



Helle Søholt

„Städte für Menschen“ – was bedeutet das im Jahr 2026?

Im Jahr 2010 veröffentlichte Jan Gehl das Buch „Städte für Menschen“, und der Titel fasste in drei Wörtern eine Idee zusammen, die sich im Laufe jahrzehntelanger Forschung und Beobachtung entwickelt hat: Städte sollten in erster Linie auf die Menschen ausgerichtet sein, die in ihnen leben. Damals stellte dies für einen Großteil der konventionellen Stadtentwicklung noch eine Herausforderung dar, denn seit Generationen hatten sich Städte zunehmend an Funktionen, Infrastruktur und Mobilität orientiert. Der Verkehr ließ sich mit großer Präzision messen. Wirtschaftliche Aktivitäten konnten quantifiziert werden. Gebäude konnten anhand detaillierter technischer Standards bewertet werden. Doch das Alltagsleben, das sich zwischen diesen Gebäuden abspielte, wurde oft weitaus weniger verstanden.

Jan Gehls Arbeit trug dazu bei, diese Perspektive zu ändern. Indem er beobachtete, wo Menschen gingen, wo sie stehen blieben, wo Kinder spielten, wo ältere Menschen ihre Zeit verbrachten und was manche Straßen einladend machte, während andere lediglich als Durchgang dienten, trug er dazu bei, den Alltag zum Gegenstand systematischer Untersuchungen zu machen. Was Menschen in Städten tatsächlich taten, konnte zu Wissen werden, und dieses Wissen konnte in Planung und Gestaltung einfließen.

Die Städte sind weltweit weiter gewachsen, während sich der Klimawandel von einer Prognose zu einer gelebten Realität entwickelt hat. Viele Gesellschaften altern, und die Bezahlbarkeit von Wohnraum ist in Städten auf der ganzen Welt zu einer immensen Herausforderung geworden. Einsamkeit und soziale Isolation werden zunehmend als ernsthafte gesellschaftliche Probleme erkannt, während die öffentliche Gesundheit durch einen bewegungsarmen Lebensstil und ungleichen Zugang zu einer gesunden Umwelt beeinträchtigt wird. Die Artenvielfalt steht unter Druck. Gleichzeitig werfen schwindendes Vertrauen und zunehmende Polarisierung neue Fragen hinsichtlich der Räume und Institutionen auf, die wir gemeinsam nutzen. Vor diesem Hintergrund erweitert sich die Bedeutung einer Stadt für die Menschen. Zwar bleiben die Grundprinzipien einer guten Stadt bestehen, doch haben ihre Auswirkungen an Bedeutung gewonnen.

Von der Qualität des Ortes zur Lebensqualität

Einer der zentralen Beiträge von „Cities for People“ bestand darin, den Blick von der aus der Vogelperspektive betrachteten Stadt auf die auf Augenhöhe erlebte Stadt zu lenken. Der menschliche Maßstab ist entscheidend. Die Gehgeschwindigkeit ist entscheidend. Ebenso wie die Entfernung, aus der wir andere Menschen wahrnehmen sowie die Qualität des Übergangs zwischen einem Gebäude

und einer Straße. Sitzgelegenheiten, sichere Überwege, Schutz vor Witterung, Schatten und Möglichkeiten, anderen zu begegnen – all das beeinflusst, wie eine Stadt erlebt wird.

Im Vergleich zu den enormen Herausforderungen, vor denen Städte heute stehen, mögen diese als kleine Anliegen erscheinen. Doch es sind die alltäglichen Rahmenbedingungen, durch die viele dieser größeren Herausforderungen erlebt werden. Die Qualität unserer Umgebung beeinflusst Tausende kleiner Entscheidungen. Sie bestimmt, ob das Gehen oder Radfahren sich wie eine selbstverständliche Wahl anfühlt, ob Kinder sich selbstständig fortbewegen können und ob ältere Menschen in ihren Gemeinschaften aktiv bleiben. Sie trägt dazu bei, ob Menschen einander begegnen, Zugang zur Natur haben und ob der öffentliche Nahverkehr sie nicht nur mit einem Bahnhof, sondern auch mit den vielfältigen Möglichkeiten der Stadt verbindet.

Stadtgestaltung bestimmt nicht, wie Menschen leben. Menschen treffen ihre eigenen Entscheidungen, und Städte werden von Kultur, Wirtschaft und Politik geprägt – zum Beispiel von der Lage auf dem Wohnungsmarkt, einem lokalen Wahlzyklus, einer Rezession oder einer Hitzewelle. Doch die physische Umgebung beeinflusst die Möglichkeiten, die uns zur Verfügung stehen, und die Diskussion darüber, was menschenzentrierte Städte ausmacht, geht mittlerweile weit über die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume hinaus. Heute geht es auch um öffentliche Gesundheit, Klimaresilienz, soziale Verbundenheit, selbstbestimmte Mobilität, Zugang zu Chancen und Zugehörigkeit. Letztendlich geht es um die Art von Gesellschaft, die unsere Städte mitgestalten. Stadtentwicklung muss sich deshalb nicht nur mit der Qualität von Orten befassen, sondern auch mit der Lebensqualität, die diese Orte ermöglichen können.

Bedürfnisse bleiben bestehen – urbane Herausforderungen haben sich gewandelt

Durch meine mehr als 25-jährige Arbeit in Städten auf der ganzen Welt habe ich gelernt, dass es kein universelles Modell für die „gute Stadt“ gibt. Das heißt, Kopenhagen kann – und sollte – nicht einfach nach Berlin oder München, Melbourne oder São Paulo übertragen werden. Städte entwickeln sich aus unterschiedlichen klimatischen, kulturellen, wirtschaftlichen, historischen und politischen Rahmenbedingungen, und was an einem Ort funktioniert, kann an einem anderen völlig ungeeignet sein. Dennoch bleiben einige menschliche Bedürfnisse bemerkenswert beständig.

Menschen brauchen Sicherheit und Bewegungsfreiheit. Wir brauchen andere Menschen, aber auch Orte, an die wir uns zurückziehen können. Wir brauchen Zugang zur Natur und Möglichkeiten, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Und wir müssen das Gefühl haben, irgendwo dazuzugehören. Diese Abwägungen und Vereinbarungen sind grundlegend für einen menschenzentrierten Städtebau. Das Ziel besteht nicht darin, Städte zu schaffen, die alle gleich aussehen. Es geht vielmehr darum zu verstehen, wie gemeinsame menschliche Bedürfnisse innerhalb unterschiedlicher Kulturen, Landschaften und Gemeinschaften gefördert werden können. Das erfordert mehr als nur die Anwendung eines Katalogs bewährter Gestaltungslösungen. Es erfordert Neugierde darauf, wie Menschen tatsächlich leben, und es erfordert, dass Städte sehr gut darin werden, von den Orten zu lernen, die sie verwalten.

Veränderung beginnt damit, die Dinge anders zu sehen

Wenn wir bei Gehl mit Städten zusammenarbeiten, beginnen wir mit der Beobachtung. Bevor man Vorschläge machen oder überhaupt darüber nachdenken kann, was sich ändern sollte, ist es wichtig zu verstehen, was bereits geschieht: wie ein Ort genutzt wird, wer anwesend und wer abwesend ist, wo Menschen ihre Zeit verbringen, wie sie sich fortbewegen, wo Barrieren bestehen und welche Eigenschaften von der Gemeinschaft bereits geschätzt werden. Das mag einfach klingen, doch wenn man den Fokus einer Stadt verändert, kann sich auch die Art der Entscheidungen ändern. New York bietet hierfür ein gutes Beispiel.

Als Gehl 2007 begann, mit der Stadt New York zusammenzuarbeiten, herrschte auf ihren Straßen bereits ein außergewöhnliches öffentliches Leben. Dennoch wurde ein Großteil des Straßennetzes und dessen Qualität nach wie vor in erster Linie anhand des Fahrzeugverkehrs beurteilt. In Zusammenarbeit mit der Stadt dokumentierten wir Fußgängerbewegungen, Radverkehr und Aufenthaltsaktivitäten in allen fünf Stadtbezirken. Ziel war es, Daten zu sammeln, die etwas sichtbar machen würden, was in Verkehrs- und Planungsentscheidungen historisch gesehen schwer dar-

stellbar war: das Leben auf der Straße. Diese gesammelten Erkenntnisse wurden Teil einer viel umfassenderen Transformation, die von einer ambitionierten politischen und zivilgesellschaftlichen Führung vorangetrieben wurde.

Durch temporäre Maßnahmen konnten die New Yorker die Straßen auf eine neue Art erleben, noch bevor dauerhafte Investitionen getätigt wurden. Der Times Square ist heute das bekannteste Beispiel für diese Arbeit, doch für Gehl war das Netzwerk aus Prototypen in der ganzen Stadt von größerer Bedeutung. Die neuen öffentlichen Plätze, Fußgängerzonen und die Fahrradinfrastruktur – sowie die Beobachtung, wie die Menschen auf diese Angebote reagierten – vermittelten nach und nach ein neues Verständnis dafür, welchen Beitrag Straßen zum städtischen Leben leisten können.

Evidenz und Beobachtung schaffen Vertrauen

Städtischer Wandel wird oft als gestalterische Herausforderung dargestellt, doch in der Praxis handelt es sich ebenso oft um eine Vertrauensfrage. Politische Entscheidungsträger müssen darauf vertrauen können, dass der von ihnen befürwortete Wandel funktionieren kann; kommunale Ämter müssen verstehen, wie sich vorgeschlagene Veränderungen in die Budgets, Hierarchien und Rahmenbedingungen einfügen, innerhalb derer sie arbeiten müssen. Und was vielleicht am wichtigsten ist: Die Bürger brauchen Gelegenheiten, zu verstehen und zu erleben, was dieser Wandel bedeuten könnte.



Abb. 1: Herald Square in New York vorher (© DOT-Digital)



Abb. 2: Herald Square in New York nachher (© DOT-Digital)



Anstatt die Zukunft nur anhand von Zeichnungen, Modellen und Prognosen zu diskutieren, können Städte manchmal Teile dieser Zukunft schon im Voraus erleben. Sie können beobachten, messen, testen und verfeinern, bevor sie entscheiden, was dauerhaft umgesetzt werden soll. Für Kommunen, die mit begrenzten Ressourcen vor enormen (und manchmal unvorhersehbaren) Umbrüchen stehen, wird die Fähigkeit, durch Handeln zu lernen, immer wichtiger werden.

Der lange Blick: Kopenhagens Hafen

Unterschiedliche Transformationen erfordern eine ganz andere Art von Geduld. Heute ist Kopenhagens Hafen Teil des Alltags der Stadt. Abgesehen vom Radfahren ist er vielleicht der Teil des „Kopenhagener Lebensstils“, den Nicht-einwohner am besten kennen: Die Menschen gehen vor der Arbeit und nach der Schule schwimmen, Radfahrer und Fußgänger bewegen sich gleichermaßen entlang der Uferpromenade. Öffentliche Räume, Wohnraum, Arbeitsplätze, kulturelle Einrichtungen und Natur treffen an einem Ort aufeinander, der einst weitgehend ein Industriegebiet war. Im Jahr 2024 wurde der „Hafen“ von Timeout zum viertcoolsten Stadtteil der Welt gekürt.

Es wäre verlockend, diesen Wandel als eine Ansammlung erfolgreicher Projekte zur Gestaltung des öffentlichen Raums und zur Stadtentwicklung zu betrachten. Doch dabei würde man die wichtigere Geschichte übersehen: Der Wandel begann mit Investitionen in die Wasserqualität. Ab den 1990er Jahren modernisierte Kopenhagen sein Abwassersystem und baute unterirdische Becken, um bei starken Regenfällen das Abwasser aufzunehmen. Dadurch konnte die Stadt den Großteil der 93 Überlaufkanäle schließen, die einst Abwasser in den Hafen gepumpt hatten. Erst nach diesen mehr als zehnjährigen Bemühungen, die 2002 in der Eröffnung des ersten Hafenbads gipfelten (zunächst in Islands Brygge, dann direkt hinter Fisketorvet), konnte sich ein ehemaliges Industriegewässer zu einem Ort des alltäglichen städtischen Lebens wandeln.

Durch diese Bemühungen wurde der Hafen – nun einschließlich des Wassers – zu einem potenziellen öffentlichen Gut. Doch was sollte damit geschehen? Gehl half bei der Entwicklung eines strategischen Rahmens, der eine gemeinsame Ausrichtung für den Hafen festlegte, ohne jedes zukünftige Projekt im Detail vorzuschreiben. Der öffentliche Zugang zum Wasser, Aktivitäten auf dem Wasser und temporäre Nutzungen konnten sich im Laufe der Zeit durch das Wirken vieler verschiedener Akteure entwickeln. Kein einzelnes Projekt hat den Hafen geschaffen, wie ihn die Menschen heute erleben. Keine einzelne Verwaltung hat ihn geschaffen, und kein einzelner Architekt hat ihn entworfen. Seine Verwandlung entstand durch das Zusammenspiel von Umweltinvestitionen, öffentlicher Politik, privater Ent-

wicklung, bürgerschaftlichem Engagement, Infrastruktur und Gestaltung über viele Jahrzehnte hinweg.

Dies ist eine wichtige Lehre für die vor uns liegenden städtischen Umgestaltungen, denn Städte neigen nach wie vor dazu, Herausforderungen in Sektoren aufzuteilen. Das heißt: Projekte zur Klimaanpassung gehören zu einer Abteilung, Mobilität zu einer anderen, öffentlicher Raum zu einer dritten, während Gesundheit und Wohnen an anderer Stelle behandelt werden.

Ein Baum kann Schatten spenden, die Artenvielfalt fördern, Regenwasser aufnehmen, das psychische Wohlbefinden verbessern und eine Straße zu einem angenehmeren Ort zum Spaziergehen machen. Ein Radweg kann Emissionen reduzieren, körperliche Aktivität fördern, einem Teenager mehr Unabhängigkeit verschaffen und ein Stadtviertel mit Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten verbinden. Ein öffentlicher Raum kann zur Klimaresilienz beitragen und gleichzeitig einen Ort schaffen, an dem sich Nachbarn treffen können. Die Art und Weise, wie wir Orte erleben, ist weit mehr als die Summe ihrer Teile. Doch Städte – und die Art und Weise, wie Menschen sie erleben – lassen sich nicht unbedingt entlang fachlicher Zuständigkeiten unterteilen. Zukünftige Generationen, die sich mit der Stadtumgestaltung befassen, müssen diese miteinander verflochtenen Zusammenhänge besser erkennen und entsprechend handeln.

Von getrennten Systemen zum Alltag

Integriertes Denken ist auf der Ebene des Stadtquartiers besonders wichtig. Während eines Großteils des 20. Jahrhunderts gelang es der Stadtplanung hervorragend, Funktionen voneinander zu trennen. Wohnen, Arbeit, Freizeit und Verkehr konnten jeweils als eigenständige Systeme geplant und durch Infrastruktur miteinander verbunden werden. Der Alltag lässt sich jedoch selten in solch klare Kategorien einordnen. Der Weg zur Schule ist sowohl eine körperliche Aktivität als auch eine Gelegenheit für Eltern, sich mit ihren Kindern zu unterhalten, oder für Kinder, miteinander zu spielen. Ein Park kann ein Ort für Sport, Freizeit oder beides sein – und gleichzeitig Regenwasser auffangen. Die Straße vor einem Haus kann gleichzeitig als Verkehrsinfrastruktur, Lebensraum, Spiel- und Sozialraum dienen – ein Ort, an dem man mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, an dem nachts ein Igel die Straße überquert, an dem Kinder Fußball spielen und an dem Nachbarn anhalten und sich unterhalten.

Ein neues Stadtviertel in Billund, Dänemark, namens Travbyen, verfolgt diesen integrierten Ansatz und bot Gehl die Gelegenheit, zu überlegen, wie Spiel, Klimaanpassung, Biodiversität, Mobilität und Gemeinschaft von Anfang an miteinander verknüpft werden können. Das Spiel beschränkt sich hier nicht auf einen Spielplatz – es zieht sich durch das

gesamte Projekt, am deutlichsten sichtbar in der „Playline“, dem wichtigsten öffentlichen Treffpunkt des Viertels und Verbindungsweg zum Rest der Stadt, der Bewohner aller Altersgruppen dazu einlädt, innezuhalten und sich zu engagieren.

Auch die Klimaanpassung ist in die Landschaft integriert und nicht als Infrastruktur versteckt: Die zentrale Grünfläche des Projekts fungiert als großer „Schwamm“, der Regenwasser sammelt, um die Auswirkungen von Starkregenereignissen abzumildern und den Bewohnern gleichzeitig ein sichtbares Gefühl für den Wechsel der Jahreszeiten zu vermitteln. Das Gehen und Radfahren ist dabei nicht nur als Fortbewegungsart konzipiert, sondern als Rahmen, der die Selbstständigkeit von Kindern fördert und mehr Gelegenheiten für Begegnungen zwischen Nachbarn schafft.

Das Ziel ist es nicht, die Gemeinschaft selbst zu gestalten – das ist unmöglich. Was die Stadtplanung jedoch leisten kann, ist die Schaffung günstigerer Bedingungen für die Entfaltung dieser Beziehungen: Stadtquartiere, in denen sich Menschen auf natürliche Weise begegnen, in denen sich Kinder sicher bewegen können, in denen verschiedene Generationen Gründe haben, Zeit im Freien zu verbringen, in denen die Natur im Alltag präsent ist und in denen gemeinsame Räume zur Teilhabe einladen. Auf diese Weise wird die physische Stadt mehr als nur eine Ansammlung von Gebäuden und Infrastrukturen. Sie wird zum Rahmen, in dem Beziehungen wachsen können.

Die Stärkung der Kommunen bedeutet die Stärkung der Lernfähigkeit

Der Titel des diesjährigen vhw-Verbandstags fordert uns auf, über das „Übermorgen“ nachzudenken. Das ist eine wichtige Herausforderung, doch wir sollten nicht davon ausgehen, dass wir Übermorgen vorhersagen können, nur, weil wir darüber nachdenken.

Allein das letzte Jahrzehnt hat gezeigt, wie schnell sich die Verhältnisse ändern können. Die Covid-19-Pandemie hat alle Erwartungen an den Beginn eines neuen Jahrzehnts über den Haufen geworfen und die Art und Weise verändert, wie wir leben, arbeiten, miteinander umgehen und mit unserer Umgebung in Beziehung treten. Klimaereignisse der letzten Jahre haben lange unterschätzte Schwachstellen offenbart, die mitunter sogar die düstersten Vorhersagen übertrafen.

Neue Technologien verändern weiterhin Mobilität, Handel und Kommunikation, was wiederum Kultur, Gesellschaft und Politik verändert. Demografische und wirtschaftliche Verschiebungen verändern die Bedürfnisse von Stadtvierteln, während Migration ständig neue Kulturen, neues Wissen und neue Anforderungen mit sich bringt. Städte brauchen deshalb eine langfristige Ausrichtung und die Fähigkeit, sich anzupassen. Deshalb ist die Stärkung der Kommunen so wichtig: Institutionen, die Veränderungen

beobachten, den Gemeinschaften zuhören und abteilungsübergreifend arbeiten können, die quantitative Erkenntnisse mit gelebter Erfahrung verbinden, Ideen erproben und ehrlich bewerten und die institutionelles Wissen bewahren, während sie gleichzeitig bereit sind, den Kurs anzupassen, wenn sich die Umstände ändern.



Abb. 3: George Street in Sydney vorher (© Ed-Ni-Photo_iStock)



Abb. 4: George Street in Sydney nachher (© Gehl)

Unsere langjährige Zusammenarbeit mit der Stadt Sydney hat diese Erkenntnis noch einmal untermauert: Die städtische Umgestaltung hat sich dort über fast zwei Jahrzehnte hinweg vollzogen. Die Veränderungen an der George Street und im Stadtzentrum sind wichtig, doch ebenso bedeutsam (wenn auch weniger sichtbar) ist die institutionelle Kontinuität, die dahintersteht: politische Führung, engagierte Mitarbeiter der Stadtverwaltung, eine gemeinsame Vision und die Fähigkeit, diesen Kurs beizubehalten, während sich einzelne Projekte und Ansätze weiterentwickelten. Für Städte, die über den nächsten Wahlzyklus hinausdenken, könnte diese Erkenntnis – die von Zielstrebigkeit und Kontinuität – das wichtigste Prinzip von allen sein.

Eine Chance für deutsche Städte

Diese Fragen sind für deutsche Städte heute von besonderer Relevanz. Deutschland verfügt über ein außergewöhnliches städtisches Erbe: starke kommunale Institutionen, etablierte öffentliche Verkehrssysteme, kompakte Stadtstrukturen, gewachsene Stadtquartiere und eine lange Tradition der Investition in öffentliche Güter. Die Städte bergen



zudem eine enorme Ressource, die manchmal unterschätzt wird – den öffentlichen Raum selbst. Straßen, Plätze, Bahnhofsbereiche, Ortskerne und die Räume zwischen den Gebäuden machen einen wesentlichen Teil des gemeinsamen städtischen Raums aus. Wie diese Räume genutzt werden, wird eine immer wichtigere Rolle dabei spielen, wie deutsche Städte auf den Klimawandel, den demografischen Wandel, Mobilitätsbedürfnisse, den Wohnungsmarkt und sich wandelnde Arbeits- und Handelsmuster reagieren. Sie werden auch beeinflussen, wie attraktiv deutsche Städte in einem zunehmend wettbewerbsorientierten europäischen Kontext bleiben.

Städte konkurrieren heute nicht mehr nur über das Steuerniveau, die Infrastruktur oder Bürostandorte. Sie konkurrieren um Lebensqualität. Die Möglichkeit, sicher zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, die Natur zu erreichen, am Nachbarschaftsleben teilzunehmen, Zugang zu attraktiven öffentlichen Räumen zu haben und sich problemlos und ohne Abhängigkeit vom Auto fortzubewegen, beeinflusst zunehmend die Entscheidung der Menschen, wo sie leben, studieren, Unternehmen gründen und ihre Zukunft gestalten. Der öffentliche Raum sollte deshalb nicht als eine Annehmlichkeit verstanden werden, die erst dann in Angriff genommen wird, wenn die Themen Wohnen, Verkehr und wirtschaftliche Entwicklung gelöst sind. Er ist Teil der Infrastruktur, die diese Ziele miteinander verbindet.

Deutschland liefert bereits ermutigende Beispiele: In München hat unsere Untersuchung zur Nutzung des öffentlichen Raums gezeigt, wie wichtig alltägliche lokale Räume – Straßen, kleinere Plätze und Nischen in den Stadtvierteln – für das tägliche Stadtleben geworden sind. Die Betrachtung der Menschen statt nur der physischen Räume offenbarte zudem wichtige Unterschiede darin, wer sich wohlfühlte, wer sich ausgeschlossen fühlte und wie verschiedene Gruppen die Stadt nutzten. Unsere anschließende Arbeit in der Münchner Altstadt hat untersucht, wie Mobilität und die Qualität des öffentlichen Raums gemeinsam angegangen werden können. Dies ist wichtig, weil Debatten über Straßen allzu leicht in einfache Gegensätze polarisiert werden: Autos gegen Fahrräder, Bewegung gegen Verweilen, Erreichbarkeit gegen öffentliches Leben. Die eigentliche Aufgabe ist interessanter: Straßen und öffentliche Räume zu schaffen, die für die Stadt als Ganzes besser funktionieren.

Mobilität muss funktionieren, Unternehmen brauchen Zugang, Kinder und ältere Menschen müssen sich sicher fortbewegen können. Bäume und Natur brauchen Raum, und Maßnahmen zur Klimaanpassung müssen vorangetrieben werden. Die Menschen brauchen Orte der Begegnung. Und Stadtquartiere müssen wirtschaftlich und sozial lebendig bleiben. Bei guter Stadtgestaltung geht es genau darum, diese Beziehungen in Einklang zu bringen – eine Aufgabe, die eine starke und visionäre politische Führung erfordert.



Abb. 5: Platz Am Kosttor in der Münchner Altstadt – Bestand (© Gehl)



Abb. 6: Visualisierung Platz Am Kosttor in der Münchner Altstadt (© Gehl)

Veränderungen werden stets mit verständlicher Vorsicht betrachtet, insbesondere wenn es um umstrittene öffentliche Räume (Straßen, Parks oder Ähnliches) geht. Doch Vorsicht an sich ist keine neutrale Haltung, und in Zeiten rascher gesellschaftlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Veränderungen ist Untätigkeit eine politische Entscheidung, die erhebliche Kosten nach sich ziehen kann. Die Herausforderung besteht deshalb nicht darin, den Wandel weniger politisch zu gestalten. Stadtentwicklung wird immer mit Prioritäten und Entscheidungen verbunden sein. Die Herausforderung besteht vielmehr darin, diese Entscheidungen fundierter, transparenter und lernoffener zu gestalten. Pilotprojekte, wie im Fall unserer Arbeit in New York, können dabei helfen. Daten und die Beobachtung des öffentlichen Lebens sind ebenfalls hilfreich. Echtes Engagement kann ebenso helfen wie starke und konkrete Beispiele – je weniger abstrakt die Dinge sind, desto besser lassen sie sich nachvollziehen. Vor allem müssen Städte die Annahme hinter sich lassen, dass jede Entscheidung vollständig geklärt sein muss, bevor Veränderungen beginnen können. Viele der erfolgreichsten städtischen Transformationen, an denen wir beteiligt waren, entwickelten sich durch eine Kombination aus klarer langfristiger Ausrichtung und pragmatischem Experimentieren.

Tatsächlich bietet sich hier für deutsche Kommunen eine wichtige Gelegenheit, von hochkarätigen Städten wie Kopenhagen oder Paris zu lernen. Die Transformationen in und von diesen beiden Städten entstanden aus der Bereitschaft,

den öffentlichen Raum als strategischen Vorteil zu betrachten, Mobilität mit dem öffentlichen Leben zu verknüpfen und anhand von Fakten und Experimenten den Schritt von der Diskussion zur Umsetzung zu vollziehen. Das Ziel sollte nicht der Wandel um des Wandels willen sein, sondern stets darin bestehen, deutsche Städte gesünder, widerstandsfähiger, integrativer und attraktiver zu gestalten und dabei die Eigenschaften zu bewahren, die jede einzelne von ihnen auszeichnen. Über die Zukunft nachzudenken, erfordert deshalb mehr, als nur das zu schützen, was bereits funktioniert. Es erfordert den Mut, das zu verbessern, was nicht funktioniert.

Das Wesentliche messen

Wenn sich unsere Ziele für Städte ändern, muss sich auch die Art und Weise ändern, wie wir Erfolg messen. Städte sind mittlerweile sehr versiert darin, Verkehrsströme, Grundstückswerte, Bautätigkeit, wirtschaftliche Produktivität und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu messen. Diese Indikatoren sind wichtig, aber sie zeigen nur einen Teil des Gesamtbilds. Wir sollten uns ebenso dafür interessieren, ob Kinder sicher zur Schule gelangen können, ob ältere Menschen am Leben in der Nachbarschaft teilhaben können, wer Zeit im öffentlichen Raum verbringt und wer nicht, ob die täglichen Bedürfnisse zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfüllt werden können und ob Nachbarschaften Möglichkeiten für soziale Interaktion schaffen. Der Zugang zur Natur, die Inklusion über Alters- und Fähigkeitsgrenzen hinweg sowie das Ausmaß, in dem sich Menschen im öffentlichen Raum willkommen fühlen, sagen ebenfalls etwas Grundlegendes über die Leistungsfähigkeit einer Stadt aus. Dies sind keine „weichen“ Messgrößen. Sie zeigen, ob städtische Investitionen das tägliche Leben verbessern.

Daten werden für das Verständnis dieser Muster immer wichtiger. Digitale Werkzeuge, Umweltsensoren und künstliche Intelligenz können Städten dabei helfen, Verhaltensweisen und Bedingungen in einem bisher unmöglichen Umfang zu analysieren. Doch mehr Daten führen nicht automatisch zu mehr Verständnis. Zahlen sind aussagekräftig, wenn es darum geht, Muster aufzuzeigen und Veränderungen sichtbar zu machen. Sie sind jedoch weniger geeignet, Bedeutung, Motivation und Erfahrungen zu erklären. Dafür brauchen wir nach wie vor Beobachtung, Gespräche, lokales Wissen und menschliches Urteilsvermögen. So setzen wir den „Gehl-Ansatz“ ein: Wir kombinieren quantitative und qualitative Methoden, um nicht nur zu verstehen, was geschieht, sondern auch, wie die Menschen die Orte erleben, an denen dies geschieht. Die Stadt der Zukunft wird beides brauchen.

Von „Städten für Menschen“ zu Städten, in denen Menschen sich entfalten können

Was bedeutet „Cities for People“ also im Jahr 2026?

Für mich war der wichtigste Beitrag dieser Initiative nie eine bestimmte Straßenführung, eine bestimmte Typologie öffentlicher Räume oder eine Reihe von Messgrößen. Es war ein Perspektivwechsel: bei den Menschen ansetzen, ihren Alltag verstehen. Ein gutes Stadtquartier sollte ein gesundes Leben erleichtern. Es sollte die Selbstständigkeit von Kindern fördern und älteren Menschen ermöglichen, mit der Welt in Verbindung zu bleiben. Es sollte Raum für Menschen unterschiedlicher Einkommensverhältnisse und Hintergründe schaffen und die Natur näher an den Alltag heranbringen. Öffentliche Räume sollten es unterschiedlichen Menschen ermöglichen, die Stadt gemeinsam zu nutzen, einander zu begegnen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Und zunehmend muss gute Stadtgestaltung auch zu den Beziehungen und dem Vertrauen beitragen, auf die die Stadtgesellschaft angewiesen ist.

Das nächste Kapitel des menschenzentrierten Städtebaus wird deshalb nicht durch ein einziges Modell der perfekten Stadt definiert werden – und das sollte es auch nicht! Die Städte der Zukunft sollten wunderbar unterschiedlich bleiben. Was sie gemeinsam haben können, ist eine Arbeitsweise: vom Alltag ausgehen, den menschlichen Bedürfnissen große Aufmerksamkeit schenken, die Zusammenhänge zwischen sozialen und ökologischen Herausforderungen erkennen und Institutionen aufbauen, die in der Lage sind, von den Orten und Gemeinschaften zu lernen, denen sie dienen. „Übermorgen“ wird zweifellos Anforderungen an Städte stellen, die wir noch nicht absehen können. Wir sollten uns jedoch davor hüten, jede Antwort vorhersagen zu wollen. Unsere Verantwortung besteht vielmehr darin, Städte und Gemeinden zu gestalten, die über die Fähigkeit und Handlungsfähigkeit verfügen, zuzuhören, zu erproben, zu reagieren und sich anzupassen. Städte, die den Menschen weiterhin Möglichkeiten für ein gesundes, vernetztes und sinnvolles Leben bieten, werden immer Städte sein, in denen die Menschen leben wollen. Das, so glaube ich, bedeutet eine Stadt für die Menschen im Jahr 2026 – und für viele, viele Jahre danach.



Helle Sørholt

Mitbegründerin und Vorstandsvorsitzende von Gehl People, Kopenhagen