



# In und Um Düsseldorf

Vortrag am 27.03.2014 im Planungsausschuss des Regionalrates

Christoph van Gemmeren  
Bezirksregierung Düsseldorf



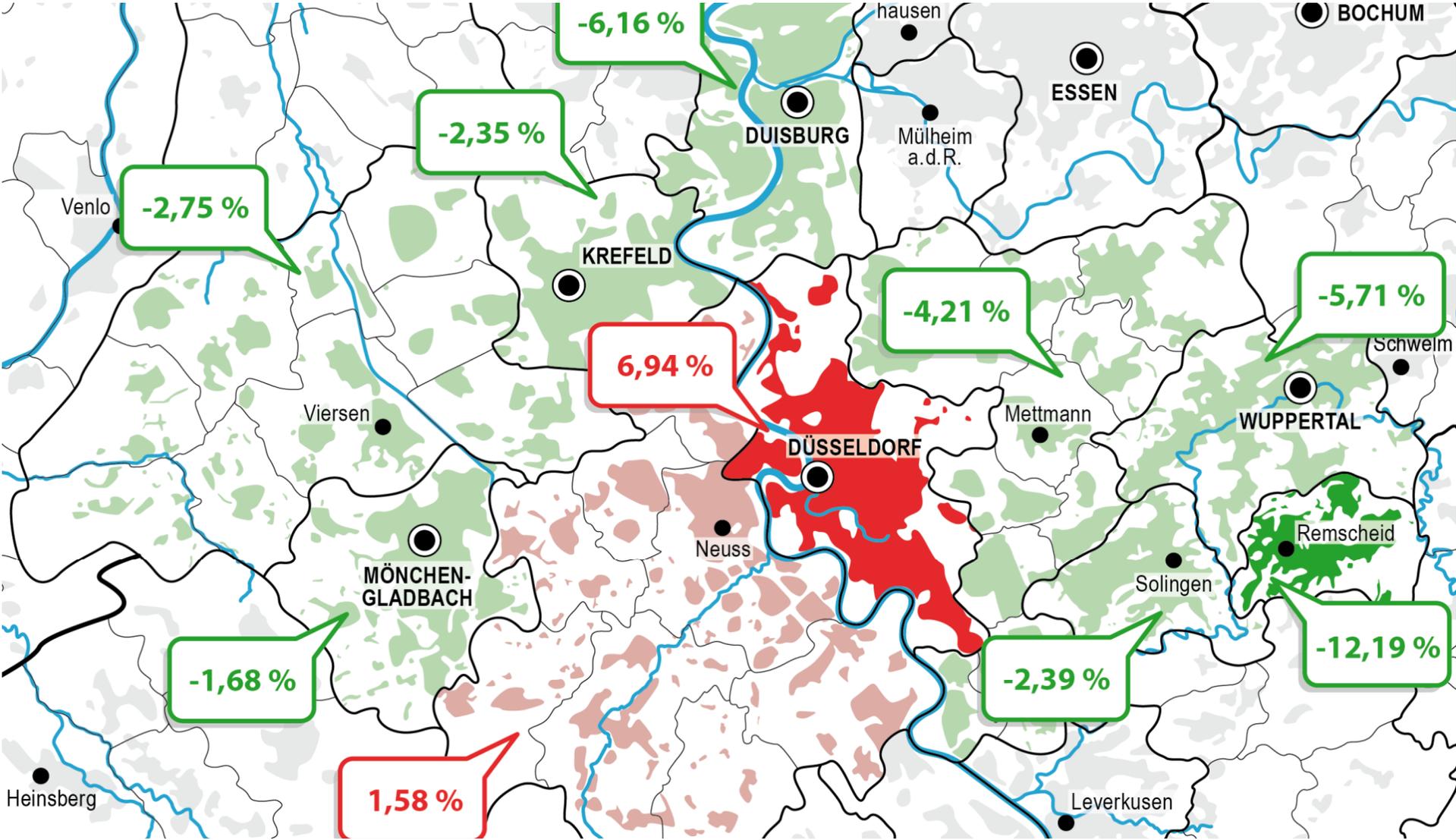
## Leitlinie für die Fortschreibung gemäß Beschluss des Regionalrates vom 28.06.2012

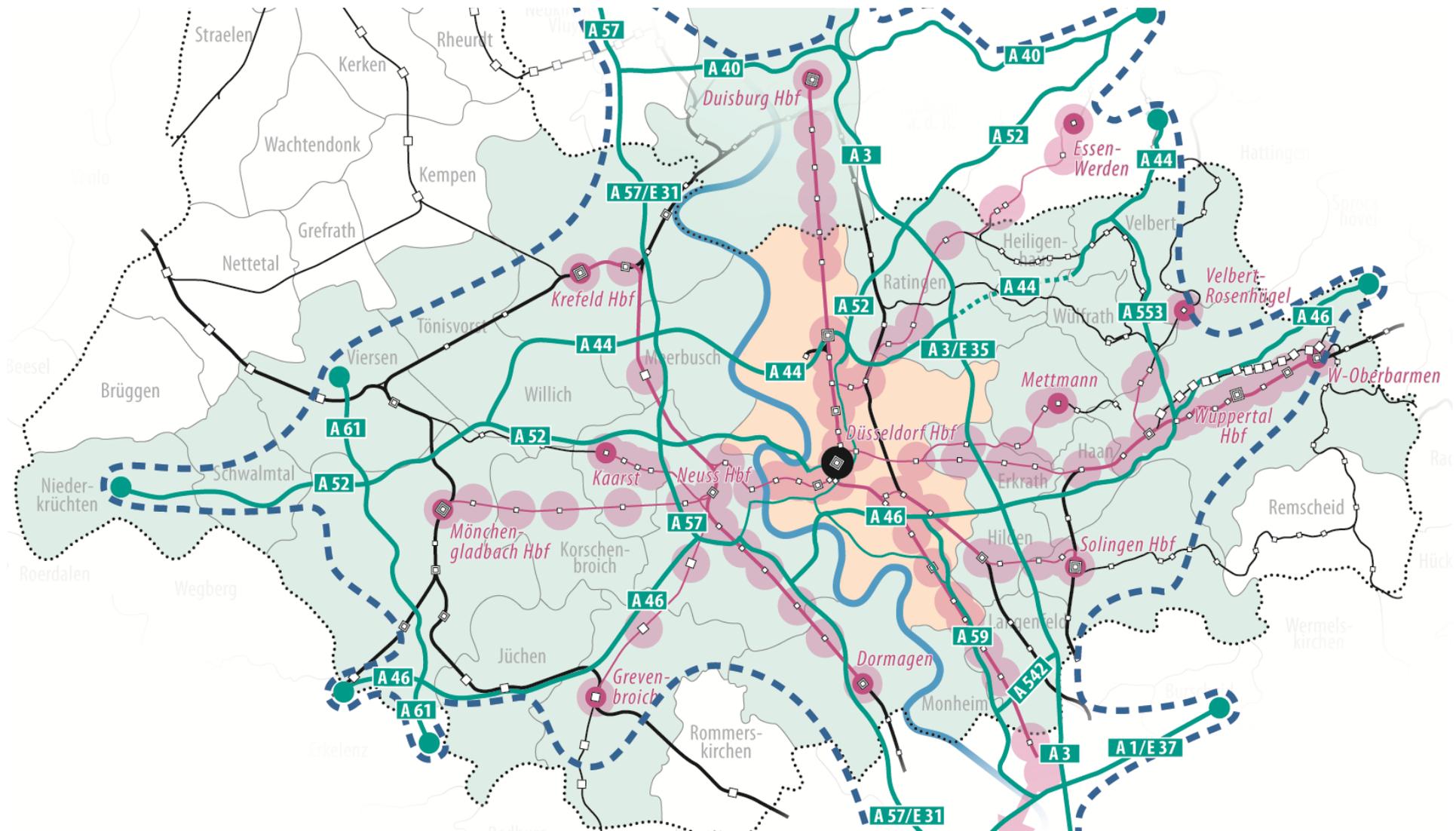
### 1.2.5 Wohnbaulandentwicklung „In und Um Düsseldorf“

Die Kommunen „In und Um Düsseldorf“ sollen zuerst diejenigen Flächen des bestehenden Flächenpotentials entwickeln, die auch positive regionale Wirkung entfalten. Hierzu soll die Regionalplanung in Zusammenarbeit mit den Kommunen „In und Um“ Düsseldorf ein Flächenranking initiieren, das eine interkommunal abgestimmte Wohnbaulandentwicklung vorbereiten kann.



# Haushaltsvorausberechnung bis 2030





-  Autobahnstrecke mit max. Distanz (30 min.)
-  Einzugsbereich 30 min. Reisezeit mit dem Auto
-  Bahnhof / Haltepunkt in max. Distanz (30 min.)
-  Schiene mit wichtigen Zustiegspunkten
-  Einzugsbereich der Bahnhöfe und Haltepunkte (d=2,5 km)
-  Stadt Düsseldorf
-  Ranking-Kommunen „In und Um Düsseldorf“



## Welche Flächen wurden im Ranking eingestellt?

### Fall 1

Kommunaler Bedarf

$\geq$

Reserven und  
Flächenwünsche  
der Kommunen

= Keine Berücksichtigung im Ranking

### Fall 2

Kommunaler Bedarf

$<$

Reserven und  
Flächenwünsche  
der Kommunen

= Flächen, die über den Bedarf hinaus gehen,  
werden gerankt

**Ziel: „aus dem Überhang das Beste rausfiltern“**



## Rankingaufbau in vier Unterkategorien entsprechend der Ziele

- A) Verkehrsaufwand / -belastung minimieren 40 Punkte
- B) Flächen ökologisch verträglich entwickeln –  
Gesunde Wohnverhältnisse schaffen 20 Punkte
- C) Infrastruktur beachten 20 Punkte
- D) Städtebauliche Umsetzung ermöglichen 20 Punkte

Starke Gewichtung A – Verkehrsminimierung aufgrund der Zielsetzung weitere Staus zu vermeiden

Wenn eine Fläche viele Punkte hat, ist sie geeigneter für eine Entwicklung – Insgesamt 100 Punkte



## Beispiel A Verkehrsaufwand / -belastung minimieren

<b>A) Verkehrsaufwand / -belastung minimieren</b> ▪Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken ▪(Versorgung) Lage zu zentralen Versorgungsbereichen ▪SPNV (Bestand inkl. Planfeststellung) ▪Nichtmotorisierter Verkehr	1. Nähe zum SPNV (S-Bahn, Regionalverkehr)	▪kurze Entfernung: <500m ▪vertretbare Entfernung: 500 -1000m ▪große Entfernung: 1000 - 1500m	<b>kurze Entfernung = 10</b> <b>vertretbare Entfernung= 6</b> <b>große Entfernung = 1</b>
	2. Nähe zum schienen- gebundenen ÖPNV (U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn)	▪kurze Entfernung: <500m ▪vertretbare Entfernung: 500 - 1000m ▪große Entfernung: 1000 - 1500 m	<b>kurze Entfernung = 6</b> <b>vertretbare Entfernung= 3</b> <b>große Entfernung = 1</b>
	3. Nähe zum motorisierten ÖPNV (leistungsfähige Buslinie)	▪kurze Entfernung: <500m ▪vertretbare Entfernung: 500 - 1000m ▪große Entfernung: 1000 - 1500 m	<b>kurze Entfernung = 6</b> <b>vertretbare Entfernung= 3</b> <b>große Entfernung = 1</b>
	4. Erreichbarkeit der Oberzentren	Analyse BBSR Daten: Reisezeiten inkl. Umstiegszeiten  ▪schnelle Erreichbarkeit: <15 Min. ▪vertretbare Erreichbarkeit: 5 - 30 Min. ▪schlechte Erreichbarkeit: 30 - 60 Min.	<b>schnelle Erreichbarkeit = 6</b> <b>vertretbare Erreichbarkeit = 3</b> <b>schlechte Erreichbarkeit = 1</b>

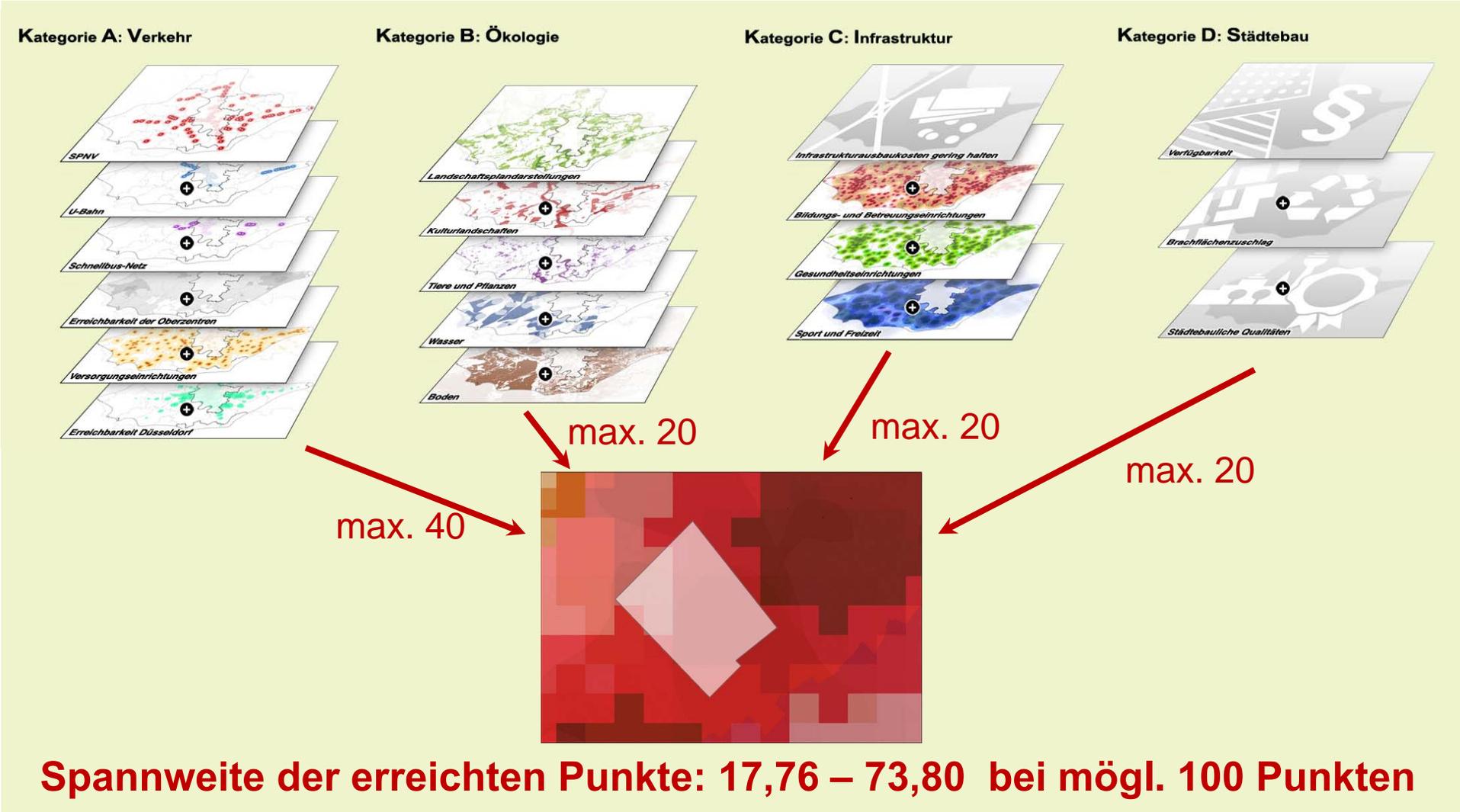


## Beispiel A Verkehrsaufwand / -belastung minimieren

<b>A) Verkehrsaufwand / -belastung minimieren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken</li> <li>▪ (Versorgung) Lage zu zentralen Versorgungsbereichen</li> <li>▪ SPNV (Bestand inkl. Planfeststellung)</li> <li>▪ Nichtmotorisierter Verkehr</li> </ul>	5. Entfernung zu Versorgungseinrichtungen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nahversorgungsbereiche</li> </ul>	Zentrale Versorgungseinrichtungen  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sehr gute Erreichb.: &lt;500m</li> <li>▪ vertretbare Erreichb.: 500 - 800m</li> <li>▪ schlechte Erreichb.: 800 - 2000m</li> </ul>	<b>sehr gute Erreichbarkeit = 6 Punkte</b> <b>vertretbare Erreichbarkeit = 3 Punkte</b> <b>schlechte Erreichbarkeit = 1 Punkt</b>
	6. Erreichbarkeit Düsseldorf per ÖPNV	Fahrtzeit nach Düsseldorf Hbf + Fußweg zum Start-Haltepunkt  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sehr gute Erreichb.: &lt;10 Min.</li> <li>▪ vertretbare Erreichb.: 10 - 20 Min.</li> <li>▪ schlechte Erreichb.: 20 - 30 Min.</li> </ul>	<b>sehr gute Erreichbarkeit = 6 Punkte</b> <b>vertretbare Erreichbarkeit = 3 Punkte</b> <b>schlechte Erreichbarkeit = 1 Punkt</b>



# Ergebnis



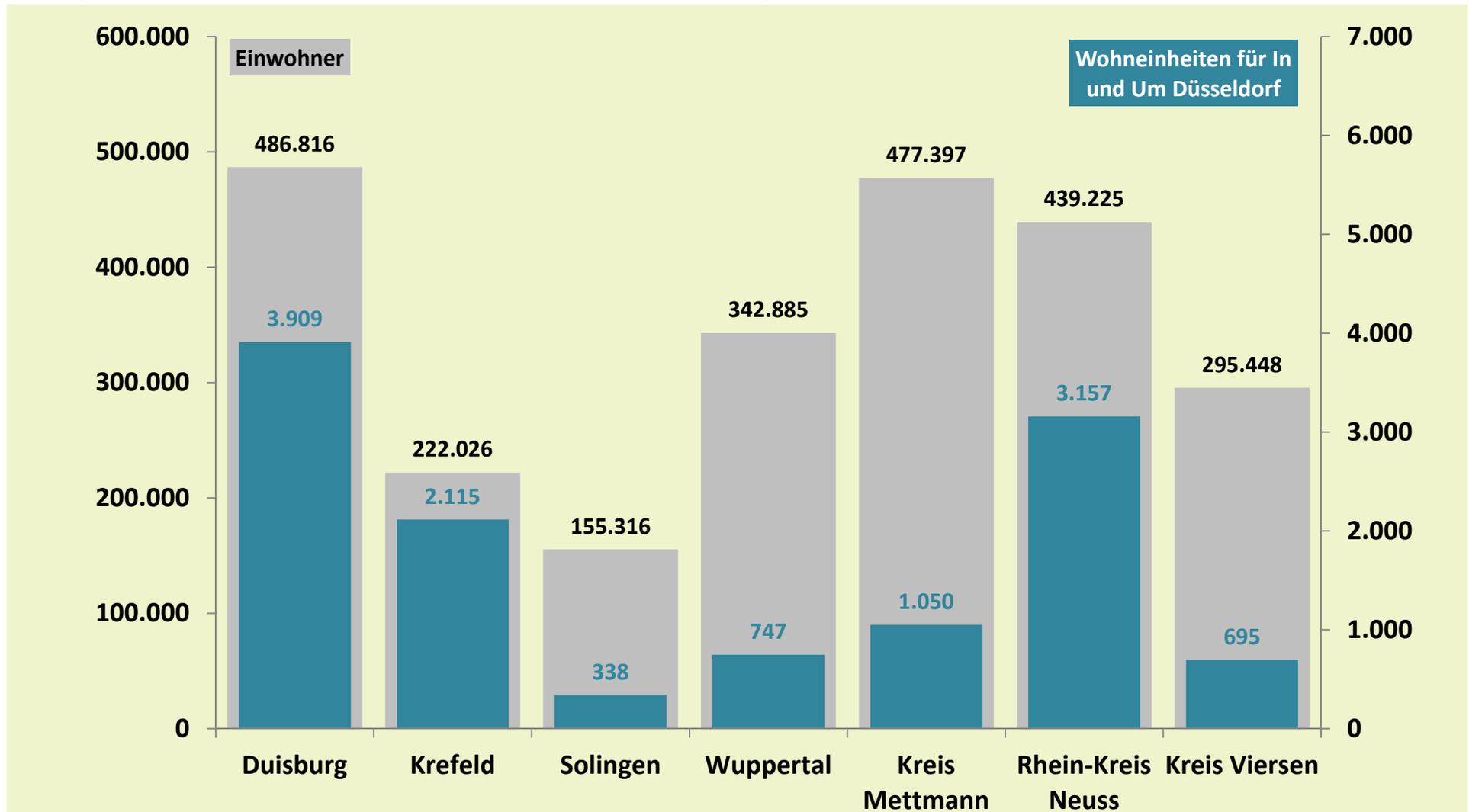
# Ergebnis

	FID	Hektar (GIS)	WE	Gesamtergebnis
1	78	2,20	77,00	73,80
2	79	1,37	93,00	70,00
3	26	5,81	261,59	66,34
4	80	0,66	38,00	57,23
5	77	3,71	130,00	56,78
6	28	4,82	216,83	55,21
7	47	37,44	1684,89	50,30
8	35	13,00	455,00	47,54
9	27	5,96	268,16	47,50
10	66	24,17	1087,65	46,95
11	65	13,51	607,90	45,64
12	82	18,56	665,00	44,83
13	31	18,67	855,00	44,20
14	45	11,75	528,82	42,90
15	42	7,97	280,00	41,65
16	6	14,00	385,00	41,49
17	76	9,61	100,00	40,59
18	60	4,43	85,00	38,89
19	33	9,00	315,00	38,54
20	30	8,94	495,00	37,85
21	38	8,55	280,00	37,78
22	29	31,04	765,00	36,12
23	57	3,92	75,00	36,03
24	23	3,41	105,00	36,02
25	58	5,40	100,00	35,91
26	71	12,92	230,00	35,18
27	39	8,82	210,00	35,14
28	48	45,00	1575,00	34,57
29	7	3,00	105,00	34,53
30	14	20,84	300,00	34,39
31	43	2,49	112,00	34,32
32	73	4,83	120,00	34,13
33	50	3,74	70,00	33,91
34	37	4,39	153,00	33,49
35	24	4,76	166,00	33,26
36	56	0,46	5,00	33,01
37	22	4,21	147,00	32,99
38	55	0,35	10,00	32,93
39	44	12,16	547,00	32,29
40	81	3,00	80,00	32,24

	FID	Hektar (GIS)	WE	Gesamtergebnis
41	46	3,92	176,00	32,16
42	74	7,39	110,00	32,07
43	41	8,20	245,00	32,05
44	21	3,02	105,00	30,96
45	36	15,31	490,00	30,81
46	20	1,80	62,00	30,58
47	61	3,94	60,00	30,48
48	52	0,46	10,00	30,45
49	9	8,15	203,00	30,42
50	2	25,94	907,00	30,41
51	19	10,87	380,00	30,23
52	67	6,89	200,00	30,15
53	72	6,57	105,00	30,13
54	49	5,09	155,00	30,00
55	51	0,95	20,00	29,85
56	17	8,56	210,00	29,80
57	53	0,53	5,00	29,78
58	12	10,68	373,00	29,78
59	8	16,16	403,00	29,61
60	13	6,63	232,00	29,09
61	18	8,12	252,00	28,83
62	54	0,75	20,00	28,66
63	16	6,36	222,00	28,58
64	62	2,30	30,00	28,42
65	10	6,06	151,00	28,23
66	5	13,20	462,00	27,57
67	59	3,69	129,00	26,49
68	3	10,71	374,00	26,17
69	69	7,73	175,00	25,56
70	32	17,09	420,00	25,12
71	70	11,87	220,00	24,89
72	40	17,76	630,00	24,24
73	15	5,50	192,00	23,70
74	64	6,28	120,00	23,66
75	11	6,58	230,00	23,45
76	4	18,93	662,00	21,06
77	25	15,38	538,00	20,82
78	34	2,38	83,00	20,36
79	68	2,97	105,00	18,29
80	63	3,00	70,00	17,76



## WE-Verteilung im Verhältnis zur Einwohnerzahl (ENTWURF / ARBEITSSTAND März 2014)





**Vielen Dank  
für die  
Aufmerksamkeit**