

Urbane (Klima)Resilienz

Innenstädte im Wandel → Positionspapier



30 Positionen
für
1 Zukunft

MOBILITÄT

„Die Innenstädte müssen für alle Zielgruppen gut erreichbar sein“

KOOPERATION + ZUSAMMENARBEIT

„Resiliente Innenstädte erfordern resiliente Formen der Zusammenarbeit. Klimaresilienz erfordert daher stärkere Kooperation auf verschiedenen Maßstäben – auch über Grenzen hinweg.“

SICHERHEIT

„Sichere und saubere Innenstädte sind (klima-) resiliente Innenstädte“

NUTZUNGS- MISCHUNG

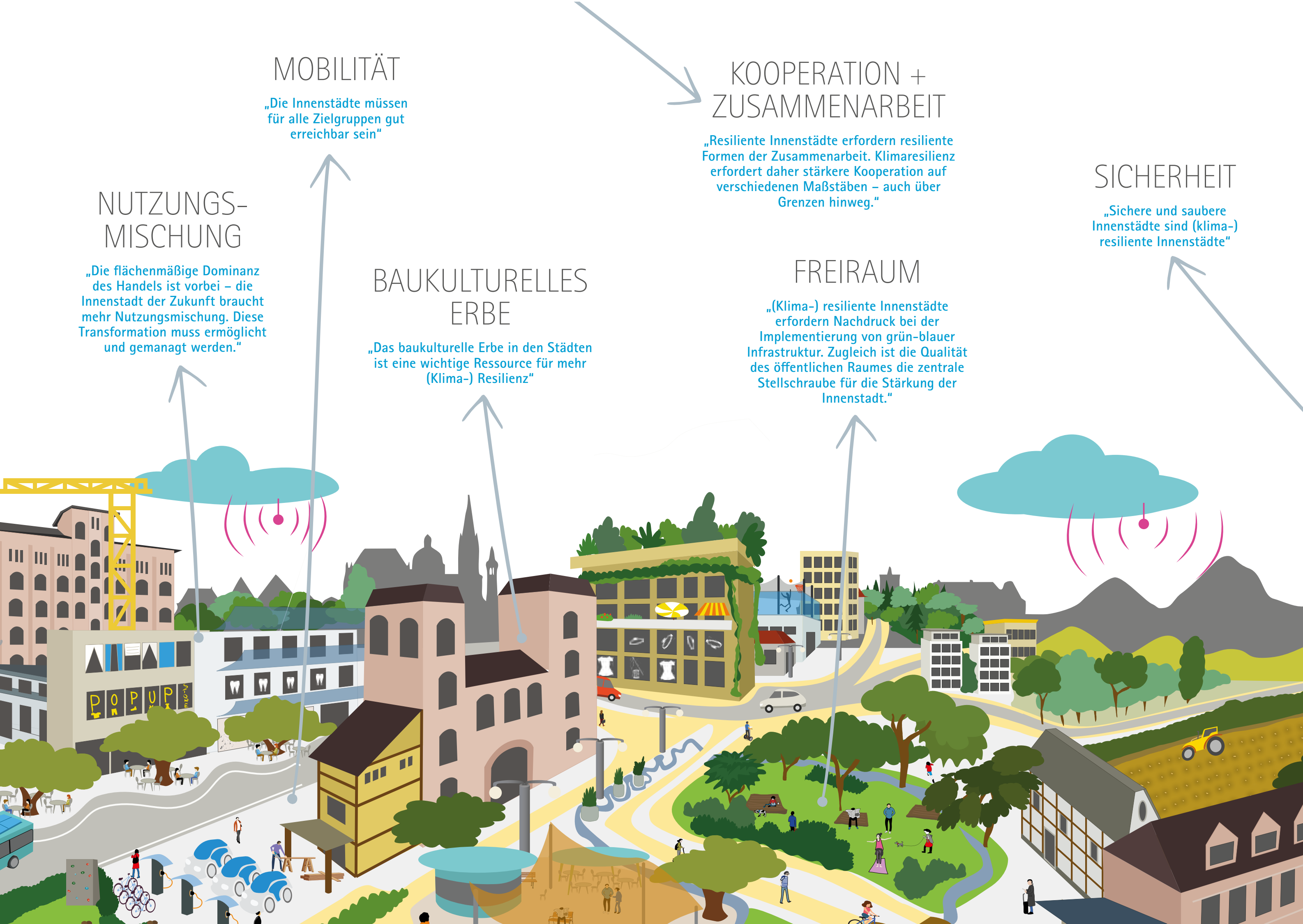
„Die flächenmäßige Dominanz des Handels ist vorbei – die Innenstadt der Zukunft braucht mehr Nutzungsmischung. Diese Transformation muss ermöglicht und gemanagt werden.“

BAUKULTURELLES ERBE

„Das baukulturelle Erbe in den Städten ist eine wichtige Ressource für mehr (Klima-) Resilienz“

FREIRAUM

„(Klima-) resiliente Innenstädte erfordern Nachdruck bei der Implementierung von grün-blauer Infrastruktur. Zugleich ist die Qualität des öffentlichen Raumes die zentrale Stellschraube für die Stärkung der Innenstadt.“



NUTZUNGSMISCHUNG

„Die flächenmäßige Dominanz des Handels ist vorbei – die Innenstadt der Zukunft braucht mehr Nutzungsmischung. Diese Transformation muss ermöglicht und gemanagt werden.“

1. Monofunktionale Innenstädte sind anfälliger für Krisen – wie nicht zuletzt die Veränderungen im Konsumverhalten oder auch die Corona-Pandemie gezeigt haben. Eine kleinteilige und vertikale Nutzungsmischung hingegen tut der Stadt gut und belebt zu unterschiedlichen Tageszeiten.
2. Eine Mischung aus traditionellen und neuen Funktionen fördern: Wohnen belebt und schafft Sicherheit; Arbeiten, urbane Produktion und Handwerk stärken die wirtschaftliche Basis; Freizeit, Kunst & Kultur gewinnen an Bedeutung und machen die Innenstadt lebenswert; Gastronomie fördert Aufenthaltsqualität. Ein zusätzliches Verkaufsfächenwachstum ist kritisch zu hinterfragen.
3. Der Handel wird auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen, aber auf geringerer Fläche als bisher. Eine Weiterentwicklung z.B. durch hybride Konzepte, Events und Erlebnisse, ist wichtig: Dabei sind auch lokale Besonderheiten zu beachten!
4. Umbauten und Transformation, Zwischennutzungen und Nachverdichtungen sind Strategien, um Raum für andere Nutzungen zu gewinnen. Für neue Mischungen sind Aushandlungsprozesse, Information, Commitment und Zugeständnisse zentral.
5. Rechtsnormen und Vorschriften wirken oft als Hemmnis für einen dynamischen Wandel. Hier besteht deutlicher Anpassungsbedarf, um mehr Mischung zu ermöglichen! Dazu ist die Beschleunigung und Flexibilisierung von administrativen Prozessen, einschließlich Bürokratieabbau wichtig. Es braucht mehr Beratung und eine zentralisierte Bündelung von Zuständigkeiten – wie z.B. in Form eines Citymanagements. Akteure aus Verwaltung und Wirtschaft müssen stärker miteinander reden – um eine Kultur der „Ermöglichung“ und eine Sensibilisierung für die jeweiligen Bedarfe zu fördern.

FREIRAUM

„(Klima-) resiliente Innenstädte erfordern Nachdruck bei der Implementierung von grün-blauer Infrastruktur. Zugleich ist die Qualität des öffentlichen Raumes die zentrale Stellschraube für die Stärkung der Innenstadt“

6. Sogenannte „grün-blaue Infrastruktur“, wie z.B. das Schwammstadtprinzip, Wasserflächen, Grünbereiche, Verschattung durch Bäume oder Vordächer sorgen für Abkühlung in Hitzesommern (gerade auch für Stadtbewohner:innen) und schaffen auch Entlastung der Kanalinfrastuktur.
7. In den Städten sind mikroklimatische und geographische Spezifika zu berücksichtigen, auf die mit örtlichen Potenzialen individuell reagiert werden kann (z.B. Frischluftschneisen, Gewässer, Anpassung vorhandener versiegelter Flächen, Nutzung von Dächern für Energieerzeugung, ...).
8. Es braucht gut gestaltete „grüne“ öffentliche Räume für mehr Aufenthaltsqualität, was zugleich als Frequenzbringer für die Innenstadt und identitätsstiftender Faktor gesehen werden kann: Die Innenstadt als zentraler Identifikationsort definiert sich nicht nur über ihre Gebäude, sondern auch über ihre Freiräume. Neu geschaffene Orte können dabei Chancen bieten. Grünflächen sind nicht nur Attraktor, sondern bilden Synergieeffekte und sind Multiplikator! Dazu muss stärker in „Räumen“ und Quartieren und weniger in „Straßen“ gedacht werden. Zugleich fördern Räume mit Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungsoptionen Begegnungen und gesellschaftlichen Zusammenhalt.
9. Der öffentliche Raum muss ertüchtigt werden – mit Blick auf Gestaltung und Ästhetik, Multifunktionalität und Klimagerechtigkeit. Hier sind gerade rückseitige Lagen häufig vernachlässigt, obwohl sie viel Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität haben. Um eine Umsetzung zu befördern, braucht es prägnante und überzeugende Zielbilder.
10. Es geht weniger um die Frage nach Aufenthalts-, Veranstaltungs- ODER Grünflächen, sondern um die Koppelung von Qualitäten. Dabei ist auch darauf zu achten, dass Baumpflanzungen und Grünflächen keine Konflikte mit der Nutzung angrenzender Immobilien entstehen.
11. Grünflächen und Bäume wirken sich positiv auf die Lagequalität und damit den Wert von Immobilien aus. Das zeigt, dass es sich – nicht zuletzt auch wirtschaftlich – lohnt, in attraktive Freiräume zu investieren.

KOOPERATION + ZUSAMMENARBEIT

„Resiliente Innenstädte erfordern resiliente Formen der Zusammenarbeit. Klimaresilienz erfordert daher stärkere Kooperation auf verschiedenen Maßstäben – auch über Grenzen hinweg“

12. Resiliente Formen der Zusammenarbeit zeichnen sich durch Flexibilität, Agilität und Reaktionsgeschwindigkeit aus. Sie verbinden Akteursgruppen – von Verwaltung, Politik, private Unternehmen bis hin zu zivilgesellschaftlichen Initiativen – und integriert verschiedene gesellschaftliche und fachliche Perspektiven für ganzheitliche Lösungsansätze. Gerade die Kooperation institutioneller und privater Akteure muss verstetigt werden (z.B. über BIDs, IGs, ...).
13. Situative Zusammenschlüsse, experimentelle Herangehensweisen und Pilotprojekte können neue Ansätze zur Problemlösung erproben und erlauben Rückschlüsse auf langfristige Umsetzungserfolge. Dafür braucht es Raum und Toleranz für Improvisation sowie unkonventionelle und nicht profitorientierte Lösungen. Auch die Hochschullandschaft kann hierzu beitragen und mit mehr Präsenz die Innenstadt beleben.
14. Insbesondere kleinere Strukturen sind effizienter und schaffen Identität. Zugleich braucht es eine kritische Masse an Personen, damit Zusammenarbeit funktioniert. In kleineren Städten ist es zumeist einfacher, alle Akteure an einen Tisch zu bekommen als in größeren Städten, wo Zusammenarbeit eher auf Quartiersebene funktioniert.
15. Kooperation funktioniert auf vielen Ebenen – kommunal, interkommunal und grenzüberschreitend: Gerade in Grenzregionen sind euregionale Kooperationen ein besonderes Potenzial. Die Stadt ist zentrale Koordinationsinstanz: Kommunen haben den besten Überblick über betroffene Akteure und können als Initiatorinnen von Kooperationsformaten eine Schlüsselrolle einnehmen.
16. Extreme Wetterereignisse, Überschwemmungen oder Hitzewellen machen es notwendig, dass alle relevanten privaten, behördlichen und unternehmerischen Akteure über administrative Grenzen hinweg zusammenarbeiten. Katastrophenschutz aber auch die Herstellung klimaresilienter Stadtstrukturen erfordern großräumig ein interkommunales Zusammenarbeiten sowie kleinräumig eine Kooperation zwischen den unterschiedlichen Eigentümern und den Stadtverwaltungen. Vorbeugende Maßnahmen sind entscheidend, um den Auswirkungen des Klimawandels entgegenzuwirken. Auch Unternehmen können sich im Sinne eines präventiven Katastrophenschutzes durch zusätzliche Qualifikation und „Notfallpläne“ wappnen (z.B. Resilienzmanager).





MOBILITÄT

„Die Innenstädte müssen für alle Zielgruppen gut erreichbar sein“

17. In vielen Innenstädten kommt noch immer dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine große Bedeutung zu. Eine kritische Betrachtung des Autoverkehrs in Innenstädten kann dabei – verbunden mit dem Ausbau von E-Mobilität und E-Lade-Infrastruktur – eine Rolle spielen: Diese verbessert die Luftqualität und schafft mehr Raum für klimaangepasste Infrastruktur auf freiwerdenden Flächen. Zudem bietet die Entsiegelung von ehemaligen Verkehrsflächen die Möglichkeit, Klimafunktionen zu stärken.

18. Die Größe einer Gemeinde kann eine Rolle bei der Entscheidung für Mobilitätsstrategien spielen – bspw. gelten für kleine Städte andere Rahmenbedingungen als für große Metropolen. Über die Verkehrsform hinaus ist die Erreichbarkeit für alle Zielgruppen sicherzustellen: Individuelle Mobilitätsbedürfnisse und -restriktionen müssen dabei gerade in kleineren Gemeinden in den Blick genommen werden: Die Erreichbarkeit für Menschen und Nutzungen, die generell oder situationsbezogen auf den MIV angewiesen sind, zu gewährleisten.

19. Dazu müssen alternativen Mobilitätsformen künftig mehr Raum gegeben werden. Mehr Fuß- und Radwege sowie die Förderung des leistungsfähigen ÖPNV stärken zudem die Anpassungsfähigkeit der Stadt, indem sie Abhängigkeiten von fossilen Brennstoffen reduziert und alternative Transportmöglichkeiten sichert.

20. Neben der (verkehrlichen) Erreichbarkeit sollte es insbesondere darum gehen, den Aufenthalt von Besucher:innen in der Innenstadt möglichst angenehm zu gestalten und diese damit in der Innenstadt zu halten (z.B. durch Aufenthaltsqualität und attraktive Angebote): Die Innenstadt wird auch in Zukunft wichtige Funktionen für die Gesamtstadt übernehmen.

21. Gerade Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen werden oft übersehen – „maßgeschneiderte“ Angebote für diese Gruppen müssen stärker in den Blick genommen werden.

BAUKULTURELLES ERBE

„Das baukulturelle Erbe in den Städten ist eine wichtige Ressource für mehr (Klima-) Resilienz“

22. Das baukulturelle Erbe umfasst alles, was bereits gebaut ist: sowohl denkmalgeschützte Substanz als auch, darüber hinaus gehend, erhaltenswerte Strukturen im Sinne von kollektiven „Erinnerungsorten“ und Identitätsstiftern für weite Teile der Stadtöffentlichkeit ...

23. ... aber auch mit Blick auf die darin gespeicherte „graue Energie“: Der Erhalt von Bestand spart Rohstoffe, Transportwege, Herstellungenergie – und somit CO₂-Emissionen.

24. Im Neubau lassen sich hingegen einfacher die Ziele der EU-Taxonomie umsetzen (klimaneutraler Betrieb von Gebäuden bis 2050). Im Bestand (insb. bei denkmalgeschützter Substanz) bestehen häufig Restriktionen. Gleichzeitig werden durch Abriss und Neubau teils erhebliche, im Bestand gespeicherte Mengen CO₂ freigesetzt, sodass der ökologische Vorteil eines Neubaus hierdurch in Teilen verloren geht.

25. Einige Beispiele zeigen, dass Bestandssanierung (z.B. Dämmung, Heizungsoptimierung, erneuerbare Energien) durchaus unter Klimaschutz Gesichtspunkten umgesetzt werden kann – allerdings lässt sich oft nur schwieriger ein effizienter und klimaneutraler Betrieb erreichen. Es muss daher fallspezifisch, und unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus (sowie weiterer Aspekte wie der kulturellen Bedeutung, gestalterischen Qualitäten usw.), entschieden werden, ob Neubau oder Sanierung lohnenswerter sind. Hierzu müssen auch die rechtlichen Voraussetzungen (z.B. Gebäudetyp E) angepasst und finanzielle Anreize geschaffen werden.

26. Der Gestaltungsqualität der Innenstädte muss mehr Aufmerksamkeit zukommen und über freiwillige oder formelle Instrumente (wie z.B. über Satzungen) gesteuert werden.

SICHERHEIT

„Sichere und saubere Innenstädte sind (klima-) resiliente Innenstädte“

27. Städtebau, Architektur und eine kluge Nutzungsverteilung sind entscheidend für die Sicherheit, Sauberkeit und Resilienz von Innenstädten zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten.

28. Gut beleuchtete, übersichtlich gestaltete und begrünte Räume mit guter Einsehbarkeit reduzieren Angsträume, stärken die soziale Kontrolle und erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl. Die Frequentierung von Straßen und Räumen hängt dabei erheblich vom Sicherheitsempfinden ab!

29. Auch Kriminalitäts- und Terrorprävention durch vorbeugende und/oder bauliche Maßnahmen schaffen mehr Sicherheit in der Innenstadt.

30. Die gezielte Verortung und die Präsenz sozialer und öffentlicher Infrastrukturen in der Innenstadt fördert die (soziale) Resilienz und schafft positive Impulse für die Stadtentwicklung.

Europäische Innenstädte waren und sind stets im Wandel ...

Während Wohnen, Arbeiten und Handel lange Zeit eng miteinander verflochten waren, führten die letzten Jahrzehnte zu einer Monofunktionalisierung: **Nun erfahren die Innenstädte seit einiger Zeit erneute Transformationsprozesse – auch mit Blick auf das Handelsgeschehen in den Innenstädten.** Digitalisierung, veränderte Konsumgewohnheiten, neue Technologie, Umsatzrückgänge bei Kaufhäusern, neue Zielgruppen, erfordern nunmehr dringende strategische und räumliche Veränderungen. Auch die wesentlichen Herausforderungen des Klimawandels müssen mehr Eingang in die baulich-räumliche Gestaltung der Städte finden – Themen wie **Verschattung, Speicherkapazitäten von Niederschlagswasser** wurden in den dicht bebauten und klimatisch stark belasteten Innenstädten bislang zu wenig berücksichtigt. Diese Herausforderungen müssen auch in den Prozessen und Köpfen der zentralen Akteure verankert werden: Die Anpassung von Innenstädten an multiple Herausforderungen – wie eben den Klimawandel, wirtschaftliche Umbrüche und soziale Veränderungen – erfordert **flexible und kooperative Akteursnetzwerke.** Entscheidend ist dabei der Übergang von kurzfristigen, situativen Kooperationen hin zu langfristigen und etablierten Strukturen der Zusammenarbeit.



Impressum

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer Aachen
Theaterstr. 6 – 10 | 52062 Aachen
Telefon: 0241 4460-0 | E-Mail: info@aachen.ihk.de | www.ihk.de/aachen

Verantwortlich: Philipp Piecha, Monika Frohn, Benjamin Haag
Inhaltliche Begleitung: RHA • REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH, Aachen

Gestaltung: büro G29 – Visuelle Kommunikation, Aachen
Bildmotiv: Marie Hübner, Graphic Telling, Königstein im Taunus

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangaben.

HINWEIS: Die Vollversammlung der IHK Aachen hat den Handlungsempfehlungen und wesentlichen Aussagen dieser Publikation in ihrer Sitzung am 03.06.2025 zugestimmt.

Aachen, November 2025