Konsens herrscht, sondern darum, gemeinsame Verantwortung durch kollaborative Führung zu orchestrieren.

Dies verlangt, dass Zivilgesellschaft, langfristig denkende Investoren und missionsorientierte Akteure von Anfang an klar definierte Rollen übernehmen. Das Szenario „Wohnraum als Infrastruktur“ in Kopenhagen verdeutlicht diese Logik: Wohnungsanbieter, Akteure der Klimaanpassung und Mobilitätsplaner entwickeln gemeinsame Wertschöpfungsansätze, statt parallel laufender Projekte. Nur durch eine solche Orchestrierung können in der Planung unterschiedliche Interessen zu einem gemeinsamen Ergebnis zusammengeführt werden.

Die Umsetzung dieses neuen Ansatzes erfordert mehr als neue Instrumente oder Anpassungen der Politik. Es erfordert eine Veränderung in der Art und Weise, wie Rollen, Führung und Verantwortung im gesamten Planungssystem verteilt sind. Die Frage ist nicht mehr nur, was getan werden muss, sondern wer muss es tun, wann und in welchem Verhältnis zu anderen. Um von Ambition zu Umsetzung zu gelangen, muss Planung so strukturiert sein, dass Akteure dort führen können, wo sie am stärksten sind, und gleichzeitig die gemeinsame Ausrichtung gewahrt bleibt.

EUROPA AM WENDEPUNKT IN EINE ZUKUNFT RESILIENTER STÄDTE

Europa steht an einem Wendepunkt. Vom Klimawandel bis hin zu demografischen Veränderungen, von Migration und Ungleichheit bis hin zur politischen Fragmentierung steht der Kontinent vor Krisen, die miteinander verbunden sind und globale Tragweite haben. Keine europäische Nation kann diese Krisen im Alleingang lösen. Doch die Geschichte erinnert uns daran, dass Fortschritt häufig aus Phasen von Umbrüchen hervorgeht.

Im vergangenen Jahrhundert hat die Menschheit aus Verwüstung neue Strukturen geschaffen, Bildungssysteme erweitert, die Lebenserwartung gesteigert und Millionen Menschen aus der Armut in den Wohlstand geführt. Die Frage ist nicht, ob Europa sich anpassen kann, sondern wie. Die Antwort liegt in Europas Städten, die nicht nur Ansammlungen von Infrastruktur und lokalen Angelegenheiten sind, sondern zu den strategisch wichtigsten und zugleich bisher wenig genutzten Ressourcen des Kontinents zählen. Städte erwirtschaften über 70 % des europäischen BIP und sind das Zuhause von mehr als drei Viertel der Bevölkerung. Städte sind Räume, in denen Risiken und Potenziale aufeinandertreffen, Innovationen oft zuerst umgesetzt werden und systemische Veränderungen am schnellsten skaliert werden können. Es sind die Orte, an denen über Europas Zukunft entschieden wird.

Städte sind keine statischen Kulissen, sondern lebendige Systeme. Wohnraum, Gesundheit, Energie, Mobilität, Bildung, digitale Infrastruktur und öffentliches Vertrauen sind keine getrennten Bereiche, sondern voneinander abhängige Netzwerke. Wenn ein System gestärkt wird, hat dies Auswirkungen auf andere Systeme. Wird ein System vernachlässigt, verstärken sich die negativen Effekte in anderen Bereichen. Genau das macht Städte zugleich verletzlich und stark. Ihre systemische Komplexität bedeutet, dass Städte als ganzheitliche Infrastruktur verstanden und gesteuert werden müssen. In sie zu investieren ist von unmittelbarer strategischer Bedeutung.

Kopenhagen zeigt, was dies in der Praxis bedeutet. In nur einer Generation verwandelte sich hier Niedergang in Wohlstand, Umweltverschmutzung in grünes Wachstum und lokale Investitionen in globale Einflussnahme. Dies wurde nicht durch isolierte Projekte erreicht, sondern durch eine langfristige Vision, integrierte Planung und öffentlich-private Partnerschaften, die die Stadt als gesamtes System betrachteten. Die Botschaft ist klar: Veränderung in Städten treibt die nationale Erneuerung voran und stärkt darüber hinaus die Widerstandsfähigkeit Europas.

Europa darf die strategische Bedeutung seiner Städte nicht unterschätzen. Städte müssen zu den treibenden Kräften werden, die ein starkes, nachhaltiges und inklusives Europa ermöglichen. Orte, an denen neue Energiesysteme implementiert und Klimaanpassungsmaßnahmen beschleunigt werden; an denen Fähigkeiten und Innovationen gebündelt sind und Vertrauen in die Demokratie durch spürbare Verbesserungen im Alltag der Bewohner wiederhergestellt wird. Die Städte Europas müssen groß genug sein, um Märkte und Politik zu beeinflussen, und gleichzeitig nah genug an den Menschen, um schnell, präzise und legitim handeln zu können. Ihre Wirkung muss weit über die Stadt hinausreichen: Die Städte der Zukunft müssen inklusives Wachstum fördern, umliegende Städte, Regionen und ländliche Räume stärken und ein dichtes Netzwerk aus gemeinsamen Chancen, Resilienz und Wohlstand schaffen. Nur wenn Städte sowohl lokale Lebendigkeit als auch nationale Erneuerung vorantreiben, kann Europa auf globaler Ebene wettbewerbsfähig und erfolgreich sein.

Wenn Europa seinen Städten die passenden Rahmenbedingungen, Investitionsinstrumente und Governance-Modelle bietet, entstehen lebenswerte, resiliente Gemeinschaften, die den gesamten Kontinent nachhaltig voranbringen. Sie bilden Schutzschilde gegen Krisen, treiben florierende Wachstumsökosysteme voran und stärken Europas Eigenständigkeit im Wettbewerb auf der globalen Bühne. Wenn sie vernachlässigt werden, läuft Europa Gefahr, weiter in Rückstand zu geraten.

Indem Europa seine Städte als Treiber des Wandels positioniert, kann es von Fragmentierung zu Kohäsion und von kurzfristigen Lösungen zu langfristiger Resilienz gelangen. Ziel ist es, über Stadtentwicklung hinauszugehen und die demokratischen Werte, den wirtschaftlichen Wohlstand und die nachhaltige Entwicklung Europas in einer sich wandelnden Welt zu sichern.

Diese Zukunft muss in ganz Europa Stadt für Stadt, Straße für Straße und System für System aufgebaut werden. Mit der richtigen Vision und konsequenter Umsetzung kann es gelingen.

