

Kompakter, grüner, mobiler: mehr Lebensqualität im Quartier

Empfehlungen zur Stärkung der Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung

Für Mensch & Umwelt

Umwelt Bundesamt

Impressum

Herausgeber:
Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Autorinnen und Autoren:
Dr. Sabine Müller-Herbers, Katja Horeldt (Baader Konzept GmbH)
Prof. Dr. Alfred Ruther-Mehlis, Heidrun Fischer (Institut für Stadt- und Regionalentwicklung IfSR)
Unter Mitarbeit von:
Prof. Dr.-Ing. Henning Krug (Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen)
Max Bohnet, Vanessa Duncker (Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität)

Redaktion:
Fachgebiet I 2.5 Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen
Dr. Daniel Reißmann, Alice Schröder

Gestaltung:
FAISS. Büro für Gestaltung

Mit Dank an den Fachbeirat
Dr. Carlo Becker (bgmr Landschaftsarchitekten Berlin), Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer (ILS Dortmund),
Prof. Dr. Theo Kötter (Universität Bonn), Dr. Conny Louen (RWTH Aachen)

Mit Dank an die Teilnehmenden aus den Fallstudienstädten
Matthias Conrad (Stadt Aachen), Udo Hollauer, Axel Mayer, Ronja Schumacher (Stadt Albstadt),
Annett Schroeder (Stadt Bremen), Julia Bier (Stadt Heidelberg),
Anika Bruhn, Elke Schäferhenrich (Landeshauptstadt Magdeburg), Andrea Ackva, Sandra Schmidt (Stadt Würzburg)

Mit Dank an alle weiteren teilnehmenden Experten und Expertinnen der Dialogforen
Heike Appel (GALK), Dr. Hubertus Baumeister (BBG und Partner Rechtsanwälte), Ulrike Geßner (Landeshauptstadt Düsseldorf), Frank Fiedler, Anja Heckmann, Dr. Matthias Lerm, Uta Merkle, Hans-Martin Pfohl (Landeshauptstadt Dresden), Andrea Hilker (Stadt Nürnberg), Burkhard Horn (Büro Mobilität & Verkehr), Rainer Kapp (Landeshauptstadt Stuttgart), Kerstin Langer (Landeshauptstadt München), Inga Melchior (Deutscher Städtetag), Ulf Millauer (Stadt Radolfzell), Michael Pollock (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR), Juliane Schonauer (Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte GmbH), Anna Vetter (Stadt Mönchengladbach), Erik Wolfram (Landeshauptstadt Potsdam)

Publikationen als pdf:
www.umweltbundesamt.de/publikationen
Dieses Papier basiert auf Ergebnissen des Ressortforschungsvorhabens „Kompakter, grüner, mobiler? Dreifache Innenentwicklung als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung“
Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Bildquellen:
Alle Fotos IfSR und Baader Konzept; Luftbilder S.11, © 2026 Google; S. 34, Universitätsstadt Siegen

Forschungskennzahl 3722 15 101 0

Stand: Juli 2026

Alle Angaben und Informationen ohne Gewähr.

ISSN 2363-832X

Kompakter, grüner, mobiler – mehr Lebensqualität im Quartier

Empfehlungen zur Stärkung der Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung

Inhalt

Glossar zum Themenfeld Mobilität 5

Kompakter, grüner und mobiler im Quartier 6
- Einführung 6
- Was ist dreifache Innenentwicklung? 6
- Vorteile und Chancen der dreifachen Innenentwicklung 9
- Flächenkulisse der dreifachen Innenentwicklung 12

Empfehlungen zur Stärkung der Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung 24
- 1 Verankerung als planerisches Prinzip 26
- 2 Politische Unterstützung 28
- 3 Gesamtstädtische Strategie 29
- 4 Räumliche Prioritäten per Potenzial-Check 31
- 5 Praktikable Orientierungswerte für Grün und Freiraum 32
- 6 Grünentwicklung und Mobilität als Treiber 33
- 7 Lebenswerte und multifunktionale Quartiersstraßen 35
- 8 Wirksame und praktikable Instrumente 37
- 9 Verankerung in der planenden Verwaltung 38
- 10 Öffentlicher Diskurs 39

Perspektiven 40

Literaturverzeichnis 44

Abbildungen 46

Glossar zum Themenfeld Mobilität

Dieser Text richtet sich an ein Publikum aus Politik und räumlicher Planung, das sich aus unterschiedlichen Fachrichtungen zusammensetzt. Um ein besseres Verständnis zu gewährleisten, sind deshalb im Folgenden einige wesentliche Begriff aus dem Themenfeld Mobilität erläutert.

Mobilität	Mobilität beschreibt das Bedürfnis, Aktivitäten und Angebote an verschiedenen Orten wahrzunehmen, beispielsweise Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Erholen. Mobilität ist nicht an ein bestimmtes Verkehrsmittel gebunden. Verkehr ist eine Folge dieses Mobilitätsbedürfnisses, also die tatsächliche Bewegung von Personen oder Gütern, einschließlich der dafür benutzten Verkehrsmittel. (in Anlehnung an: Lenz 2018)
Multifunktionale Fläche mit Parkierung	Eine multifunktionale Fläche mit Parkierungsmöglichkeit ermöglicht das Abstellen von Fahrzeugen temporär, vor- oder nachrangig zu anderen Nutzungen. Private Freiflächen in Blockinnenbereichen dienen oftmals neben der Parkierung auch dem Aufenthalt, dem Kinderspiel oder Haushaltstätigkeiten.
Parkierungsanlage	Mit dem Oberbegriff Parkierungsanlage werden alle Möglichkeiten zum temporären oder dauerhaften Abstellen von Fahrzeugen bezeichnet, unabhängig von der Eigentümerschaft, der Art des Betriebs und der baulichen Beschaffenheit.
Parkhaus	Ein Parkhaus dient meistens dem kurzzeitigen Parken, kann aber auch teilweise mit dauerhaft vermieteten Einstellplätzen als Quartiersgarage fungieren. Es ist in der Regel eine öffentliche Einrichtung, unabhängig vom jeweiligen Betreiberkonzept. (in Anlehnung an: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2020)
Parkplatz	Ein Parkplatz (auch Parkstand genannt) befindet sich im öffentlichen Raum, oft fahrbahnbegleitend als Längs- oder Querparker eingerichtet. Parkplätze können auch auf öffentlichen und privaten Flächen gebündelt werden. (in Anlehnung an: Landesbetrieb Straßenbau NRW 2026)
Quartiersgarage	Eine Quartiersgarage ist ein Parkhaus oder eine Tiefgarage, die Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigte eines Quartiers bündelt. Sie wird oft privat betrieben und dient dazu, den ruhenden Kfz-Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum und von privaten Freiflächen zu verlagern, um Raum für andere Nutzungen freizugeben. (in Anlehnung an: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin. Quartiersgaragen in Berlin (2018).
Stellplatz	Ein Stellplatz ist i.d.R. nicht für den Gemeingebrauch verfügbar. Bei der Errichtung baulicher Anlagen sind gemäß den Bauordnungen der Länder in der Regel Stellplätze entsprechend der Art und Intensität der Nutzung nachzuweisen. Die Gemeinden können die Stellplatzverpflichtung nach der jeweiligen Bauordnung per Satzung regeln. Sie können eine größere Zahl an Stellplätzen fordern oder die Zahl der Stellplätze, die hergestellt werden dürfen, begrenzen. (in Anlehnung an: Musterbauordnung 2024)
Straße	Straße ist ein Verkehrsweg, der zur Benutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist und von jedermann aufgrund einer öffentlichen Widmung betreten und befahren werden darf. (in Anlehnung an: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2020)
Straßenraum	Der Straßenraum ist der öffentliche, baulich gefasste Raum zwischen den Häusern, der primär der Bewegung von Verkehrsteilnehmern auf Fahrbahnen und Gehwegen dient, aber auch Funktionen des Aufenthalts, der Kommunikation und Versorgung erfüllt. Er ist Teil des öffentlichen Raums und umfasst auch Parkierungen und Begrünungen. (in Anlehnung an: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2006)
Verkehrsfläche	Laut Statistischem Bundesamt umfasst Verkehrsfläche: Straßen- und Wegeverkehrsflächen, Plätze, Bahnverkehrsflächen, Flugverkehrsflächen, Schiffsverkehrsflächen. Im Kontext des Papiers wurden öffentliche Flächen auf Quartiersebene betrachtet, die vorrangig dem Straßenverkehr dienen und bei geeigneter Gestaltung ebenfalls Aufenthaltsfunktion haben können. (in Anlehnung an: Umweltbundesamt 2014)

Kompakter, grüner und mobiler im Quartier

Einführung

Die räumlichen Entwicklungsziele der Städte und Gemeinden in Deutschland sind vielfältig. Sie umfassen in der Regel das Prinzip der Innenentwicklung (vertiefend hierzu: Umweltbundesamt, 2019), die Verkehrswende, die Wohnraumversorgung, die Erhaltung und Entwicklung von Grün- und Freiräumen für die Anpassung an den Klimawandel und den Erhalt der Biodiversität, sowie Ressourcenschonung und die Verbesserung der Umweltsituation. Da all diese Ziele mit Flächenansprüchen verbunden sind, ist ein neuer Umgang mit den dominierenden Flächennutzungen im Innenbereich und eine neue Aufteilung von Flächen notwendig. Dies betrifft bebaute Flächen, Grün- und Freiflächen sowie Verkehrsflächen, die im Zentrum dieser Broschüre stehen.

Dieses Papier stellt **die Ansätze, den Mehrwert und die Chancen der dreifachen Innenentwicklung in den vielfältigen Handlungsbereichen der räumlichen Planung dar. Der Fokus liegt auf der Quartiersebene. Ergänzend werden Empfehlungen zur weiteren Stärkung der Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung formuliert.**

Zielgruppen dieser Publikation sind insbesondere Akteurinnen und Akteure auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, die für räumliche Planung und Entwicklung, Grün- und Freiraumplanung und Naturschutz, Verkehr und Mobilität und damit verbundenen Themen zuständig sind.

Was ist dreifache Innenentwicklung?

Die dreifache Innenentwicklung zielt als ganzheitliches Planungsprinzip auf einen Umgang mit Flächen in der Stadt ab, der die verschiedenen Raumansprüche integriert und Mehrfachnutzung und Multifunktionalität unterstützt. Flächeneffizienz nach den Prinzipien der dreifachen Innenentwicklung lässt sich demnach im Beitrag einer Fläche für die Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung messen, nicht allein in baulicher Dichte.

Begriffsverständnis zur dreifachen Innenentwicklung gemäß UBA, 2023

„Im Zentrum des Leitbilds der dreifachen Innenentwicklung steht die Frage, wie Mobilität, Grün- und Freiflächen und das Bauen gemeinsam qualifiziert entwickelt werden können, um eine hohe Lebensqualität für alle Stadtbewohner*innen zu erreichen. Das Leitbild erweitert somit das bestehende Leitbild der doppelten Innenentwicklung um die räumliche Dimension der Mobilität, da Verkehrsflächen als graue Potenzialflächen bei der Bewältigung aktueller Herausforderungen von großer Bedeutung sind. Mobilität und die (Um-)Gestaltung des Straßenraums sind entscheidend für die Flächennutzung und haben Einfluss auf Klimaschutz und -anpassung, auf die Bereitstellung von Erholungsflächen, die Förderung von Stadtnatur, die Luftqualität sowie auf die Belastung mit Lärm, und damit auf die menschliche Gesundheit. Werden Flächen für den motorisierten Verkehr genutzt, haben sie nicht nur eine negative Wirkung auf Umwelt und Gesundheit, sondern sie stehen auch für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung.“ (UBA, 2023, S. 6)



Mehr Freiraum und Lebensqualität in der Stadt (Göppingen)

Das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung bietet Chancen für eine neue Auf- und Verteilung von urbanen Flächen, mit einer ausgewogenen Nutzung von Flächen für umweltverträgliche Mobilität, mehr Grün- und Freiflächen sowie eine angemessene Nachverdichtung. Dies erfordert eine integrierende Planung von Nutzungen im Raum und eine aufeinander abgestimmte Umsetzung öffentlicher wie privater Projekte. Die dreifache Innenentwicklung erweitert hier als Planungsprinzip das Prinzip der doppelten Innenentwicklung (vertiefend hierzu: Bundesamt für Naturschutz, 2017a und b) um die räumliche Dimension der Mobilität, da diese ein erhebliches Flächenpotenzial birgt. Zur Verdeutlichung: Verkehrsflächen nahmen im Jahr 2024 mehr als 34 % (Statistisches Bundesamt, 2024) der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland ein. Oft sind sie monofunktional geplant und teilweise sowie zeitweise wenig intensiv genutzt.

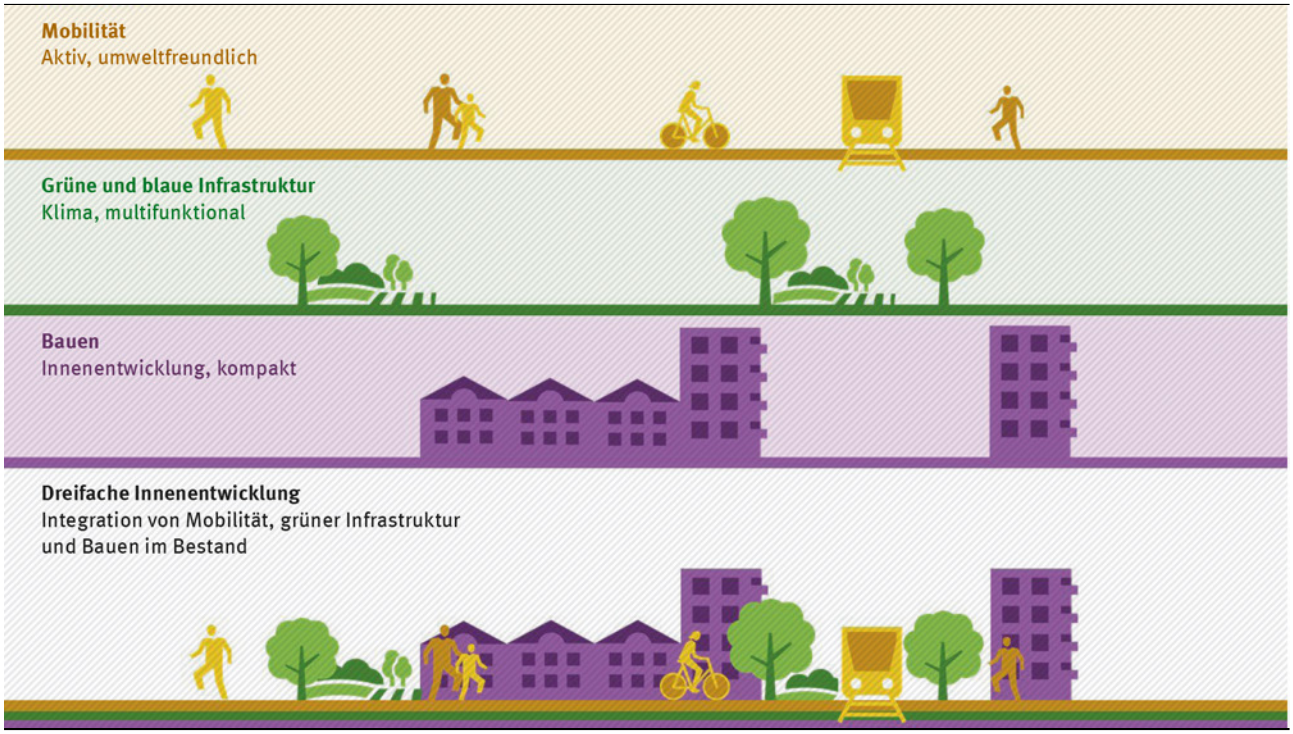
Die Aktivierung der unterschiedlichen Flächenpotenziale für weitere Nutzungen birgt große Möglichkeiten für die Bewältigung aktueller und zukünftiger Herausforderungen der Stadtentwicklung. Die dreifache Innenentwicklung soll insbesondere auf Quartiersebene Transformationsprozesse zur Aktivierung dieser Potenziale anstoßen.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2023 eine erste Definition des planerischen Leitbilds der dreifachen Innenentwicklung vorgelegt (vgl. Umweltbundesamt, 2023 & Infobox 1).

Abbildung 1 skizziert das Begriffsverständnis. Sie zeigt die Verzahnung der Mobilität, Grün- und Freiräume sowie des Bauens im Innenbereich (Nachverdichtung) für die Schaffung einer guten Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner.

Abbildung 1

Das Prinzip der Dreifachen Innenentwicklung



Quelle: Umweltbundesamt, 2023

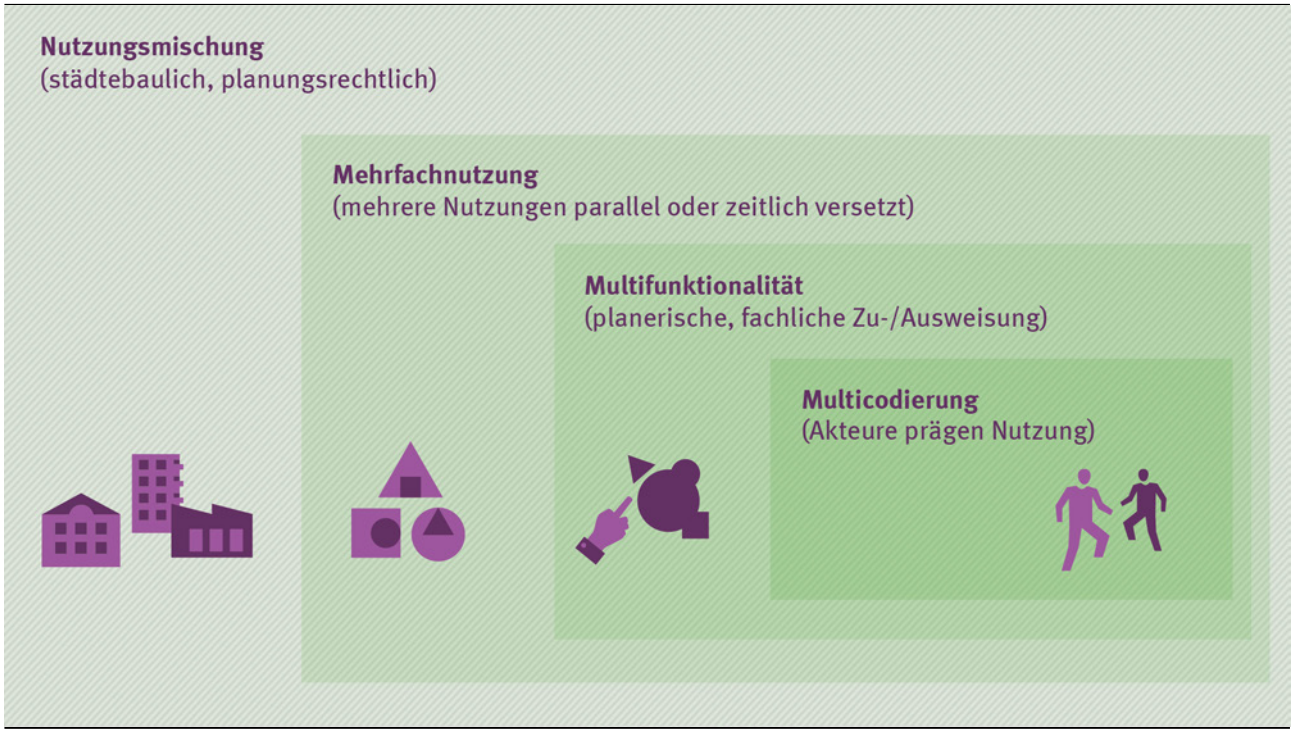
Die dreifache Innenentwicklung setzt bei der sukzessiven Transformation der Flächennutzung von der Grundstücks- und Gebäudeebene über die Stadtquartiere bis hin zur Gesamtstadt auf die Strategie der Multicodierung. Dabei wird eine effizientere und stärker am Gemeinwohl orientierte Aufteilung und Nutzung von Flächen im öffentlichen und privaten Raum angestrebt, als es bei einer monofunktionalen Nutzung möglich ist. Hier können mehrere Möglichkeiten der Effizienzsteigerung unterschieden werden:

- Eine Nutzungsmischung kann gemäß der Baunutzungsverordnung in einem Bebauungsplan festgesetzt werden, zum Beispiel als Mischgebiet oder Urbanes Gebiet. Dies umfasst die Kombination verschiedener Arten der baulichen und sonstigen Nutzung auf Baugrundstücken in einem bestimmten Verhältnis zueinander.
- Eine Mehrfachnutzung bedeutet die Inanspruchnahme von Flächen und Gebäuden für unterschiedliche Zwecke sowohl parallel als auch zeitlich versetzt (zum Beispiel wird eine Mensa zeitgleich sowohl von einer Kita als auch einem Seniorentreff genutzt oder ein Schulhof wird nach Schulschluss zum Spielplatz).
- Multifunktionalität beschreibt vor allem die Fähigkeit eines Stadtraumes, mehrere Aufgaben gleichzeitig zu erfüllen. Hierzu werden planerisch verschiedene Funktionen auf einer Fläche überlagert (BlueGreenStreets, 2022).
- Die Multicodierung wird aktiv planerisch eingesetzt, um unterschiedliche Interessenslagen (Codes) von Akteuren zu überlagern und zusammenzuführen (BlueGreenStreets, 2022). Hierzu wird der urbane Raum multifunktional aneignungsfreundlich gestaltet.

Abbildung 2 stellt die Stufen zur Intensivierung und Effizienzsteigerung der Nutzung von Flächen im Überblick dar.

Abbildung 2

Nutzungsmischung, Mehrfachnutzung, Multifunktionalität und Multicodierung



Quelle: Baader Konzept / IfSR

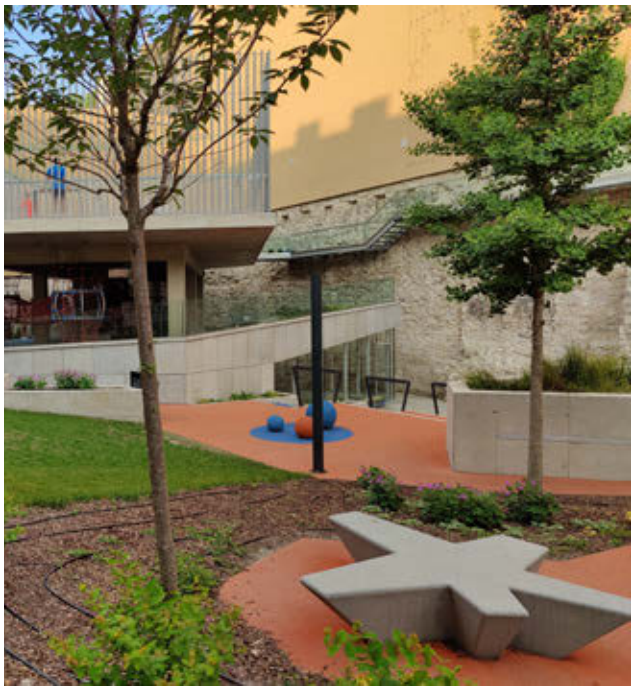
Die dreifache Innenentwicklung legt einen Fokus darauf, die Verkehrswende zu stärken, den motorisierten Individualverkehr zu verringern und nachhaltige Mobilitätsoptionen bereitzustellen.

Mobilität ist mehr als Verkehr

Mobilität beschreibt das Bedürfnis, Aktivitäten und Angebote an verschiedenen Orten wahrzunehmen, beispielsweise Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Erholen. Mobilität ist nicht an ein bestimmtes Verkehrsmittel gebunden. Verkehr ist eine Folge dieses Mobilitätsbedürfnisses, also die tatsächliche Bewegung von Personen oder Gütern, einschließlich der dafür benutzten Verkehrsmittel.

Für die Planung heißt das: Das Ziel ist nicht die Bewältigung zusätzlichen Verkehrs, sondern eine passfähige Mobilität mit weniger Verkehr und weniger Flächeninanspruchnahme und Ressourceneinsatz.

Die dreifache Innenentwicklung schafft dafür wesentliche Voraussetzungen – durch kurze Wege, vernetzte Nutzungen und attraktive Alternativen zum Auto.



Multifunktionaler Freiraum mit der Überlagerung von Grün, Kultur, Sport, Erholung und Kinderspiel (Budapest)

Vorteile und Chancen der dreifachen Innenentwicklung

Die folgende Aufzählung beschreibt wesentliche Vorteile und Chancen der dreifachen Innenentwicklung in Stichworten.

- Die bauliche Innenentwicklung wird durch aufgewertetes, vernetztes und zusätzliches Grün sowie verbesserte Mobilitätsangebote flankiert, um Umweltqualitäten zu erhalten und zu verbessern.
- Wohnraum und Wirtschaftsflächen werden geschaffen, mit denen Bestandsquartiere multifunktional aufgewertet und diversifiziert werden. Außenentwicklung und deren ökologische Folgen sowie Folgekosten werden verringert.
- Die bessere Ausnutzung vorhandener technischer und sozialer Infrastrukturen verbessert deren Wirtschaftlichkeit.
- Die Bündelung, Neuorganisation und Umgestaltung von Kfz-Parkierungsanlagen und monofunktionalen Verkehrsflächen schafft Flächenpotenziale für andere Nutzungen.
- Die gewonnene Fläche wird für aktive Mobilität und umweltfreundliche Sharingangebote genutzt oder kann als Grün- oder Baufläche umgenutzt werden.
- Zusätzlicher bzw. aufgewerteter Freiraum führt zu attraktiveren Fuß- und Radverbindungen und zusätzlichem Spiel- und Bewegungsraum für Kinder und Erwachsene.
- Die erhöhte Aufenthaltsqualität macht den öffentlichen und privaten Raum für Austausch und nachbarschaftliche Aktivitäten attraktiv.
- Die erhöhte städtebauliche Dichte und die Nutzungsmischung verbessern die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele, wie Geschäfte, Schulen und Büros zu Fuß oder mit dem Rad.
- Die verringerte Versiegelung und das zusätzliche Grün unterstützen die Klimawandelanpassung durch Hitzeminderung, Verschattungseffekte und bessere Durchlüftung.
- Die entsiegelte und begrünte Fläche fördert eine vielfältigere Pflanzen- und Tierwelt, bietet Erholungsräume für die Menschen und mindert Starkregenfolgen durch Versickerung vor Ort.

Damit können zahlreiche Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung auf Quartiersebene erreicht werden.

Abbildung 3 zeigt auf, wie die dreifache Innenentwicklung zu Synergien zwischen Mobilität, Grün und Bauen führt.

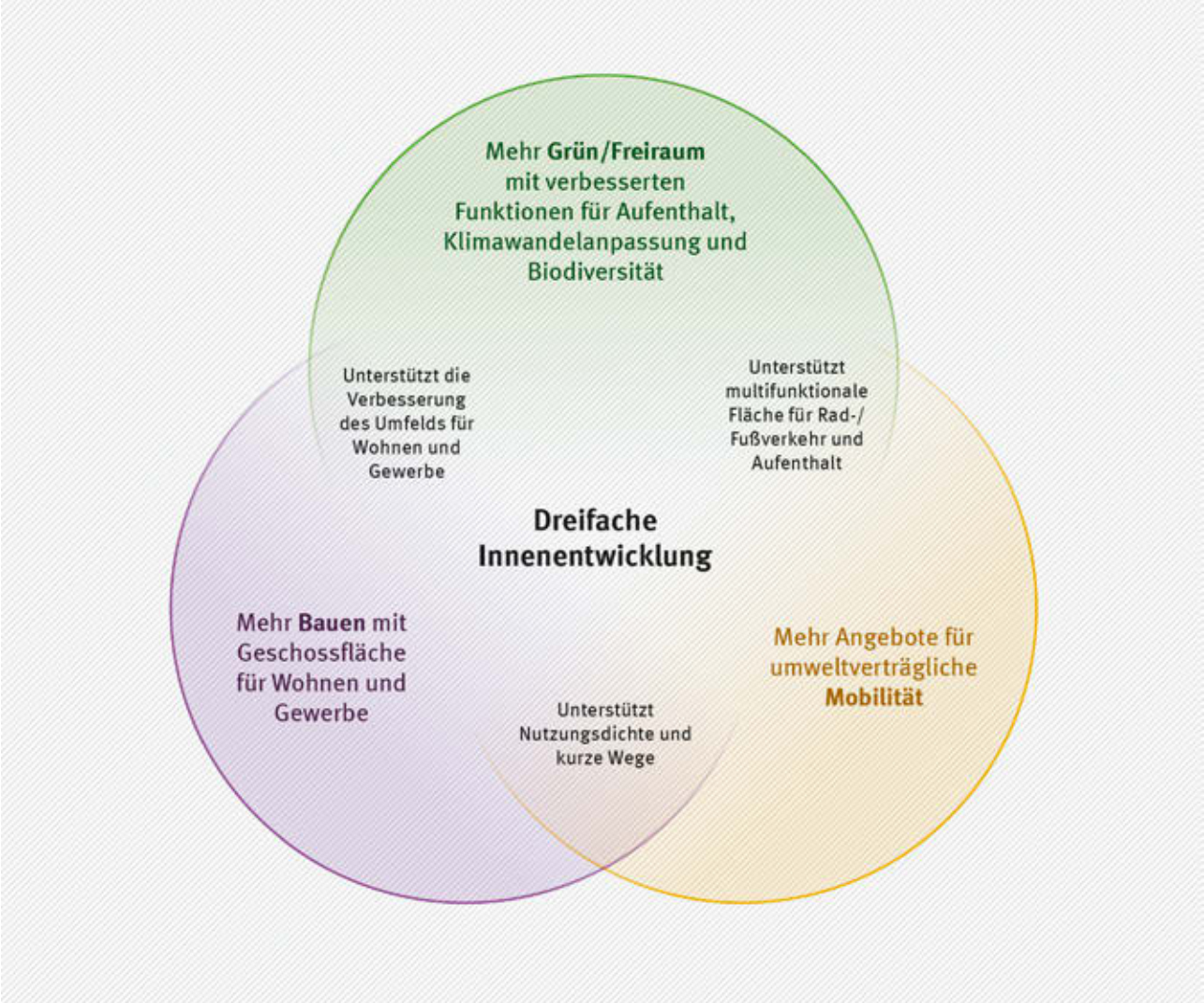
Veränderungen in bestehenden Quartieren greifen in vorhandene Nutzungen und gewohnte Routinen ein. Die bauliche Nachverdichtung, zum Beispiel durch Ergänzungsbauten, kann die versiegelte Fläche vergrößern und die Durchlüftung beeinträchtigen. Die Simulation der Belüftungssituation mit Klimamodellierungen und Entsiegelungsmaßnahmen als Teil der städtebaulichen Planung helfen, eine ergänzende Bebauung stadtklimatisch zu optimieren (siehe zum Beispiel Klima-Scanner Heidelberg, Heidelberg, 2023).

Die Schaffung von zusätzlichem Grün und von Versickerungsmöglichkeiten, insbesondere die Neupflanzung von Bäumen, kann durch unterirdische Leitungsinfrastruktur behindert werden. Hier bieten neue, bereits erfolgreich erprobte Verfahren zur Umsetzung von blau-grüner Infrastruktur integrierte Lösungen an, beispielsweise sich selbst mit Wasser versorgende Baumquartiere (mehr dazu: BlueGreenStreets, 2022).

Der Wegfall von Kfz-Abstellmöglichkeiten ruft bei der Bewohnerschaft sowie bei Besucherinnen und Besuchern oft Widerstände hervor. Hier gilt es offensiv und positiv zu kommunizieren. Die Aufwertung von Straßenräumen und veränderte Flächenzuteilungen mit multifunktionalen Nutzungen öffentlicher wie

Abbildung 3

Vorteile und Synergien der dreifachen Innenentwicklung



Quelle: Baader Konzept / IfSR

privater Parkierungsflächen ermöglichen beispielweise mehr Raum für Aufenthalt im Freien, Grün oder verträgliche Bebauung. Gut erreichbare Mobilitätsstationen, ggf. kombiniert mit Quartiersgaragen, bieten umweltfreundliche Alternativen zum eigenen Auto mit Sharing-Angeboten und E-Ladestationen. Insbesondere großflächige, versiegelte Parkplätze bieten ein großes Umnutzungspotenzial für die dreifache Innenentwicklung (mehr dazu: BBSR, 2025 mit guten Beispielen für Umnutzung und Anpassung großflächiger Parkplätze).

Die dreifache Innenentwicklung ist dabei, sich als Planungsprinzip im Handeln von Städten und Gemeinden, Planungsbüros und in der Wissenschaft zu etablieren. Planungen und realisierte Projekte, die das Verständnis einer integrierenden Bearbeitung im Sinne der dreifachen Innenentwicklung in sich tragen bzw. Teilaspekte davon verbinden, zeigen bereits heute den Mehrwert auf: Zusätzlicher Wohnraum, gestärkte nutzungsgemischte Strukturen, Straßen mit verbesserter Aufenthaltsqualität und neue Mobilitätsangebote können in Abstimmung zueinander generiert werden (siehe zum Beispiel Potsdam-Drewitz BMUB, o.J.). Die klimaresiliente (Um-)Gestaltung von Straßen und Plätzen gewinnt angesichts des fortschreitenden Klimawandels immer mehr an Bedeutung (Umweltbundesamt, 2024).

Einige Städte und Regionen, wie Dresden und die Region Köln/Bonn, befinden sich im Prozess zur Erstellung von Leitlinien der dreifachen Innenentwicklung

Abbildung 4

Untersuchte Quartierstypen in den sechs Fallstudienstädten



Quelle: Baader Konzept / IfSR

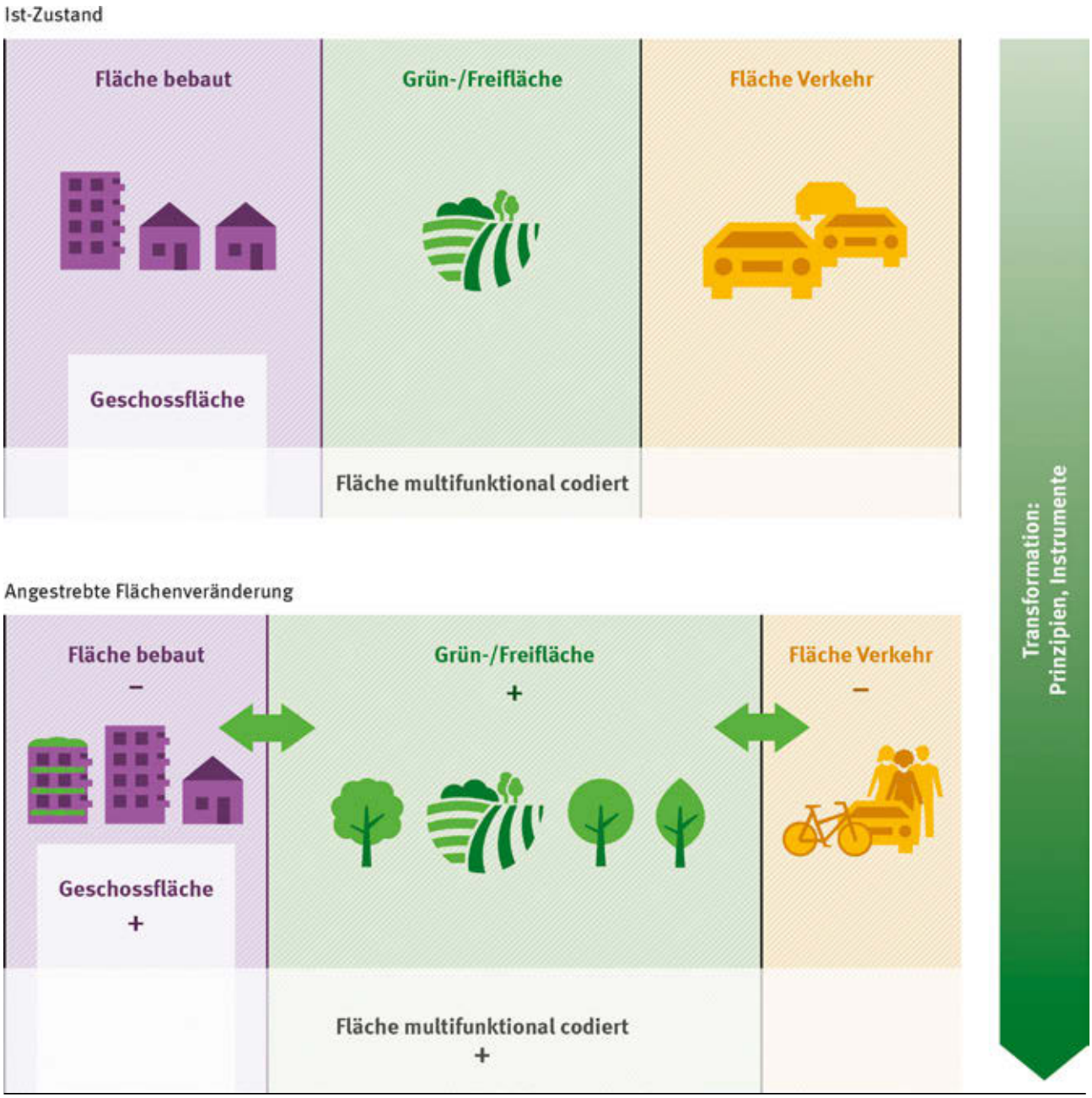
für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit oder haben bereits eine Praxishilfe veröffentlicht (mehr dazu: Region Köln/Bonn e.V., 2023 und Region Köln/Bonn e.V., o.J.). Auch in Förderprogramme, wie „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg, haben die Ziele der dreifachen Innenentwicklung Eingang gefunden.

Flächenkulisse der dreifachen Innenentwicklung

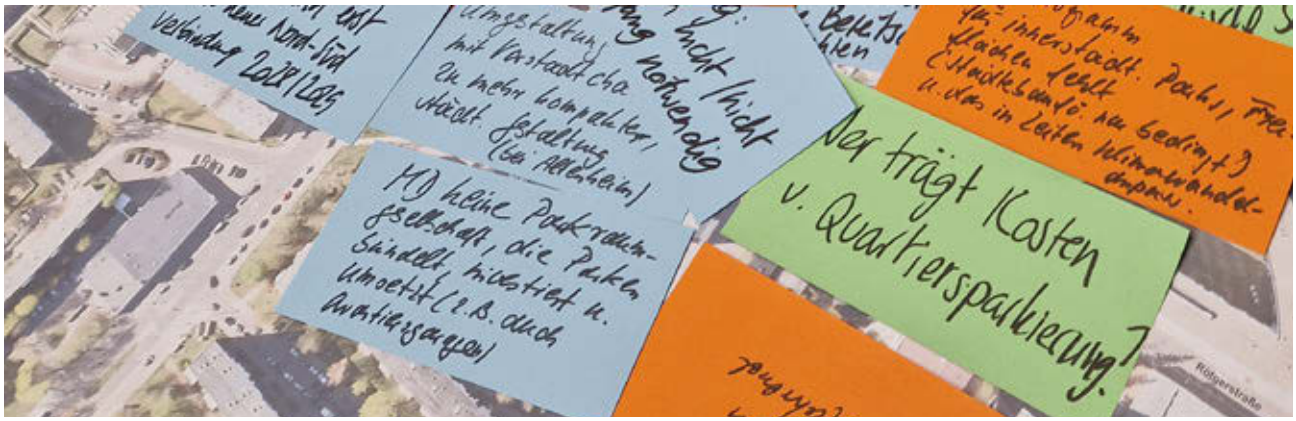
Im Folgenden werden die Flächenpotenziale für die dreifache Innenentwicklung sowie Ansätze zur Aktivierung dieser Potenziale beschrieben. Als Grundlage dafür dienen sechs Fallstudien. In Zusammenarbeit mit den Städten Aachen, Albstadt, Bremen, Heidelberg, Magdeburg und Würzburg wurden für sechs Quartierstypen exemplarisch Potenzialstudien für

Abbildung 5

Angestrebte Flächenveränderung im Quartier durch die dreifache Innenentwicklung
Nicht quantifizierte Systemdarstellung



Quelle: Baader Konzept / IfSR



Diskussion der Potenzialstudie in Magdeburg

die dreifache Innenentwicklung durchgeführt, um konkrete Flächenpotenziale und planerische Ansatzpunkte der dreifachen Innenentwicklung realistisch abzuleiten. Nach einer Vorrecherche wurden typische Quartierstypen ausgewählt, die einen großen Teil des Siedlungsbereiches einer Stadt abdecken und ein maßgebliches aktivierbares Flächenpotenzial erwarten lassen:

- Gemischtes Quartier Großstadt,
- Gemischtes Quartier Mittelstadt,
- Großwohnsiedlung Innenstadtrand,
- Großwohnsiedlung Stadtrand,
- Historischer Ortskern im Teilort,
- Gewerbegebiet.

Für diese in Abbildung 4 dargestellten Quartiere wurden die Flächenpotenziale für die Nutzungen Bauen, Grün/Freiraum und Mobilität untersucht. In jedem Quartier wurden Möglichkeiten zur baulichen Nachverdichtung identifiziert und entwerferisch auf ihre Machbarkeit hin untersucht. Sowohl vorhandene Freiräume als auch Flächen, die ggf. zu Freiräumen entwickelt werden können, wurden in den Quartieren bearbeitet. Zur Umsetzung der Mobilitätswende wurden in den Quartieren Vorschläge zum Rückbau, zur multifunktionalen Nutzung und zur Umnutzung von Verkehrsflächen dargelegt. Für die multimodale Bündelung von Verkehren und Erhöhung der Flächeneffizienz wurden zudem geeignete Standorte für Quartiersgaragen und Mobilitätshubs identifiziert.

In diesem integrierenden Entwurfsprozess wurde ein abgestimmtes Optimum der drei Dimensionen der dreifachen Innenentwicklung angestrebt. Deshalb wurden zur Erstellung der Potenzialstudien je Gebiet jede der drei Dimension per Entwurf optimiert (Optimum Nachverdichtung, Optimum Freiraum, Optimum Mobilität). Danach wurden diese schrittweise so zusammengeführt, dass in allen drei Dimensionen deutlich positive Effekte erreicht wurden. Dies erfolgte teils zu Lasten einer Dimension (zum Beispiel weniger Nachverdichtung zugunsten von mehr Freiraum) oder mittels Synergien (zum Beispiel multicodierte Flächen für mehr Grün, Aufenthalt und Fußverkehr). Die Potenzialstudien zeigen, dass eine erhöhte städtebauliche Dichte durchaus mit einem auch quantitativ verbesserten Freiraumangebot und Flächenangeboten für eine optimierte Mobilität einhergehen kann. Abbildung 5 stellt diesen Sachverhalt schematisch dar.

Im Rahmen des Projektes[1], auf dem dieses Papier beruht, wurde im November 2022 die Bildung eines Netzwerks interessierter Städte angestoßen. In drei Dialog-Foren konnten sich die Teilnehmenden zum Thema dreifache Innenentwicklung informieren, austauschen und von den Erfahrungen der anderen profitieren. Die Ergebnisse von Vorstudien und umfassenden Recherchen des Projektes wurden in diese Dialoge eingespeist. Ergänzt wurde dies durch einen intensiven Austausch in den o.g. Fallstudienstädten. Die Potenzialstudien wurden in den jeweiligen Städten mit Teilnehmenden mit verschiedenen fachlichen Hintergründen diskutiert, bspw. Verkehr, Bauen, Grün, Klima, Liegenschaften, Recht und Stadterneuerung.

Die skizzierte systematische Analyse und entwerferische Bearbeitung in den Potenzialstudien zeigen in den Quartieren vielfältige konkrete Potenziale für die dreifache Innenentwicklung auf. Diese können im

1 Ressortforschungsvorhaben „Kompakter, grüner, mobiler? Dreifache Innenentwicklung als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung“ (FKZ: 3722 15 101 0)

Zuge einer Transformation nach den Prinzipien der dreifachen Innenentwicklung sukzessive aktiviert werden.

Die baulich ungenutzten und untergenutzten Innenentwicklungspotenziale sind umfänglich aus den bisherigen Nachverdichtungsdebatten bezüglich ihrer städtebaulichen und wirtschaftlichen Vorteile bekannt. Die dreifache Innenentwicklung eröffnet hier durch die Einbeziehung von Mobilitätsaspekten neue Möglichkeiten zum Umgang mit diesen Potenzialen. Abbildung 6 zeigt exemplarisch die Potenziale und die sich daraus ergebenden planerischen Ansatzpunkte auf.

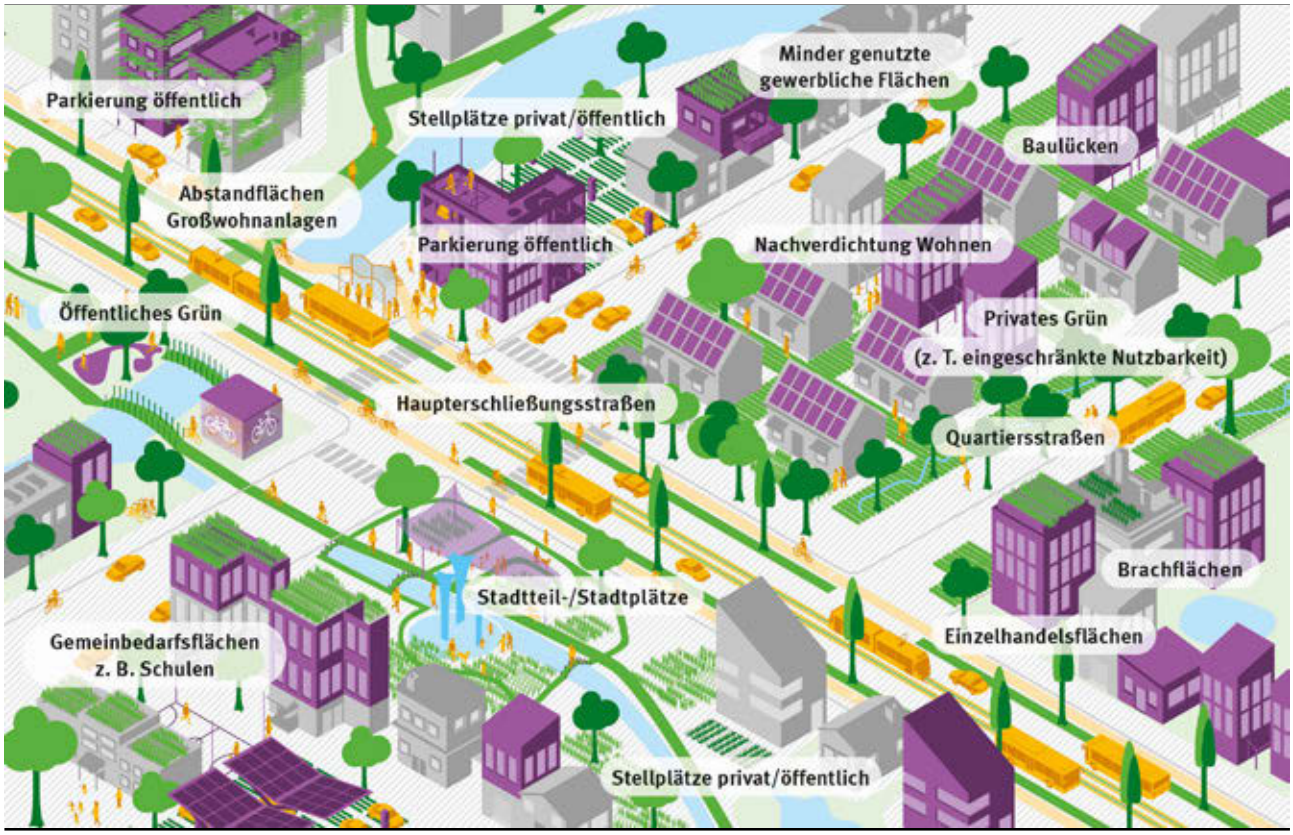
Die Ansatzpunkte ermöglichen zum Beispiel:

- Ergänzende Bebauung und die Aufstockung von Gebäuden für mehr Wohnraum mit bisher fehlenden Wohnangeboten im Quartier.
- Aufwertung bestehender öffentlicher und privater Grünflächen für mehr Aufenthaltsqualität und Biodiversität.
- Hitzeminderung und Wasserrückhalt.
- Aufwertung von Straßen, Wegen und Plätzen mit mehr Grün, Schatten und Verweilbereichen und mehr Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum.
- Raum für Sharingangebote und Flächen, die auch für den ÖPNV nutzbar sind.
- Umgestaltung von überdimensionierten und/oder monostrukturierten Quartiersstraßen für mehr Aufenthaltsqualität, sichere Wege für alle Verkehrsteilnehmenden und Maßnahmen der Klimawandelanpassung.
- Multifunktionale Nutzung von Kfz-Parkplätzen mit mehr Grün und/oder PV-Anlagen zur Verschattung und Energieerzeugung inkl. neuer Aufenthaltsmöglichkeiten für Beschäftigte und Anwohnerinnen und Anwohner.
- Gewinnung von Flächen für Freiraum und Bebauung durch Bündelung und ggf. Reduzierung von Parkierungsanlagen.

Mittels der Potenzialstudien wurde anhand der sechs Fallstudienquartiere das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung konkretisiert.

Abbildung 6

Ansatzpunkte der dreifachen Innenentwicklung: kompakter, grüner, mobiler im Quartier



Quelle: Baader Konzept / IfSR 2025, Gestaltung: FAISS.

Je nach Quartierstyp ergeben sich aufgrund der jeweiligen Siedlungsstruktur unterschiedliche Flächenpotenziale für die zukunftsgerechte Entwicklung der Quartiere. Der Umfang der Flächenpotenziale, die Ansatzpunkte und die Umsetzungsmöglichkeiten einer Quartierstransformation variieren zwischen den Quartieren.

Wie Abbildung 7 anhand von vier untersuchten Quartieren zeigt, sind durchweg Flächenpotenziale vorhanden für:

- Nachverdichtungen (zusätzliche Geschossflächen),
- Verbesserungen der Grünausstattung (öffentliche und private Grünflächen),
- neu gestaltete Freiflächen zur multifunktionalen Nutzung sowie
- die Verringerung und Umnutzung von Verkehrsflächen.

Um eine Vergleichbarkeit der Potenziale zu gewährleisten, sind in den folgenden Abbildungen die Flächenpotenziale in Quadratmeter je ha dargestellt.

In Diskussionen zur Entwicklung von Bestandquartieren werden häufig Befürchtungen geäußert, eine bauliche Nachverdichtung könne einen proportionalen Anstieg der versiegelten Fläche nach sich ziehen. Abbildung 8 stellt dar, dass die Potenziale für zusätzliche Geschossflächen ohne die Inanspruchnahme großer Grünflächen aktiviert werden können, da umfangreiche Aufstockungspotenziale bestehen.

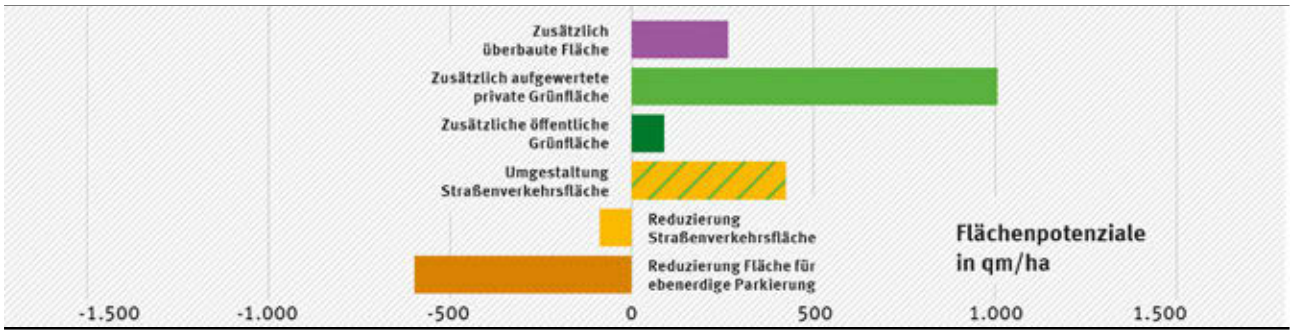
Im Quartierstyp Großwohnsiedlung können anstelle ebenerdiger Parkierungsanlagen Ergänzungsbauten entstehen, während gleichzeitig durch Entsiegelungsmaßnahmen neue Grünflächen entstehen. Die Bündelung von Kfz-Stellplätzen berücksichtigt dabei sogar eine steigende Stellplatzzahl, die durch eine bauliche Nachverdichtung in der Regel gefordert wird.

Abbildung 7

Potenzialstudien für die dreifache Innenentwicklung – unterschiedliche Potenziale in den Quartierstypen

Großwohnsiedlung Stadtrand

Kattenturm in Bremen



Großwohnsiedlung Innenstadtrand

Jakobstraße in Magdeburg

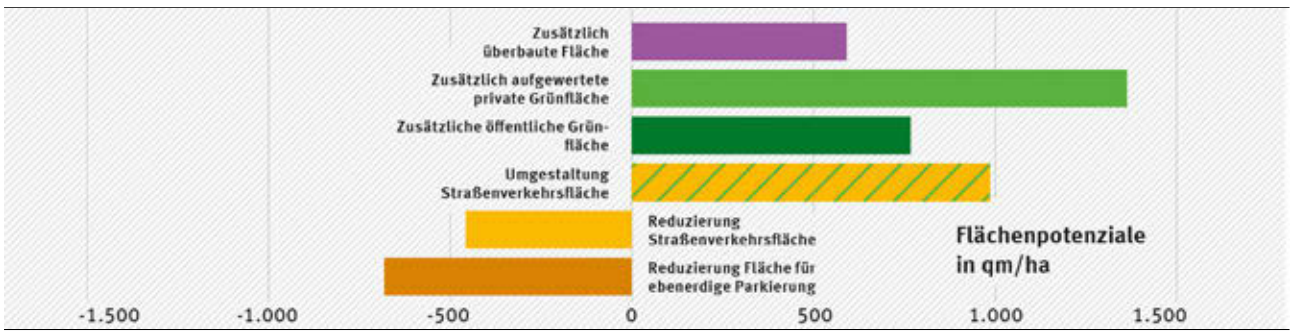
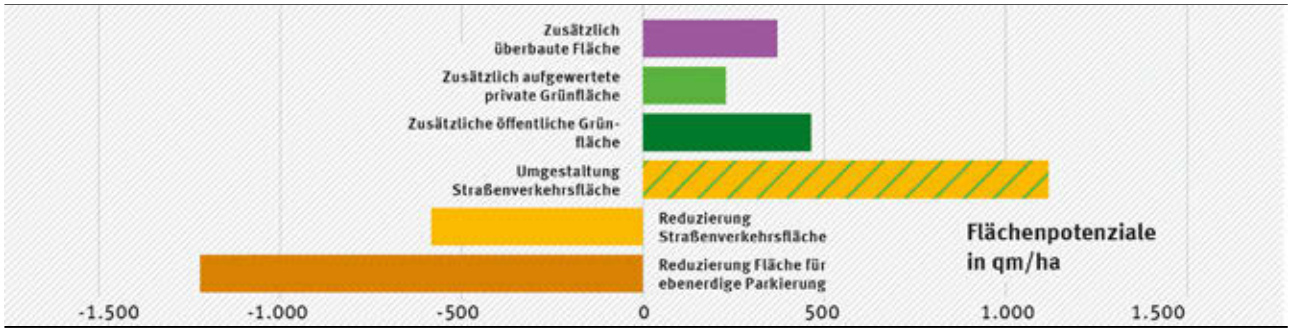


Abbildung 7

Potenzialstudien für die dreifache Innenentwicklung – unterschiedliche Potenziale in den Quartierstypen

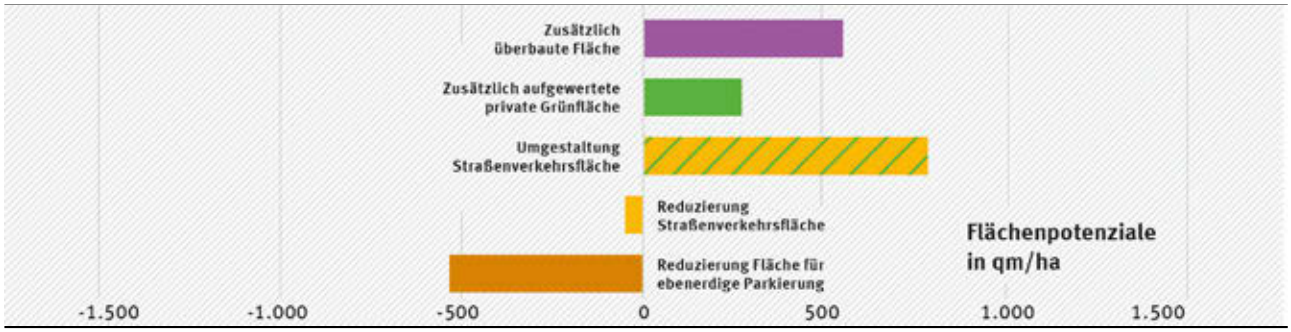
Gemischtes Quartier Mittelstadt

Poststraße/Gartenstraße in Albstadt



Gemischtes Quartier Großstadt

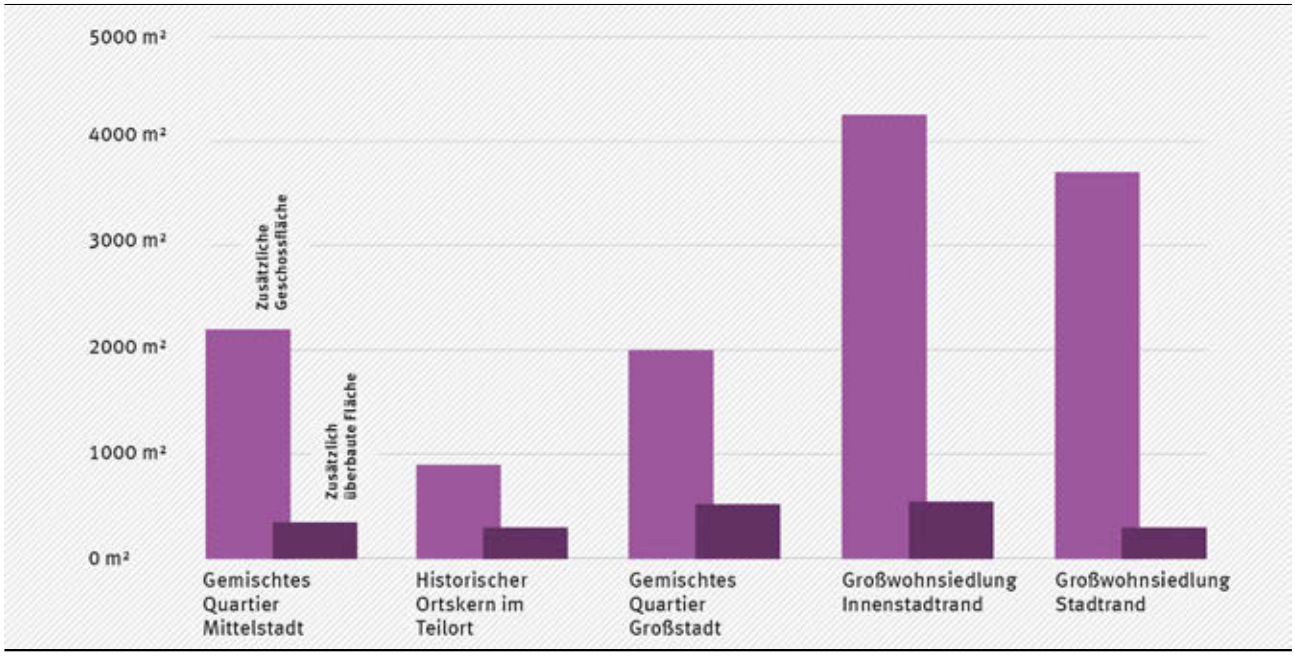
Sanderau in Würzburg



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Abbildung 8

Potenzialstudien zur dreifachen Innenentwicklung – großes Potenzial für zusätzliche Geschossfläche bei geringer Zunahme der überbauten Fläche.



Quelle: Baader Konzept / IfSR



Mehr Wohnraum im Bestand mit Aufwertung des Wohnumfeldes inkl. Wasserrückhalt (Aachen)

Ein wesentlicher Schlüssel für die Transformation von Quartieren nach den Prinzipien der dreifachen Innenentwicklung ist die Reduzierung von Flächen für ebenerdige Parkierung und eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsfläche. Diese Reduzierung wird in den Quartieren möglich durch eine Bündelung von Kfz-Parkierungen, zum Beispiel in Quartiersgaragen und eine Verbesserung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes und eine hierdurch beförderte Reduzierung der Kfz-Zahl.

Beispiel: Potenzialstudie Großwohnsiedlung

Besonders große Potenziale für eine Nachverdichtung, die mit den Zielen in den Bereichen Grün und Mobilität kompatibel ist, zeigen sich in den Fallstudien sowohl in zentral gelegenen als auch in randstädtischen Großwohnsiedlungen. Hier können sowohl durch Aufstockung, durch die Bebauung ebenerdiger Parkierungsanlagen als auch durch die Umwandlung überdimensionierter monofunktionaler Verkehrsflächen umfangreiche neue Geschossflächen generiert werden, ohne die Grünversorgung und die Umweltqualität insgesamt zu beeinträchtigen.

Die Abbildungen 9 und 10 zeigen beispielhaft die Ausbalancierung von Nachverdichtung, Qualifizierung von Grün- und Freiflächen und Förderung der Verkehrswende. In der Potenzialstudie Großwohnsiedlung Magdeburg ergibt sich beispielsweise ein Potenzial von zusätzlich 56.000 qm Bruttogeschossfläche und 10.000 qm neuem öffentlichem Grün in dem rund 13 ha umfassenden Gebiet. Voraussetzung hierfür ist eine Bündelung der Parkierung sowie eine Reduzierung überdimensionierter Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr. Die Verkehrswende mit weiteren Verbesserungen des ÖPNV durch eine geplante neue Straßenbahnstrecke kann dem Prozess weitere Dynamik verleihen.

Die folgende Übersicht zeigt beispielhaft, wie ein Maßnahmenbündel für eine sukzessive Transformation des Quartierstyps Großwohnsiedlung aussehen kann.

Bauen

- Rückbau und Neubau bzw. ergänzende Bebauung mit möglichst geringem Eingriff in bestehende Grünstrukturen.
- Aktive Erdgeschosszone in Haupterschließungsstraßen: Dienstleistung, Soziales, Versorgung.
- Aufstockung auf geeigneten Gebäuden.
- Rückbau und Neubau, ggf. in Kombination Quartiersgaragen.
- Kein großflächiger Rückbau, um graue Energie und Quartiersidentität zu erhalten.

Grün/Freiraum

- Aufwertung der privaten, gemeinschaftlich genutzten Grünbereiche, multifunktionale Nutzung unter Erhalt des Baumbestandes, Starkregenrückhalt und Erhöhung der Biodiversität.
- Entwicklung und Gestaltung von dezentralen Quartiersplätzen.

Mobilität

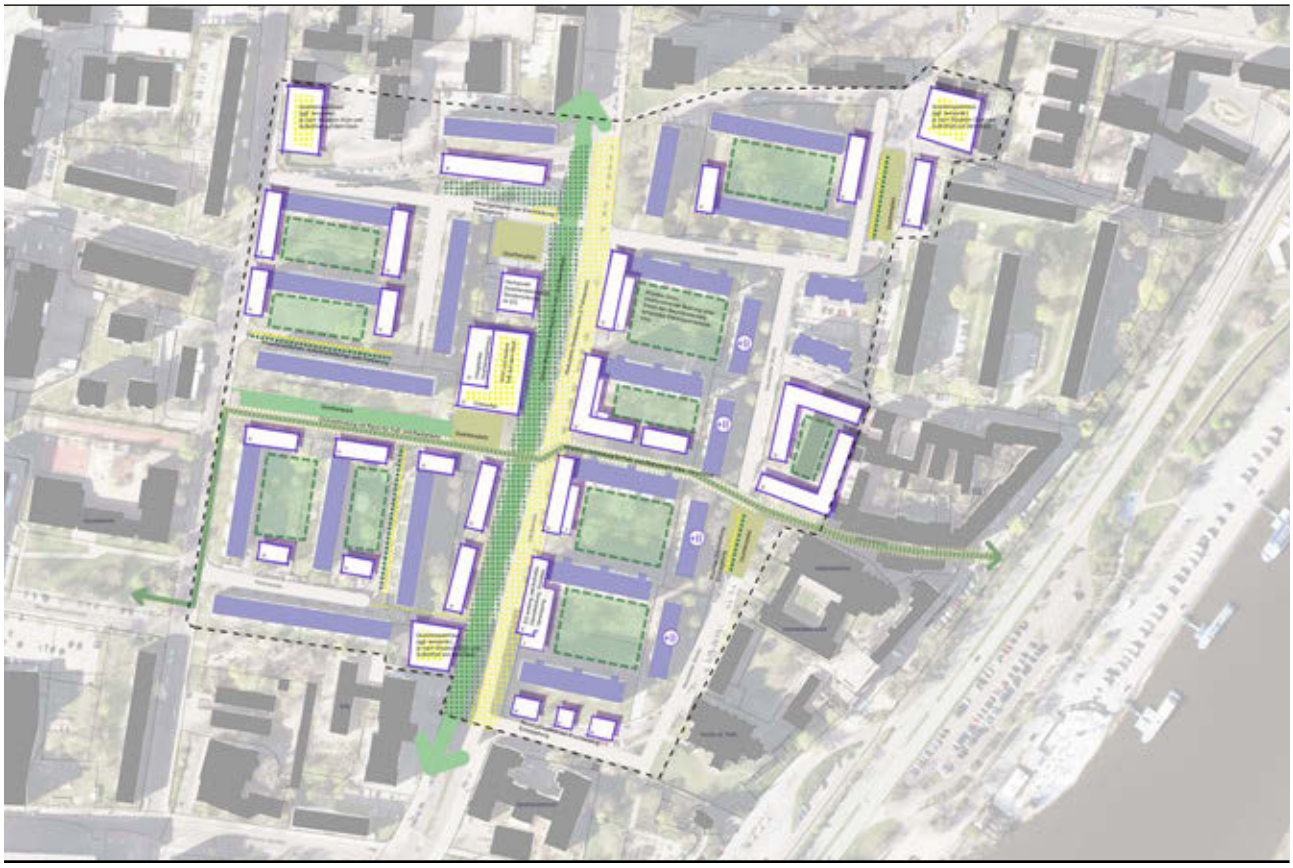
- Ausbildung von Quartiersparkhäusern mit Zusatzangeboten an den Quartiersrändern (ggf. temporär oder umnutzbar).
- Neuorganisation der Erschließung inkl. Rückbau von ausgewählten Straßenabschnitten.
- Reduzierung der Kfz-Fahrbahnen auf Haupterschließungen mit Herstellung von Grünanlagen mit Raum für Fuß- und Radverkehr.
- Reduzierung der Parkierung in den Quartiersstraßen und Einrichten von Aufenthaltsflächen mit Retentionsfunktion statt Parkierung.



Aufwertungspotenzial entlang einer großdimensionierten Erschließungsstraße – mehr Grün und mehr Bauten möglich (Magdeburg)

Abbildung 9

Potenzialstudie Großwohnsiedlung Innenstadtrand in Magdeburg Jakobstraße



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Legende für Abb. 9/10/11/12

Maßnahmen zur Aktivierung von Potenzialen der dreifachen Innenentwicklung

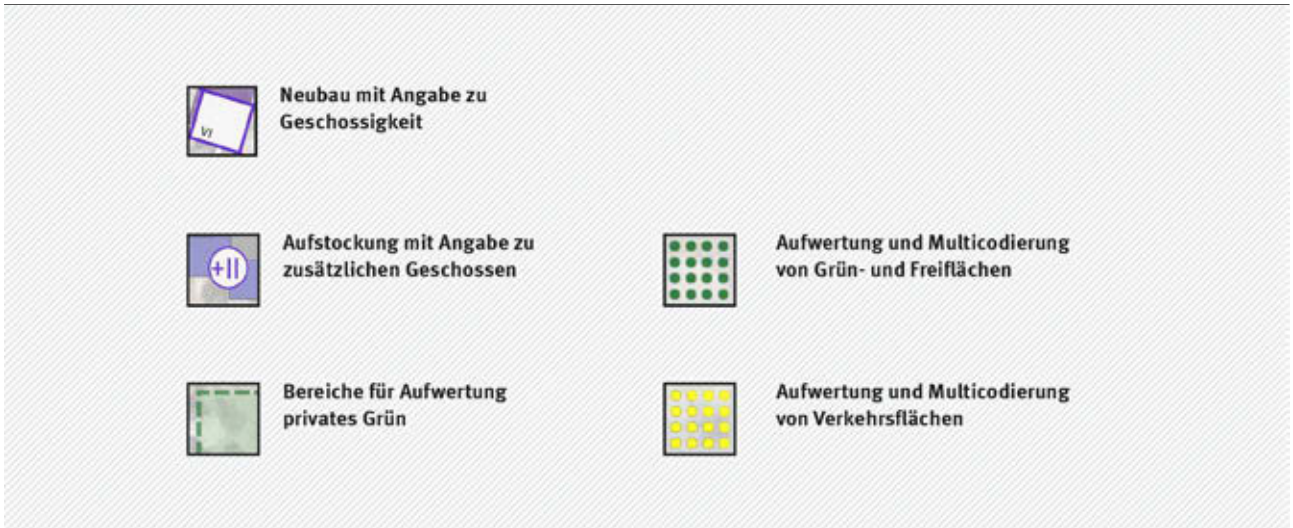
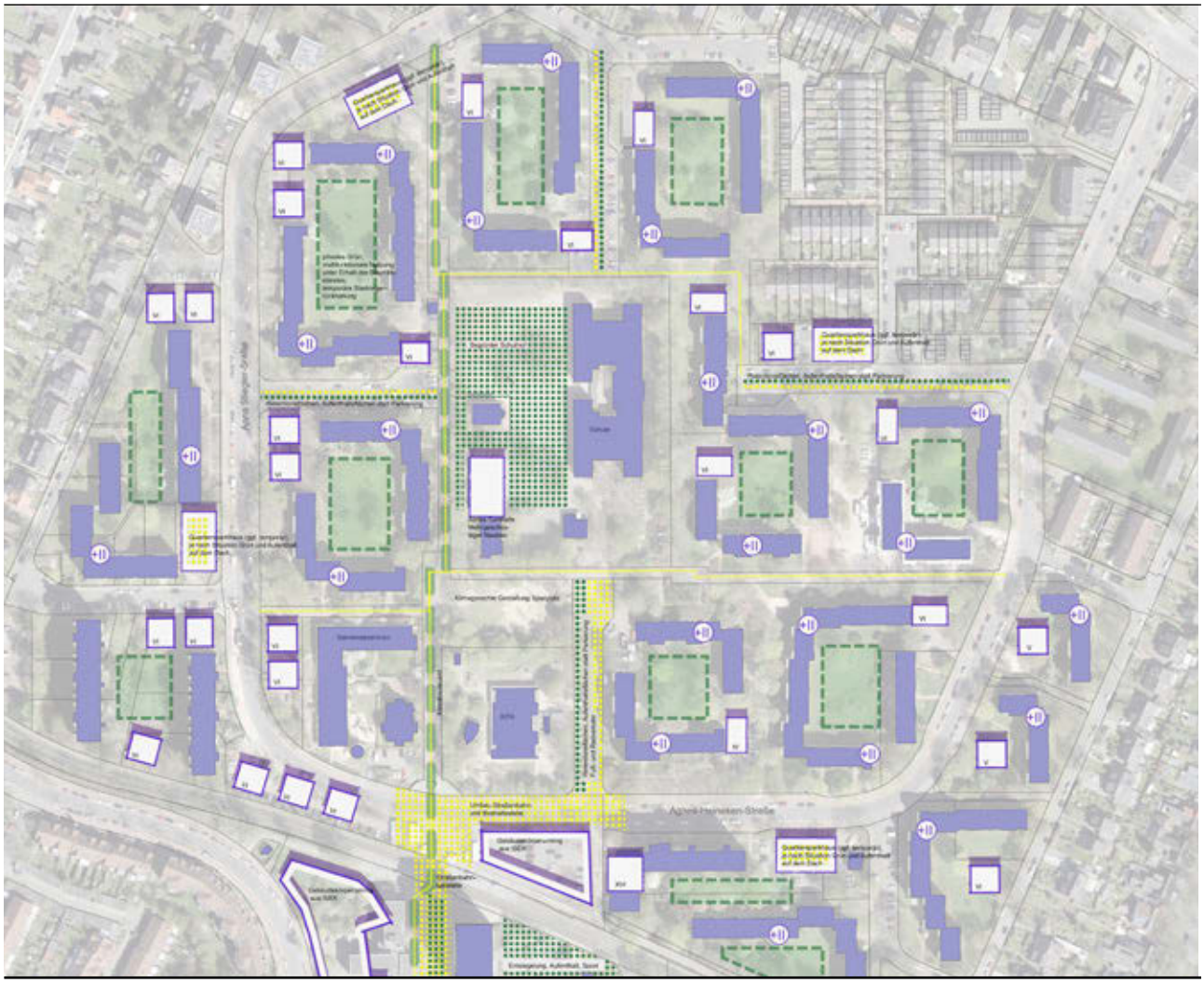


Abbildung 10

Potenzialstudie Großwohnsiedlung Stadtrand in Bremen Kattenturm



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Abbildung 11

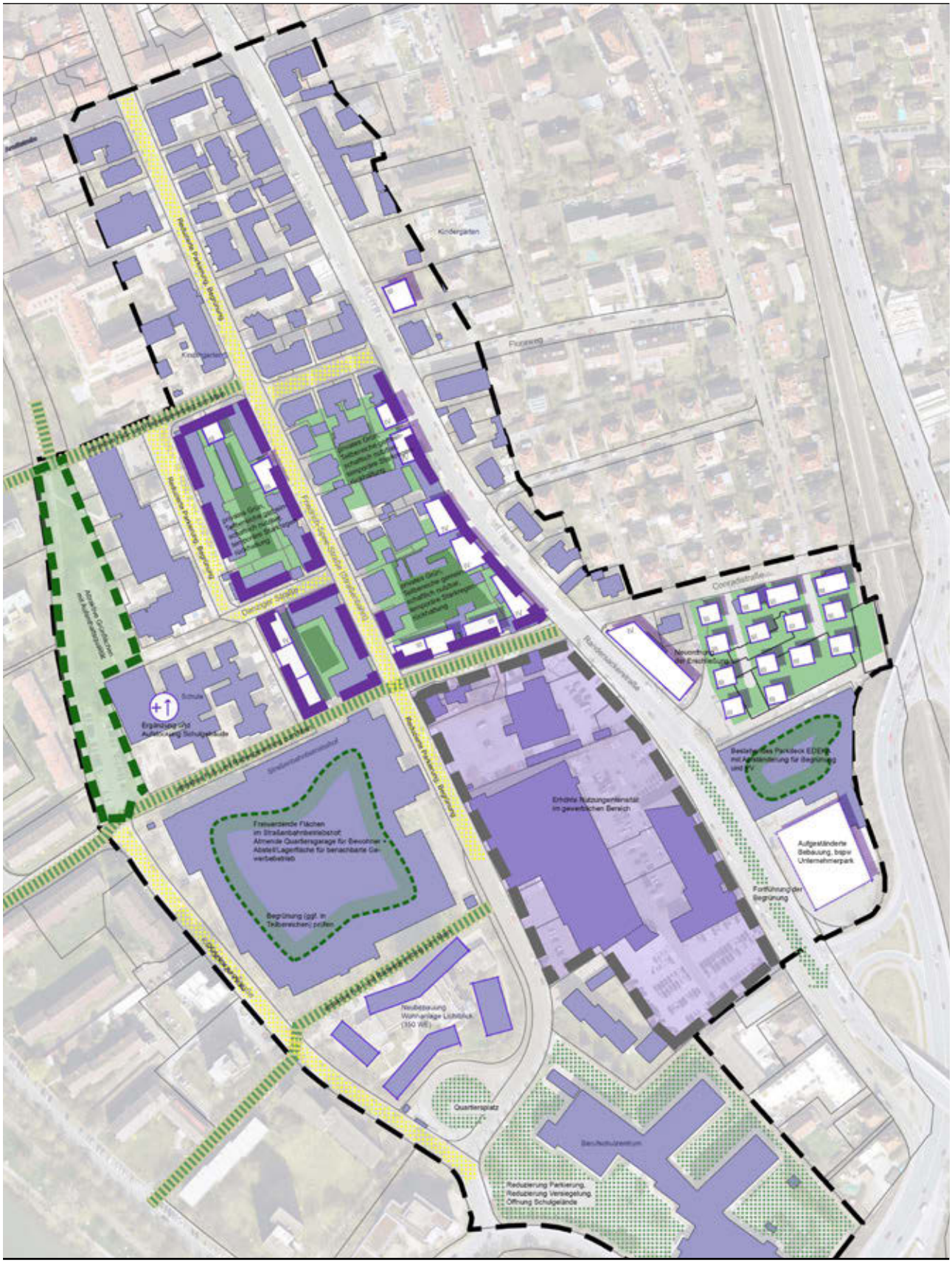
Potenzialstudie gemischtes Quartier in Albstadt Poststraße



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Abbildung 12

Potenzialstudie gemischtes Quartier in Würzburg Sanderau



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Gemischtes Quartier Innenstadt

Die Potenzialstudien zu den gemischten Quartieren Poststraße/Gartenstraße in Albstadt und Sanderau in Würzburg zeigen, dass auch in einem heterogenen städtebaulichen Kontext mit einer bereits vorhandenen Nutzungsmischung eine weitere bauliche Verdichtung und die Gewinnung zusätzlicher Freiräume kompatibel sein können und dabei auch die Mobilitätswende vorangetrieben werden kann.

Eine Überbauung großflächiger, für Parkierung genutzter Flächen kann Potenziale für neue Bebauungen generieren (BBSR, 2025). Zugunsten grüner Innenhöfe wegfallende Parkierungen können sowohl in vorhandenen Parkhäusern als auch in neuen Quartiersgaragen untergebracht werden. Quartiersgaragen können auch in diesem Quartierstyp umnutzbar oder rückbaubar geplant werden. Damit werden zukünftige Chancen der Quartierstransformation nicht durch neue Parkierungsanlagen blockiert.

Die folgende Übersicht zeigt beispielhaft und auszugsweise, wie ein Maßnahmenbündel für eine sukzessive Transformation eines gemischten Quartiers aussehen kann.

Parkierungsanlagen stellen ein besonders großes Potenzial für die dreifache Innenentwicklung dar. Die Ansätze zu deren Aktivierung sind je nach Ausprägung unterschiedlich.

Bauen

- Bebauung von Baulücken und Aufstockung geeigneter Gebäude.
- Rückbau und Neubau mit Herstellung bzw. Schließung des Blockrands.
- Bebauung von Parkierungsanlagen.

Grün/Freiraum

- Reduzierung der öffentlichen und privaten Parkierung im Straßenraum, Entsiegelung und Begrünung einschl. Baumpflanzungen.
- Herstellung von privatem Grün in den Blockinnenbereichen, Teilbereiche gemeinschaftlich nutzbar mit temporärem Starkregenrückhalt und Erhöhung der Biodiversität.
- Ausbildung von Quartiersplätzen.

Mobilität

- Herstellung von Quartiersparkhäusern (ggf. temporär oder umnutzbar).
- Qualifizierung bestehender Parkhäuser (weitere Mobilitätsangebote, auch als Sharing-Konzepte).
- Reduzierung der Flächen mit Parkierungsnutzung in den Blockinnenbereich



Mindergenutzte Flächen stellen ein Potenzial für nutzbare Freiräume und bauliche Nachverdichtung dar (Albstadt)



Multifunktional umgestalteter Straßenraum (Berlin)

Die Recherchen, Analysen und Potenzialstudien zeigen gemeinsam mit den Dialogforen und den Diskussionen in den Fallstudienstädten, dass in den untersuchten Quartierstypen große Flächenpotenziale für die dreifache Innenentwicklung bestehen. Folgende wesentliche Erkenntnisse lassen sich ableiten:

- Die Potenzialstudien zeigen ein erhebliches Flächenpotenzial für Umnutzungen, insbesondere für die multifunktionale Gestaltung von Verkehrs-, Frei- und Grünflächen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum.
- Nach Einschätzungen aus den Fallstudienstädten sind in der Regel die vorhandenen technischen und sozialen Infrastrukturen mit der dreifachen Innenentwicklung kompatibel. Ein deutlicher Anpassungsbedarf liegt bei der Verkehrsinfrastruktur.
- Die dreifache Innenentwicklung schafft durch die Verringerung kostenintensiver versiegelter öffentlicher wie privater Flächen für Verkehrszwecke sowie durch die Generierung zusätzlicher Bebauungs- und Nutzungspotenziale einen weiteren Beitrag zu einer wirtschaftlichen Siedlungsentwicklung. Belange der Freiraumentwicklung und des Stadtklimas werden dabei zusätzlich berücksichtigt.
- Die Mobilitätswende steht in einer synergetischen Wechselwirkung mit der dreifachen Innenentwicklung. Die dreifache Innenentwicklung begünstigt durch kurze Wege und erhöhte Dichte den Umstieg auf den Umweltverbund; die Mobilitätswende schafft durch eine verringerte Kfz-Zahl im Quartier Flächenpotenziale für eine verbesserte Freiraum- und Klimasituation.
- Die dreifache Innenentwicklung bedarf klarer Ziel- und Prioritätensetzungen und unterstützender Rahmenbedingungen, um deren Prinzipen in Planungsprozessen und Förderprogrammen zu verankern.
- Vorhandene Planungsinstrumente ermöglichen bereits viele Anreize zugunsten der dreifachen Innenentwicklung. Es bestehen jedoch Anwendungs- und Vollzugsdefizite.
- Eine dreifache Innenentwicklung kann von einer erweiterten Palette an abgestimmten Planungsinstrumenten mit größerer Durchsetzungsfähigkeit und Förderprogrammen profitieren.
- Eine laufende Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure aus Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Wirtschaft ist eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche dreifache Innenentwicklung. Diese Akteure und Akteursgruppen sind je nach betrachtetem Planungsgegenstand unterschiedlich zusammengesetzt.
- Dreifache Innenentwicklung auf Quartiersebene erfordert eine interdisziplinäre Integration in gesamtstädtische Planungen und auch eine große Integrationsleistung auf Quartiersebene.
- Aus der Praxis wurde darauf hingewiesen, soziale Aspekte bei der dreifachen Innenentwicklung mitzudenken. Veränderungen des Wohnraumangebotes, multicodierte Räume und veränderte Mobilitätsansätze haben auch soziale Implikationen.

Die dreifache Innenentwicklung ist kein Selbstläufer. Vielmehr ist planerisches, abgestimmtes Handeln auf verschiedenen räumlichen Ebenen erforderlich. Hieraus lassen sich die im Folgenden dargelegten Empfehlungen ableiten.

Empfehlungen zur Stärkung der Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung

Die Stärkung der dreifachen Innenentwicklung eröffnet neue Handlungsspielräume für die Transformation städtischer Quartiere. Während die „doppelte Innenentwicklung“ vor allem die Nachverdichtung und die Schaffung und Qualifizierung von Grün- und Freiräumen in den Blick nimmt, erweitert die dreifache Innenentwicklung diese Perspektive durch die Einbeziehung des Themas Mobilität.

Damit die dreifache Innenentwicklung erfolgreich verfolgt werden kann, sind politische Unterstützung, klare Zielsetzungen, wirksame Instrumente und befördernde Rahmenbedingungen erforderlich.

Die folgenden Empfehlungen richten sich sowohl an Städte und Gemeinden als unmittelbare Handlungsebene als auch an Bund, Länder und Regionen, die den entsprechenden Rahmen setzen. Zwar beziehen sich die Empfehlungen vorrangig auf größere Städte, wie sie in den Fallstudien untersucht wurden, doch auch kleinere Städte und Gemeinden bieten vielfältige Potenziale.

Es erfolgt eine Konzentration auf grundsätzliche Handlungsfelder. Sie stellen keinen Maßnahmenkatalog oder Leitfaden für konkrete Einzelvorhaben – wie etwa den Umbau einer Straße – dar.

Die Empfehlungen beziehen sich auf ein gesamtes Bestandsquartier – mit allen öffentlichen wie privaten Räumen – als Transformationsraum, in dem die Umwelt- und Lebensqualität durch die dreifache Innenentwicklung langfristig gestärkt werden kann.

Die nachfolgende Abbildung und die Tabelle geben zunächst einen Überblick über die Empfehlungen und ihre jeweiligen Adressaten. Die Adressaten, die zur Umsetzung der jeweiligen Empfehlung am stärksten gefordert sind, sind in der Tabelle mit einem größeren Kreis markiert.

Die Empfehlungen werden anschließend erläutert, mit Begründungen versehen und anhand von Beispielen guter Praxis sowie weiterführender Informationen vertieft.

Abbildung 13

Empfehlungen für die Dreifache Innenentwicklung



Quelle: Baader Konzept / IfSR

Tab. 1

Empfehlungen im Überblick

Dreifache Innenentwicklung braucht ...	Erläuterungen	Bund	Länder	Städte/Gemeinden
1. ... **die Verankerung als planerisches Prinzip**	Die dreifache Innenentwicklung sollte als Planungsprinzip auf allen Ebenen der räumlichen Gesamtplanung und der umweltrelevanten Fachplanungen verankert werden.	●	●	●
2. ... **politische Unterstützung**	Für die Priorisierung der dreifachen Innenentwicklung sollten alle räumlichen Handlungsebenen wirksamer als bisher Verantwortung übernehmen und dazu mit umsetzungsfähigeren Instrumenten ausgestattet werden.	○	●	●
3. ... **eine gesamtstädtische Strategie**	Die dreifache Innenentwicklung sollte strategisch als interdisziplinäre städtische Planung im gesamtstädtischen Kontext betrieben werden und dabei Zeit- und Gelegenheitsfenster schaffen und nutzen.	○	○	●
4. ... **räumliche Prioritäten per Potenzial-Check**	Für die dreifache Innenentwicklung sollten mit einem gemeinsam entwickelten „3I-Potenzial-Check“ räumliche Prioritäten im Stadtgebiet entsprechend der Potenziale und Umsetzbarkeit gesetzt werden.	○	○	●
5. ... **praktikable Orientierungswerte für Grün und Freiraum**	Bund und Länder sollten mit Städten und Gemeinden gemeinsam entwickelte, praktikable Orientierungswerte vor allem für die Freiraum- und Grünausstattung zur Verfügung stellen.	●	●	●
6. ... **Grünentwicklung und Mobilität als Treiber**	Die Städte und Gemeinden sollten gezielt die Treiber Grün und Mobilität einsetzen, um Potenziale der dreifachen Innenentwicklung zu aktivieren. Hierzu sollten Bund und Länder wirksame Instrumente bereitstellen.	●	●	●
7. ... **lebenswerte und multifunktionale Quartiersstraßen**	Quartiersstraßen sollten im Zuge der dreifachen Innenentwicklung als lebenswerter, multifunktionaler Stadtraum für lebendige Nachbarschaften gestaltet werden.	○	○	●
8. ... **wirksame und praktikable Instrumente**	Es sollte die Nachjustierung der planerischen Instrumente geprüft werden, die Bund und Länder den Gemeinden zur Verfügung stellen, um die dreifache Innenentwicklung auf gesamtstädtischer und Quartiersebene vorantreiben zu können.	●	●	○
9. ... **die Verankerung in der planenden Verwaltung**	Das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung sollte in Planungsprozessen implementiert werden, insbesondere auf der Ebene von Städten und Gemeinden.	○	○	●
10. ... **den öffentlichen Diskurs**	Die mit räumlicher Planung befassten Akteure aus Verwaltung und Politik aller Ebenen sollten die dreifache Innenentwicklung positiv öffentlich diskutieren. Hierzu werden attraktive und allgemeinverständliche Begrifflichkeiten benötigt.	○	○	●

Die Größe der Punkte stellt die Relevanz der Empfehlungen für Bund, Länder, Städte und Gemeinden dar.

Quelle: Baader Konzept / IfSR

1 Verankerung als planerisches Prinzip

Die dreifache Innenentwicklung sollte als planerisches Prinzip auf allen Ebenen der räumlichen Gesamtplanung und der umweltrelevanten Fachplanungen verankert werden. Es geht dabei um eine konsequente Verfolgung der bisherigen Ziele zur Innenentwicklung unter expliziter Berücksichtigung der Erhaltung und Entwicklung der urbanen grünen Infrastruktur und von Mobilitätsaspekten. Politik und Verwaltung sollten dieses Prinzip sowohl in formellen Planungsverfahren als auch bei der Erstellung informeller Konzepte sowie in Förderprogrammen konsequent berücksichtigen.

Erläuterung

Die dreifache Innenentwicklung stellt Prinzipien für Planungsprozesse in Stadt und Quartier – auf öffentlichen und privaten Flächen – zur Verfügung. Sie umfasst dabei sowohl quantitative Aspekte (zum Beispiel Flächenanteile für Grün und umweltgerechte Mobilität) als auch qualitative Aspekte (zum Beispiel Nutzbarkeit, ökologische Funktionen, eine wirtschaftliche Siedlungsentwicklung und Aufenthaltsqualität). In formellen Planverfahren nach BauGB, wie der vorbereitenden und der verbindlichen Bauleitplanung sowie in sonstigen Satzungsverfahren, ist die dreifache Innenentwicklung bisher nicht als abzuwägender Belang verankert. Auch informelle Planungen, wie Stadtentwicklungspläne, Rahmenpläne und städtebauliche Konzepte, so zeigen die Recherchen, integrieren bislang vor allem einzelne Aspekte, aber nicht deren abgestimmtes Zusammenwirken im Zuge der dreifachen Innenentwicklung. Da informelle Planungen oftmals nachfolgende formelle Planungen vorbereiten, kann hier bereits die Grundlage für spätere planungsrechtliche Verbindlichkeiten der dreifachen Innenentwicklung gelegt werden.

Räumliche, wirtschaftliche und soziale Herausforderungen, wie beispielsweise die weit verbreitete Knappheit an Wohnraum oder die angespannte öffentliche Haushaltslage, können dazu führen, dass einzelne Themen Vorrang in der politischen und planerischen Abwägung erhalten. Durch die dreifache Innenentwicklung soll beispielsweise verhindert werden, dass Maßnahmen der Innenentwicklung einseitig auf privatwirtschaftlich getriebene bauliche Nachverdichtung reduziert werden.

Das Prinzip ist für Städte und Gemeinden unabhängig von deren Größe relevant. Entscheidend ist, dass die drei Handlungsfelder stets gemeinsam planerisch berücksichtigt und im Verhältnis zueinander optimiert werden. So werden Flächenkonkurrenzen früh erkannt, lassen sich Synergien nutzen und damit langfristige Verbesserungen für Umwelt- und Lebensqualität erreichen.

„Innenentwicklung braucht eine Verankerung über alle Planungsebenen hinweg."
Rainer Kapp, Amt für Umweltschutz, Abteilungsleiter Stadtklimatologie, Landeshauptstadt Stuttgart beim 3. Dialogforum

Beispiel aus der Praxis: Der Rahmenplan Talgrund West der Landeshauptstadt Stuttgart
Im Rahmenplan Talgrund West der Stadt Stuttgart wurde der Begriff der „qualifizierten Innenentwicklung" für die Bebauungsstruktur konkretisiert. Dabei wurden für die zentralen Handlungsfelder Nachverdichtung, Grünflächen und Mobilität insbesondere die vielen Blockinnenbereiche sowie die Straßen- und Platzräume untersucht und darauf aufbauend Richtlinien zur Flächenausnutzung und Gestaltungshinweise erarbeitet. Diese sollen bei städtebaulichen Planungen Anwendung finden, um gleichermaßen eine bauliche Innenentwicklung zu ermöglichen und Wohn- sowie Wohnumfeldqualität zu fördern.



Diskussion am 2.Dialog-Forum in Berlin

Abbildung 14

Rahmenplan Talgrund West, Stuttgart



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 2020

2 Politische Unterstützung

Die dreifache Innenentwicklung sollte als eine zentrale Aufgabe der räumlichen Planung politisch priorisiert werden. Eine erfolgreiche Innenentwicklung, welche Umweltqualitäten erhält und verbessert, erfordert verbindliche Zielvorgaben für die Verwaltung, eine laufende Qualitätssicherung und eine klare Bevorzugung gegenüber der Außenentwicklung. Die dreifache Innenentwicklung sollte im Bau- und Planungsrecht verbindlich verankert werden und durch bindende Vorgaben der Raumordnung des Bundes und der Länder flankiert werden.

Erläuterung

Die nach wie vor umfangreiche Flächenneuinanspruchnahme für Siedlungszwecke, mit hohen Folgekosten und Ressourceninanspruchnahmen, kann so verringert werden. Vorhandene Instrumente, wie das Baugebot oder die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, deren Anwendung lokalpolitisch zu großen Widerständen führt, sollten umsetzungsfähiger gestaltet werden.

Manche Gemeinden haben Grundsatzbeschlüsse zur Priorisierung der Innenentwicklung gefasst. Damit hat die planende Verwaltung Handlungssicherheit bei dem Vollzug bestehender gesetzlicher Vorgaben.

Gemeinden, Raumordnungs- und Genehmigungsbehörden können mit politischer Unterstützung Vorgaben des Raumordnungsgesetzes und des Baugesetzbuchs zum Bodenschutz konsequent anwenden. Die regionale Raumordnung sollte im Gegenstromprinzip gemeinsam mit den Gemeinden klare und verbindliche Festlegungen zur Innen- und Außenentwicklung treffen. Unterschiedliche Bedingungen in Verdichtungs- und ländlichen Räumen können dabei berücksichtigt werden. Diese Bemühungen sollten durch eine Aufnahme der Prinzipien der dreifachen Innenentwicklung in direkt und indirekt raumwirksame Förderprogramme unterstützt werden.



Multifunktionale Gestaltung im öffentlichen Raum (Bonn)

3 Gesamtstädtische Strategie

Die dreifache Innenentwicklung sollte als Teil der gesamtstädtischen Entwicklungsplanung interdisziplinär vorangebracht werden. Die Konkretisierung sollte im Rahmen von Quartiersplanungen mit integriertem Maßnahmenkonzept erfolgen. Politik und Verwaltung sollten zudem passende Zeitfenster und Gelegenheiten für Planungen und Projekte aktiv nutzen – und, wenn nötig, selbst schaffen. Soweit erforderlich, sollten Bebauungsplanverfahren der Innenentwicklung gezielt eingesetzt werden, um die dreifache Innenentwicklung zu stimulieren und abzusichern.

Erläuterung

Die dreifache Innenentwicklung ist keine isolierte oder singuläre Einzelmaßnahme. Sie stellt einen strategischen Richtungswechsel dar und erfordert das Zusammenspiel verschiedener Fachbelange und Akteure. Sie betrachtet Stadtentwicklung über einzelne Grundstücke hinaus – vom Quartier bis zur Gesamtstadt, unter Anwendung der Prinzipien auch bei der städtischen Bodenpolitik. Die Festsetzungen formaler Planungsinstrumente, wie der Bebauungsplan oder die Freiflächengestaltungssatzung, greifen dagegen oft nur auf Ebene des einzelnen Grundstücks. Deshalb braucht es für eine erfolgreiche Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung eine integrierende Planung, die Grundstücke, Quartiere und die Gesamtstadt gleichermaßen in den Blick nimmt und Planungen und Investitionen aufeinander abstimmt und Prioritäten setzt. Aspekte der Nachverdichtung, der Grün- und Freiraumentwicklung sowie der Mobilität werden dabei auf allen Maßstabsebenen in eine Balance gebracht.

Die dreifache Innenentwicklung ist eine Daueraufgabe und steht in Konkurrenz zu anderen Themen, die es leichter auf die politische Agenda schaffen. Umso wichtiger ist es, die dreifache Innenentwicklung strategisch in informeller und formeller Planung zu verankern. Dabei sollten lokale Gegebenheiten – etwa städtebauliche Strukturen, Eigentumsverhältnisse oder demografische Gegebenheiten – immer berücksichtigt werden.

Zur Umsetzung gilt es, Zeit- und Gelegenheitsfenster aktiv zu nutzen. Beispielsweise kann eine anstehende Kanalsanierung oder der Ausbau des kommunalen Wärmenetzes genutzt werden, um bei der Wiederherstellung des öffentlichen Raums Maßnahmen der grün-blauen Infrastruktur oder neue Mobilitätsangebote umzusetzen. Auch von größeren privaten Bauvorhaben können Impulse für die dreifache Innenentwicklung ausgehen, die planerisch und investiv für Mobilitätsinfrastruktur und den öffentlichen Raum genutzt werden können. Solche sichtbaren Verbesserungen können auch die Akzeptanz einer begleitenden Reduzierung von Kfz-Parkraum auf öffentlichen wie privaten Flächen steigern.

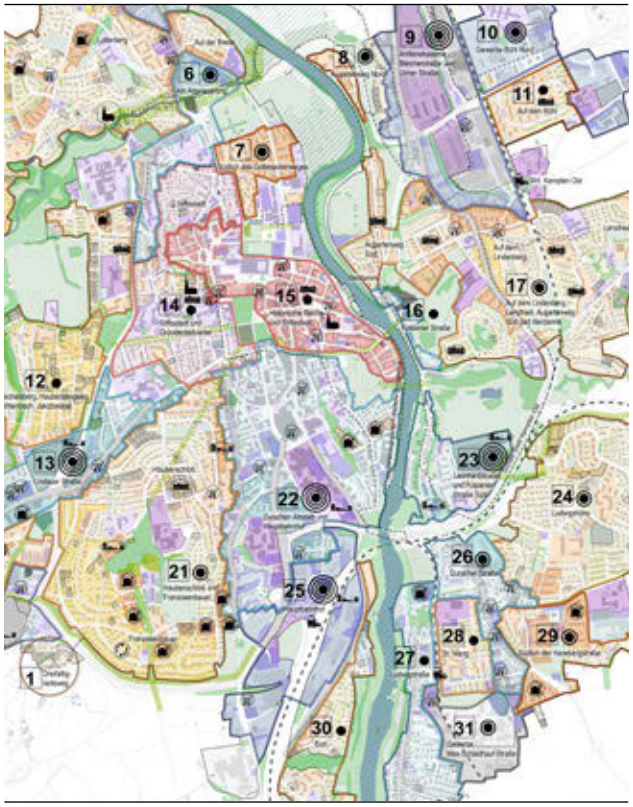
Strategisch können verschiedene Instrumente eingesetzt werden, zum Beispiel Förderprogramme und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Auch fiskalische Steuerungsinstrumente, wie die Grundsteuer C, die unbebaute Baugrundstücke stärker belastet, kann zu einer Aktivierung von Bauland beitragen. Eine begleitende Evaluierung der dreifachen Innenentwicklung kann in das städtische Berichtswesen eingebettet werden, um deren Erfolge sichtbar zu machen.

„Historisch geprägte Stadtteile, kleine Ortschaften und Räume mit wenig verdichteten Siedlungsstrukturen benötigen spezifische Ansätze für die dreifache Innenentwicklung.“
Julia Bier, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Stadt Heidelberg

Auch kleinere Gemeinden können von der dreifachen Innenentwicklung profitieren. Hier können kompakte und den örtlichen Ressourcen und Strukturen angepasste Planungsansätze entwickelt werden.

Abbildung 15

Innenentwicklungsplan Kempten



grün: Erhaltenswerte/stärkende Freiraumstrukturen, dunkel-lila: Nachverdichtung großflächiger Parkierungsanlagen, gelb bis rosa: Stadtstrukturtypen (z. B. Altstadt, Ein-/Zweifamilienhäuser, Wohnungsbau (Groß-)Siedlungen), Nummer: Gebiete für gebietsbezogene Empfehlungen, schwarzer Kringel: Größenordnung der vorhandenen Innenentwicklungspotenziale.

Quelle: Stadt Kempten, 2020

Beispiel aus der Praxis: Das Innenentwicklungskonzept Kempten

Die Stadt Kempten hat 2021 ein Innenentwicklungskonzept gemäß § 176a BauGB beschlossen. Es bildet als städtebauliches Entwicklungskonzept eine zentrale Grundlage für die weitere Siedlungsentwicklung. Die Innenentwicklungspotenziale wurden systematisch erfasst. Unter Berücksichtigung von ökologischen und städtebaulichen Aspekten, dem Aktivierungsaufwand und von Eigentümerinteressen wurde das realisierbare Potenzial ermittelt. Auf der Basis von Siedlungsstrukturtypen und des Freiraumkonzeptes wurden Schwerpunktbereiche der Innenentwicklung identifiziert. Beispiele hierfür sind großflächige private und öffentliche Parkplätze sowie die Nachverdichtung entlang von städtischen Ausfallstraßen. Dabei wurden die Ergebnisse sowohl für die gesamtstädtische als auch die Quartiersebene aufgezeigt und zehn städtebauliche Leitlinien entwickelt. Der erarbeitete Innenentwicklungsplan wird als strategisches Instrument gesehen. Schließlich sollen Innenentwicklungspotenziale standortabhängig und auf Basis einer integrierten Zielbetrachtung sowie der daraus resultierenden planerischen Abwägung passgenau genutzt werden.

Mehr dazu: Stadt Kempten, 2020



Neuer Wohnraum im Bestand mit Aufwertung des Wohnumfeldes (Arbon)

4 Räumliche Prioritäten per Potenzial-Check

Für die dreifache Innenentwicklung sollten räumliche Schwerpunkte im Stadtgebiet entsprechend der aktivierbaren Flächenpotenziale und der Umsetzbarkeit von Maßnahmen festgelegt werden. Hierzu sollten Bund und Länder gemeinsam mit Städten und Gemeinden ein Verfahren zur Ermittlung von Potenzialen für die dreifache Innenentwicklung, einen sogenannten „3I-Potenzial-Check“ entwickeln und bereitstellen. Dieser 3I-Potenzial-Check sollte auf die lokalen Verhältnisse anpassbar sein und neben quartiersbezogenen Merkmalen auch ausgewählte gesamtstädtische Faktoren, wie Lagequalität, Verkehrserschließung und gesamtstädtische klimatische Aspekte berücksichtigen.

Erläuterung

Die Erfahrungen aus den Fallstudien zeigen: Quartiere unterscheiden sich stark in ihren Flächenpotenzialen sowie den Chancen für eine erfolgreiche Transformation der Flächennutzung. So bieten Quartiere mit einem hohen Versiegelungsgrad, etwa durch große ebenerdigen Parkierungen, die Möglichkeit, durch Umnutzung und Überbauungen zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, ohne weitere Fläche zu versiegeln. Oft können dort gleichzeitig Entsiegelungen zugunsten von Grün erfolgen. Besonders wertvoll sind Flächen, die mehrere Funktionen erfüllen können – etwa Aufenthalt und Naherholung, Klimawandelanpassung und umweltverträgliche Mobilität.

Damit Städte und Gemeinden gezielt vorgehen können, benötigen sie für diese Quartiere eine klare Priorisierung, v.a. nach Potenzialen – und nicht nur hinsichtlich der Probleme. Diese Potenziale sollten besser als bisher erkennbar gemacht und genutzt werden.

Ein 3I-Potenzial-Check kann dabei helfen, die Eignung einzelner Quartiere systematisch und mit wenig Aufwand zu untersuchen. Gerade angesichts knapper finanzieller und personeller Ressourcen bietet ein 3I-Potenzial-Check einen wichtigen Vorteil: Er erleichtert die Priorisierung von Quartieren und Maßnahmen und liefert eine klare Argumentationsbasis für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit.

Der 3I-Potenzial-Check

Beispiele für Kriterien zur Priorisierung von 3I-Transformationsgebieten:

- Lage im Stadtgebiet
- Versiegelungsgrad
- Stadtklima
- Kleinklima
- Grün- und Freiräume sowie Aufenthaltsflächen
- Verkehrliche Erschließung
- ÖPNV-Angebot
- Modal Split
- Parkierungsflächen
- Bauliches Ergänzungspotenzial für Wohnen oder Gewerbe
- Eigentümerstruktur
- Demografie
- Gelegenheitsfenster, beispielsweise anstehende Erneuerung und Ergänzung technischer Infrastruktur in den Straßen
- Anstehende private Investitionen
- Laufende Planungen und Förderungen sowie absehbare Entwicklungen im Quartier



Quartier mit Aufwertungspotenzial privater Grünflächen und Aufstockungspotenzial (Bremen)

5 Praktikable Orientierungswerte für Grün und Freiraum

Bund und Länder sollten gemeinsam mit Städten und Gemeinden praktikable Orientierungswerte für Freiraum und Grün entwickeln und in Bestands- und Neubaugebieten anwenden. Dabei sollten neben der Erholungs- und Gesundheitsfunktion auch Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Klimawandelanpassung, Biodiversität und Wechselwirkungen verschiedener Grün- und Freiraumtypen berücksichtigt werden. Die Orientierungswerte sollten sich klar an ihrem Nutzen für Mensch und Umwelt ausrichten.

Erläuterung

Planende Verwaltungen stehen häufig vor der Herausforderung, die nachhaltige Stadtentwicklung gegen kurzfristige politische, wirtschaftliche oder private Interessen verteidigen zu müssen. Klare und nachvollziehbare Argumente werden benötigt.

Das Bundesamt für Naturschutz (BfN, 2024) hat Orientierungswerte für öffentliches Grün in einer wissenschaftlichen Arbeit entwickeln lassen. Diese sollten im Zusammenhang mit der dreifachen Innenentwicklung allerdings noch weiter auf die spezifischen Erfordernisse der Praxis vor Ort, private Flächen und die Quartiersebene konkretisiert werden.

Die Planungspraxis artikuliert einen Bedarf an interdisziplinär abgestimmten Orientierungswerten als Argumentationsunterstützung, insbesondere für den Freiraum und die Grünausstattung in den Quartieren, einschließlich deren Erreichbarkeit. Solche Werte erleichtern die Kommunikation, schaffen Transparenz in Beteiligungsprozessen und tragen zur Qualität von Planung und Umsetzung bei. Sie sollten auf kommunaler Ebene individuell ausgeformt werden können.

Wichtig ist, Orientierungswerte im planerischen Kontext zu interpretieren. Eine geringe Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen in einem Quartier kann zum Beispiel teilweise durch nahegelegene Landschaftsräume oder multifunktionale Straßenräume kompensiert werden. Entsprechend sollten die Werte an Siedlungsstruktur und Nutzungsdichte sowie Erreichbarkeit angepasst sein.

Wirkungsbezogene Orientierungswerte für Quartiere:
Was braucht ein Bestandsquartier, um die Temperatur zukünftig nachts um ein Grad in einem definierten Raum zu senken? Welche Beiträge leisten welche Flächen und deren Eigenschaften zur Klimaresilienz?

Solche Fragen können nur beantwortet werden, wenn Orientierungswerte im Kontext ihrer Wirkung auf das gesamte Quartier und bezüglich ihrer synergetischen Effekte angewendet werden.

Mehr dazu: Freiraumsatzung der Stadt Frankfurt am Main, 2023; Orientierungswerte für öffentliches Grün des Bundesamtes für Naturschutz, 2024

Bedarf für einen neuen Orientierungswert „Versiegelungsgrad im Quartier“:
Die Versiegelung ist ein wesentlicher Faktor für die Lebens- und Umweltqualität im Quartier. Entsiegelungen ermöglichen vielfältige positive Effekte, die Im Rahmen der Anpassung von Städten an den Klimawandel und für mehr Umweltgerechtigkeit besonders nötig sind. Beispiele dafür sind Hitzeminderung und Wiederherstellung klimatischer Ausgleichsfunktionen, Versickerungsfähigkeit, Lebensraum für Pflanzen und Tiere und naturnaher Aufenthaltsraum für die Quartiersbevölkerung. Ein solcher – an Quartierstypen angepasster – Orientierungswert auf Quartiersebene kann als Indikator für Handlungsbedarfe und als Kriterium bei der Beurteilung von Nachverdichtungsmaßnahmen herangezogen werden.

In der Praxis entwickelte und erprobte, abwägungsrelevante Orientierungswerte können der dreifachen Innenentwicklung in Planungs- und Genehmigungsverfahren mehr Gewicht verleihen.

6 Grünentwicklung und Mobilität als Treiber

Städte und Gemeinden sollten Grün und Mobilität gezielt als wirksame Treiber nutzen, um die Potenziale der dreifachen Innenentwicklung zu aktivieren. Um Grünstrukturen auf öffentlichen und privaten Flächen zu stärken, brauchen die Gemeinden wirksame Instrumente und eine ausreichende finanzielle Ausstattung. Für die Wirksamkeit des Treibers Mobilität ist Voraussetzung, dass der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV, Carsharing) ausgebaut wird. Dabei sollte die bisher vom Auto beanspruchte öffentliche und private Fläche reduziert und für den Umweltverbund, Grün, Aufenthaltsqualität oder verträgliche Nachverdichtung genutzt werden.

Erläuterung

Die Recherchen und Fallstudien, die im Rahmen der Erarbeitung dieses Papiers durchgeführt wurden, zeigen: Grünflächenentwicklung und nachhaltige Mobilität entfalten große Mehrwerte für Umweltqualität, Kleinklima und Lebensqualität in den Quartieren, der Gesamtstadt und dem Umland (Umweltbundesamt, 2025a).

Wird die Fläche für Kfz-Verkehr, besonders für das Parken, reduziert, entstehen neu nutzbare Räume vor allem für Rad- und Fußverkehr und für Grün- und Freiräume zur Aufwertung der Quartiere. Gleichzeitig können durch kompakte, gemischte Bau- und Nutzungsstrukturen Wege verkürzt werden, die eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes fördern, ohne Mobilität einzuschränken. Ökologisch hochwertiges, nutzbares und klimawirksames Grün kann zudem die Akzeptanz einer dichteren Bebauung erhöhen.

Ein großes Flächenpotenzial liegt in der Reduzierung, der Multicodierung und der Bündelung von privatem und öffentlichem Kfz-Parkraum. Mit Parkraumkonzepten lässt sich das Parken neu ordnen, bewirtschaften und auf das notwendige Maß reduzieren. Diese Konzepte berücksichtigen auch besondere Bedarfe z. B. mobilitätseingeschränkter Menschen, des Gewerbes und der urbanen Logistik. Quartiersgaragen können den Parkraum flächensparend bündeln. Neue Quartiersgaragen sollten grundsätzlich umnutzbar oder rückbaubar sein. Ergänzend sollten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Parkstände auf öffentlichen Verkehrsflächen werden für die Nutzenden bisher kostenlos oder gegen eine nicht annähernd kostendeckende Gebühr bereitgestellt. Wenn Arbeitgeber ihren Beschäftigten kostenlose Parkplätze auf dem Betriebsgelände zur Verfügung stellen, gilt dies nicht als steuerpflichtiger Arbeitslohn. Die Ablösebeträge für herzustellende Stellplätze liegen i.d.R. unter den Gestehungskosten. Selbst im sozialen Wohnungsbau wird die Errichtung von Stellplätzen oft im Kontext der Gesamtförderung von Mietwohnraum gefördert.

Damit die Transformation im Sinne der dreifachen Innenentwicklung gelingt, ist eine konsequente Förderung des Umweltverbundes in Verbindung mit mehr Grün und einer verträglichen Nachverdichtung erforderlich, zum Beispiel:

- zuverlässige und dicht getaktete ÖPNV-Angebote,
- attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen auch innerhalb der Quartiere,
- gute Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- multifunktionale Grünräume, die Aufenthalt und aktive Mobilität ermöglichen,
- kurze Wege durch bauliche Dichte und gemischte Nutzungen.



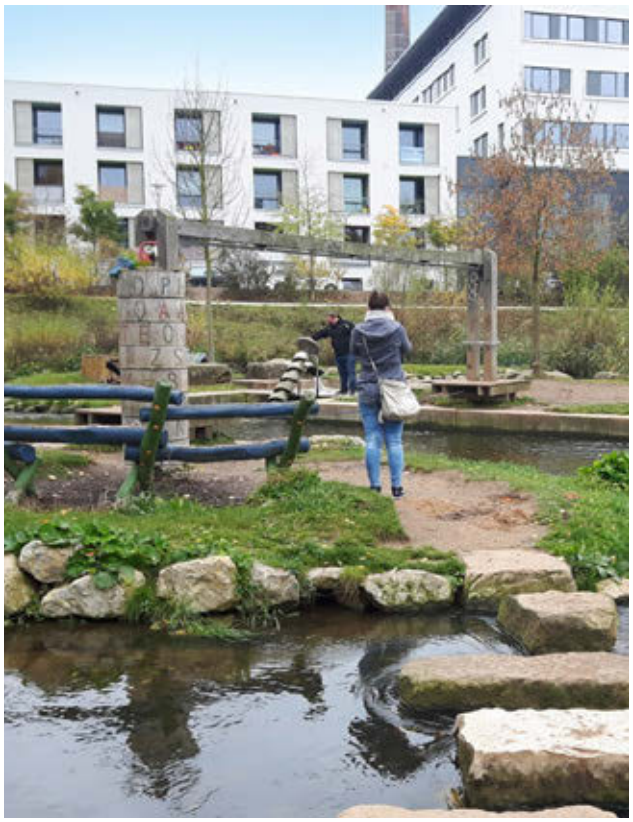
Für den Aufenthalt gestalteter und umverteilter Stadtraum ist auch Bewegungsraum für Kinder (Göppingen)



Offenlegung der Sieg – vom versiegelten Parkplatz zu Aufenthaltsort am Wasser mit Sitzsteinen (Siegen)



Die Sieg vor der Offenlegung mit Überdeckelung für Parkplatz (Siegen)



Multifunktionaler Wasserrückhalt, Natur- und Erholungsraum (Bamberg)

„Kommunikation, Aufenthalt, Kinderspiel auf öffentlichen Gemeindestraßen etc. haben eine wichtige Funktion für die Menschen, was aber vielfach durch eine privilegierte Pkw-Nutzung erheblich zurückgedrängt wurde.“
Dr. Hubertus Baumeister, Rechtsanwalt, Bremen beim 3. Dialogforum dreifache Innenentwicklung

7 Lebenswerte und multifunktionale Quartiersstraßen

Quartiersstraßen sollten als multifunktionale Räume für Begegnung, Stadtgrün und aktive Mobilität gestaltet werden. Die Neuverteilung und Mehrfachnutzung der Flächen können die Aufenthaltsqualität, Klimawandelanpassung und Verkehrssicherheit – insbesondere für Kinder und ältere Menschen – deutlich verbessern. Im direkten Wohn-, Schul- und Arbeitsumfeld werden damit Flächen für Rad- und Fußverkehr gewonnen.

Erläuterung

Straßenraum ist immer auch Teil des Stadtraums und ein wichtiger Sozialraum. In vielen Quartiersstraßen dominieren noch immer die Kraftfahrzeuge. Sie beanspruchen viel Fläche und mindern die Aufenthaltsqualität.

Dabei bieten Straßen und Plätze in bestehenden Quartieren – im Zusammenspiel mit privaten und öffentlichen Grünflächen – ein großes Potenzial, wohnort- und arbeitsplatznahe, multifunktionale Freiräume zu schaffen. Parallele oder zeitlich versetzte Mehrfachnutzungen derselben Flächen verringern die Flächenkonkurrenz im Quartier und schaffen Spielräume für gestalterische Aufwertungen. Maßnahmen können testweise umgesetzt werden, um partizipativ die beste Lösung zu entwickeln. Im Zuge von Straßenumgestaltungen lassen sich Fahrradabstellanlagen und E-Ladeinfrastruktur integrieren.

Quartiersstraßen und andere öffentliche Räume sollten nach den Prinzipien des Weißbuchs Stadtgrün und des Schwammstadtprinzips gestaltet werden: mit hohen Grünanteilen, klimaresilienten Gehölzen, Retentionsflächen und einer Vernetzung von Freiräumen, auch als Teil eines Fuß- und Radwegenetzes. Die gleichzeitige Optimierung von unterirdischer Infrastruktur, Belägen und Stadtgrün birgt große Synergiepotenziale. Aus Stadtstraßen können Klimastraßen werden (Umweltbundesamt, 2024).

Beispiele: Wiener Gartenstraßen, Blue-Green Streets

Gartenstraßen als neues, innovatives Element des Grünraumangebots sind entsiegelte, intensiv begrünte Aufenthalts- und Erholungsbereiche mit hoher mikroklimatischer Wirksamkeit im Straßenraum. Sie weisen mindestens eine Länge von einem Baublock auf, sorgen für Abkühlung, steigern die Aufenthaltsqualität und beleben Räume im direkten Wohn- bzw. Arbeitsumfeld und bilden wichtige stadtökologische Trittsteinbiotope für die städtische Fauna und Flora. Gartenstraßen sind durchlässig für den Fuß- und Radverkehr und fördern aktives Mobilitätsverhalten, insbesondere von Kindern. Hier ist Parken verboten, die Anfahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge sowie Ver- und Entsorgungsdienste (Müllabfuhr etc.) sind gewährleistet. Ein Begrünungsgrad von mind. 40 % und ein Überschirmungsgrad von mind. 60 % ist anzustreben. Gartenstraßen werden in Wien insbesondere dort etabliert, wo das Grün- und Freiraumangebot besonders gering ist, etwa in dicht bebauten Stadtgebieten mit hoher Bevölkerungsdichte und hohem Versiegelungsgrad (Stadt Wien, 2025).

Blue-Green Streets sind Straßenräume, die gezielt Wasser- (blue) und Grüninfrastruktur (green) kombinieren, um Regenwasser zu managen, Hitzeinseln zu reduzieren und die Lebensqualität zu erhöhen. Sie integrieren beispielsweise versickerungsfähige Beläge, Pflanzenbeete, Baumreihen und Rückhaltesysteme, um ökologische und klimatische Funktionen mit urbaner Mobilität zu verbinden (BlueGreenStreets, 2022).

Mehr dazu: „Weißbuch Stadtgrün“ (BMUB, 2017), „Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen“ (Umweltbundesamt, 2020) und „Umwelt im Quartier – Lebenswert und resilient – wie Bestandsquartiere nachhaltig transformiert werden können“ (Umweltbundesamt, 2024).



Retentionsflächen in der Innenstadt (Nürtingen)



Aufwertung des Straßenraums (Wien)

8 Wirksame und praktikable Instrumente

Vorhandene planerische Instrumente sollten zur wirksamen Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung überprüft und ggf. angepasst werden. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sollten sich stärker auf eine städtebauliche Transformation nach den Prinzipien der dreifachen Innenentwicklung ausrichten. Baugebot, Pflanzgebot sowie Rückbau- und Entsiegelungsgebot kommen bislang nur selten zur Anwendung. Ihr Einsatz erfordert ein starkes politisches Rückgrat und lässt sich zudem nur schwer rechtssicher umsetzen. Sie sollten zukünftig so ausgeformt sein, dass sie in der Praxis wirksam werden. Ebenso sollte eine Freiflächengestaltungssatzung sowie eine Wiederherstellungssatzung mit wirksamen Anpassungspflichten geprüft werden.

Erläuterung

Die dreifache Innenentwicklung trifft in der Praxis auf Quartiere, die in der Regel bereits flächendeckend mit Nutzungen belegt und eigentumsrechtlich festgelegt sind. Ansätze für eine nachhaltige Entwicklung im Quartier – sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum – treffen oft auf Interessen, die auf dem Status quo beharren. Wenn sich partikulare Interessen und eine nachhaltige Transformation weder durch gemeinsame Vorteile noch durch finanzielle Anreize – etwa Fördermittel, zusätzliche Grünflächen oder Impulse für bauliche Nutzungen – in Einklang bringen lassen, bleiben die vorhandenen planerischen Instrumente weitgehend wirkungslos. Empfehlungen für die kommunale Praxis brauchen eine instrumentelle Unterfütterung (Umweltbundesamt 2025b)

Besonders in Gebieten mit hohem Transformationspotenzial und -bedarf, zum Beispiel bei Nachverdichtung, Klimawandelanpassung, Grünentwicklung oder Entsiegelung von Verkehrsflächen, besteht Handlungsbedarf (Umweltbundesamt 2024). Hier sollte geprüft werden, wie langfristige Transformationen besser in die bislang eher mittelfristigen angelegten Instrumente wie die städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 ff. BauGB) integriert werden können. Auch das Instrumentarium der Quartiersentwicklung durch Private, oft diskutiert als Business Improvement District, kann hier zur Förderung der dreifachen Innenentwicklung durch die Länder angepasst werden.

Bebauungspläne regeln zwar neue Vorhaben, verpflichten aber nicht zur Anpassung bestehender Anlagen und Nutzungen. Selbst versiegelte Flächen mit negativen Auswirkungen auf Menschen und die Umwelt genießen Bestandsschutz. Die Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen im Siedlungsbestand sind bisher aufgrund zahlreicher betroffener Einzelinteressen aufwändig, rechtsanfällig und kommunalpolitisch schwer umsetzbar.

Damit Gemeinden die dreifache Innenentwicklung besser umsetzen können, sollte geprüft werden, die städtebaulichen Gebote des BauGB nach § 176 (Baugebot), § 177 (Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot), § 178 (Pflanzgebot) und § 179 (Rückbau- und Entsiegelungsgebot als Belang des Gemeinwohls und damit besser durchsetzbar auszugestalten.

Ebenso sollte das Instrument der kommunalen Freiflächengestaltungssatzung über die bisher möglichen Einsatzgebiete hinaus zu einem Planungsinstrument des BauGB weiterentwickelt werden, um die großen ökologischen Potenziale privater Freiräume zu aktivieren. Auch hier sollten Anpassungspflichten diskutiert werden.



Umgestaltung eines Quartiersplatzes im Rahmen der Städtebaulichen Sanierung in Stuttgart.

9 Verankerung in der planenden Verwaltung

Das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung sollte in Stadtplanungsprozessen durchgehend verankert sein. Bereits bei der Vorbereitung und beim Beginn von Planungsprozessen sollten die Planenden aus den relevanten Fachdisziplinen aktiv und vernetzt im Sinne der dreifachen Innenentwicklung mitplanen.

Erläuterung

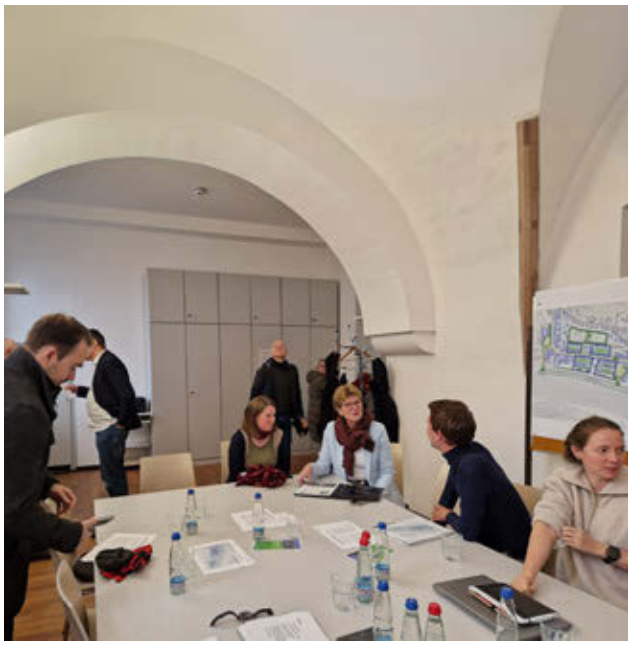
Die dreifache Innenentwicklung ist ein umfassender Ansatz, der ganz unterschiedliche Fachaspekte einbindet. Damit sie wirksam verfolgt werden kann, braucht es die enge, frühzeitige und aktive Zusammenarbeit der an Planungsprozessen Mitwirkenden unterschiedlicher Disziplinen – von der Grün- und Umwelt- über die Verkehrs- bis zur integrierenden Stadtplanung unter Einbeziehung der Personen, die für Liegenschaften, Naturschutz etc. zuständig sind. Bisher fehlt es jedoch an einer klaren Verankerung dieses Prinzips in den Planungsprozessen.

Um die dreifache Innenentwicklung besser zu verankern, können die bereits bestehenden Abstimmungsroutinen in den Verwaltungen genutzt werden. Die Scoopingroutinen bzw. Planinitiierungsabstimmungen zu Beginn neuer Planungsprozesse können Aspekte der dreifachen Innenentwicklung integrieren und somit die relevanten Fachbelange von Anfang an einbeziehen und Synergien bei Erhebungen, Analysen, Plänen und Maßnahmen schaffen.

Netzwerke für den Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer sind hilfreich. Städte, Gemeinden, private Akteure und Forschungseinrichtungen können so voneinander lernen und Beispiele guter Praxis teilen. Ein solches Netzwerk könnte von der Landes- oder Regionalebene moderiert und koordiniert werden. Vor allem kleinere Gemeinden würden davon profitieren. Sie verfügen häufig nicht über das nötige Fachpersonal oder spezielles Know-how und sind daher auf Leitfäden, vorbildliche Beispiele und externe Beratung angewiesen. Deshalb sollte mit Unterstützung des Bundes und der Länder eine Checkliste zur dreifachen Innenentwicklung auf Quartiersebene für Städte und Gemeinden erarbeitet werden. Insbesondere die Themen Multifunktionalität und Multicodierung sollten anhand von Beispielen guter Praxis anwendungsorientiert aufbereitet werden.



Impulse aus der dienststellenübergreifenden Zusammenarbeit in Magdeburg



Ämterübergreifender Workshop zur Dreifachen Innenentwicklung in Heidelberg

10 Öffentlicher Diskurs

Die mit räumlicher Planung befassten Akteurinnen und Akteure aus Verwaltung und Politik aller Ebenen sollten die dreifache Innenentwicklung öffentlich diskutieren und dafür werben. Dafür sind attraktive und allgemeinverständliche Begrifflichkeiten nützlich.

Erläuterung

Die dreifache Innenentwicklung als Dreiklang von baulicher Entwicklung, Grünentwicklung und Mobilitätswende ist dabei sich zu etablieren. Der Begriff ist wegen des komplexen Ansatzes jedoch für viele Menschen noch abstrakt und schwer verständlich. Fachbegriffe wie Nachverdichtung, Siedlungsflächeneffizienz oder Parkraumbewirtschaftung werden von Fachleuten anders wahrgenommen als von Bürgerinnen und Bürgern, die oft befürchten, dass Grünflächen, Kfz-Parkraum oder Lebensqualität verloren gehen. Konflikte entstehen daher oft weniger durch die Maßnahmen selbst, sondern durch unterschiedliche damit verbundene Wahrnehmungen und Erwartungen.

Um die dreifache Innenentwicklung erfolgreich umzusetzen, ist eine klare und adressatengerechte Kommunikation erforderlich. Sie sollte Ziele und Zusammenhänge verständlich machen, Chancen aufzeigen und positive Zukunftsbilder vermitteln, die sich mit einem neuen Umgang mit knappen Flächen in Kommunen verbinden. Aufbereitete Beispiele aus der Praxis und leicht verständliche, positiv besetzte Begriffe helfen dabei, die Vorteile der dreifachen Innenentwicklung sichtbar zu machen. Überzeugende Kommunikationsstrategien sind besonders für den Themenkomplex „Pkw-Nutzung und Parken“ notwendig. Der Gewinn an Lebens- und Umweltqualität sowie an zusätzlichen Mobilitätsoptionen sollte betont werden.

Sowohl Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, Entscheidungstragende als auch die breite Öffentlichkeit sollten angesprochen werden. Dafür sind vielfältige Kommunikationsformen und Medien erforderlich, um alle gleichermaßen zu erreichen.

Beispiel: Dreifache Innenentwicklung in der Diskussion – StadtForum Albstadt 2025
Unter dem Motto „KOMPAKT – GRÜN – MOBIL“ lud die Stadt Albstadt die Bürgerschaft ein, um über die Zukunft der Innenstadt zu diskutieren. Die im Rahmen des vorliegenden Projekts erarbeitete Potenzialstudie für das Quartier Poststraße / Gartenstraße wurde der Bürgerschaft vorgestellt. Die Bürgerschaft aus dem Quartier zeigte sich sehr aufgeschlossen für die vorgestellten Ideen zur dreifachen Innenentwicklung. Die Feststellung aus der Studie „Mehr als 40 Prozent der Fläche in diesem Quartier gehören dem Auto.“ führte zu Anregungen für die Schaffung gemeinschaftlich nutzbarer Grünflächen.

„Die dreifache Innenentwicklung ist komplex und sollte deshalb verständlich und kompakt kommuniziert werden. Der Schwerpunkt sollte auf den Vorteilen, etwa dem Gewinn an Aufenthaltsqualität, liegen und nicht auf potenziellen Problemen.“
Kerstin Langer, Mobilitätsreferat, Leitung Stab „Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung“, Landeshauptstadt München beim 2. Dialogforum

Perspektiven

Die hier dargelegten Ergebnisse der Untersuchungen legen nahe, dass ein kluger und effizienter Umgang mit Flächen im Sinne der dreifachen Innenentwicklung in den kommenden Jahren weiter an Relevanz gewinnen wird. Zunehmende Klimaextreme, Wohnraumknappheit und sich verschärfende Flächenkonflikte machen deutlich, dass die dreifache Innenentwicklung eine zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist. Hier ist bereits viel in Bewegung. Das Straßenverkehrsrecht beispielsweise berücksichtigt seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung 2024 stärker Umweltbelange und unterstützt damit auch die Umsetzung der dreifachen Innenentwicklung. Die Aufgeschlossenheit und das Engagement der im Projekt beteiligten Verwaltungen bezüglich der dreifachen Innenentwicklung sind beeindruckend und machen klar, das mit dem Thema viele positive Wirkungen verknüpft werden.

Die Verkehrswende mit einer Reduzierung der Pkw-Dichte ist dabei eine entscheidende Voraussetzung für die dreifache Innenentwicklung. Mobilität prägt unsere Städte. Fahrbahnen und Kfz-Parkplätze nehmen enorme Flächen in Anspruch und bestimmen maßgeblich, wie attraktiv, lebenswert und umweltfreundlich ein Quartier ist. Eine konsequente Verkehrswende, die den öffentlichen Nahverkehr stärkt, den Rad- und Fußverkehr fördert und den motorisierten Individualverkehr reduziert, schafft nicht nur mehr Raum für Wohnen, Arbeiten und Grünflächen, sondern verbessert zugleich die Luftqualität, verringert die Lärmbelastung und trägt zur Sicherheit bei. Dies geht mit der dreifachen Innenentwicklung Hand in Hand.

Stadtgrün in all seinen Ausprägungen ist ein wesentlicher Baustein für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Die positiven Wirkungen sind vielfältig und reichen von der Gesundheit, über Erholung und Biodiversität bis zur Anpassung an den Klimawandel. Es wird eine wichtige Zukunftsaufgabe sein Stadtgrün als integralen Bestandteil der Innenentwicklung auch in Städten mit hohem Entwicklungsdruck zu sichern und zu qualifizieren (Umweltbundesamt 2026).

Die Wiederherstellungsverordnung der EU aus dem Jahr 2024 setzt zeitlich gestaffelte qualitative und quantitative Ziele für die Wiederherstellung von Ökosystemen und zur Bekämpfung des Biodiversitätsverlusts. Aktuell wird auch eine Übernahme des Ansatzes in das BauGB als § 135e Wiederherstellungssatzung diskutiert.

Innenentwicklung sollte stärker als gesellschaftlicher Wert etabliert werden. Dafür ist ein Wandel im öffentlichen Bild und eine gemeinsame Verantwortung von Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft und Wirtschaft erforderlich. Innenentwicklung muss als ein positiv wirkender Prozess stärker erkennbar werden, bei dem Umweltschutz, Siedlungsflächeneffizienz und damit auch wirtschaftliche Effizienz zusammenwirken. Es muss vor allem gezeigt werden, dass sie einen direkten Beitrag zur Lebensqualität der Menschen in den Städten leisten kann.

Die dreifache Innenentwicklung ist kein zeitlich begrenztes Projekt. Sie ist eine dauerhafte planerische Aufgabe, die auf allen Ebenen verankert sein sollte.

Städte können hier viel voneinander lernen. Immer mehr Beispiele zeigen, wie gute Lösungen in der Praxis funktionieren und als Vorbilder dienen können. Gut aufbereitet und kommuniziert unterstützen diese Beispiele den Wissensaufbau und Wissenstransfer.

Es besteht weiterhin Forschungs- und Entwicklungsbedarf. So sind beispielsweise Langzeitwirkungen von Maßnahmen der dreifachen Innenentwicklung auf die Umwelt, soziale Strukturen, menschliche Gesundheit und die Resilienz von Städten bislang noch wenig untersucht. Aus den Fallstudienstädten gab es mehrfach Hinweise auf Gerechtigkeitsfragen und soziale Implikationen für verschiedene Bevölkerungsgruppen durch die Transformation von Quartieren, insbesondere durch Gentrifizierung.

Die dreifache Innenentwicklung kann einen wesentlichen Beitrag zu einer Ergänzung und Diversifizierung des Wohnraumangebotes im Siedlungsbestand leisten. Zum Beispiel können seniorengerechte und adaptive Wohnformen, Clusterwohnen und Baugemeinschaften der Entwicklung des Siedlungsbestandes neue Impulse geben. Qualitativ hochwertige und multifunktionale Freiräume können eine erhöhte Dichte kompensieren.



Raum für aktive Mobilität (Paris)



Pop-up Freiraum (Ludwigsburg)

Hierfür wären Modellprojekte und das Herausarbeiten von Erfolgsfaktoren für die Transformation des Siedlungsbestandes hilfreich.

Die Potenzialstudien zur dreifachen Innenentwicklung in den Fallstudienstädten haben gezeigt, dass alle untersuchten Quartierstypen große Potenziale für die dreifache Innenentwicklung bieten: mehr Grün, weniger Verkehrsflächen und bauliche Nachverdichtung können sich gut ergänzen. Gewerbequartiere fallen hier stark durch einen verschwenderischen Umgang mit Fläche auf. Insbesondere Großwohnsiedlungen weisen auffallend große Flächenpotenziale für die dreifache Innenentwicklung auf. Viele dieser Siedlungen stehen nach einer Phase der Rückbauüberlegungen nun wieder unter Druck. Sie erleben in Zeiten von Wohnraummangel und Zuwanderung eine Transformation zu Ankunfts- und Integrationsquartieren mit Bevölkerungsanteilen migrantischer Prägung. Dieser Veränderungsdruck bezüglich Wohnformen, intensiver Freiraumnutzung und lokaler Ökonomie stellt gleichzeitig eine Herausforderung und eine Chance für die dreifache Innenentwicklung dar. Hier könnten zum Beispiel Modellprojekte oder Vorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus wertvolle Erkenntnisse für eine erfolgreiche Quartierstransformation erbringen.

Vorhandene technische und soziale Infrastrukturen können durch eine gesteuerte dreifache Innenentwicklung effizient ausgelastet werden. Für Nachverdichtungsprozesse liegen entsprechende Vergleichsrechnungen im Verhältnis zur Außenentwicklung vor. Für die dreifache Innenentwicklung stehen hier belastbare Vergleiche aus. Es ist zu erwarten, dass auch hier, unter Berücksichtigung von Aspekten des Grüns und des Freiraums sowie von Mobilitätsaspekten die wirtschaftlichen Vorteile der Innenentwicklung überwiegen. Erkenntnisse hierzu wären für die Allokation kommunaler Einnahmen und Ausgaben sowie die begleitendende Förderkulisse sehr interessant.

Städte und Gemeinden müssen bei der dreifachen Innenentwicklung räumliche Prioritäten setzen. Wie die Fallstudien zeigen, sind die Flächenpotenziale ja nach Quartierstyp deutlich unterschiedlich. Eine Arbeitshilfe, wie der oben angesprochene „3I-Potenzial-Check“ könnte Städte und Gemeinden bei der Auswahl geeigneter Quartiere maßgeblich unterstützen. Bei der Planung der Transformation auf Quartiersebene und der Beurteilung von Vorhaben könnte dies ergänzt werden durch eine „3I-Checkliste“. Hier könnten Merkpunkte zur Potenzialanalyse und Maßnahmenplanung zusammengestellt werden. Die Erarbeitung eines Leitfadens dagegen erscheint angesichts der Vielfalt städtischer Quartiere und der unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven weniger erfolgversprechend.

Auch die Frage, wie sich Nutzungsansprüche, Mobilitätsbedarfe und die Wahrnehmung von Klimafolgen in Quartieren durch die dreifache Innenentwicklung verändern, ist von hoher Relevanz. Diese Erkenntnisse sind ein Schlüssel um Herausforderungen und förderliche Faktoren für die Veränderungsbereitschaft in Bevölkerung, Politik und Verwaltung genauer verstehen zu können.

Kommunikation ist von zentraler Bedeutung für eine erfolgreiche dreifache Innenentwicklung. Innovative Beteiligungsformate, die die Akzeptanz von Maßnahmen in der Bevölkerung stärken und digitale, transparente Dialogstrukturen sowie Entscheidungshilfen sind notwendig, um die dreifache Innenentwicklung mit einem positiven Bild in der Öffentlichkeit zu belegen.

Eine erfolgreiche dreifache Innenentwicklung setzt entsprechend ausgebildetes Personal in der Planungspraxis voraus. An den Hochschulen und in der Aus- und Weiterbildung sollten innovative Ansätze wie die dreifache Innenentwicklung daher gezielt vermittelt werden.

Literaturverzeichnis

ARL – Akademie für Raumforschung in der Leibniz-Gemeinschaft (2019). Räumliche Transformation – Prozesse, Konzepte, Forschungsdesigns. Verlag der ARL. Forschungsberichte der ARL 10. https://www.arl-net.de/de/shop/raumliche-transformation.html

Baumeister, H., Ringena, J. (2025). Neue Möglichkeiten der Gemeinden zur Gestaltung des Ortsverkehrs durch die Novelle des Straßenbaurechts 2024. Die Gemeinde. Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein, Stand 13.08.2025. Manuskript.

BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022). BlueGreenStreets Toolbox – Teil A. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere. https://doi.org/10.34712/142.27

Blum, P., Böhme, C., Kühnau, C., Reinke, M., & Willen, L. (2023). Stadtnatur erfassen, schützen, entwickeln: Orientierungswerte und Kenngrößen für das öffentliche Grün. BfN Schriften 653. https://doi.org/10.19217/skr653

BfN – Bundesamt für Naturschutz (2017a). Doppelte Innenentwicklung – Perspektiven für das urbane Grün. https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/doppelte-innenentwicklung-perspektiven-fuer-das-urbane-gruen

BfN – Bundesamt für Naturschutz (2017b). Urbane Grüne Infrastruktur – Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte: Hinweise für die kommunale Praxis. https://www.bfn.de/publikationen/ broschuere/urbane-gruene-infrastruktur-grundlage-fuer-attraktive-und-zukunftsfaehige

BfN – Bundesamt für Naturschutz (2024). Orientierungswerte für öffentliches Grün. Kurzfassung des Forschungsberichts Stadtnatur erfassen, schützen und entwickeln. https://www.bfn.de/publikationen/broschuere/orientierungswerte-fuer-oeffentliches-gruen

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2025). Transformationspotenziale großflächiger Parkplätze für den nachhaltigen Stadtumbau. Gute Beispiele für Umbau und Anpassung. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2025/transformation-grossflaechiger-parkplaetze.html

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017). Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmub/verschiedene-themen/2017/weissbuch-stadtgruen.html

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (o.J.). Potsdam – Gartenstadt Drewitz. https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Praxis/ArbeitshilfenLeitfaeden/Praxisbox_Klimaquartiere/Klimaquartiere/Steckbriefe/Potsdam/Potsdam_node.html. Abruf 10.04.2026.

Bundesregierung (Hrsg.) (2025). Transformation gemeinsam gerecht gestalten. Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2025. https://www.publikationen-bundesregierung.de/pp-de/publikationssuche/nachhaltigkeitsstrategie-2025-2344672.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2020). Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen. Köln

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2026). Glossar. https://www.strassen.nrw.de/de/glossar.html#group174_P

Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Wohnen (2020). Rahmenplan Talgrund West. Fortschreibung. https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Rahmenplan-Talgrund-West-_Text_2020_04_24.pdf

Lenz, Barbara (2018). Mobilität. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Stadt- und Regionalentwicklung. https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/HWB%202018/Mobilit%C3%A4t.pdf

Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg (2025). Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“. Bekanntmachung vom 31.03.2025

Musterbauordnung (2024). Bauministerkonferenz

Region Köln/Bonn e.V. (o.J.). Agglomerationskonzept Konzeptband. https://www.agglomerationsprogramm.de/konzept/agglomerationskonzept

Region Köln/Bonn e.V. (2023). Dreifache Innenentwicklung – Praxishilfe für die Region Köln/Bonn. https://www.region-koeln-bonn.de/aktuelles/downloads

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018). Quartiersgaragen in Berlin.

Stadt Frankfurt am Main (2023). Gestaltungssatzung Freiraum und Klima der Stadt Frankfurt am Main (Freiraumsatzung). https://frankfurt.de/-/media/frankfurtde/frankfurt-themen/klima-und-energie/pdf/klimareferat/gestaltungssatzung-freiraum-und-klima.pdf

Stadt Kempten (2020). Innenentwicklungskonzept. Bearbeitung: Baader Konzept GmbH und Planungsbüro Skorka. https://www.kempten.de/file/Brosch%c3%bcre%20Innenentwicklungskonzept.pdf

Stadt Heidelberg (2023). Klima-Scanner. https://www.heidelberg.de/HD/Leben/Stadtklima+Heidelberg.html

UBA – Umweltbundesamt (2026). Stadtgrün und kommunale Nachhaltigkeit. https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/2026-06/94_2026_Texte_bf.pdf

UBA – Umweltbundesamt (2025a). Aktive Mobilität und Freiraum zusammen gedacht. https://doi.org/10.60810/openumwelt-8031

UBA – Umweltbundesamt (2025b). Auf dem Weg zur grünen Stadt. Empfehlungen für die kommunale Praxis. https://doi.org/10.60810/openumwelt-8552

UBA – Umweltbundesamt (2024). Umwelt im Quartier – Lebenswert und resilient – wie Bestandsquartiere nachhaltig transformiert werden können. https://doi.org/10.60810/openumwelt-7596

UBA – Umweltbundesamt (2023). Dreifache Innenentwicklung. Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung (Hintergrundpapier). https://doi.org/10.60810/openumwelt-3386

UBA – Umweltbundesamt (2020). Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. https://doi.org/10.60810/openumwelt-3523

UBA – Umweltbundesamt (2019). Innenentwicklung in städtischen Quartieren: Die Bedeutung von Umweltqualität, Gesundheit und Sozialverträglichkeit (Hintergrundpapier). https://doi.org/10.60810/openumwelt-3447

UBA – Umweltbundesamt (2014). Glossar der raumbezogenen Umweltplanung. Klimaanpassung, Innenentwicklung und Flächensicherung. https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/stadtgrun-kommunale-nachhaltigkeit.

Abbildungen

Abbildung 1
Das Prinzip der dreifachen Innenentwicklung. 7

Abbildung 2
Nutzungsmischung, Mehrfachnutzung, Multifunktionalität und Mulicodierung. 8

Abbildung 3
Vorteile und Synergien der dreifachen Innenentwicklung. 10

Abbildung 4
Untersuchte Quartierstypen in den sechs Fallstudienstädten. 11

Abbildung 5
Angestrebte Flächenveränderung im Quartier durch die dreifache Innenentwicklung. Nicht quantifizierte Systemdarstellung. 12

Abbildung 6
Ansatzpunkte der dreifachen Innenentwicklung: kompakter, grüner, mobiler im Quartier. 14

Abbildung 7
Potenzialstudien für die dreifache Innenentwicklung – unterschiedliche Potenziale in den Quartierstypen. 15–16

Abbildung 8
Potenzialstudien zur dreifachen Innenentwicklung - großes Potenzial für zusätzliche Geschossfläche bei geringer Zunahme der überbauten Fläche. 16

Abbildung 9
Potenzialstudie Großwohnsiedlung Innenstadtrand in Magdeburg Jakobstraße. 19

Abbildung 10
Potenzialstudie Großwohnsiedlung Stadtrand in Bremen Kattenturm. 20

Abbildung 11
Potenzialstudie gemischtes Quartier in Albstadt Poststraße. 20

Abbildung 12
Potenzialstudie gemischtes Quartier in Würzburg Sanderau. 21

Abbildung 13
Empfehlungen für die dreifache Innenentwicklung. 24

Abbildung 14
Rahmenplan Talgrund West, Stuttgart. 27

Abbildung 15
Innenentwicklungsplan Kempten. 30



▸ **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI