



KREFELD | MÖNCHENGLADBACH | NEUSS | VIERSEN

Wo(hin) die Arbeit ruft

Pendlerströme im IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

www.mittlerer-niederrhein.ihk.de



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

IMPRESSUM

Herausgeber Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein
Geschäftsbereich Verkehr und Infrastruktur
Friedrichstraße 40, 41460 Neuss

Ansprechpartner Wolfgang Baumeister
Tel. 02131 9268-531
E-Mail baumeister@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Gestaltung 360° Design, Krefeld
Die Karte auf Seite 5 wurde mithilfe von Daten der alta4 AG, Trier erstellt.

Druck Druckerei Obermann GmbH & Co. KG, Krefeld

Bildnachweise Adobe Stock S. 1, 2, 4, 13; 360° Design S. 11

Quellen Für die Studie wurden die Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Arbeitsagentur per 30.06.2016 und von IT.NRW verwendet: Pendler auf Gemeindeebene per 30.06.2017.

Stand Dezember 2018

Internet www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

VORWORT

Seit Langem betont die Wirtschaft am Mittleren Niederrhein, wie wichtig eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und insbesondere ein gut ausgebautes Straßennetz für ihre Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit sind. Dennoch liegen beispielsweise die Investitionen in das niederrheinische Straßennetz seit Jahren unter dem Ersatzbedarf.

Auch die Mobilität von Arbeitskräften gewährleistet in unserer arbeitsteiligen Wirtschaft den wirtschaftlichen Erfolg einer Region. In der Diskussion um den Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur wird gelegentlich auch vergessen, dass gerade Gebiete am Rande der großen Metropolen nur dann attraktive Wohnstandorte sein können, wenn auch räumlich entfernte Arbeitsstellen leicht erreichbar sind. Die vorliegende Auswertung der regionalen Pendlerverflechtungen am Mittleren Nie-

derrhein basiert auf Daten der Bundesagentur für Arbeit und der Landesbehörde IT.NRW. Sie bietet einen objektiven Blick auf den Infrastrukturbedarf, der allein aus der zunehmenden Trennung von Wohn- und Arbeitsort resultiert – und verdeutlicht damit die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum. Die Studie liefert damit wichtige Hinweise für die Ausrichtung der Wohnungsbau- und Verkehrspolitik, der Raumplanung sowie der Ansiedlung von Unternehmen.

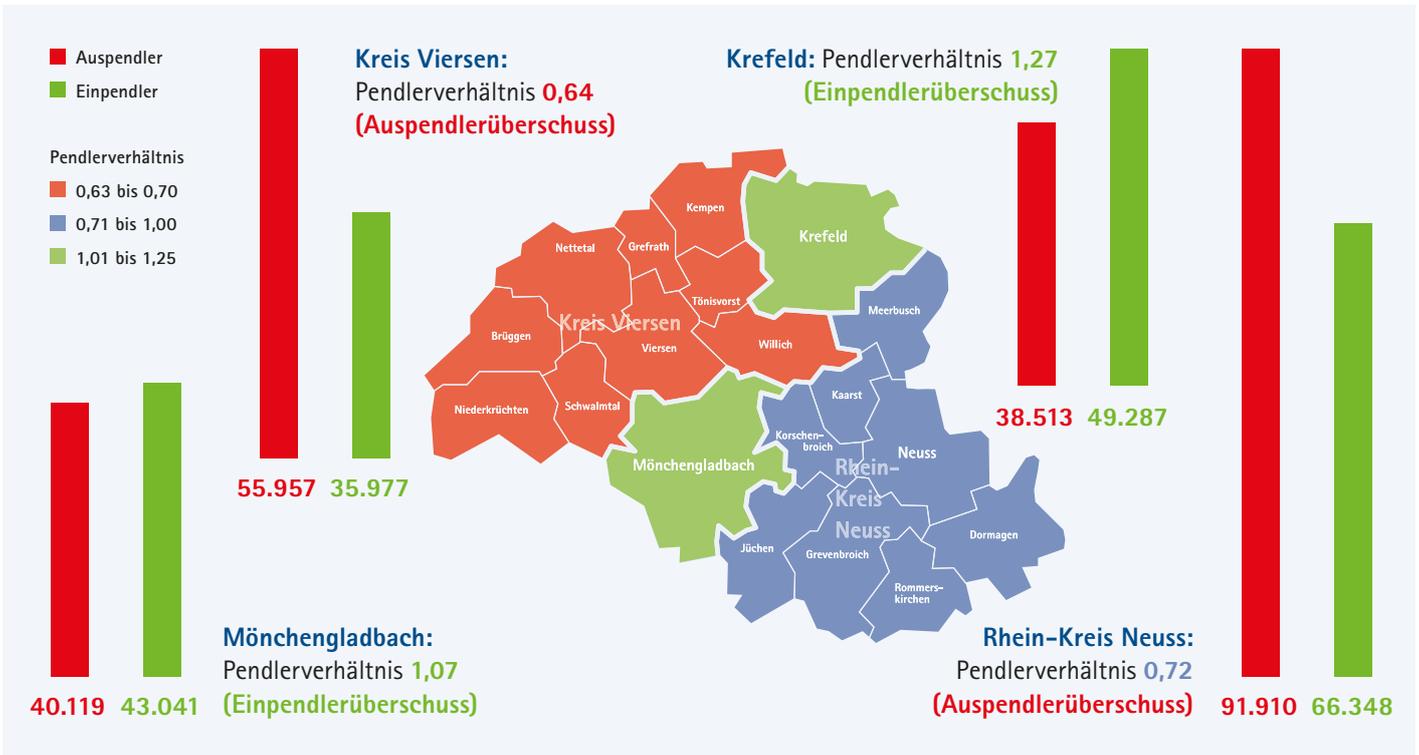


Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer

INHALT

3	Vorwort
5	Auswirkungen von Penderverflechtungen
11	Fazit und Handlungsempfehlungen
13	Einzelbetrachtungen
14	Stadt Krefeld
16	Stadt Mönchengladbach
18	Rhein-Kreis Neuss
18	Stadt Dormagen
20	Stadt Grevenbroich
22	Gemeinde Jüchen
24	Stadt Kaarst
26	Stadt Korschenbroich
28	Stadt Meerbusch
30	Stadt Neuss
32	Gemeinde Rommerskirchen
34	Kreis Viersen
34	Gemeinde Brüggen
36	Gemeinde Grefrath
38	Stadt Kempen
40	Stadt Nettetal
42	Gemeinde Niederkrüchten
44	Gemeinde Schwalmthal
46	Stadt Tönisvorst
48	Stadt Viersen
50	Stadt Willich

2 Pendlersaldo zwischen den Oberzentren und den Kreisen im IHK-Bezirk



Bedeutung von Pendlern für die Attraktivität der Zentren

Entsprechend einer Studie des Statistischen Bundesamts nehmen im bundesweiten Durchschnitt über 45 Prozent der Pendler Arbeitswege von mehr als 10 Kilometern in Kauf.

Das meistgenutzte Verkehrsmittel ist mit Abstand der Pkw. 67,7 Prozent der Arbeitnehmer nutzen dieses individuelle Verkehrsmittel. 14,5 Prozent der Pendler nutzen zudem die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs und 9,2 Prozent das Fahrrad. 7,4 Prozent der Berufstätigen geben an, zu Fuß zur Arbeit zu gehen (Destatis: Berufstätige 2016).

Diese Studie stellt die Berufspendler in den Fokus, um daran beispielhaft für diesen Teilsektor die besondere Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur und eines bedarfsorientierten ÖPNV zu untermauern.

Einpendler haben positive Auswirkung auf die wirtschaftlichen Aktivitäten in den Kommunen. Sie erhöhen in den Arbeitsmarktzentren die dortige Wirtschaftskraft und Produktivität. Nebenbei steigern sie dort die Kaufkraft, da Einkäufe oft am Arbeitsort getätigt werden. Hiervon profitiert insbesondere der Einzelhandel.

Gleichzeitig bringen die Pendler durch das erworbene Einkommen zusätzliche Kaufkraft mit an ihren Wohnort. So gewinnen am Ende auch die Kommunen mit hohem Auspendleranteil und die dort ansässigen Unternehmen durch die zufließende Kaufkraft der Einwohner.

Eine hohe Bereitschaft zum Pendeln und die Verfügbarkeit einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur verbessern darüber hinaus generell die Funktionsweise des

regionalen Arbeitsmarkts, indem sich die Chancen erhöhen, dass Arbeitsangebot und Nachfrage zusammenfinden. So werden die Arbeitsplätze eher mit den geeigneten Fachkräften besetzt, was ebenfalls die Produktivität der heimischen Wirtschaft erhöht. In Zeiten des steigenden Fachkräftemangels gewinnt die Erreichbarkeit deshalb als Standortfaktor für Unternehmen an Bedeutung.

Die Oberzentren unserer Region streben zu Recht nach der Aufrechterhaltung attraktiver Innenstädte. Dies setzt unter anderem auch die Verfügbarkeit von Fachkräften in den unterschiedlichsten Dienstleistungsbetrieben der Wirtschaft sowie in den Verwaltungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen voraus.

Zentralörtliche Funktionen

Den Städten Krefeld und Mönchengladbach ist eine oberzentrale Funktion in der Landesplanung zugeordnet. Damit einher geht der Anspruch auf die Einrichtung überregionaler Dienstleistungseinrichtungen, wie beispielsweise Arbeitsagentur oder verschiedene Landesbehörden. Ebenso besteht aber auch eine historisch gewachsene Verpflichtung zum Betrieb kultureller, wissenschaftlicher oder bildender Einrichtungen mit Wirkung für das Umland. Zudem ist eine Umlandversorgung beispielsweise durch große Einzelhandelszentren vorgesehen.

Als Mittelzentren stellen die Städte Dormagen, Grevenbroich, Kaarst, Meerbusch, Korschenbroich und Neuss im Rhein-Kreis Neuss und die Städte Kempen, Nettetal, Schwalmtal, Tönisvorst, Viersen und Willich im Kreis Viersen unterschiedlich stark ausgeprägte Versorgungsfunktionen für ihr Umland dar. Herausragend ist hierbei die Stellung der Stadt Neuss, die faktisch die Funktion eines Oberzentrums für ihr Umland darstellt. Die Gemeinden Jüchen und Rommerskirchen (Rhein-Kreis Neuss) sowie Brüggen, Grefrath und Niederkrüchten (Kreis Viersen) zeichnen sich aufgrund ihrer Lage in naturräumlichen Gebieten als Naherholungsbereiche für die Umgebung aus. Der Berufspendlersaldo (*Grafik 2*) zeigt, dass die Stadt Krefeld 1,24-mal mehr Arbeitnehmer anzieht, als sie an das Umland abgibt. Auch Mönchengladbach wird seiner Rolle als Oberzentrum mit einem positiven Pendlersaldo gerecht. Die Zahl der Einpendler liegt um 7,3 Prozent höher als die Zahl der Auspendler.

Aufgabe für die Kommunen

Zunehmend stellt sich allerdings heraus, dass die verfügbaren Ressourcen für die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft zu knapp geworden sind. Dies basiert allerdings nicht allein auf der Zunahme der Wegebeziehungen durch das stetig zunehmende Mobilitätsbedürfnis. Obwohl Gesamtlänge und Anzahl der Straßen zugenommen haben, ist zu berücksichtigen, dass der verfügbare Straßen- und auch Parkraum knapper geworden ist. So werden beispielsweise durch Verkehrsberuhigungs- und -lenkungsmaßnahmen, Einrichtungen für den ÖPNV auf den Fahrbahnen, Platz- und Raumgestaltungen oder auch durch Ablösung von Stellplatzverpflichtungen ohne weitere Parkraumausweisung Engpässe geschaffen, die erheblich zu der zunehmenden Verkehrsdichte beitragen.

Gleichzeitig führt der zunehmende Fachkräftemangel zu einem Wettbewerb der Standorte um qualifiziertes Personal und erhöht damit das Mobilitätsbedürfnis.

Perspektivisch wird die heimische Wirtschaft noch stärker auf Personal aus anderen Regionen zurückgreifen müssen, als es heute bereits der Fall ist – hier gilt es, den Standort für Arbeitnehmer attraktiv zu halten. Dazu gehört auch die gute verkehrliche Erschließung. Denn sonst besteht die Gefahr, dass diese Personengruppe in Zukunft ihre Arbeit an einem besser erreichbaren Ort sucht. Die Verfügbarkeit von Facharbeitskräften bildet allerdings einen der wichtigen Standortfaktoren bei der Auswahl des Unternehmenssitzes. Politiker und Stadtplaner müssen beachten, dass neben der Aufenthaltsqualität für die Einwohner, Besucher und Kunden in der Stadt auch für die Arbeitnehmer die Erreichbarkeit und damit die notwendige Infrastruktur geschaffen bzw. gesichert wird.

Mobilitätskonzepte als Lösung

Ein Lösungsansatz dieser kritischen Situation wird in der Entwicklung von Mobilitätskonzepten gesehen. Die große Herausforderung für die Planung wird hier jedoch darin bestehen, dass die Bedürfnisse der Bürger nach individueller Verkehrsmittelwahl und die Ziele von Politik und Planung nach möglichst hoher Nutzung des ÖPNV zusammengeführt werden müssen. Zu beachten ist dabei jedoch der zunehmende digitale Affinität der Menschen, die sich z. B. bei der Parkraumsuche oder der Stauumfahrung zunehmend an Internetdiensten orientieren und weniger auf statische Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen Rücksicht nehmen.

Zukünftig werden eher Angebotsverbesserungen im ÖPNV Erfolg versprechend sein als Einschränkungen für den Individualverkehr. Die immer noch analoge Verkehrslenkung wird jedoch noch über viele Jahre der Digitalisierung der Verkehrsmittel hinterherlaufen. Die Mobilitätskonzepte müssen also bereits heute zur Umsetzung einer Digitalisierung der Verkehrslenkung verpflichtet werden. Dazu müssen wiederum auch die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt werden. Aktuell scheint es jedoch nicht vorstellbar, dass die Politik Mittel zur Verfügung stellt, um damit vermeintlich nur den Individualverkehr zu verbessern. Hier muss noch ein Umdenken stattfinden: Selbstverständlich führt der Einsatz von digitaler Verkehrsführung zu Verbesserungen für die Situation des Individualverkehrs – allerdings wird damit auch die Grundlage für ein intelligentes Mobilitätsmanagement geschaffen. Darin wiederum werden sich alle Verkehrsmittel wiederfinden und zeitoptimierend sowie zielführend miteinander vernetzbar sein. Im Fokus der derzeitig angeregten Mobilitätskonzepte stehen allerdings weniger Optimierungsmöglichkeiten für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen als vielmehr die Vermeidung der zunehmenden Verkehrsdichte und der Mangel an Parkraum, verbunden mit entsprechenden Luft- und Lärmbelastungen.

Pkw als Hauptverkehrsmittel

Die Nutzungshäufigkeit des Pkw als Beförderungsmittel ist für Berufspendler ungebrochen. Der Mikrozensus des Statistischen Bundesamts zeigt auch für das Jahr 2016, dass 67,7 Prozent der Berufspendler in Deutschland den Pkw für den Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort nutzen. Dabei spielt die Tatsache, dass man dieses Fahrzeug zur Erledigung anderer Wege (z. B. Freizeit, Einkauf, Urlaub) bereits vorhält, eine große Rolle. Die Grundkosten fallen also generell an. Die zusätzlich zu finanzierenden Kosten eines ÖPNV-Tickets stellen für die privaten Haushalte in der Regel keine wirtschaftliche Alternative dar.

Begrenzte Leistungsfähigkeit des ÖPNV

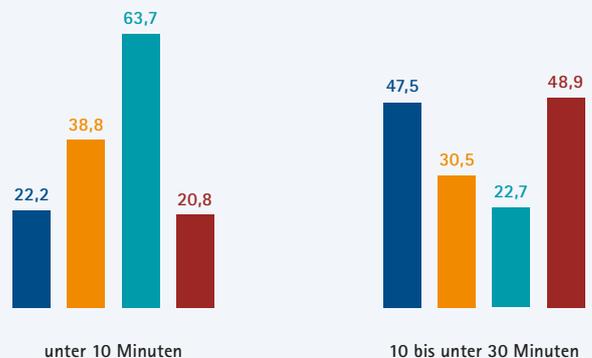
Der ÖPNV bildet eine der unverzichtbaren Säulen der Mobilität. Allerdings sind die derzeitigen Systeme darauf abgestellt, große Gruppen von Menschen zu möglichst stark frequentierten Zielen zu befördern. Möglichst einheitliche Fahrzeuge mit größtmöglichem Volumen bilden dabei die Grundlage für einen einigermaßen wirtschaftlichen Betrieb. Eine ökonomische Auswahl von Zielen und Quellen mit hohem Fahrgastaufkommen ist ebenfalls Grundlage für die Linien- und Fahrplangestaltung. Dies funktioniert insbesondere in den großen Metropolen, auch in Verbindung mit dem Anschluss an überregionale Verkehrssysteme des SPNV und des Schienenfernverkehrs. Je kleinteiliger der Bedienungsraum wird, desto schwieriger wird es jedoch, so viele Individualbedürfnisse zu bündeln, als dass der Einsatz dieser schwerfälligen Systeme finanzierbar bliebe. Die Bedienung von kleinen Gewerbegebieten oder die Bedienung der Haltestellen außerhalb der üblichen Schul- und Arbeitszeiten kann mit diesem System kaum erfolgen.

3 Berufspendler – Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2016 in Prozent

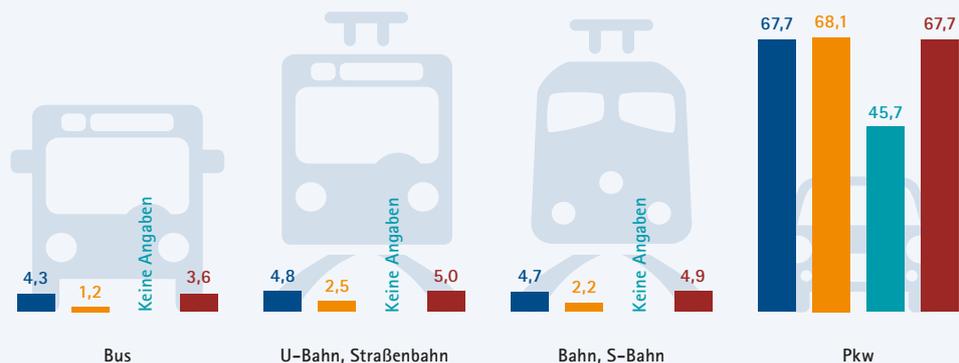
Entfernung



Zeitaufwand



Verkehrsmittel



■ Berufspendler ■ Selbstständige ■ Mithelfende Familienangehörige ■ Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer



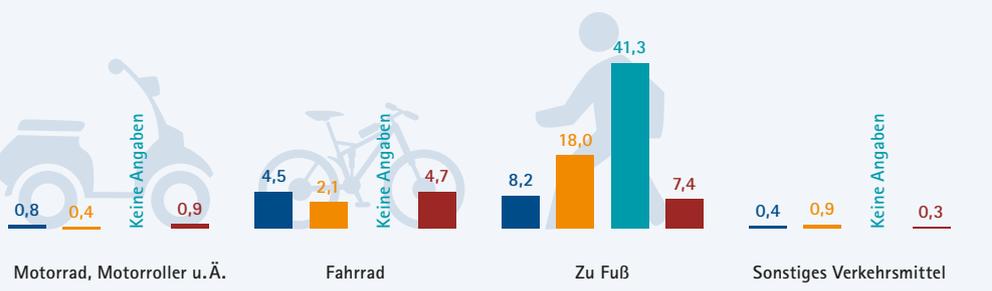
Für einen Raum wie den IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein bietet daher der ÖPNV nicht immer eine ausreichende Alternative. Damit ist ein großer Teil der Pendler dauerhaft auf den Einsatz des Pkw angewiesen. Und beide Systeme zu finanzieren ist Arbeitnehmerhaushalten regelmäßig nicht möglich.

Will man den ÖPNV-Anteil am Berufsverkehr erhöhen, muss man neue Wege gehen und über festgelegte Fahrplanraster und uniforme Fuhrparks hinwegkommen. Hierzu können der verstärkte Einsatz von Anruf-Sammeltaxis, Shuttlebussystemen, Ringbussystemen, Car-Sharing-Angeboten, Fahrt-on-Demand-Systemen sowie die Vernetzung mit den alternativen Angeboten des IV gehören.



Parkraumverfügbarkeit

Besondere Privilegien bei der Nutzung von Parkraum im öffentlichen Bereich werden derzeit den Anwohnern gewährt. Obwohl diese bereits in unmittelbarer Nähe besten Zugang zu den mit der Begründung der öffentlichen Daseinsvorsorge hoch subventionierten ÖPNV-Systemen haben, erhalten sie zusätzlich im öffentlichen Straßenraum Sonderparkrechte.



Den Kunden werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zeitlich beschränkt gegen Bezahlung zur Verfügung gestellt – je nach Nähe zu den Geschäftslagen aufsteigend teurer. Diese Einnahmen bilden für die kommunalen Haushalte inzwischen (auch in Verbindung mit den Bußgeldern für Falschparker) fest eingeplante Ertragspositionen in ihren Haushalten.

In diesem bewirtschafteten Parkraumsystem muss die Gruppe der Berufspendler gleichberechtigt Berücksichtigung finden und darf nicht auf die teuren, wenig attraktiven und zu Spitzenzeiten überlasteten Parkhäuser verwiesen werden.

Gesellschaftlicher Wandel

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellt heutzutage ein hohes Gut dar. Zunehmend wird die Lebensplanung auf eine ausgeglichene Mischung von Einsatz für die Familie und Ausübung des Berufs ausgerichtet. Dabei entstehen auch zunehmend Teilzeitarbeitsmodelle, die es ermöglichen, Kinderbetreuungs- und Arbeitszeiten miteinander zu kombinieren. Diese Konstellation bietet zusätzlich auch noch sowohl den Unternehmen den Vorteil der Verfügbarkeit von Arbeitskräften als auch den Mitarbeitern den Vorteil der Aufrechterhaltung ihrer Beschäftigungsfähigkeit durch kontinuierliche Berufstätigkeit.

Für die so entstehenden vielfältigen Wegebeziehungen zwischen Wohnung, Arbeitsstätte, Kitas/Schulen und Einkaufsorten zu bestimmten Zeiten ist der ÖPNV nicht erste Verkehrsmittelwahl. Diese Wegebeziehungen sind derzeit noch zum Großteil individuell zu organisieren. Dies wiederum zwingt regelmäßig zur Nutzung des eigenen Autos und bringt Abstellnot während der Arbeitszeit mit sich.

Während die Mittelzentren mit dem Angebot kostenlosen Parkens versuchen, für Kunden ebenso wie für Fachkräfte attraktiver Anziehungspunkt zu sein, unterliegen die Oberzentren anderen Zwängen. Sie bepreisen das knappe Gut Parkraum. Dies führt dazu, dass für Dauerparker das Parkhaus in der Innenstadt im Verhältnis zu den naturgemäß niedrigen Einkünften der Teilzeitkräfte keine erschwingliche Option darstellt.

Leistungsfähige Infrastruktur

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur vergrößert den Radius der Arbeitnehmer, in dem sie eine passende Beschäftigung finden können. Die IHK-Region Mittlerer Niederrhein steht in starker Konkurrenz zu nahegelegenen Ballungsräumen, gleichzeitig sind die Arbeits- und Wohnverhältnisse stark verflochten. Wird der Aufwand, einen passenden Arbeitsplatz im Umland zu erreichen, zu groß, entscheidet sich der Arbeitnehmer im Zweifel für eine lukrative Stelle in einer Metropole und zieht eventuell sogar um. Damit gehen möglicherweise Fachkräfte und/oder Einwohner verloren.

Vor diesem Hintergrund kommen einer gut ausgebauten Straßeninfrastruktur und einem funktionierenden Netz des öffentlichen Personennahverkehrs zentrale Rollen für die zukünftige wirtschaftliche und demografische Entwicklung gerade der ländlichen Räume zu. Nur wenn deren Bewohner im arbeitsfähigen Alter eine gute Anbindung an ihre Arbeitsplätze haben, werden auch periphere Wohnorte Bestand haben können. Andernfalls ist eine dauerhafte Abwanderung von Arbeitskräften und somit Bewohnern in verkehrstechnisch besser erschlossene Regionen mit funktionierenden Anbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort nicht zu verhindern. Eine solche Entwicklung gefährdet nicht nur die Zukunftsfähigkeit der Unternehmen in unserem Wirtschaftsraum (Stichworte: Fachkräftemangel und Kaufkraftrückgang), sondern auch den Bestand der betroffenen Kommunen in Gänze.

Die wichtigsten Ergebnisse

- In absoluten Zahlen gemessen, sind die Städte Krefeld, Mönchengladbach und Neuss die mit Abstand größten Arbeitsmarktzentren in der IHK-Region: Per saldo nehmen diese Städte in der Summe tagsüber 139.388 sozialversicherungspflichtig (SVP) Beschäftigte auf.
- Die Stadt Neuss hat den größten positiven Einpendlersaldo mit Faktor 1,34. Erst danach folgen die Oberzentren Krefeld (1,27) und Mönchengladbach (1,07). Von den übrigen Städten und Gemeinden im IHK-Bezirk weist einzig die Stadt Kempen einen positiven Pendlersaldo mit einem Faktor von 1,08 auf.
- Der IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein zeigt mit 74.599 Binnenpendlern je Richtung eine starke innere Verflechtung. Zusammen mit den Menschen, die am Wohnort arbeiten, finden insgesamt rund 310.000 Einwohner ihren Arbeitsplatz innerhalb des IHK-Bezirks Mittlerer Niederrhein.
- Die IHK-Region Mittlerer Niederrhein stellt trotzdem keinen geschlossenen Arbeitsmarkt dar. Vielmehr besteht eine starke Vernetzung mit den Nachbarregionen. Herausragend sind dabei die Beziehungen nach Düsseldorf, Duisburg und Köln. Letzteres gilt insbesondere für die im Süden gelegenen Kommunen.
- Jeden Tag verlassen 151.900 SVP beschäftigte Personen die Region. Pendlerschwerpunkt ist dabei mit großem Abstand die Landeshauptstadt Düsseldorf. Dorthin pendeln aus dem IHK-Bezirk Mittlerer Niederrhein allein 63.996 SVP Beschäftigte.

FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Täglich mehr als 700.000 Pendlerbewegungen über die Ortsgrenzen hinaus stellen eine besondere Herausforderung für die Infrastruktur dar. Besondere Bedeutung kommt dabei der vernetzten Betrachtung zu: Verkehrsinfrastruktur endet nicht an den Ortsgrenzen und muss für alle Verkehrsformen verfügbar sein. Die Verkehrsplaner sind aufgefordert, überregional Angebote zu entwickeln, die sicherstellen, dass auch zukünftig die Arbeitsplätze in der Region erreichbar bleiben. Saubere Luft und wenig Lärm sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse eines jeden Einzelnen. Dabei ist die Balance zwischen Angebotserweiterung (um dem Mobilitätsbedarf entgegenzukommen) und Beschränkungen (um den Anforderungen an eine möglichst geringe Umweltbelastung entgegenzukommen) zu wahren. Nicht das Zurückdrängen von Individualverkehr oder die Bewirtschaftung von Parkraum oder die Zuflussbeschränkung durch Pfortnerampeln werden zur Entzerrung des Verkehrs führen. Allerdings ist der Ausbau der Infrastruktur nicht unbegrenzt möglich. Besondere Chancen bieten auf lange Sicht die Digitalisierung und die Automatisierung. Hierzu muss jetzt schon mit der Optimierung der bereitstehenden Infrastruktur begonnen werden.

Die Wirtschaft am Niederrhein ist auf alle Verkehrsträger angewiesen. Jeder einzelne verfügt über besondere Stärken. Die Kombination der einzelnen Systemvorteile führt zu optimaler Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Die freie Verkehrsträgerwahl muss dabei Vorrang behalten. Sie schafft die Grundlage für fairen Wettbewerb.

Die Berufspendlerverkehre sind eingebettet in alle anderen Wirtschafts- und Freizeitverkehre. Jede Verbesserung in diesem Segment wird positive Auswirkungen für die anderen Infrastrukturnutzer zur Folge haben. Insgesamt wird sich so eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation in unserer Region einstellen.

Wir empfehlen daher:

- Bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne müssen die besonderen Anforderungen der Berufspendler Berücksichtigung finden. Dazu gehören vor allem:
 - Verstärkung der ÖPNV- und SPNV-Angebote in den Tagesrandlagen
 - Verlängerung der S28 (Kaarst–Düsseldorf–Mettmann) über Kaarst hinaus in Richtung Mönchengladbach/Viersen und über Mettmann hinaus bis nach Hagen
 - Verlängerung der S8 nach Rheydt und weiter nach Erkelenz
 - Einrichtung einer S-Bahn von Mönchengladbach nach Köln
 - Verlängerung der Krefelder Straßenbahnlinie 041 bis Willich
 - Einrichtung einer S-Bahn zwischen Krefeld und Düsseldorf
 - Bau einer ÖPNV-Rheinquerung zur Führung der U81 mit den Zielen Messe und Flughafen Düsseldorf
 - Vertaktung in Krefeld, Mönchengladbach und Viersen auf die zukünftigen Systemhalte des RRX in Köln, Düsseldorf und Duisburg
- Beim Ausbau der Straßeninfrastruktur sind Schwerpunkte auf die Pendlerstrecken zu legen. Dazu gehören vor allem:
 - Sechsstreifiger Ausbau der Autobahnen mit Bezug zu den Städten Düsseldorf und Köln (A 44, A 46, A 52, A 57)
 - Bau der Anschlussstelle Delrath auf der A 57
 - Bau der Westtangente Krefeld (B9n)
 - Bau der Osttangente Mönchengladbach
 - Ausbau der Anschlussstelle A44/L26
 - Südanbindung des Hafens Krefeld auf die A 57 und Verbesserung der Nordanbindung
 - Vierstreifiger Ausbau der Rheinbrücke Uerdingen im Zuge der B 288 / A 524
 - Definition eines überregionalen Straßennetzes mit Vorrang bei Neubau, Ausbau und Instandhaltung inklusive der inneren Anschlüsse
- Der Stadtverkehr muss den Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs gerecht werden. Dazu gehört vor allem:
 - Verkehrsverflüssigung durch Digitalisierung und Vernetzung der Ampelanlagen mit verkehrsmengenabhängiger Schaltung
 - Angebot von preisgünstigem Parkraum für Berufspendler bei flächendeckender Parkraumbewirtschaftung
 - Förderung der alternativen Antriebe durch Einrichtung von Ladestellen für Elektromobilität
 - Einrichtung zentraler Verknüpfungspunkte von IV und ÖV
 - Vernetzung der Systeme SPNV, ÖPNV und IV durch Mobilitäts-Apps

EINZELBETRACHTUNGEN

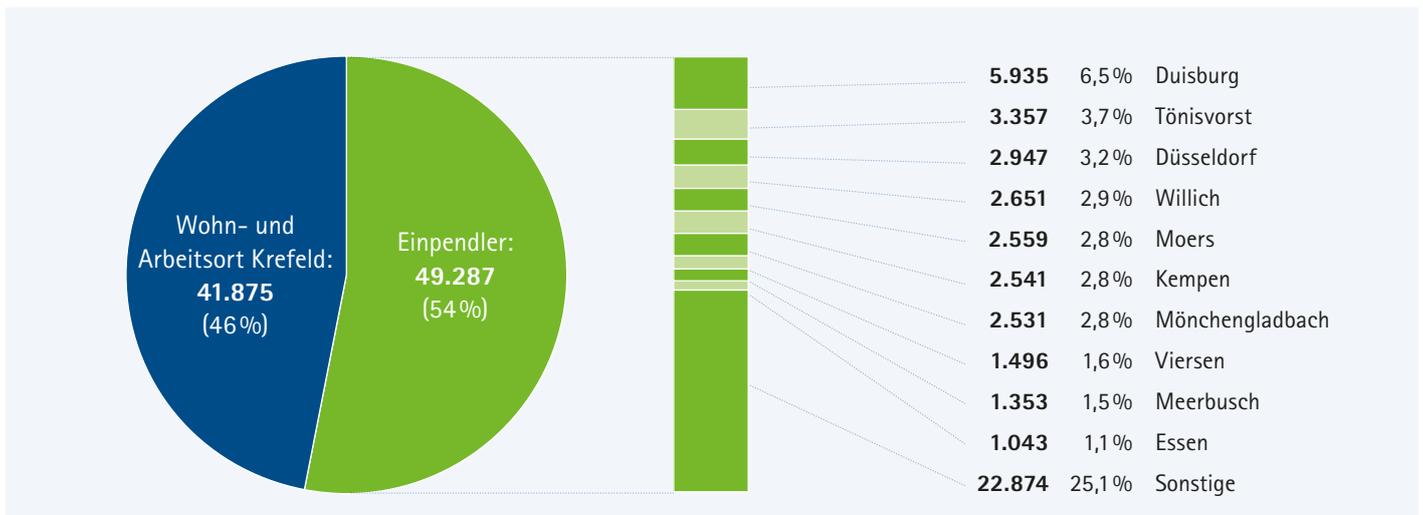
Auf den folgenden Seiten sind die Pendlerbewegungen im IHK-Bezirk sowohl für die kreisfreien Städte als auch für die Städte und Gemeinden in den Kreisen im Einzelnen dargestellt. Die Gesamtzahl der Berufspendler umfasst jeweils die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, geringfügig Beschäftigte, Beamte und Beamtinnen, Richter und Richterinnen, Selbstständige und mithelfende Familienangehörige per 30. Juni 2017.

Wegen der beschränkten Datenverfügbarkeit beziehen sich die differenzierten Ein- und Auspendlerziele auf die Zahl der sozialversicherungspflichtig (SVP) Beschäftigten per 30. Juni 2016. Minimale Abweichungen in den Summen ergeben sich durch regional nicht zuordnungsfähige Einzelfälle. Die wiedergegebenen Einwohnerzahlen beziehen sich auf den 31. Dezember 2017.

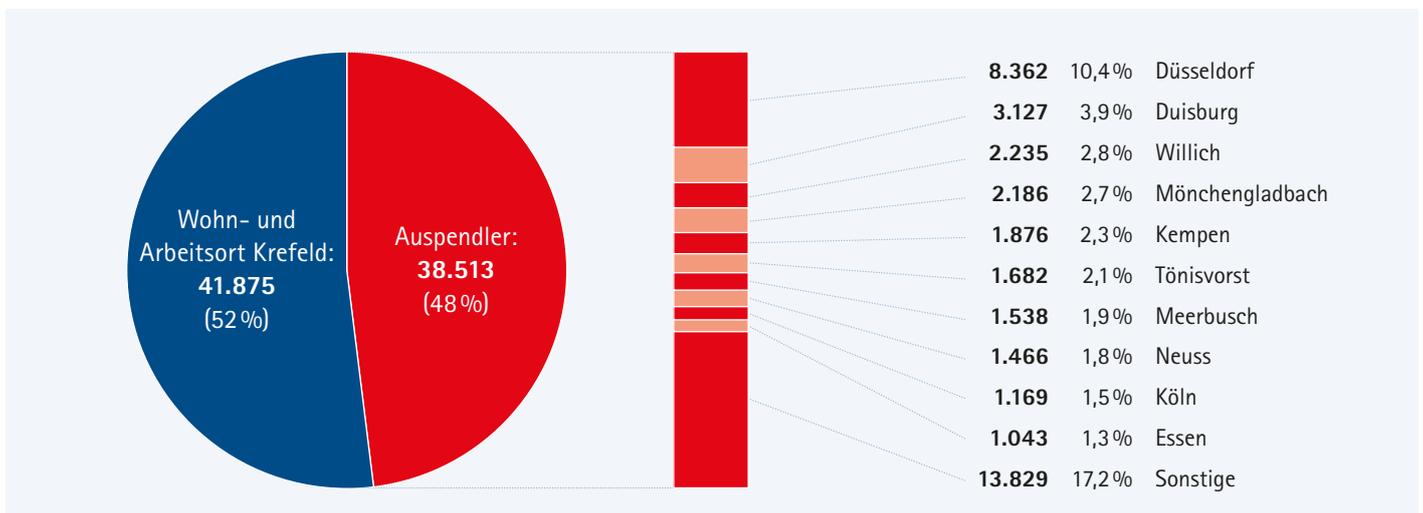
Ausführliche Profile der Kommunen finden Sie in den speziellen Standortanalysen, die von der IHK Mittlerer Niederrhein regelmäßig herausgegeben werden.



Einpendleranteil auf 91.220 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Krefeld



Auspenderanteil an 80.395 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Krefeld



In der Stadt Krefeld leben 226.718 Einwohner, von denen insgesamt 80.395 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Krefeld selbst wohnen und arbeiten davon 41.875 Personen. Die übrigen 38.513 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 49.287 Menschen auf die insgesamt 91.220 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein. Als Oberzentrum hat die kreis-

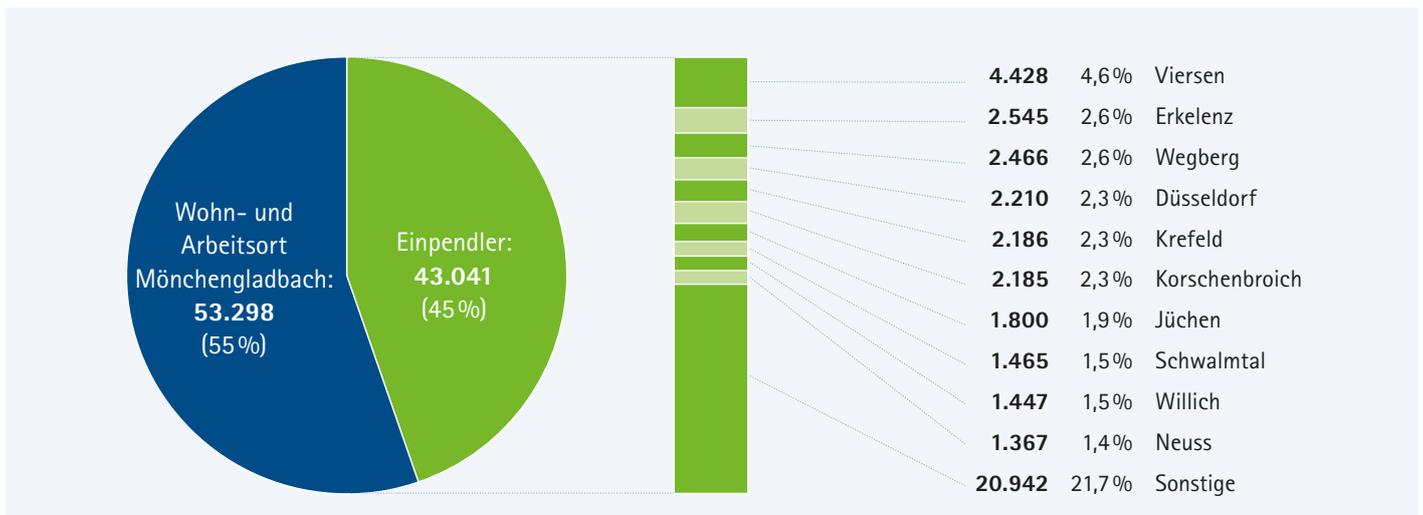
freie Stadt Krefeld nach dem Landesplanungsrecht Versorgungsfunktionen für das Umland. Der Einpendlerüberschuss beweist, dass die Stadt diese Funktion für ihr Umland erfüllt.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Duisburg, Tönisvorst, Düsseldorf, Willich, Moers, Kempen, Mönchengladbach, Viersen, Meerbusch und Essen.

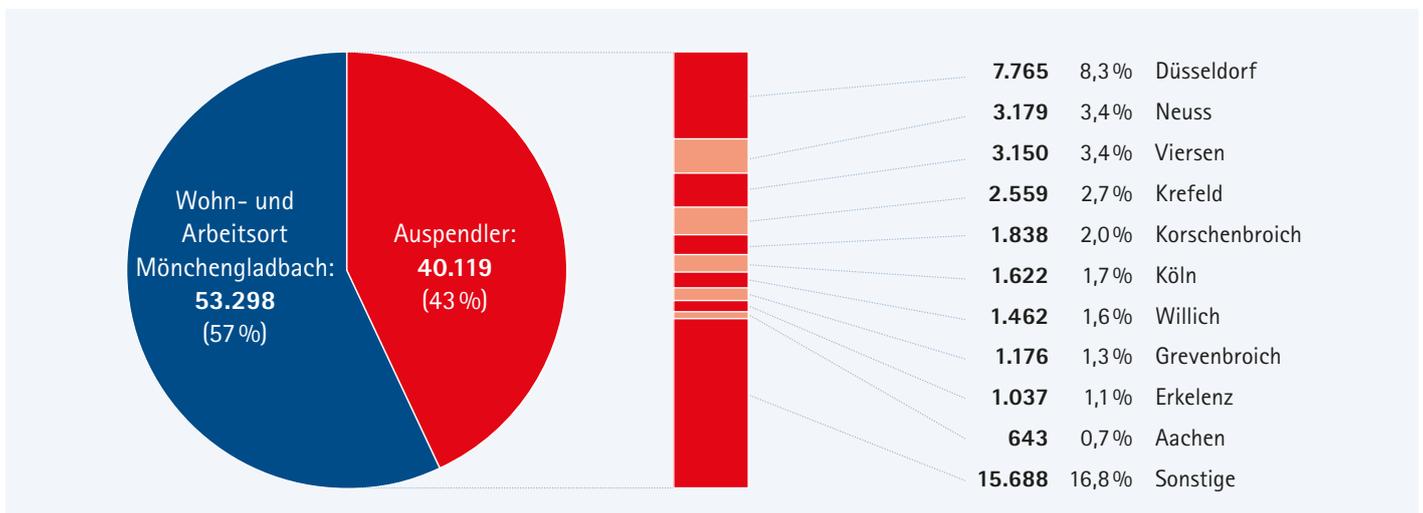
Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Duisburg, Willich, Mönchengladbach, Kempen, Tönisvorst, Meerbusch, Neuss, Köln und Essen.



Einpendleranteil auf 96.392 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Mönchengladbach



Auspenderanteil an 93.418 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Mönchengladbach



In der Stadt Mönchengladbach leben 261.468 Einwohner, von denen insgesamt 93.418 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Mönchengladbach selbst wohnen und arbeiten davon 53.298 Personen. Die übrigen 40.119 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 43.041 Menschen auf die insgesamt 96.392 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in

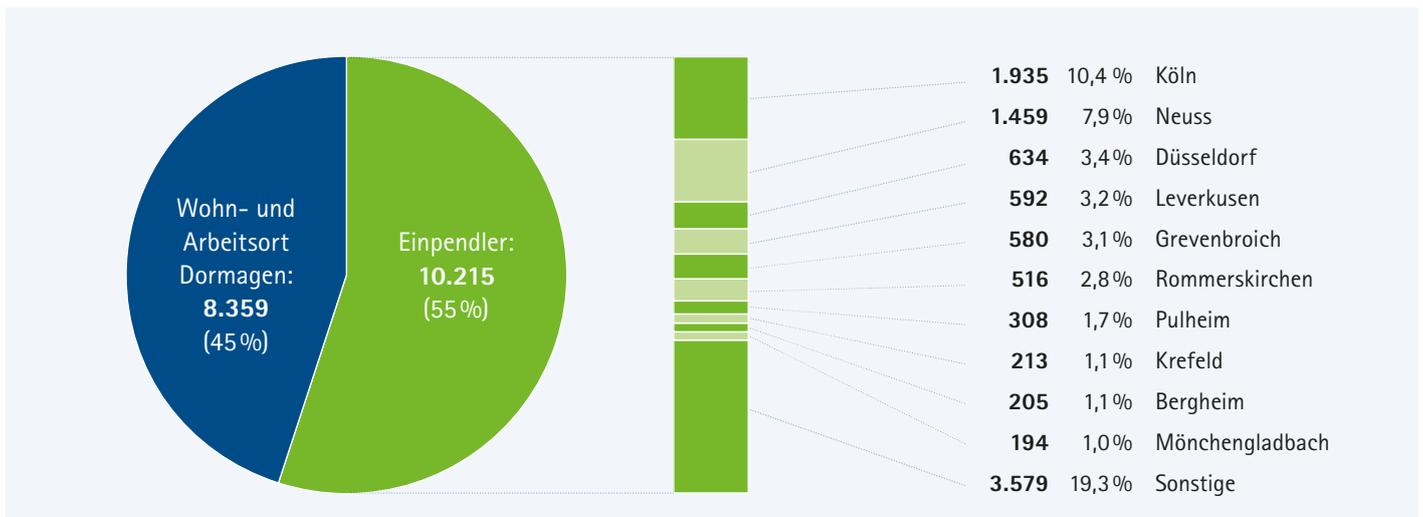
der Stadt ein. Als Oberzentrum hat die kreisfreie Stadt Mönchengladbach nach dem Landesplanungsrecht Versorgungsfunktionen für das Umland. Der Einpendlerüberschuss beweist, dass die Stadt diese Funktion für ihr Umland erfüllt.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Viersen, Erkelenz, Wegberg, Düsseldorf, Krefeld, Korschenbroich, Jüchen, Schwalmtal, Willich und Neuss.

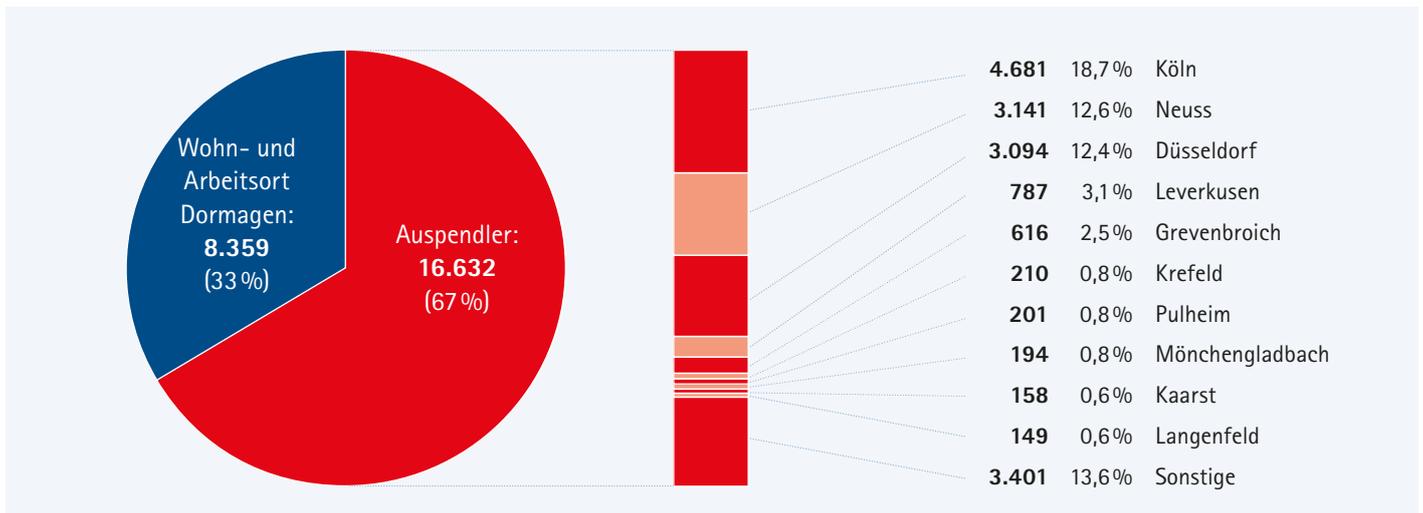
Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Neuss, Viersen, Krefeld, Korschenbroich, Köln, Willich, Grevenbroich, Erkelenz und Aachen.



Einpendleranteil auf 18.582 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Dormagen



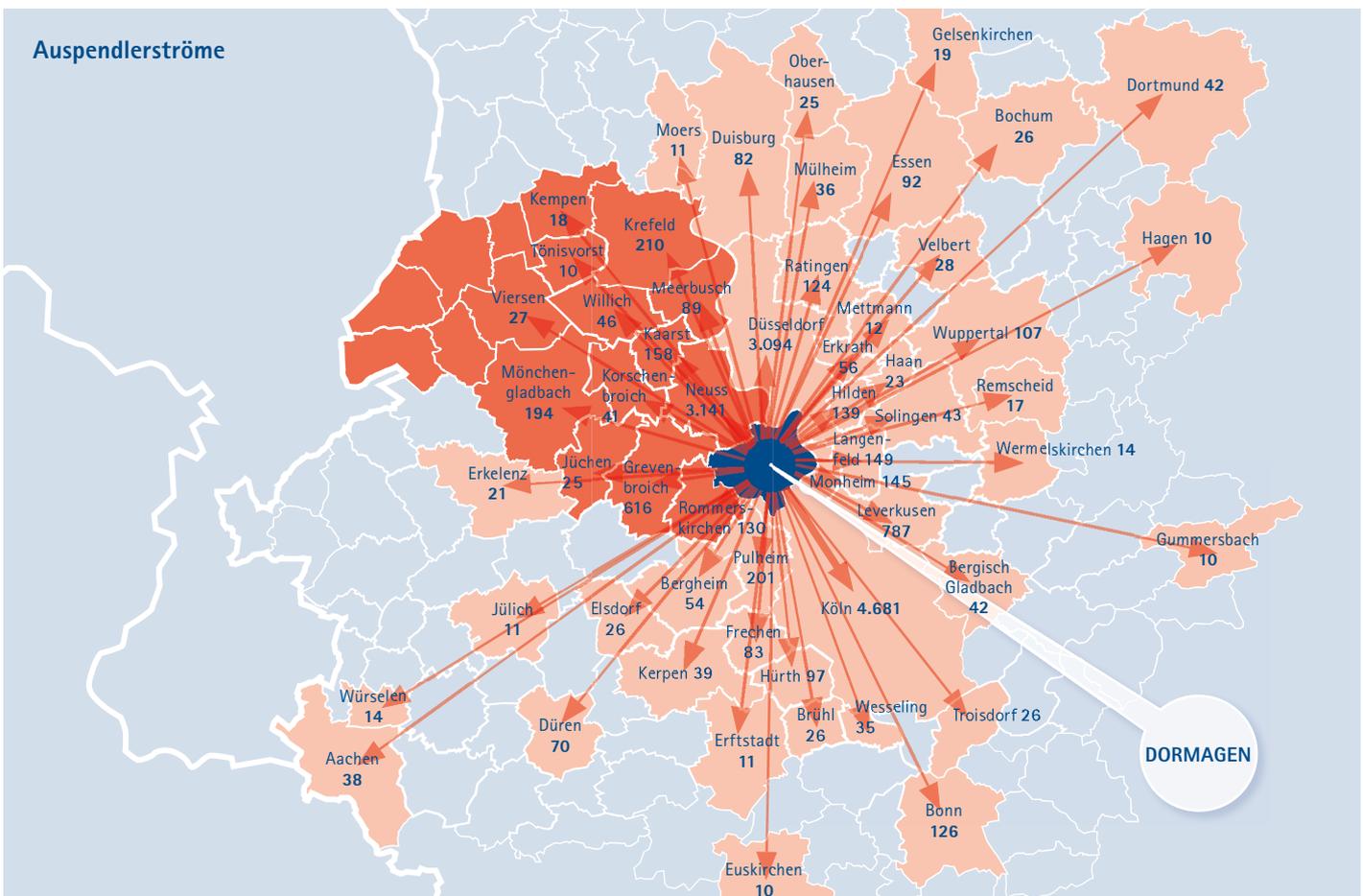
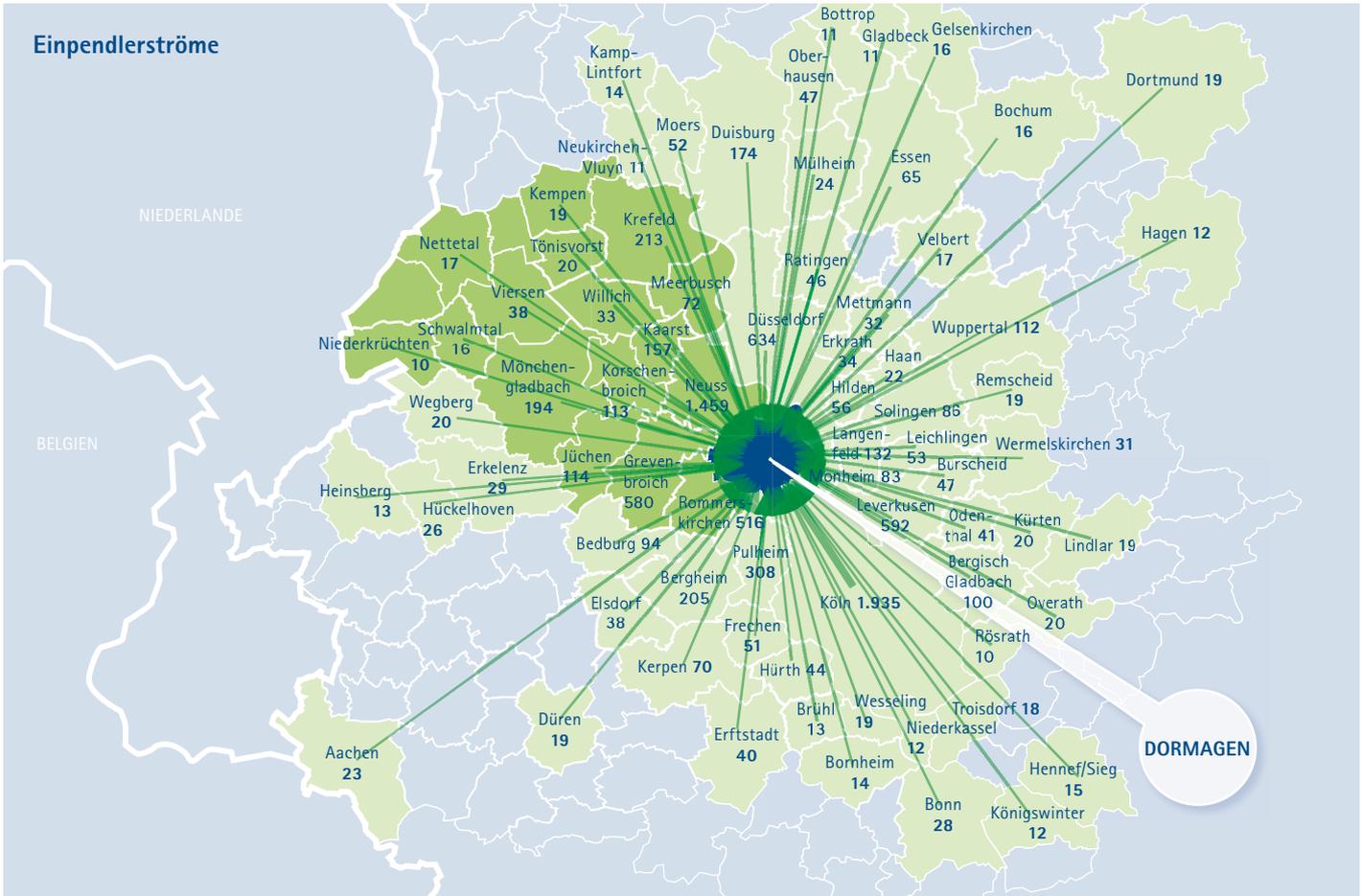
Auspenderanteil an 24.992 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Dormagen



In der Stadt Dormagen leben 64.148 Einwohner, von denen insgesamt 24.992 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Dormagen selbst wohnen und arbeiten davon 8.359 Personen. Die übrigen 16.632 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 10.215 Menschen auf die insgesamt 18.582 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

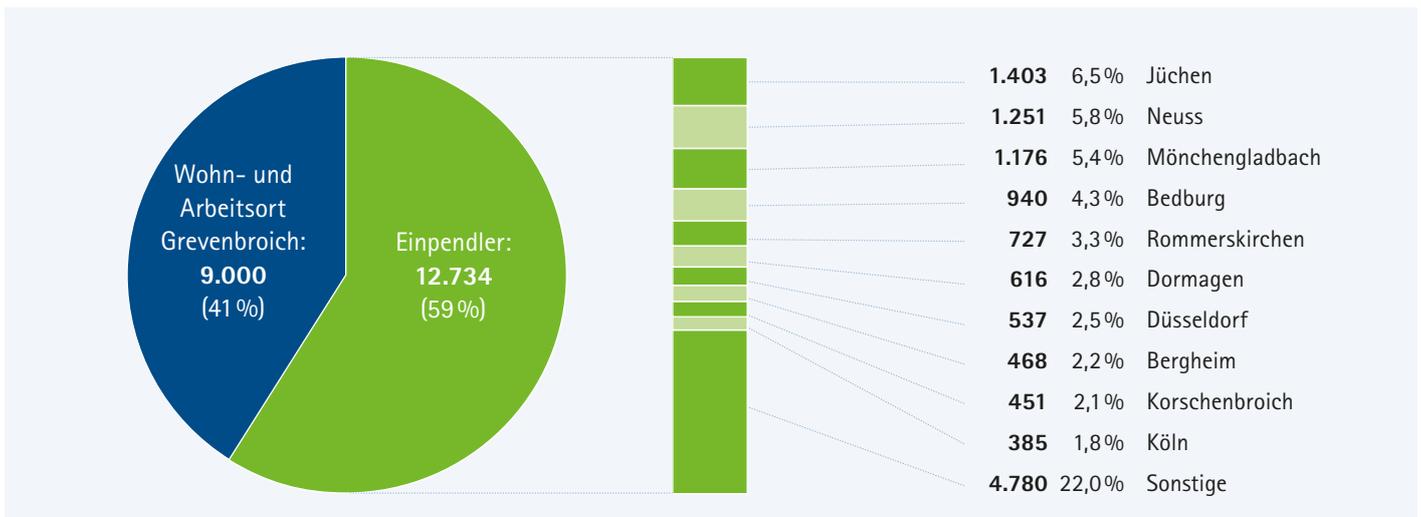
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Köln, Neuss, Düsseldorf, Leverkusen, Grevenbroich, Rommerskirchen, Pulheim, Krefeld, Bergheim und Mönchengladbach.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Köln, Neuss, Düsseldorf, Leverkusen, Grevenbroich, Krefeld, Pulheim, Mönchengladbach, Kaarst und Langenfeld.

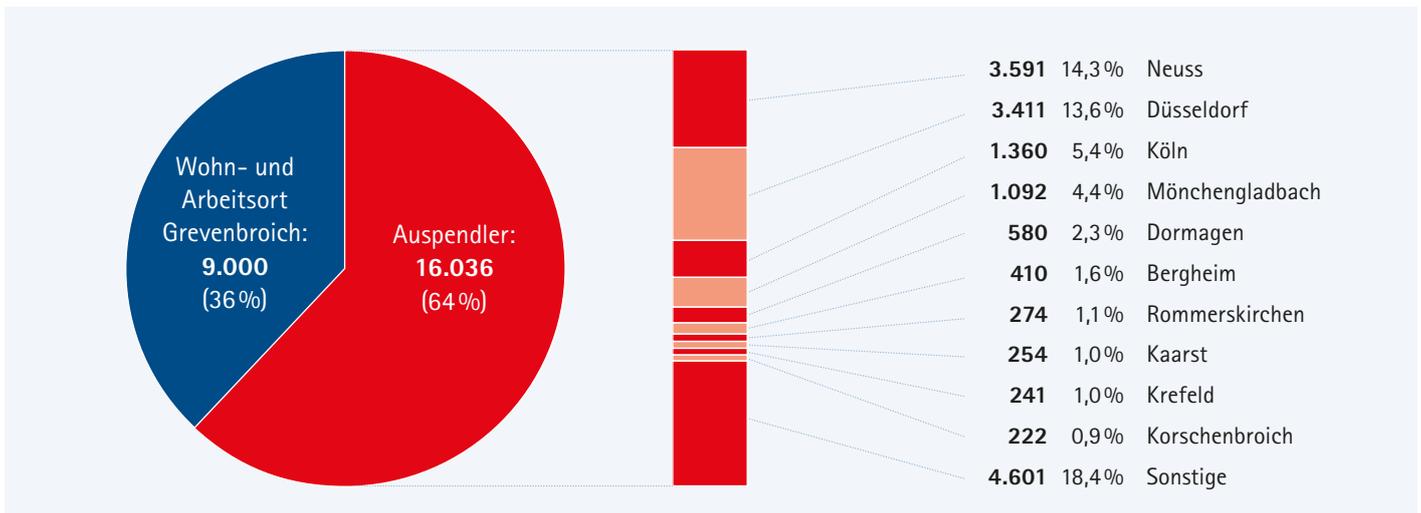




Einpendleranteil auf 21.751 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Grevenbroich



Auspendleranteil an 25.036 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Grevenbroich



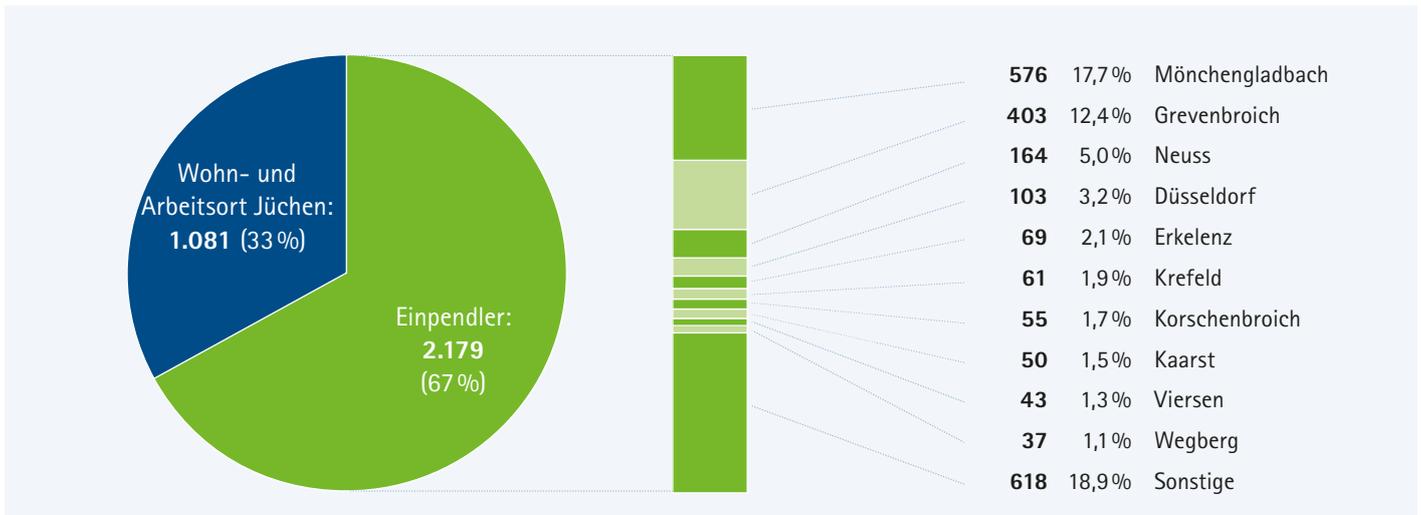
In der Stadt Grevenbroich leben 63.211 Einwohner, von denen insgesamt 25.036 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Grevenbroich selbst wohnen und arbeiten davon 9.000 Personen. Die übrigen 16.036 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 12.734 Menschen auf die insgesamt 21.751 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Jüchen, Neuss, Mönchengladbach, Bedburg, Rommerskirchen, Dormagen, Düsseldorf, Bergheim, Korschenbroich und Köln.

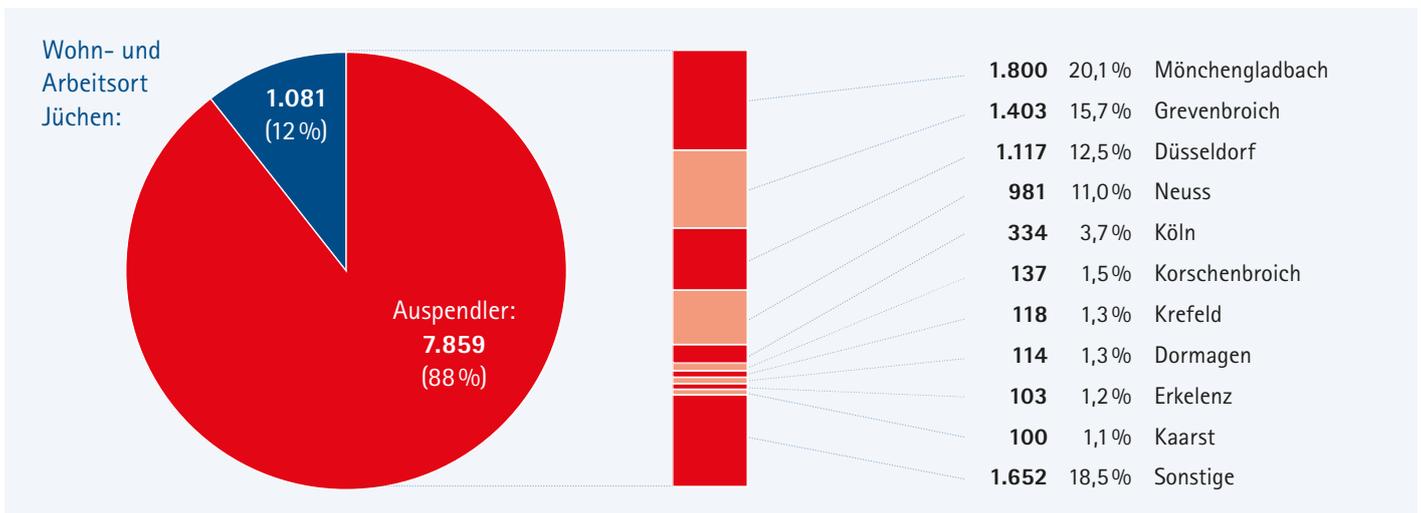
Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Neuss, Düsseldorf, Köln, Mönchengladbach, Dormagen, Bergheim, Rommerskirchen, Kaarst, Krefeld und Korschenbroich.



Einpendleranteil auf 3.263 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Jüchen



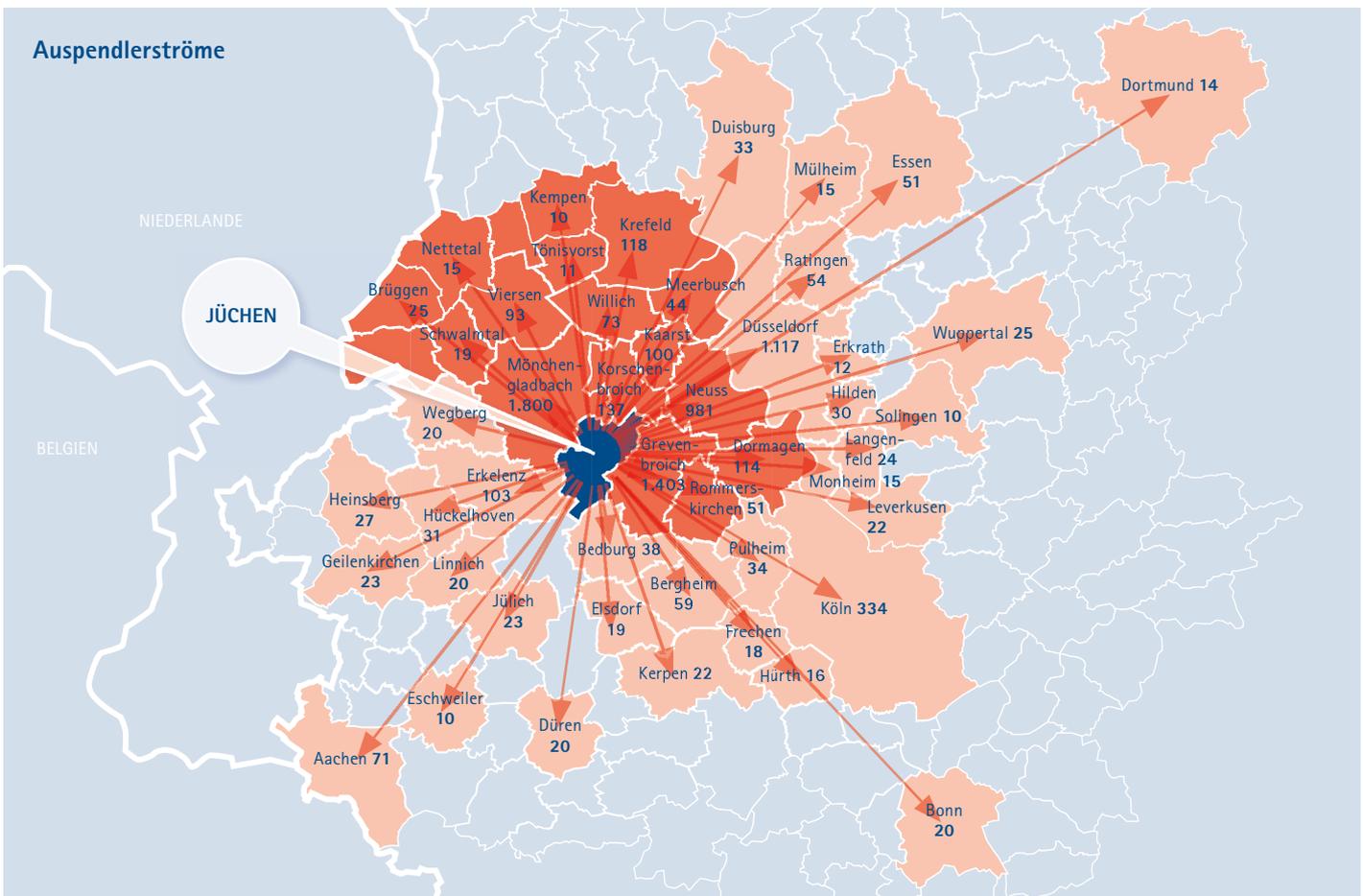
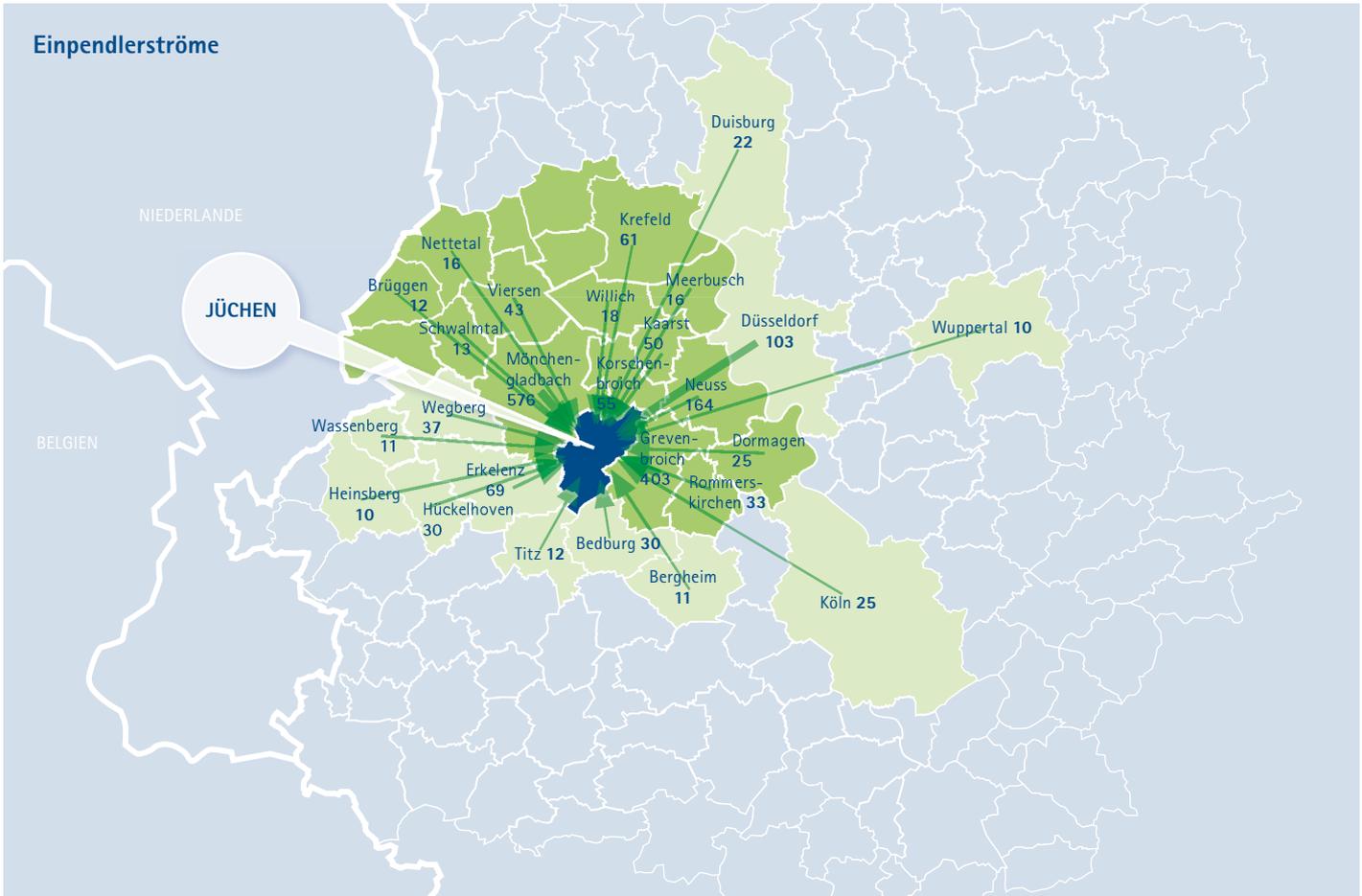
Auspenderanteil an 8.940 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Jüchen



In der Gemeinde Jüchen leben 23.174 Einwohner, von denen insgesamt 8.940 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Jüchen selbst wohnen und arbeiten davon 1.081 Personen. Die übrigen 7.859 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 2.179 Menschen auf die insgesamt 3.263 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

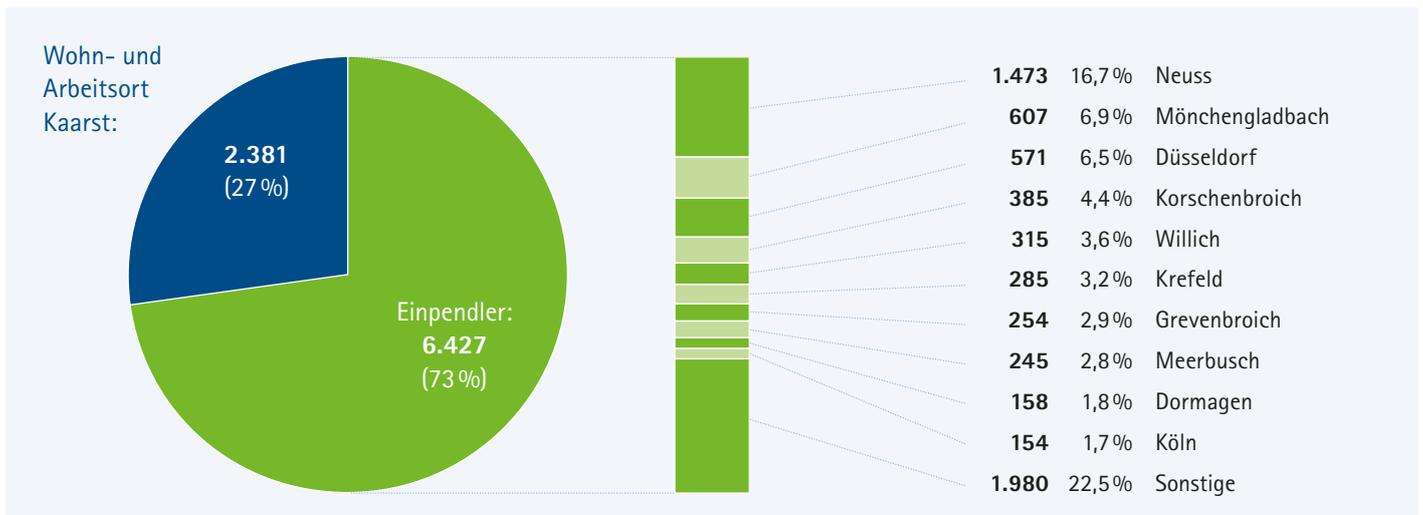
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Mönchengladbach, Grevenbroich, Neuss, Düsseldorf, Erkelenz, Krefeld, Korschenbroich, Kaarst, Viersen und Wegberg.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Mönchengladbach, Grevenbroich, Düsseldorf, Neuss, Köln, Korschenbroich, Krefeld, Dormagen, Erkelenz und Kaarst.

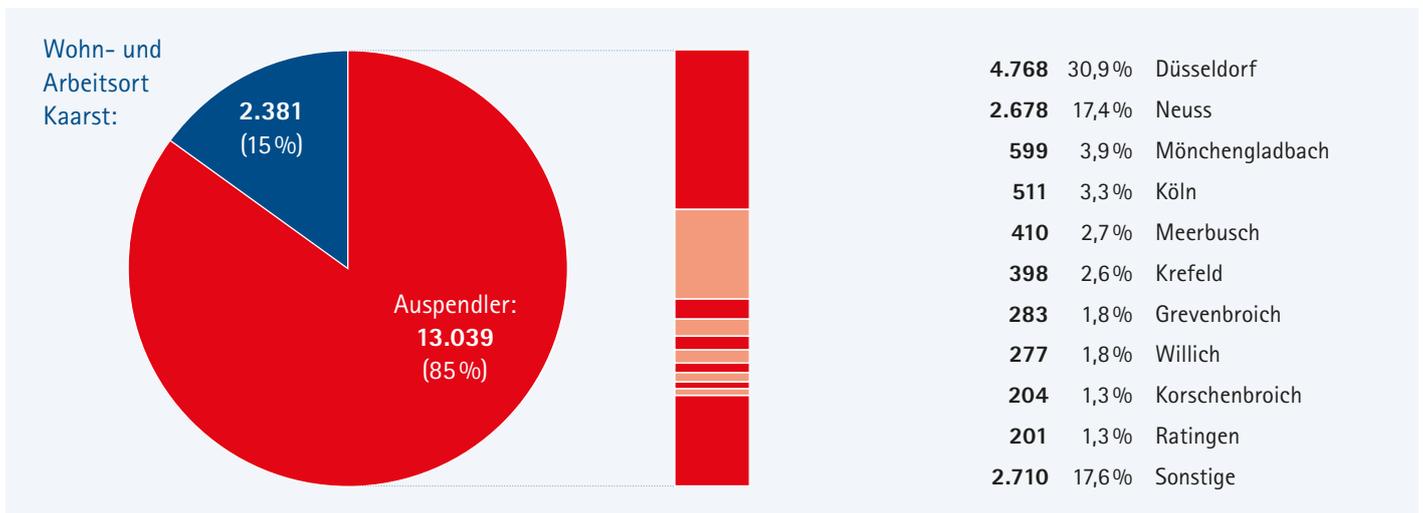




Einpendleranteil auf 8.815 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Kaarst



Auspenderanteil an 15.421 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Kaarst

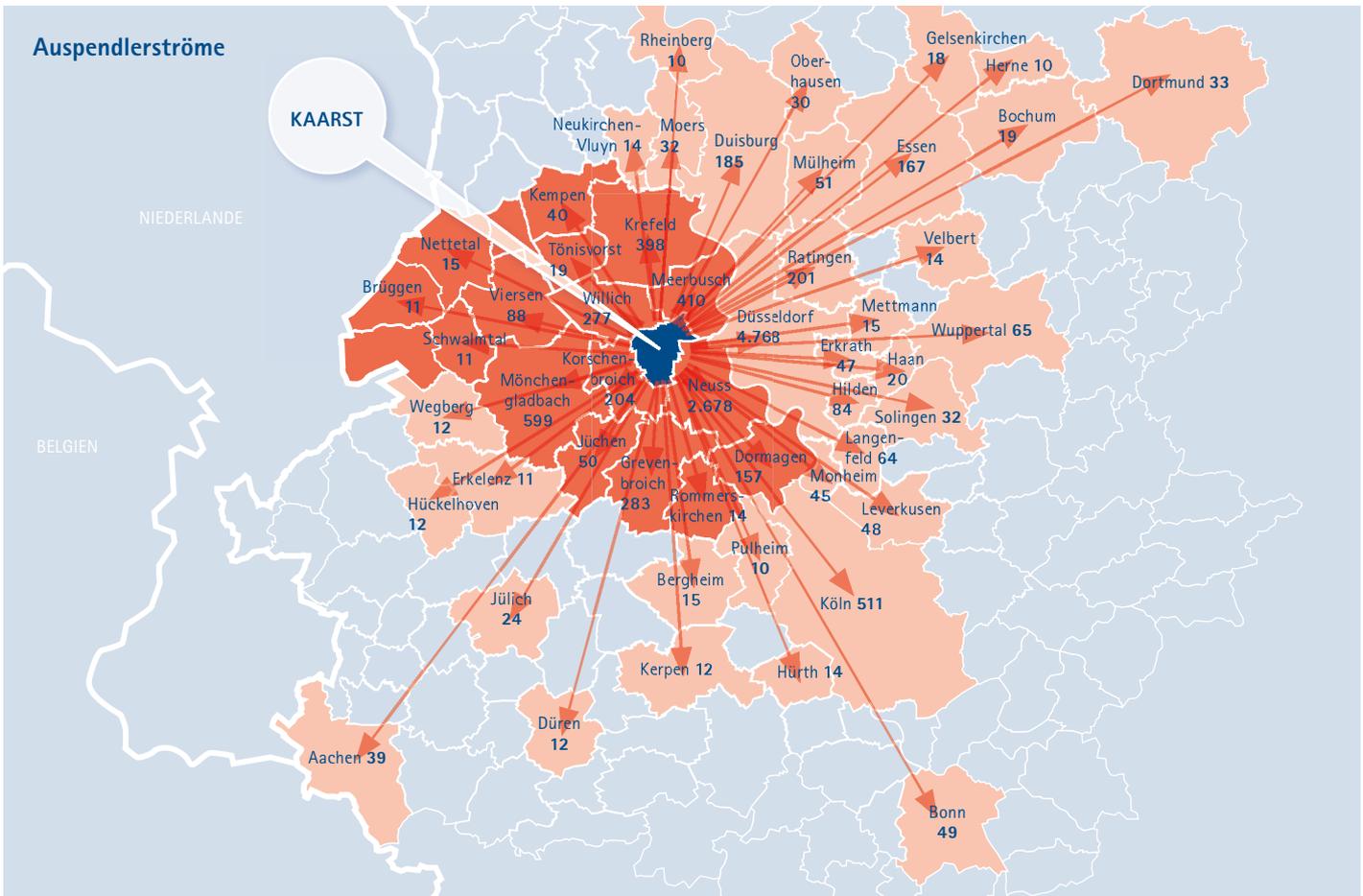
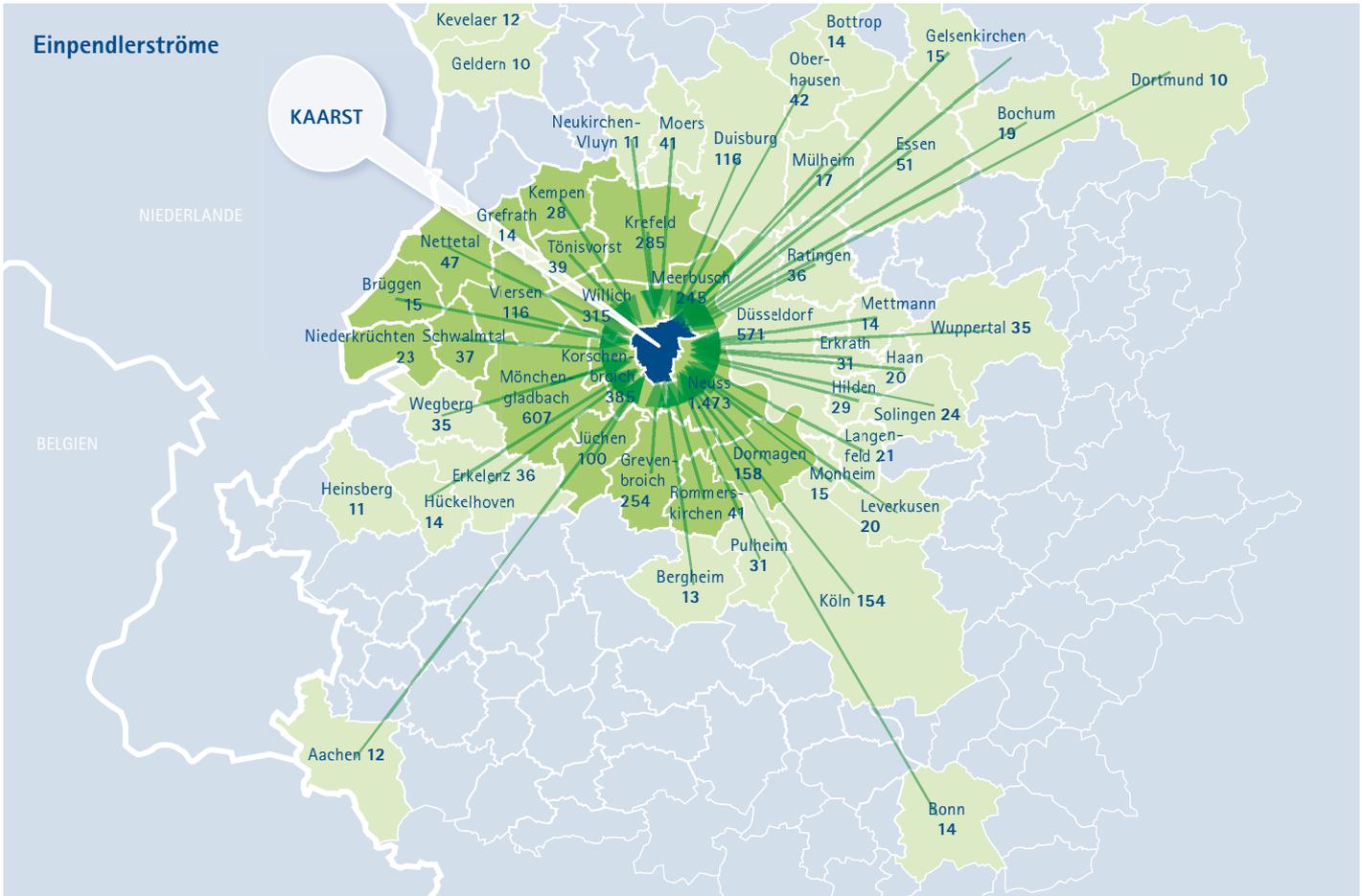


In der Stadt Kaarst leben 43.266 Einwohner, von denen insgesamt 15.421 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Kaarst selbst wohnen und arbeiten davon 2.381 Personen. Die übrigen 13.039 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 6.427 Menschen auf die insgesamt 8.815 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein. Die Stadt Kaarst zählt

durch ihre zentrale Lage und ihre günstige Verkehrsanbindung zwischen den Städten Köln und Düsseldorf sowie Mönchengladbach, Neuss und Krefeld zu den attraktivsten Wohnorten im IHK-Bezirk.

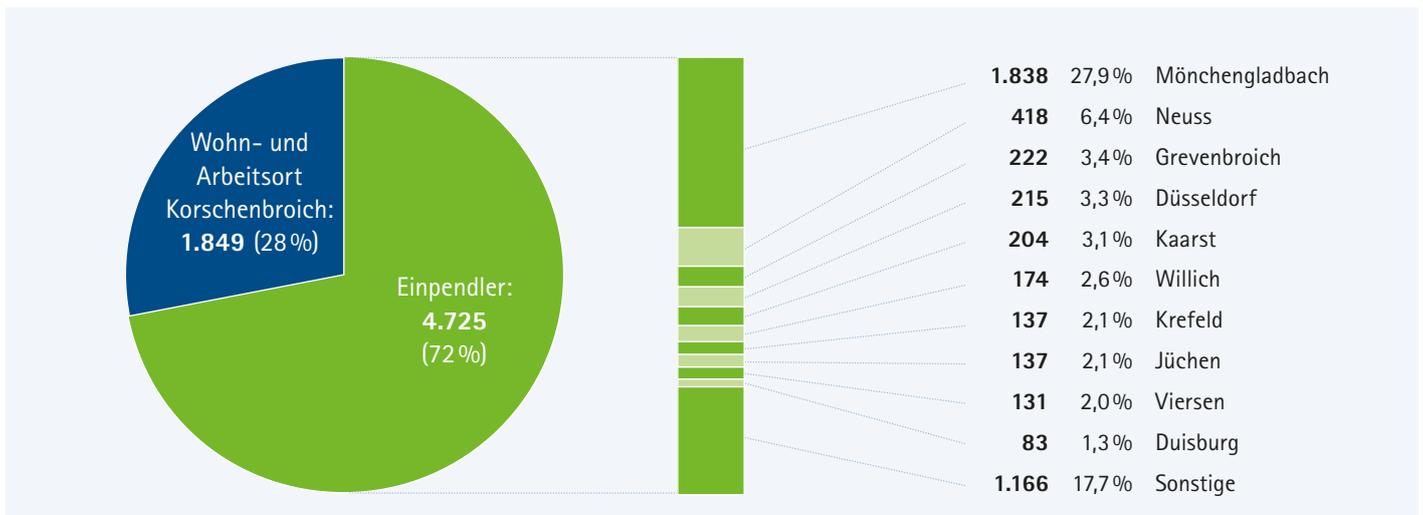
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Neuss, Mönchengladbach, Düsseldorf, Korschenbroich, Willich, Krefeld, Grevenbroich, Meerbusch, Dormagen und der Stadt Köln.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Neuss, Mönchengladbach, Köln, Meerbusch, Krefeld, Grevenbroich, Willich, Korschenbroich und Ratingen.

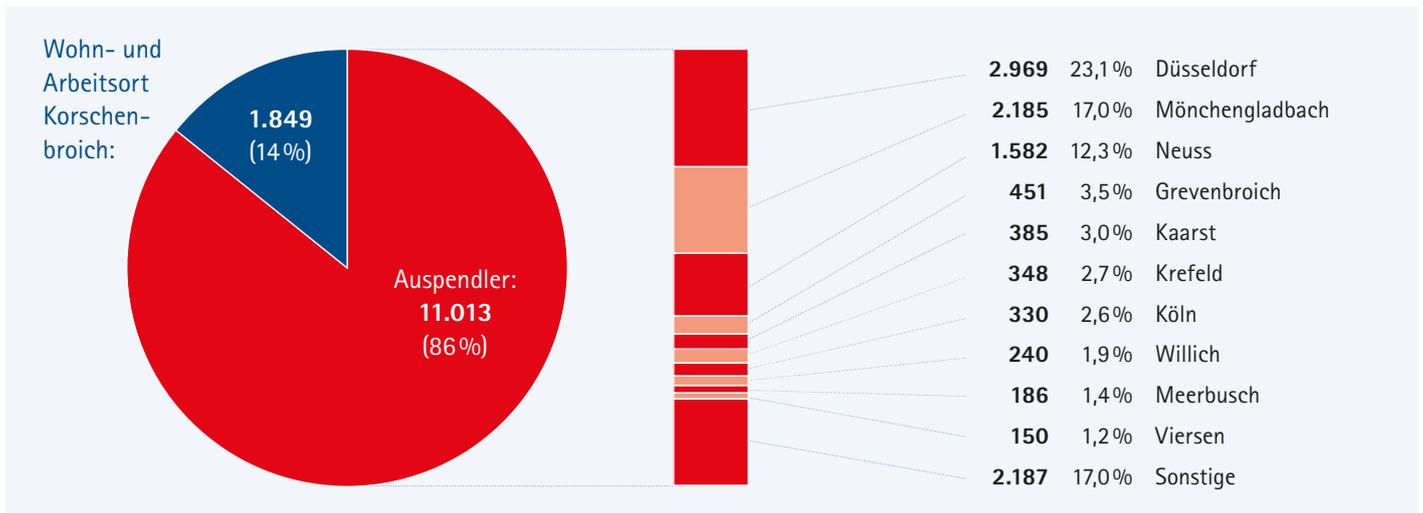




Einpendleranteil auf 6.577 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Korschenbroich



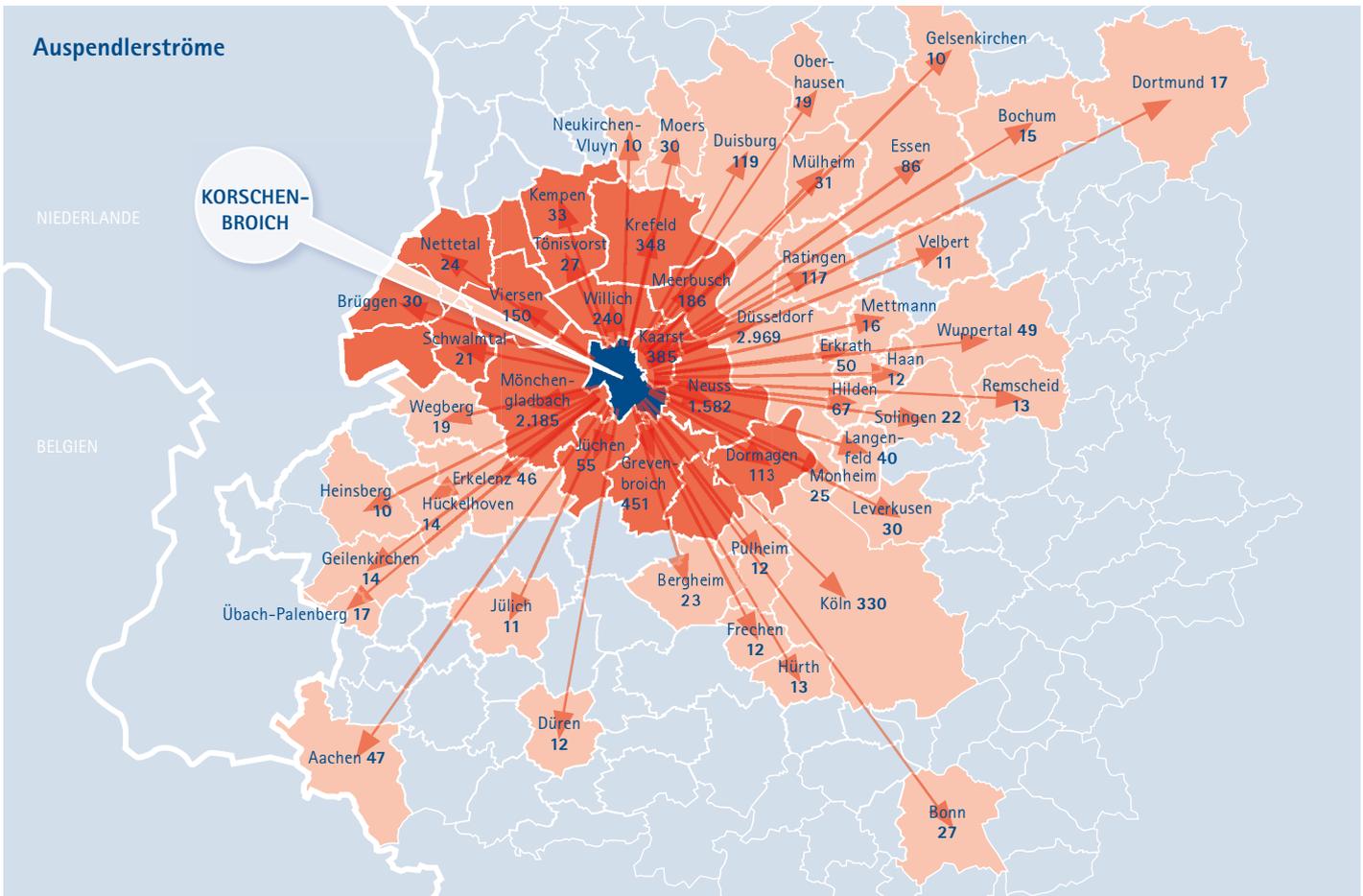
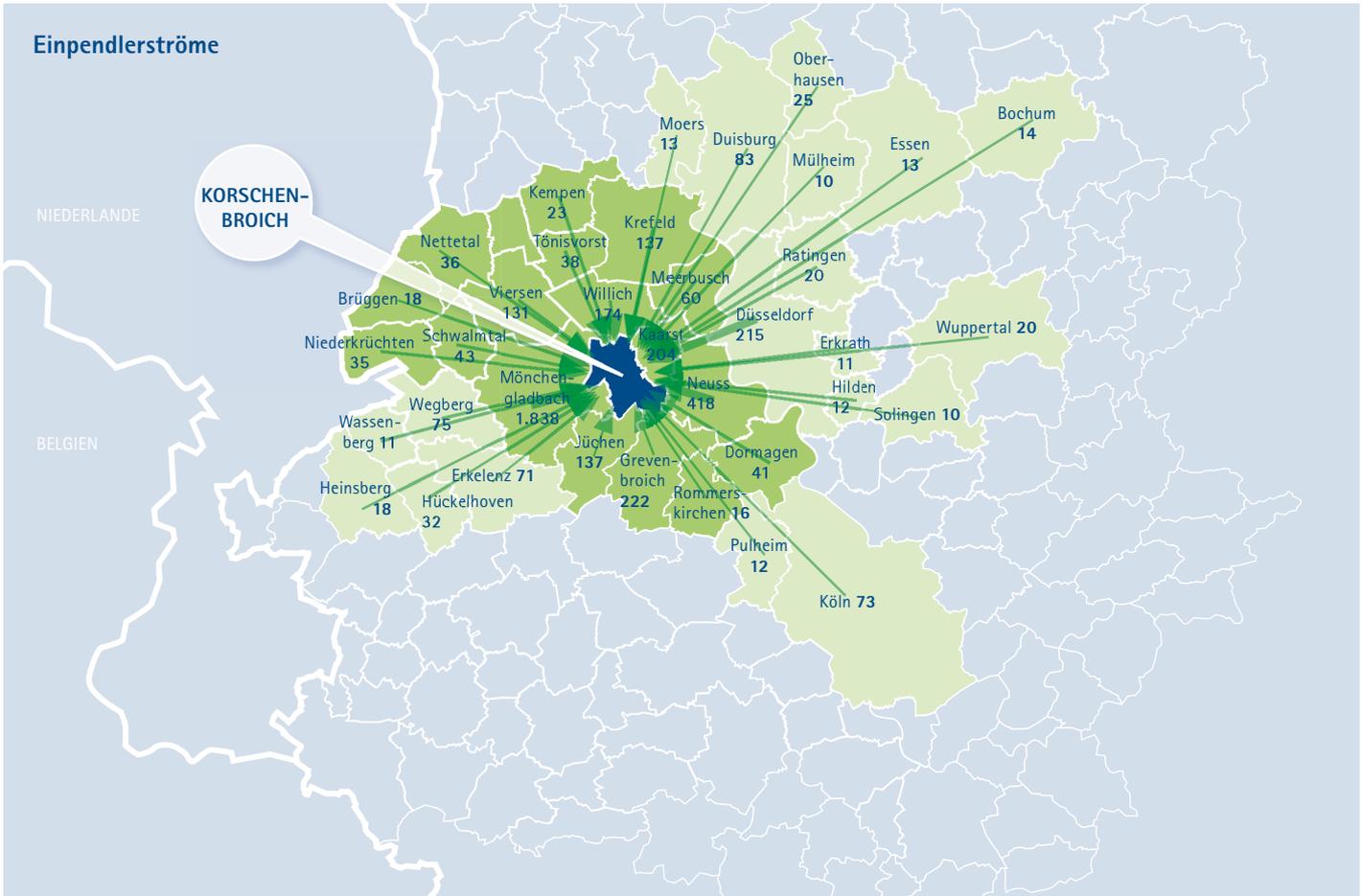
Auspendleranteil an 12.863 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Korschenbroich



In der Stadt Korschenbroich leben 33.059 Einwohner, von denen insgesamt 12.863 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Korschenbroich selbst wohnen und arbeiten davon 1.849 Personen. Die übrigen 11.013 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 4.725 Menschen auf die insgesamt 6.577 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

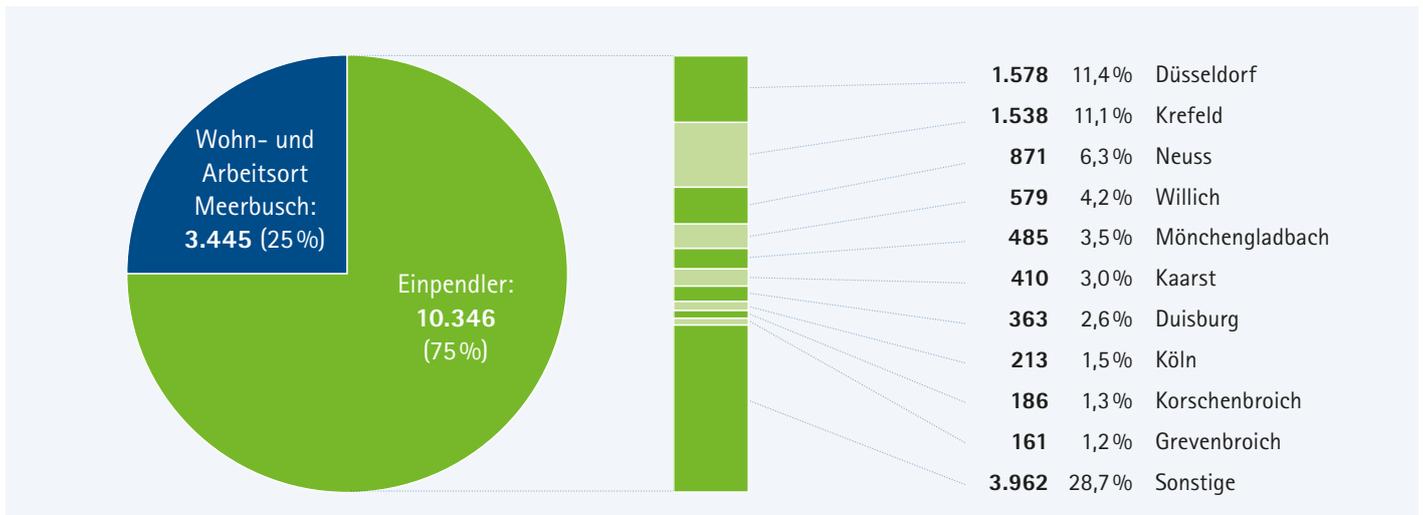
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Mönchengladbach, Neuss, Grevenbroich, Düsseldorf, Kaarst, Willich, Krefeld, Jüchen, Viersen und Duisburg.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Mönchengladbach, Neuss, Grevenbroich, Kaarst, Krefeld, Köln, Willich, Meerbusch und Viersen.

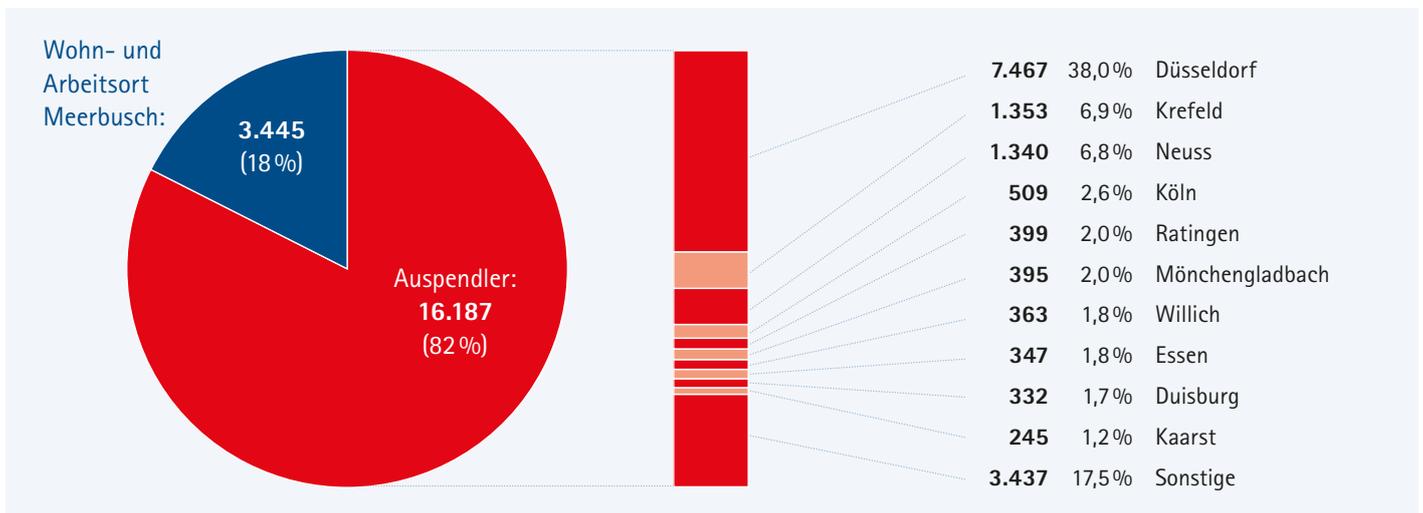




Einpendleranteil auf 13.799 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Meerbusch



Auspendleranteil an 19.633 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Meerbusch



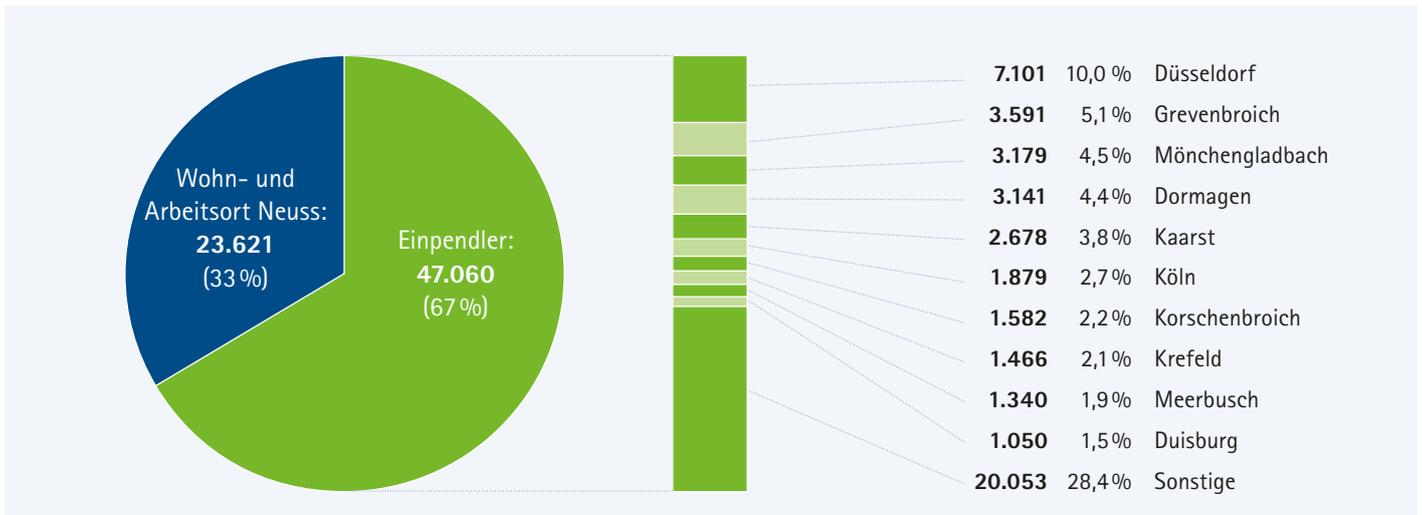
In der Stadt Meerbusch leben 55.446 Einwohner, von denen insgesamt 19.633 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Meerbusch selbst wohnen und arbeiten davon 3.445 Personen. Die übrigen 16.187 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 10.346 Menschen auf die insgesamt 13.799 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Düsseldorf, Krefeld, Neuss, Willich, Mönchengladbach, Kaarst, Duisburg, Köln, Korschenbroich und Grevenbroich.

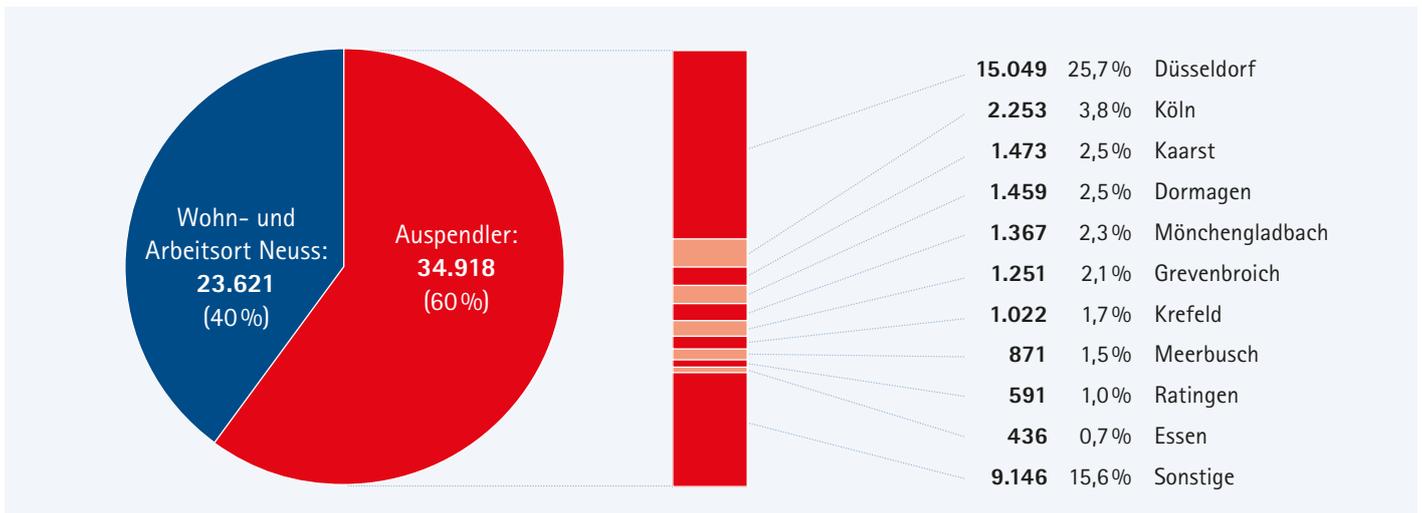
Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Krefeld, Neuss, Köln, Ratingen, Mönchengladbach, Willich, Essen, Duisburg und Kaarst.



Einpendleranteil auf 70.716 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Neuss



Auspendleranteil an 58.540 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Neuss

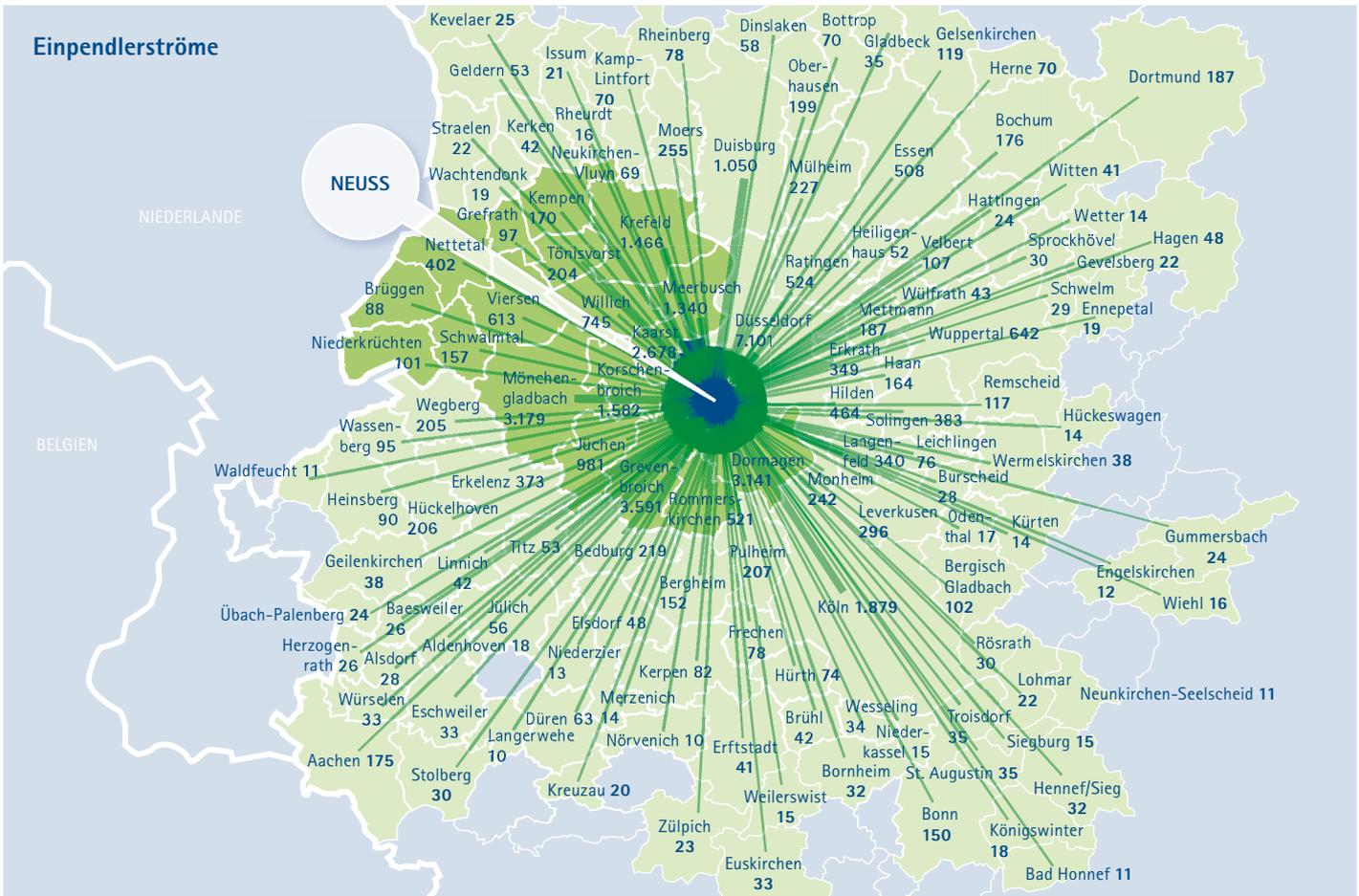


In der Stadt Neuss leben 153.326 Einwohner, von denen insgesamt 58.540 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Neuss selbst wohnen und arbeiten davon 23.621 Personen. Die übrigen 34.918 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 47.060

Menschen auf die insgesamt 70.716 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein. Die besondere Bedeutung der Stadt für das Umland spiegelt sich in dem positiven Einpendlerfaktor von 1,35 wider und zeigt, dass Neuss ein faktisches Oberzentrum darstellt.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Düsseldorf, Grevenbroich, Dormagen, Mönchengladbach, Kaarst, Köln, Korschenbroich, Krefeld, Meerbusch und Duisburg.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Köln, Dormagen, Kaarst, Mönchengladbach, Grevenbroich, Krefeld, Meerbusch, Ratingen und Essen.

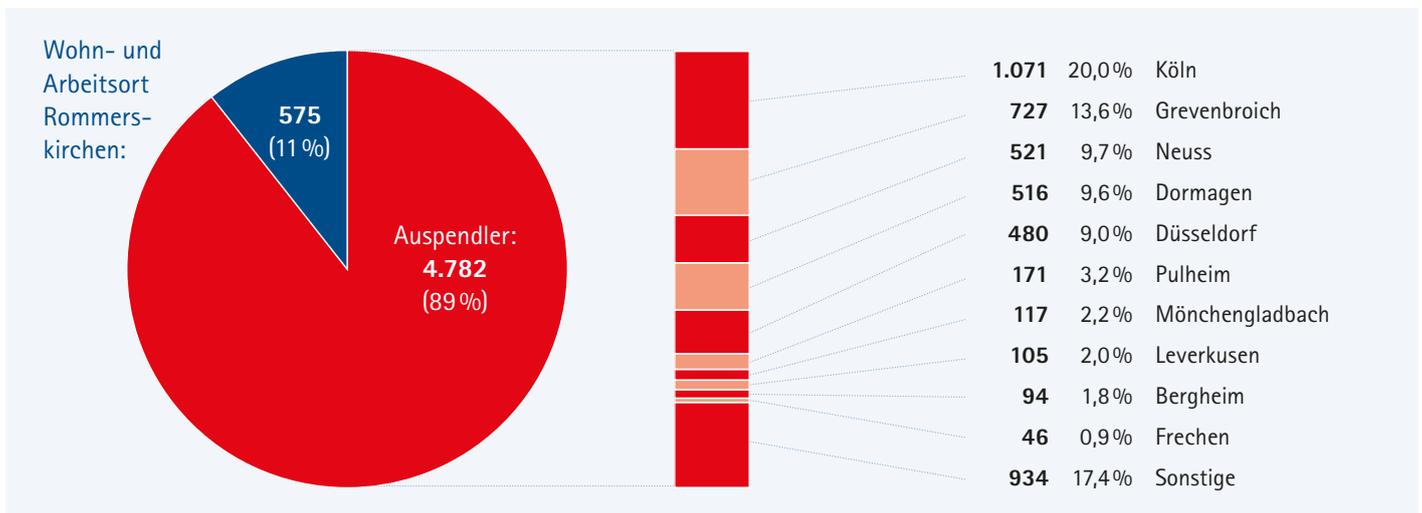




Einpendleranteil auf 1.793 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Rommerskirchen



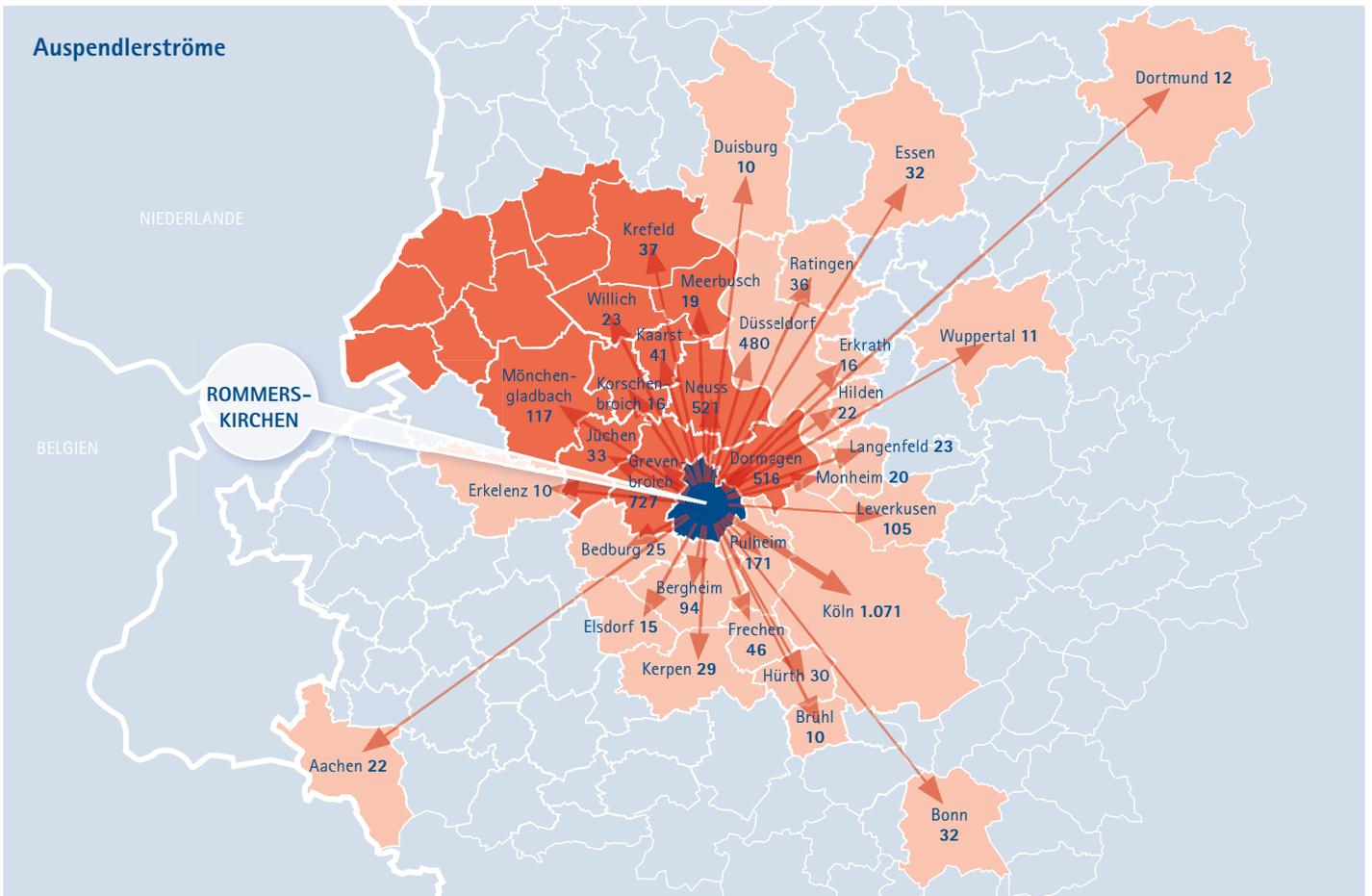
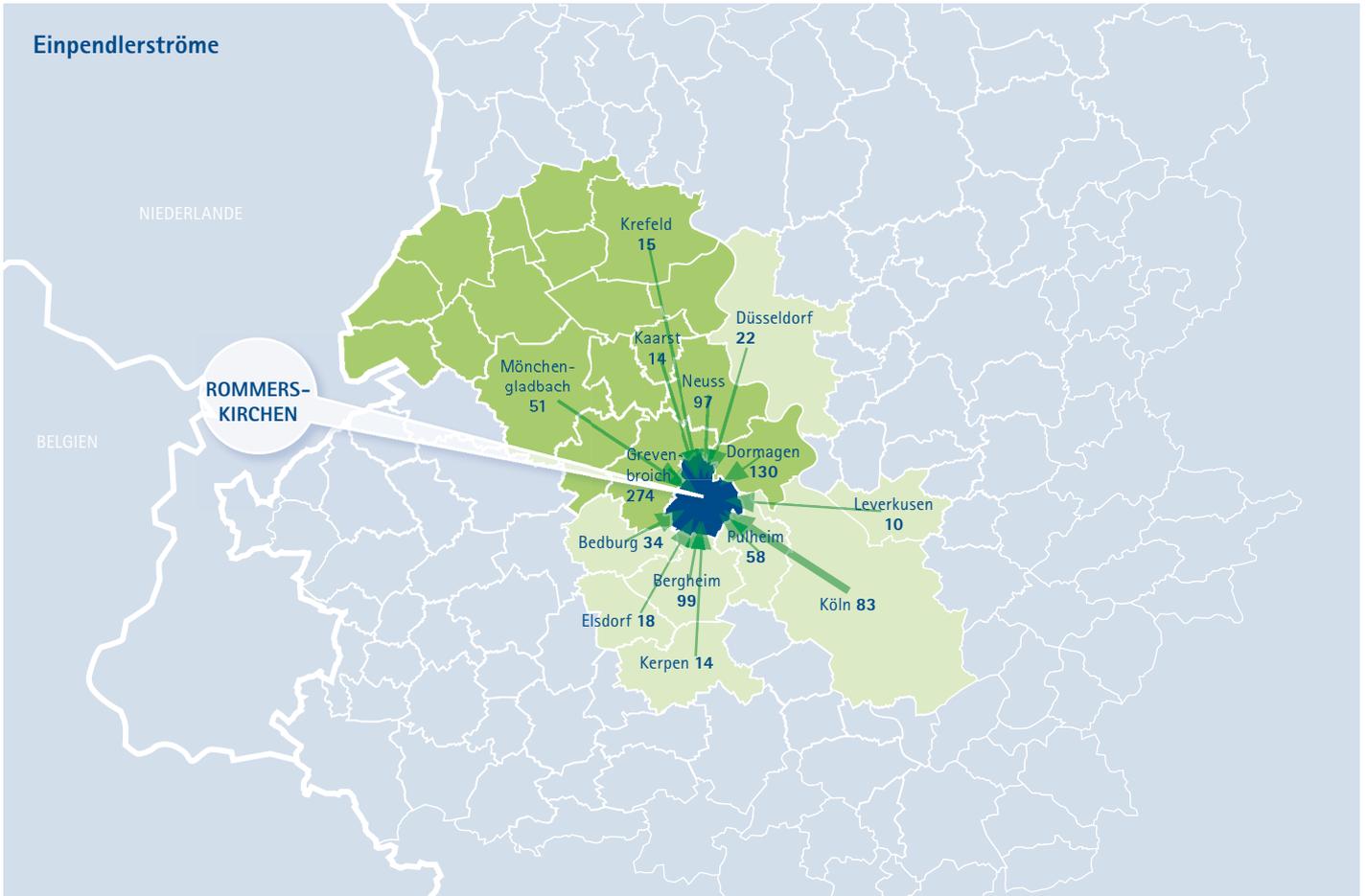
Auspendleranteil an 5.357 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Rommerskirchen



In der Gemeinde Rommerskirchen leben 13.105 Einwohner, von denen insgesamt 5.357 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Rommerskirchen wohnen und arbeiten davon 575 Personen. Die übrigen 4.782 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 1.549 Menschen auf die insgesamt 1.793 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

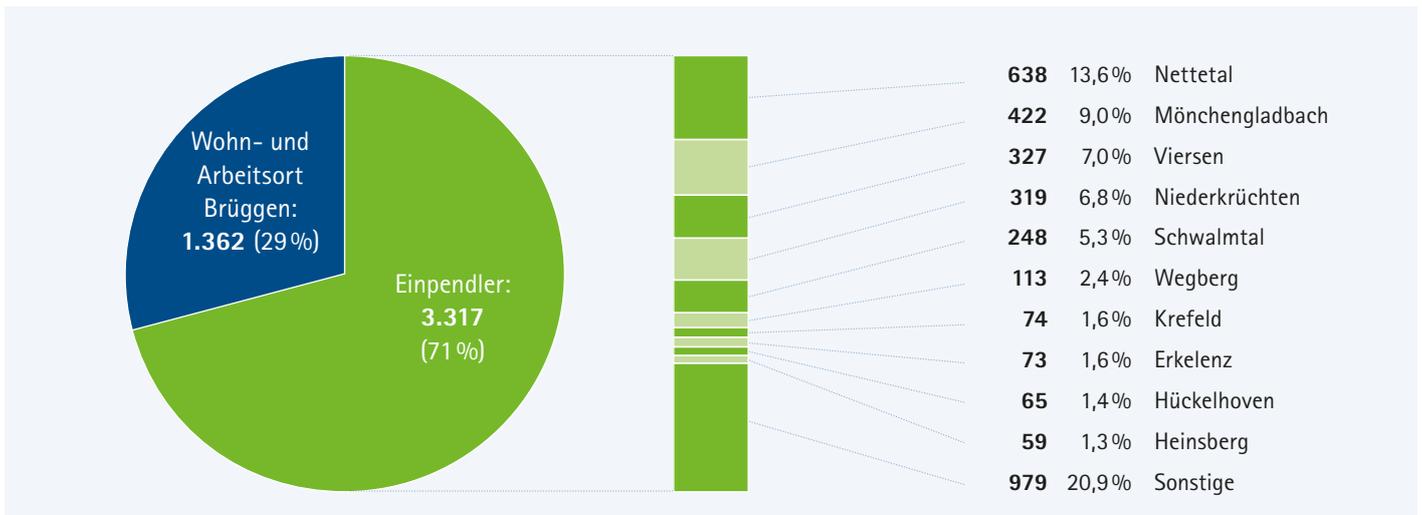
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Grevenbroich, Dormagen, Köln, Bergheim, Neuss, Pulheim, Jüchen, Mönchengladbach, Bedburg und Düsseldorf.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Köln, Grevenbroich, Neuss, Düsseldorf, Dormagen, Pulheim, Leverkusen, Mönchengladbach, Bergheim und Kaarst.

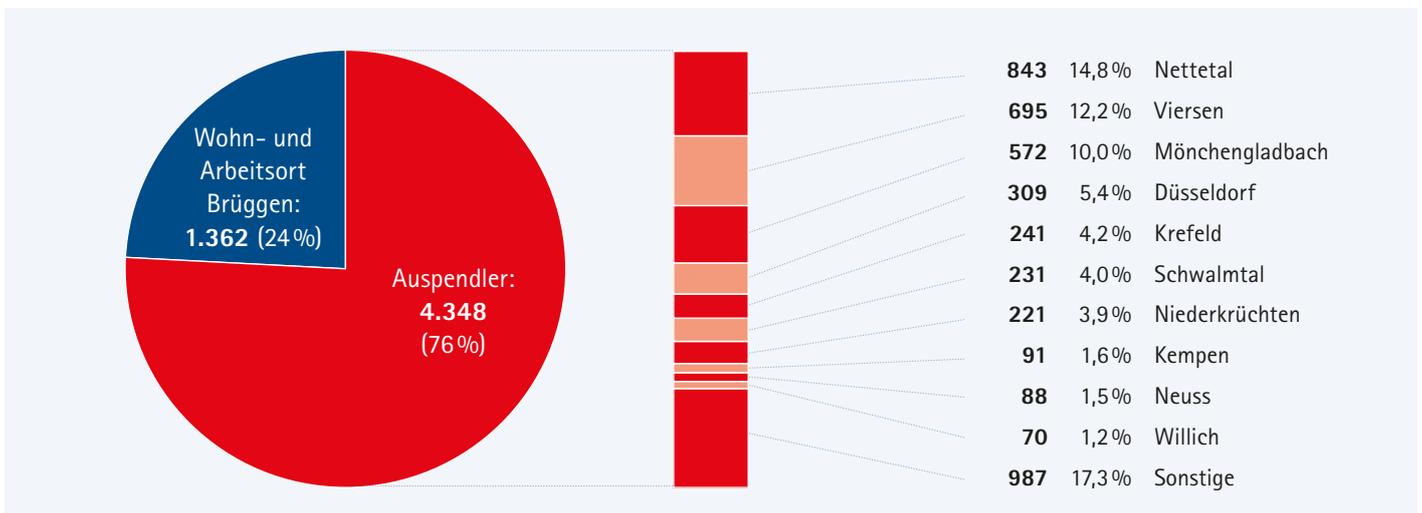




Einpendleranteil auf 4.682 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Brüggen



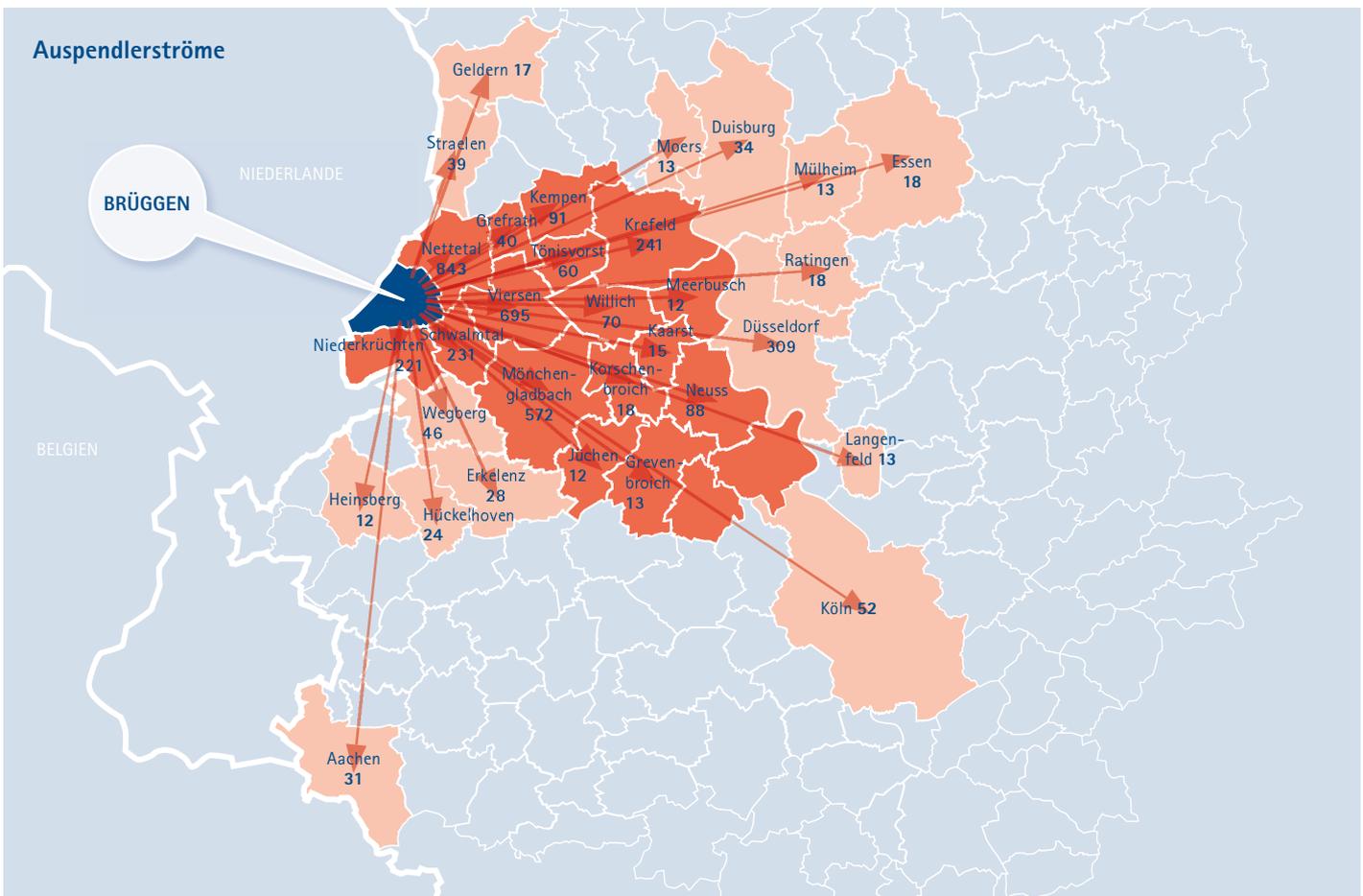
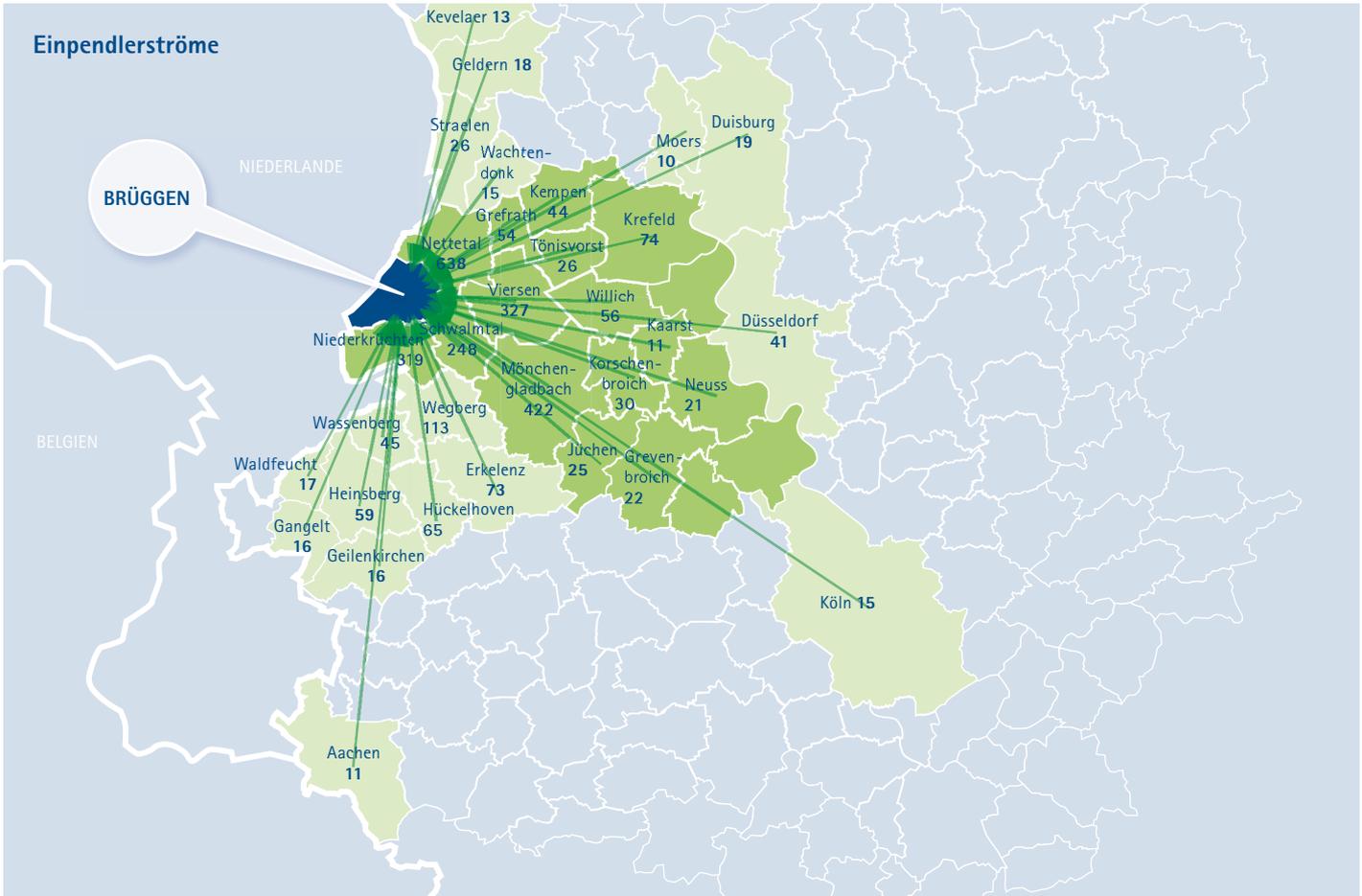
Auspendleranteil an 5.633 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Brüggen



In der Gemeinde Brüggen leben 15.682 Einwohner, von denen insgesamt 5.710 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Brüggen selbst wohnen und arbeiten davon 1.362 Personen. Die übrigen 4.348 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 3.317 Menschen auf die insgesamt 4.682 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

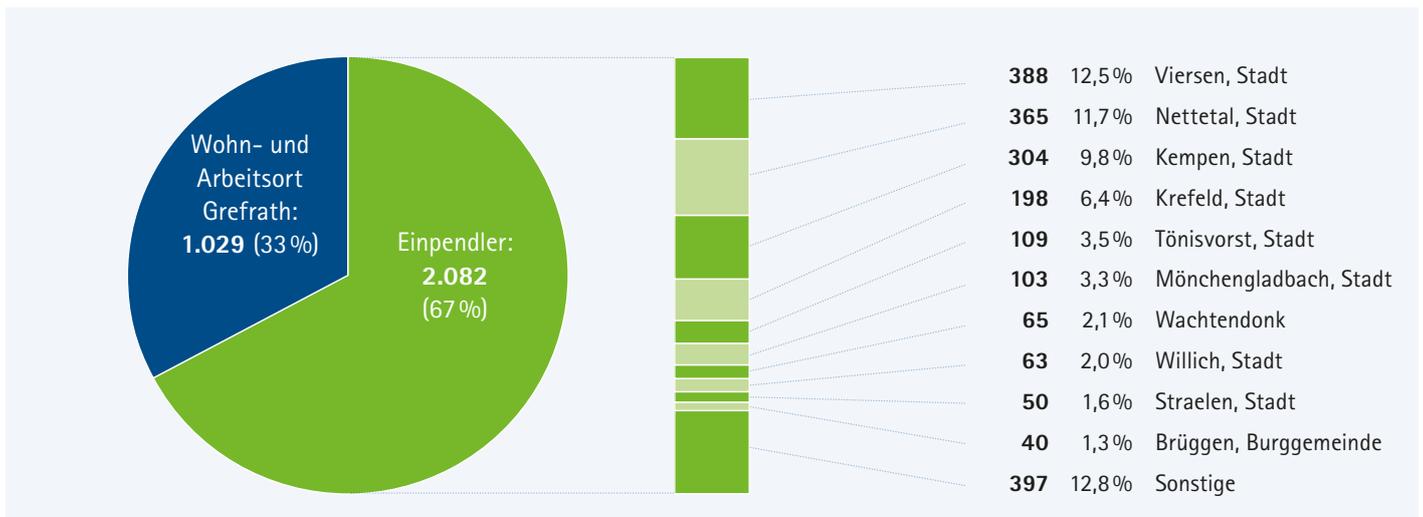
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Nettetal, Mönchengladbach, Viersen, Niederkrüchten, Schwalmtal, Wegberg, Krefeld, Erkelenz, Hückelhoven und Heinsberg.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Nettetal, Viersen, Mönchengladbach, Düsseldorf, Krefeld, Schwalmtal, Niederkrüchten, Kempen, Neuss und Willich.

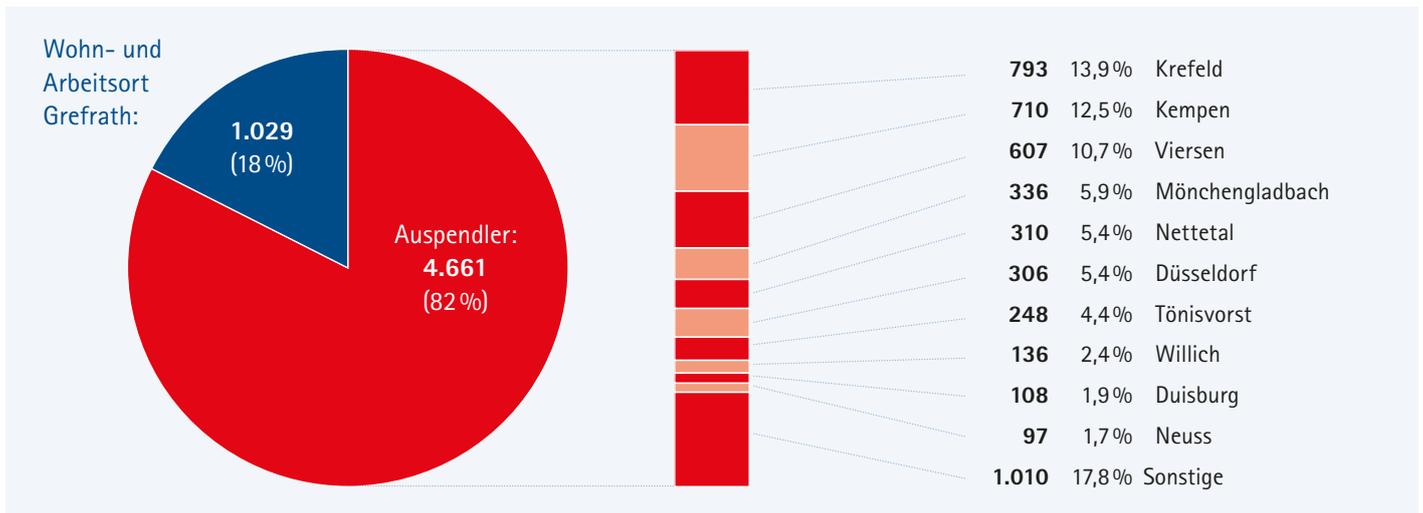




Einpendleranteil auf 3.111 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Grefrath



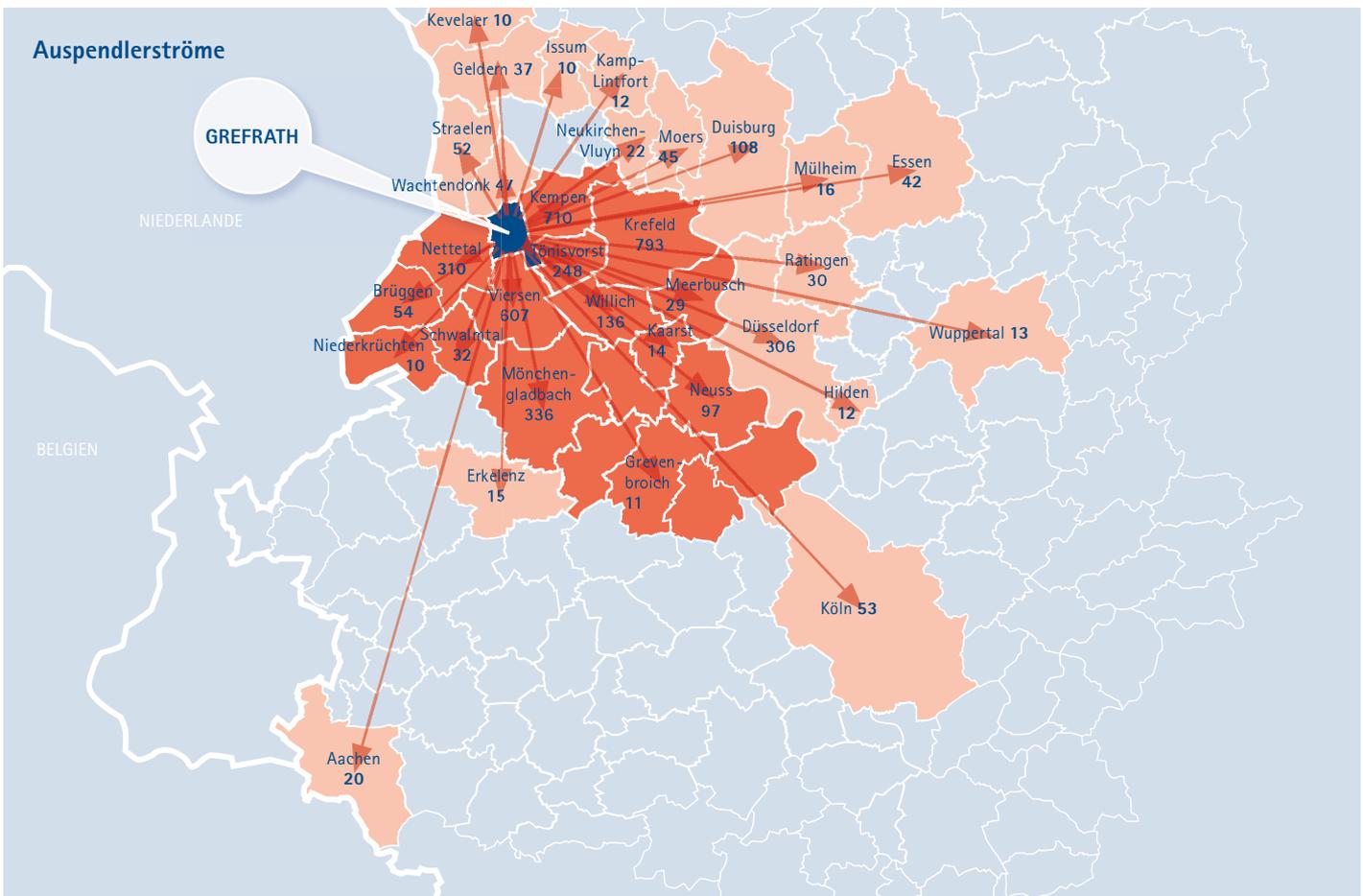
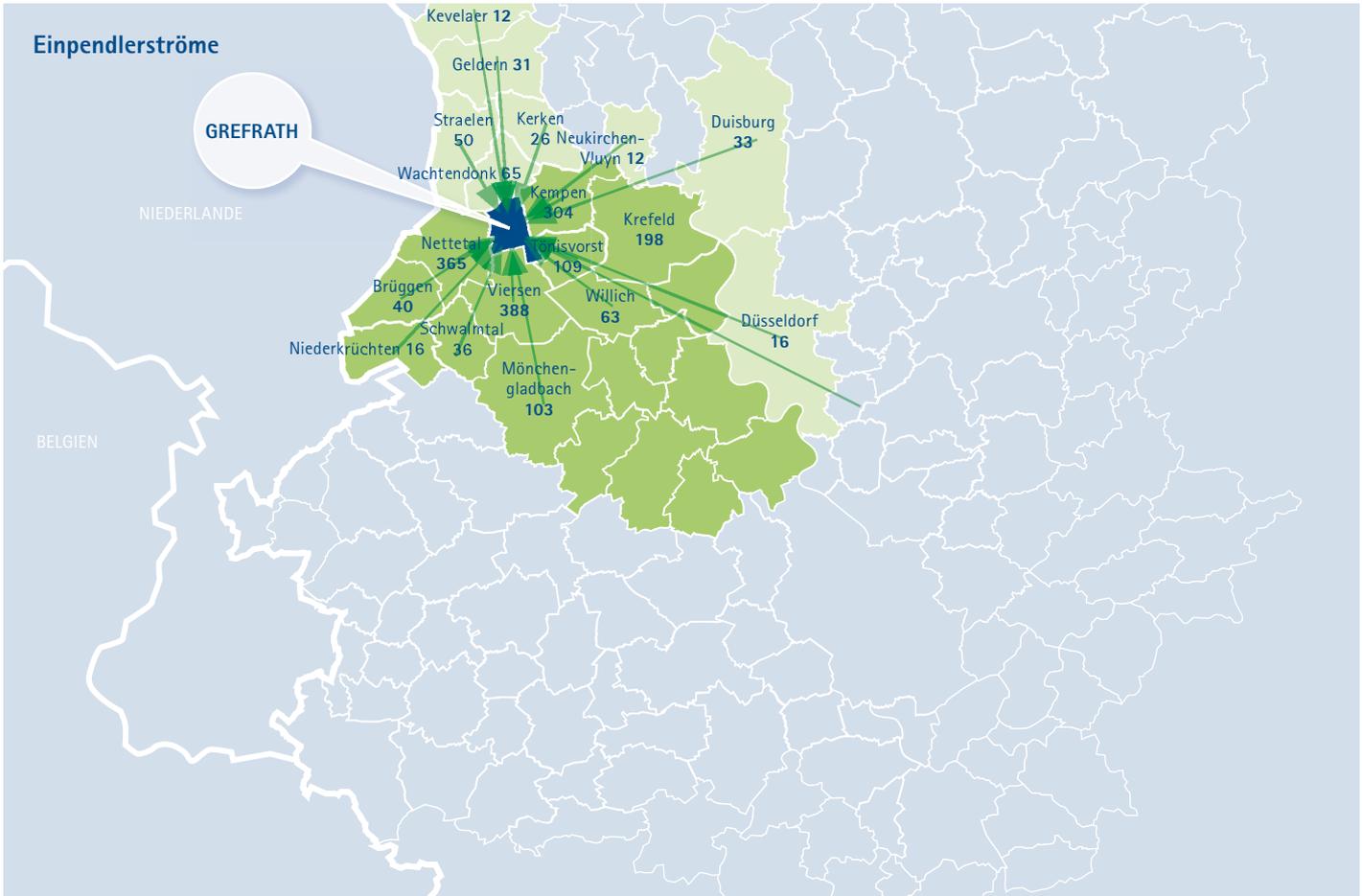
Auspendleranteil an 5.690 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Grefrath



In der Gemeinde Grefrath leben 14.836 Einwohner, von denen insgesamt 5.690 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Grefrath selbst wohnen und arbeiten davon 1.029 Personen. Die übrigen 4.661 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 2.082 Menschen auf die insgesamt 3.111 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Viersen, Nettetal, Kempen, Krefeld, Tönisvorst, Mönchengladbach, Wachtendonk, Willich, Straelen und der Gemeinde Brüggen.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Krefeld, Kempen, Viersen, Mönchengladbach, Nettetal, Düsseldorf, Tönisvorst, Willich, Duisburg und Neuss.

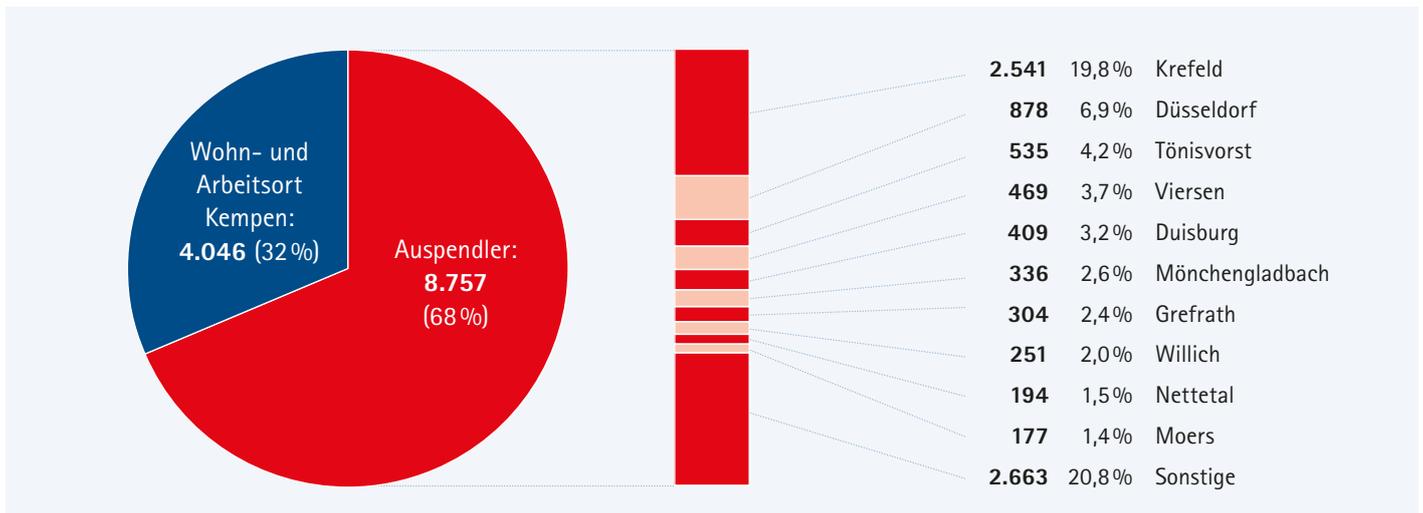




Einpendleranteil auf 13.428 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Kempfen



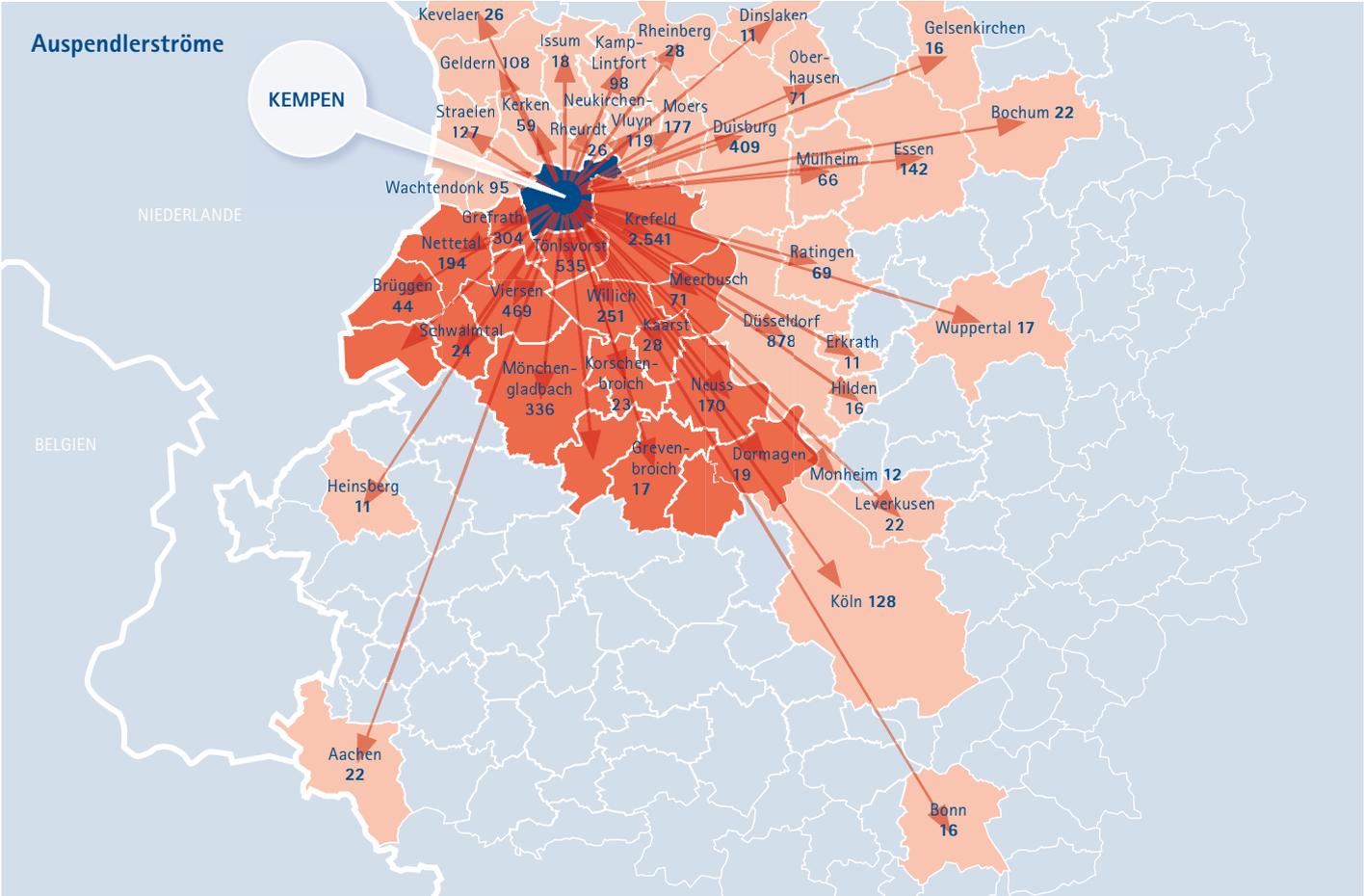
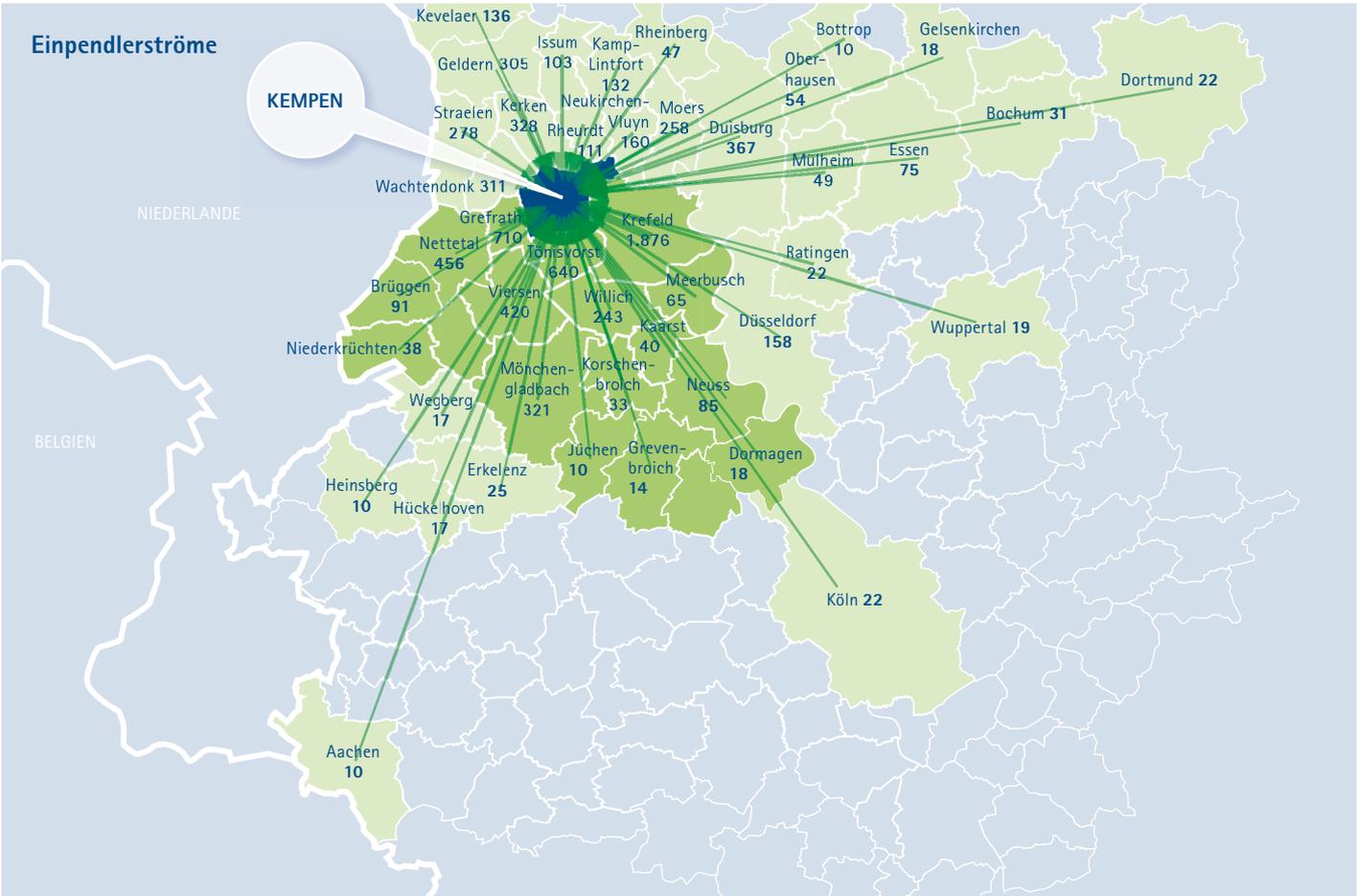
Auspendleranteil an 12.803 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Kempfen



In der Stadt Kempfen leben 34.808 Einwohner, von denen insgesamt 12.803 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Kempfen selbst wohnen und arbeiten davon 3.967 Personen. Die übrigen 8.757 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 9.376 Menschen auf die insgesamt 13.428 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

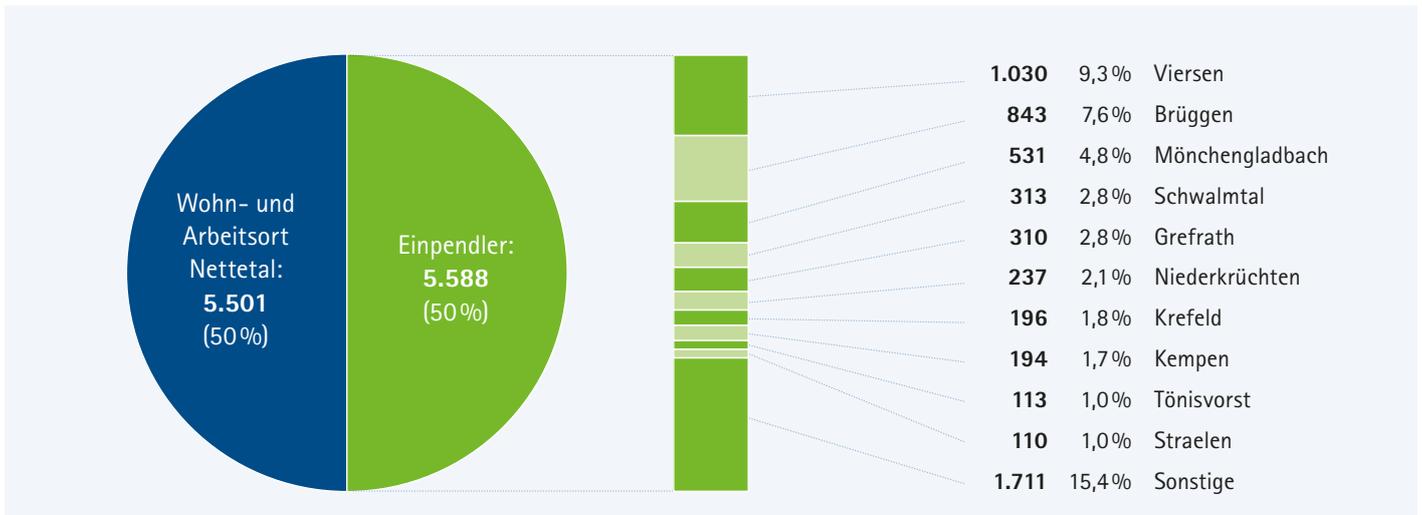
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Krefeld, Grefrath, Tönisvorst, Nettetal, Viersen, Kerken, Duisburg, Mönchengladbach, Wachtendonk und Geldern.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Krefeld, Düsseldorf, Tönisvorst, Viersen, Duisburg, Mönchengladbach, Grefrath, Willich, Nettetal und Moers.

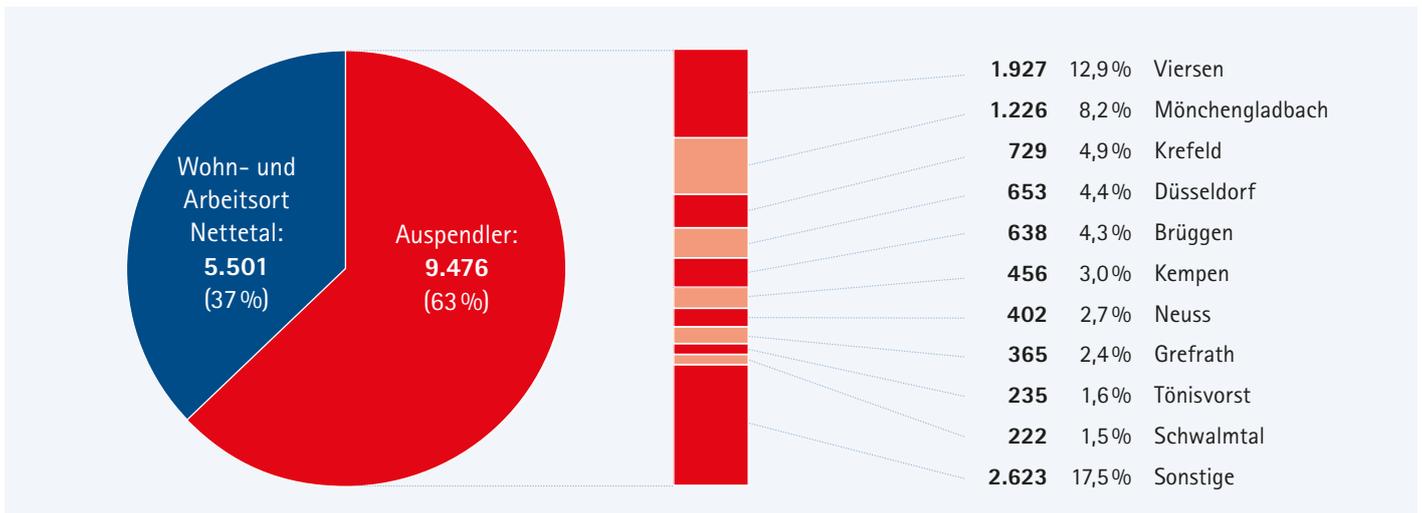




Einpendleranteil auf 11.095 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Nettetal



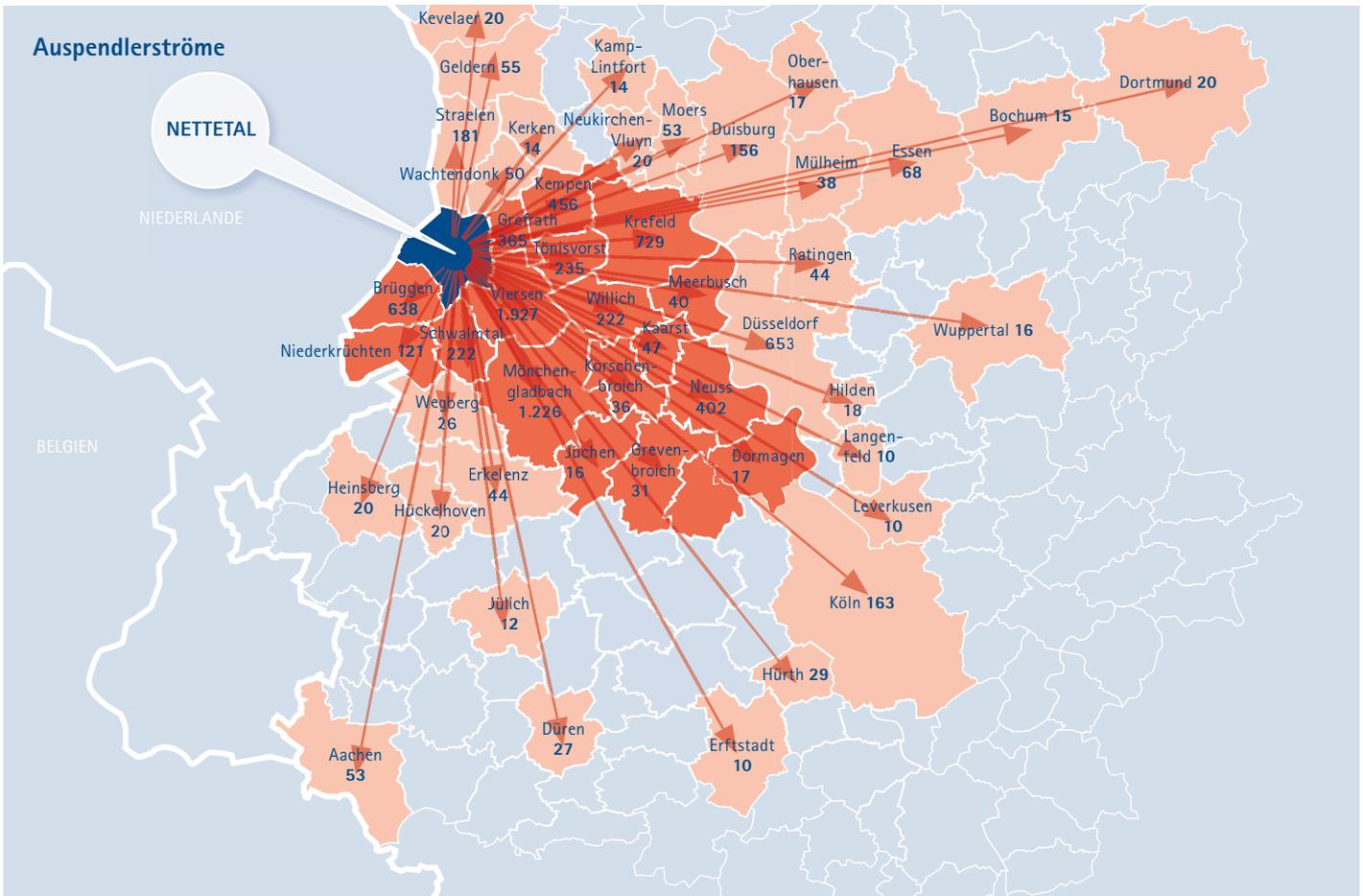
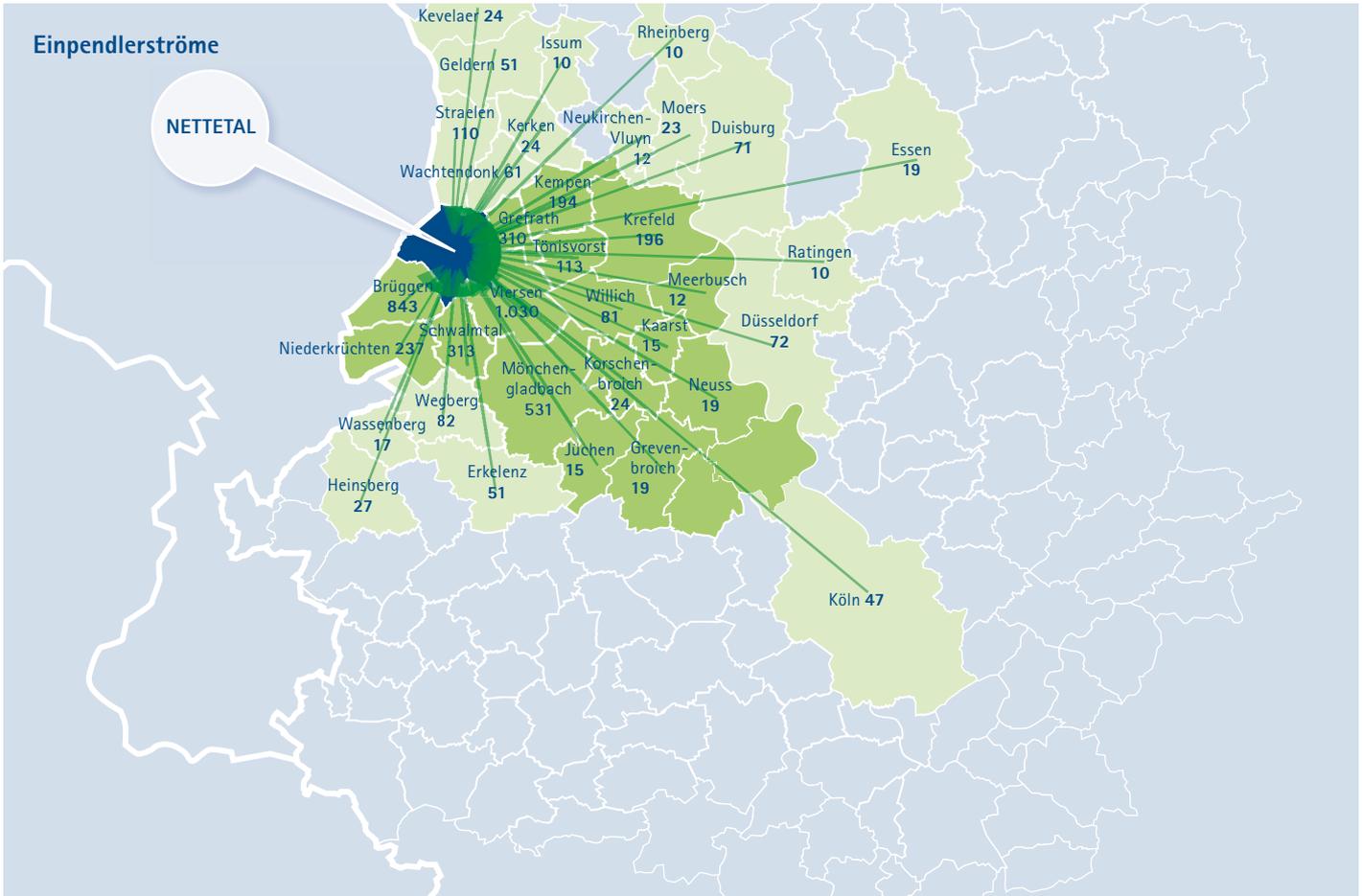
Auspenderanteil an 14.977 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Nettetal



In der Stadt Nettetal leben 42.194 Einwohner, von denen insgesamt 14.977 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Nettetal selbst wohnen und arbeiten davon 5.501 Personen. Die übrigen 9.476 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 5.588 Menschen auf die insgesamt 11.095 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

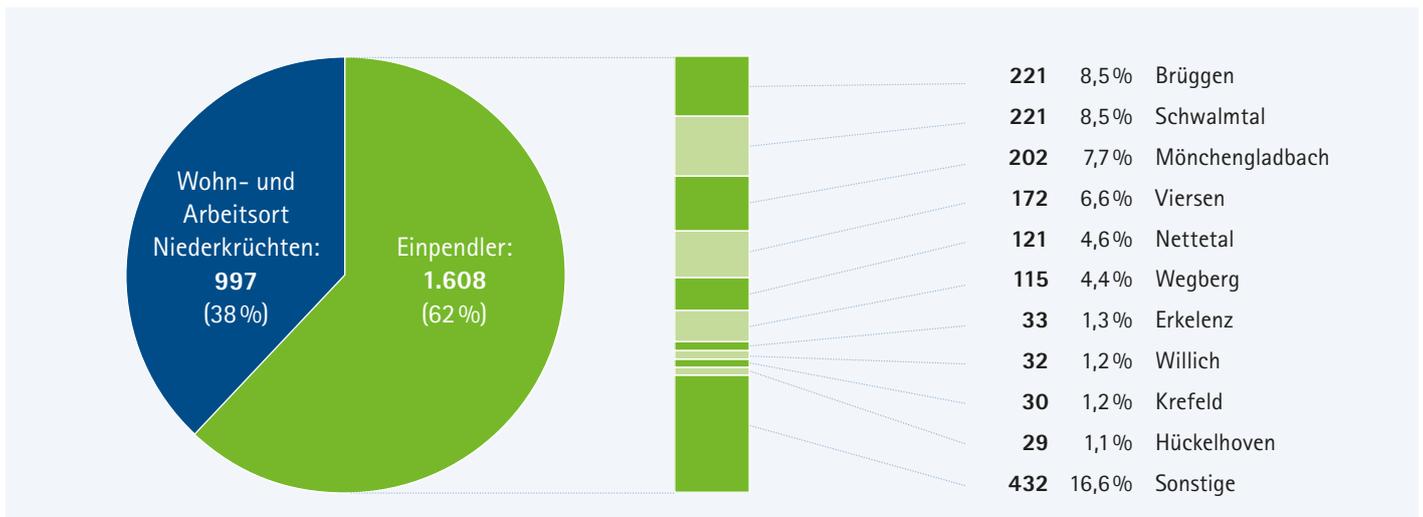
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Viersen, Brüggen, Mönchengladbach, Schwalmtal, Grefrath, Niederkrüchten, Krefeld, Kempen, Tönisvorst und Straelen.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Viersen, Mönchengladbach, Krefeld, Düsseldorf, Brüggen, Kempen, Neuss, Grefrath, Tönisvorst und Schwalmtal.

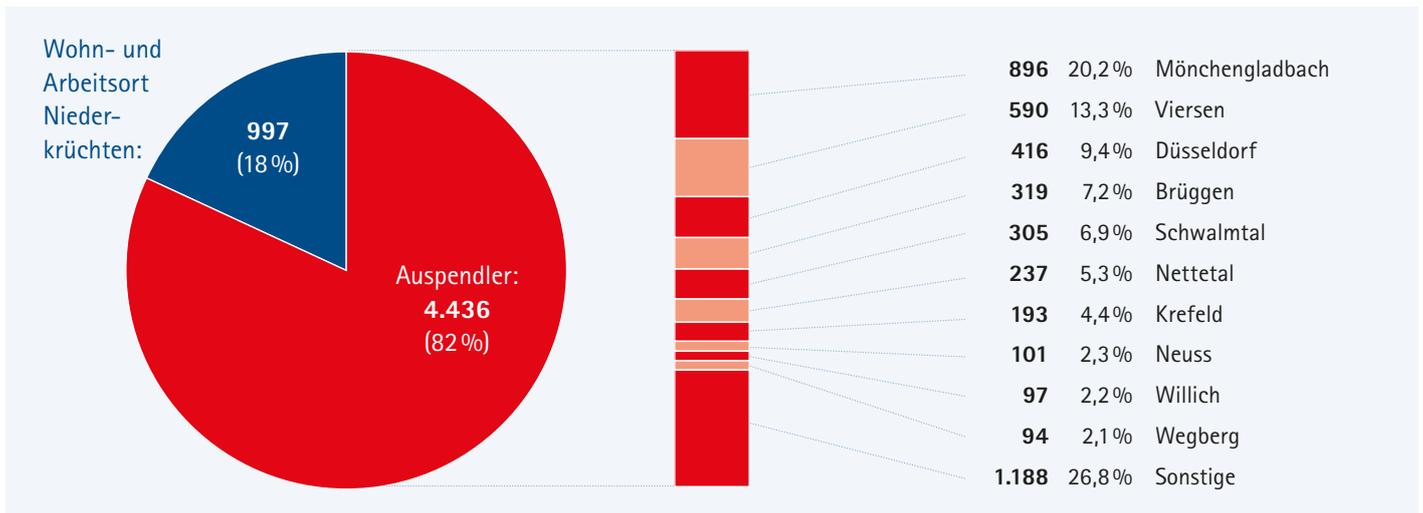




Einpendleranteil auf 2.608 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Niederkrüchten



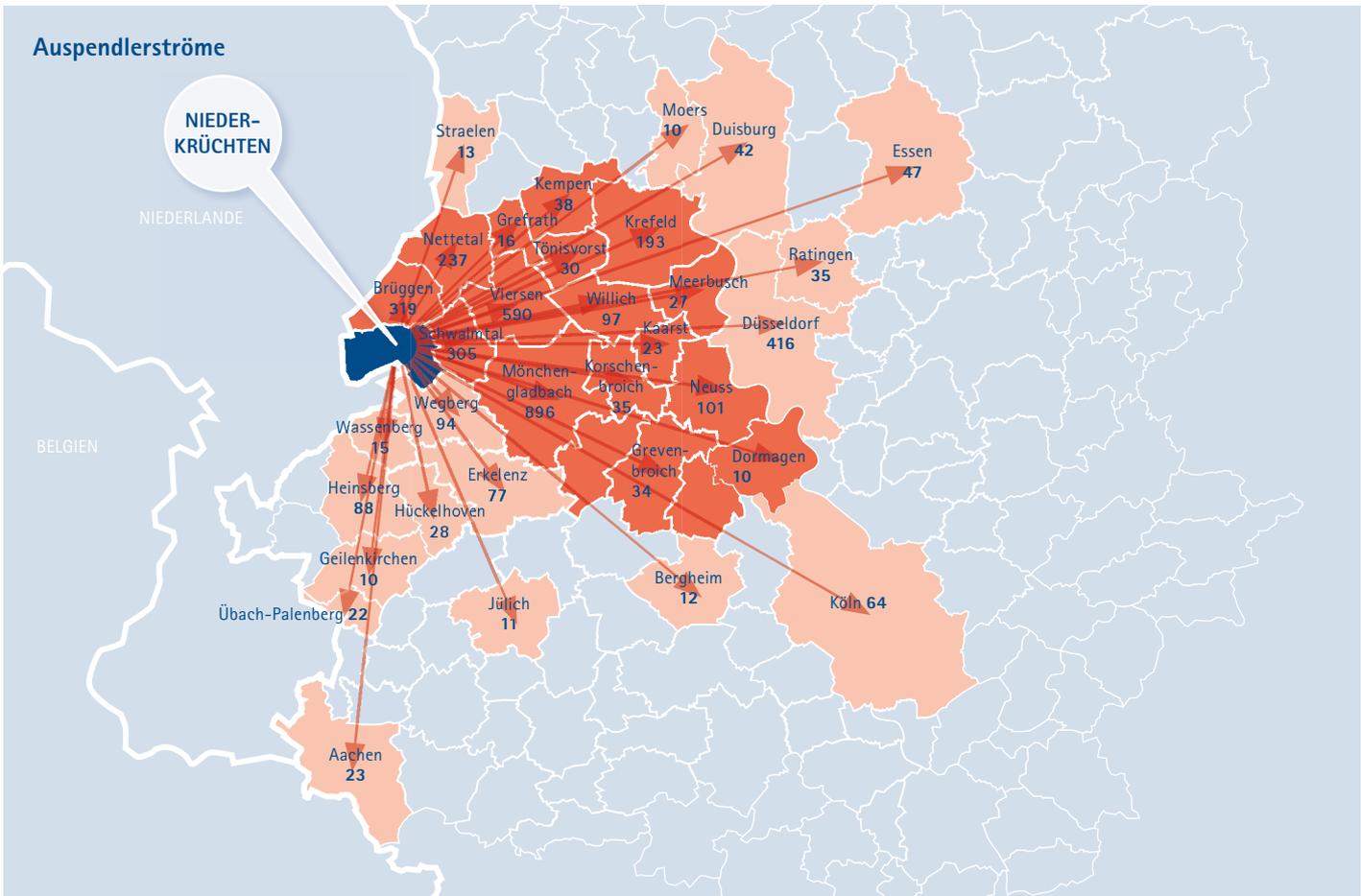
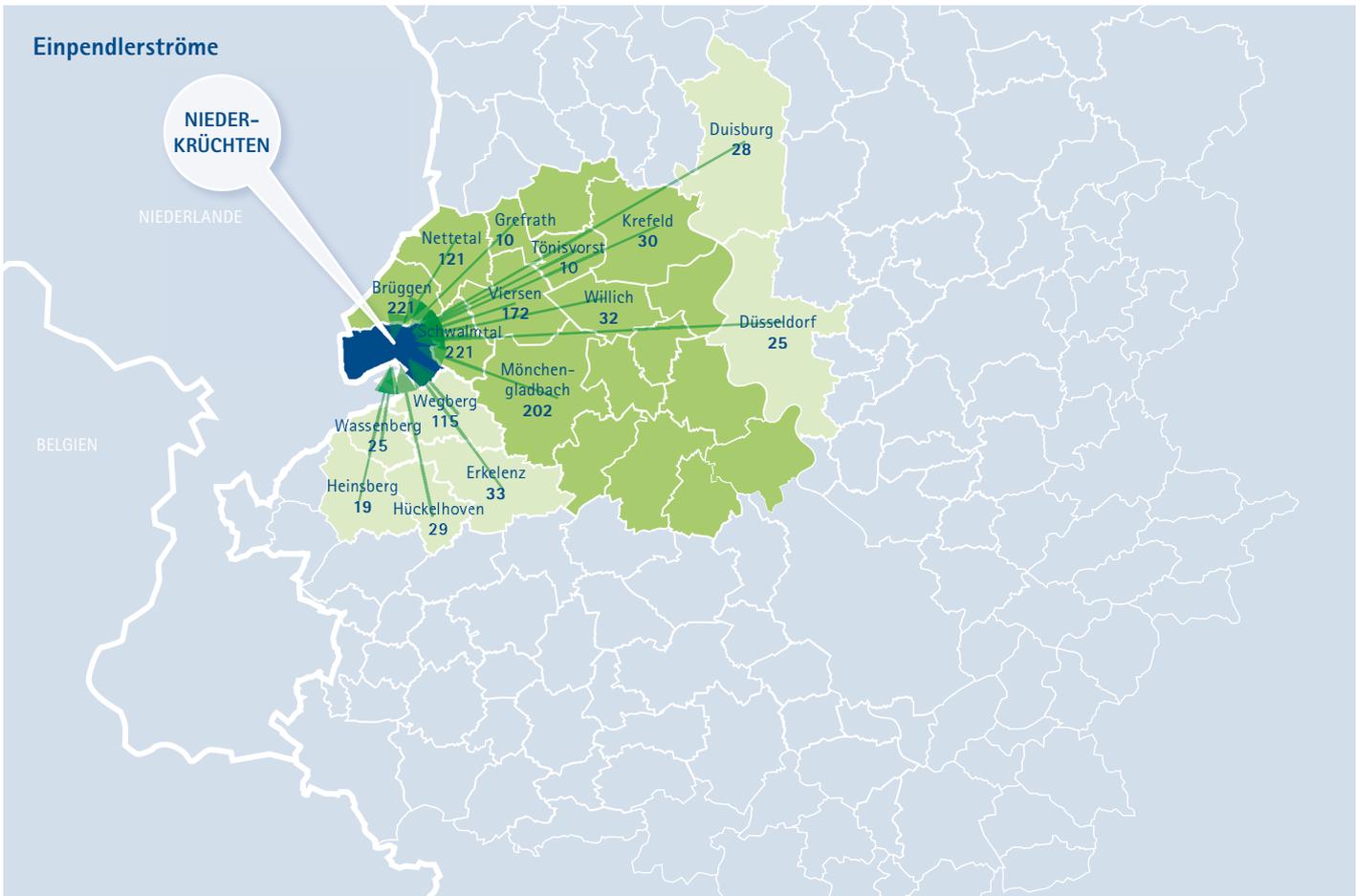
Auspendleranteil an 5.433 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Niederkrüchten



In der Gemeinde Niederkrüchten leben 15.025 Einwohner, von denen insgesamt 5.433 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Niederkrüchten selbst wohnen und arbeiten davon 997 Personen. Die übrigen 4.436 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 1.608 Menschen auf die insgesamt 2.608 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

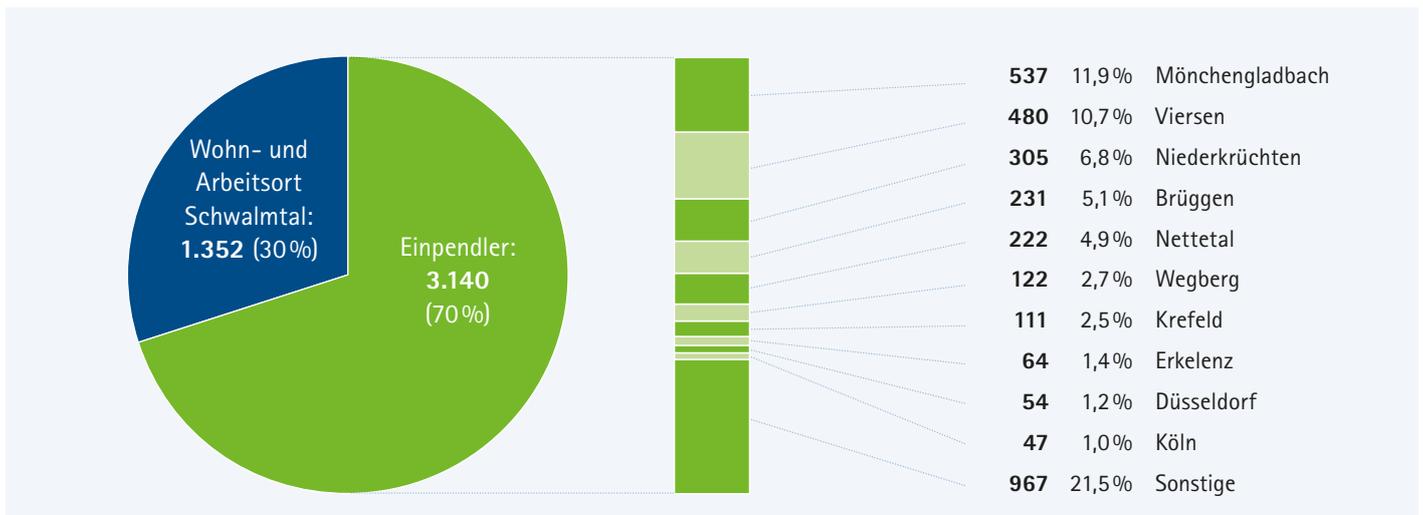
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Brüggen, Schwalmtal, Mönchengladbach, Viersen, Nettetal, Wegberg, Erkelenz, Willich, Krefeld und Hückelhoven.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Mönchengladbach, Viersen, Düsseldorf, Brüggen, Schwalmtal, Nettetal, Krefeld, Neuss, Willich und Wegberg.

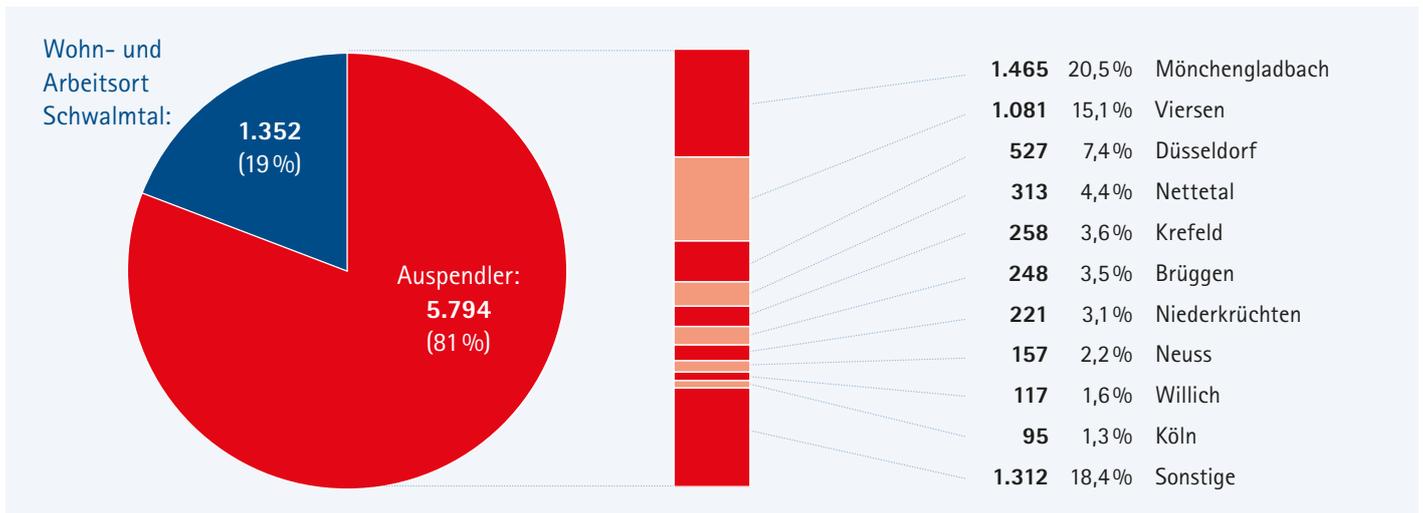




Einpendleranteil auf 4.497 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Schwalmtal



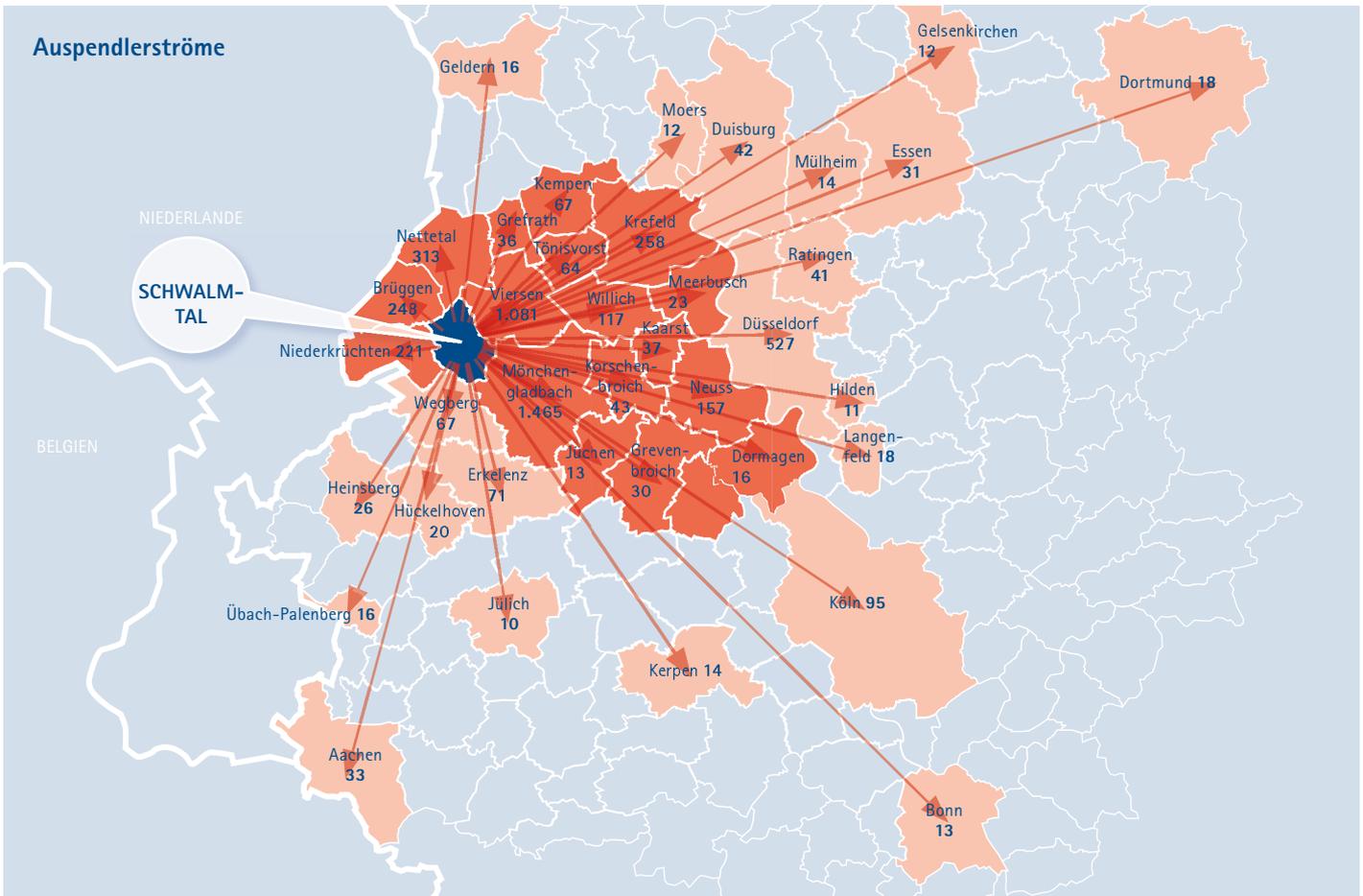
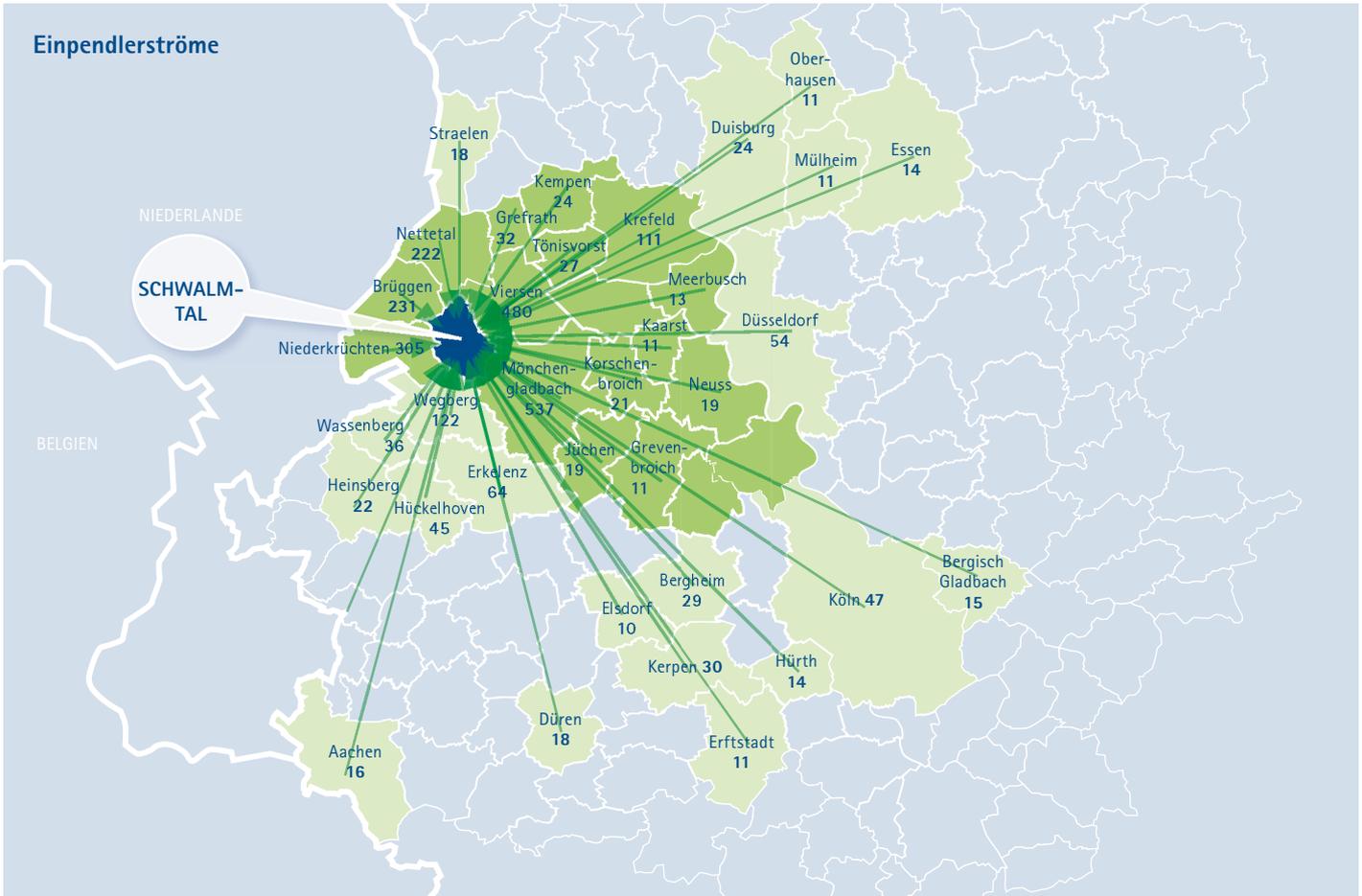
Auspendleranteil an 7.146 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Gemeinde Schwalmtal



In der Gemeinde Schwalmtal leben 19.065 Einwohner, von denen insgesamt 7.146 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Schwalmtal selbst wohnen und arbeiten davon 1.352 Personen. Die übrigen 5.794 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 3.140 Menschen auf die insgesamt 4.497 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Gemeinde ein.

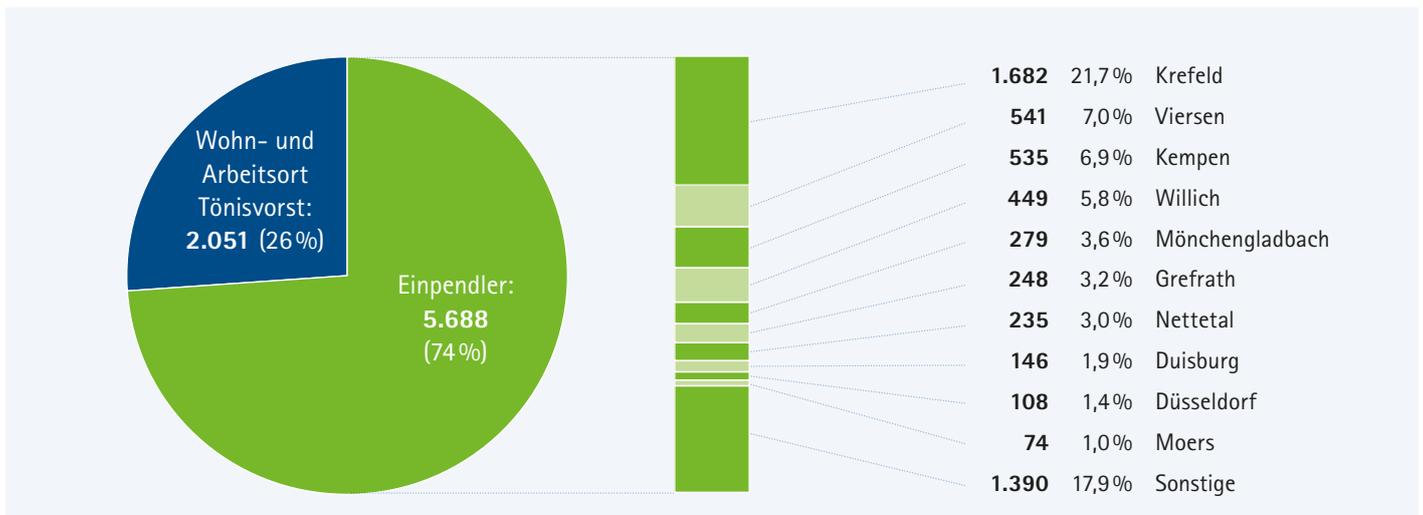
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Mönchengladbach, Viersen, Niederkrüchten, Brüggen, Nettetal, Wegberg, Krefeld, Erkelenz, Düsseldorf und Köln.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Mönchengladbach, Viersen, Düsseldorf, Nettetal, Krefeld, Brüggen, Niederkrüchten, Neuss, Willich und Köln.

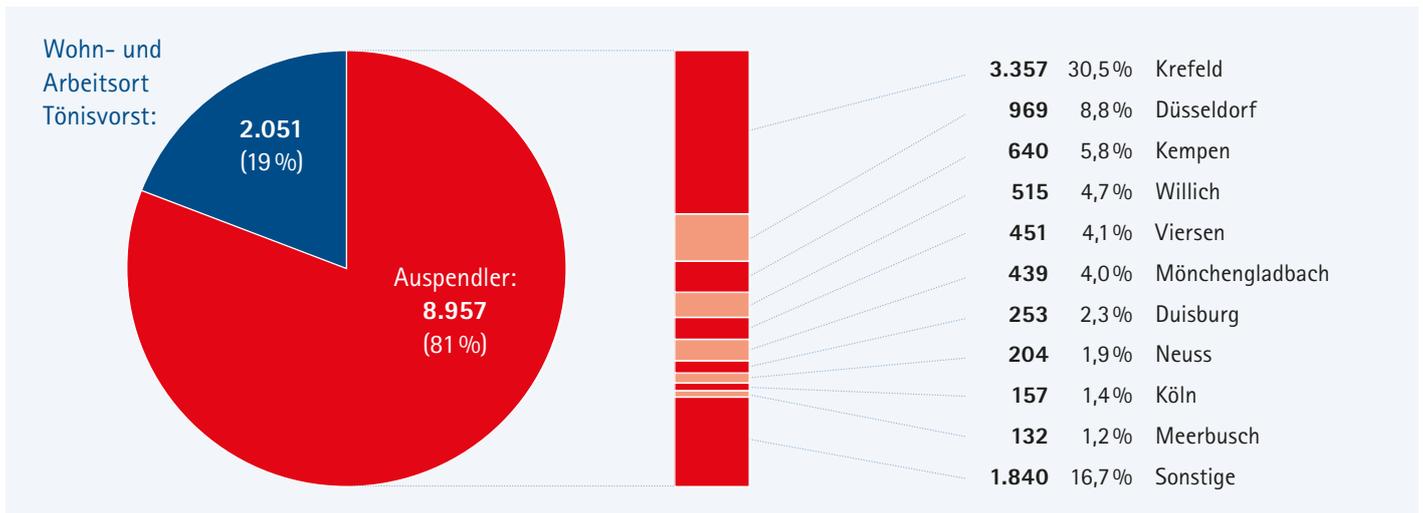




Einpendleranteil auf 7.745 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Tönisvorst



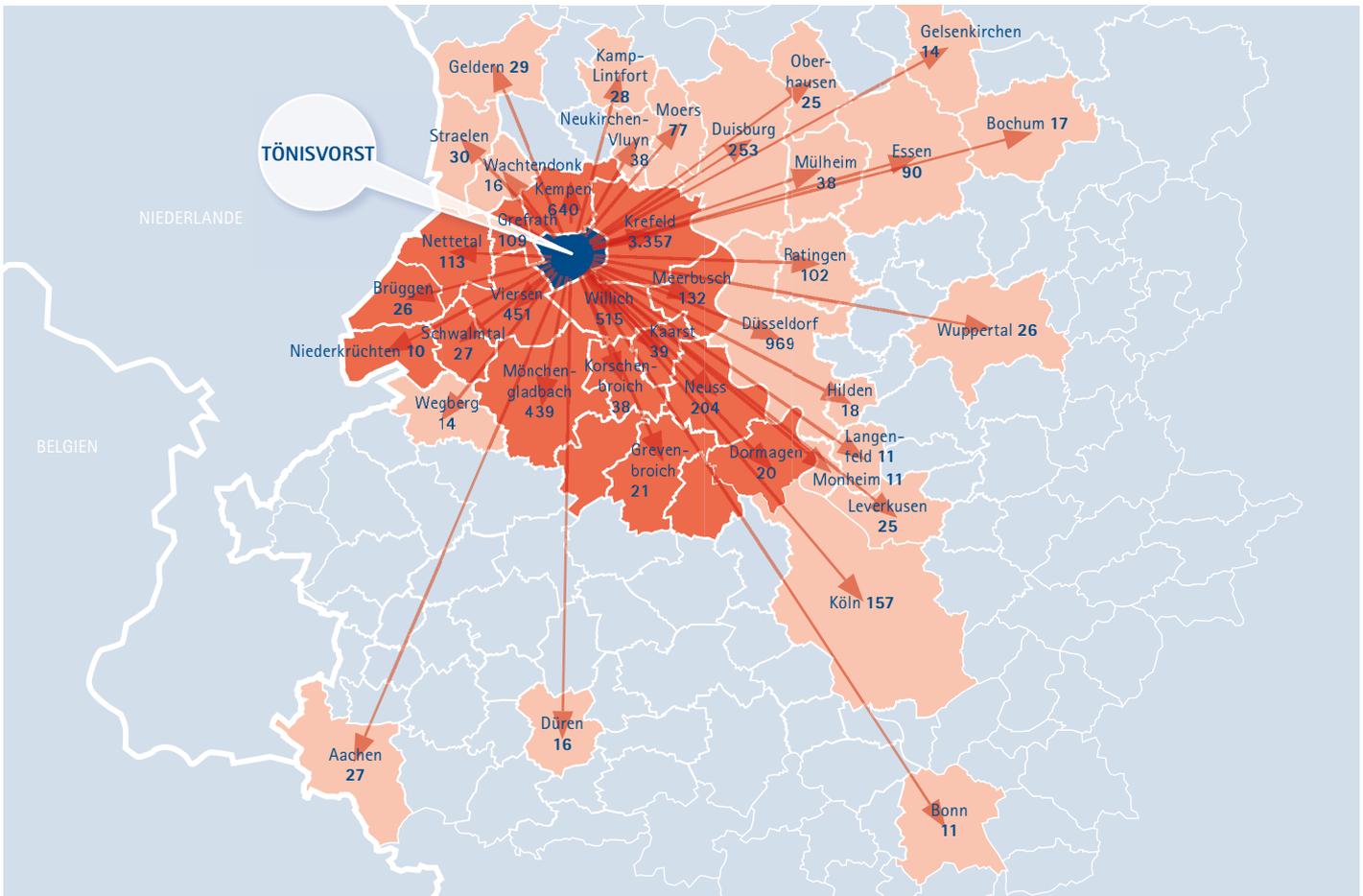
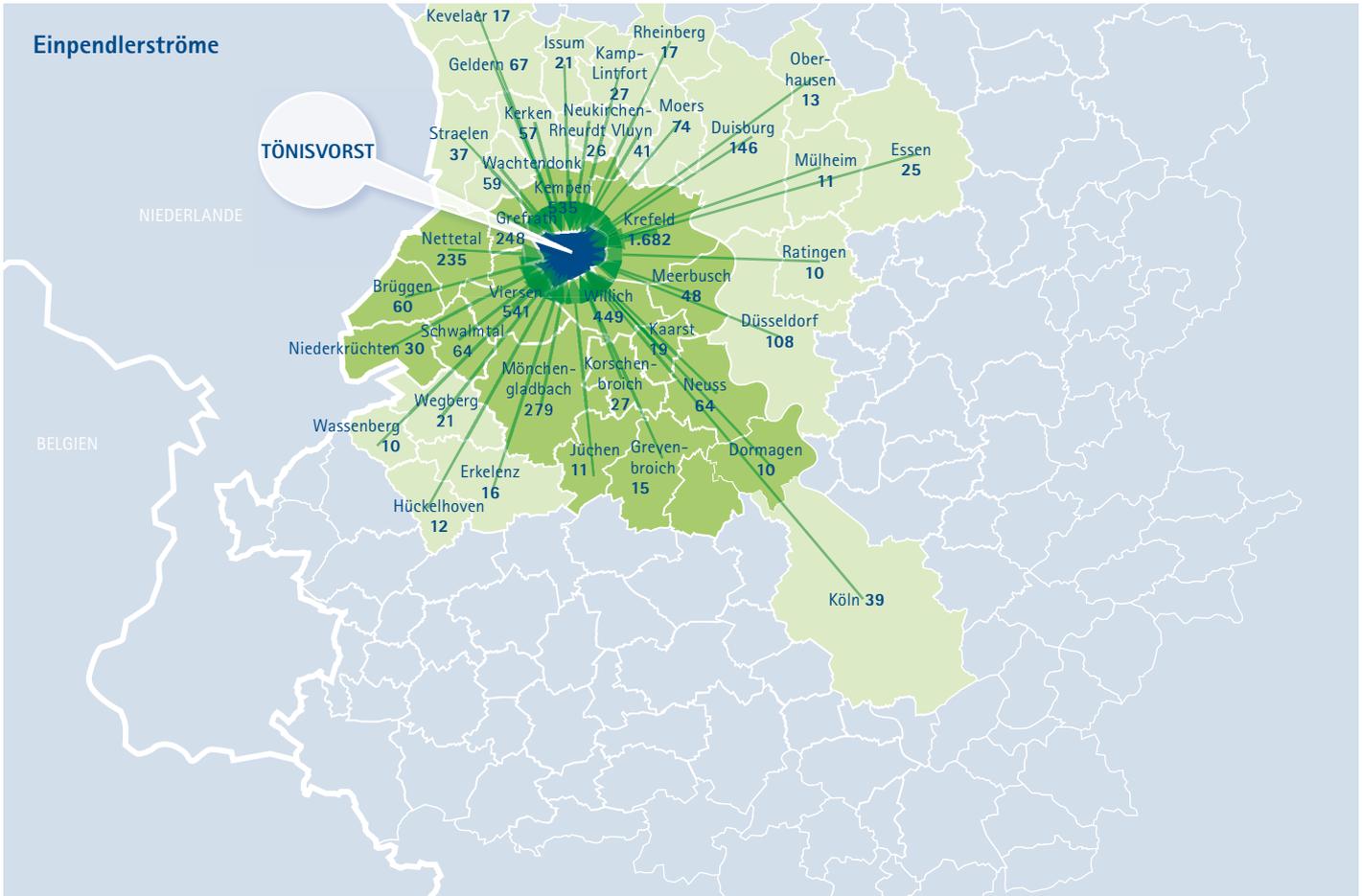
Auspenderanteil an 11.008 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Tönisvorst



In der Stadt Tönisvorst leben 29.276 Einwohner, von denen insgesamt 11.008 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Tönisvorst selbst wohnen und arbeiten davon 2.051 Personen. Die übrigen 8.957 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 5.688 Menschen auf die insgesamt 7.745 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

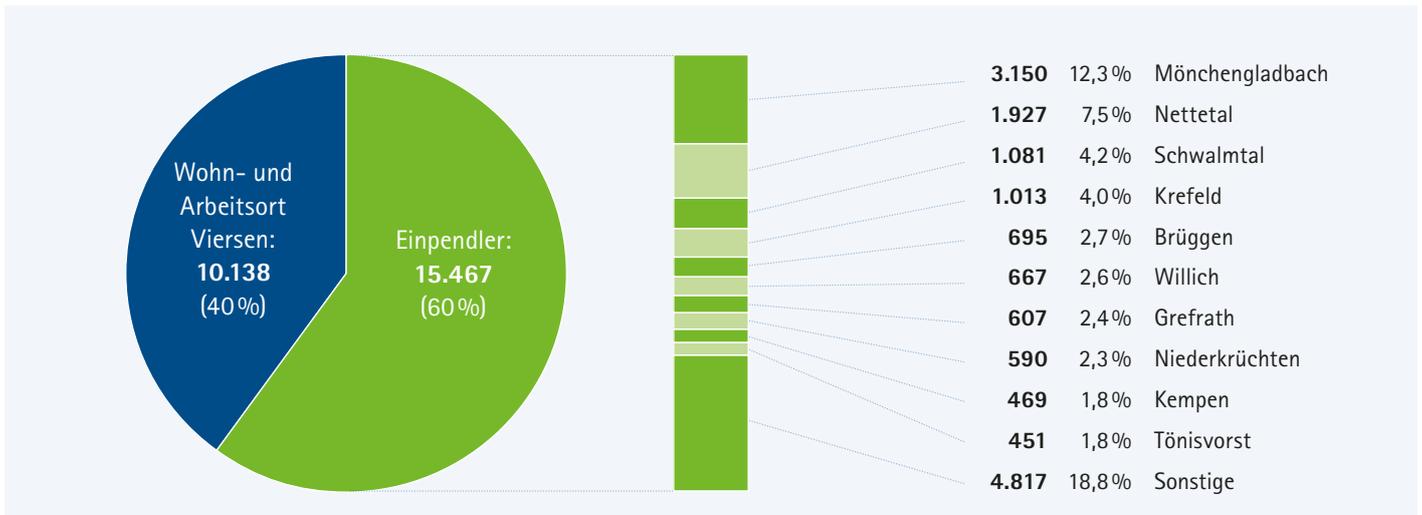
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Krefeld, Viersen, Kempen, Willich, Mönchengladbach, Grefrath, Nettetal, Duisburg, Düsseldorf und Moers.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Krefeld, Düsseldorf, Kempen, Willich, Viersen, Mönchengladbach, Duisburg, Neuss, Köln und Meerbusch.

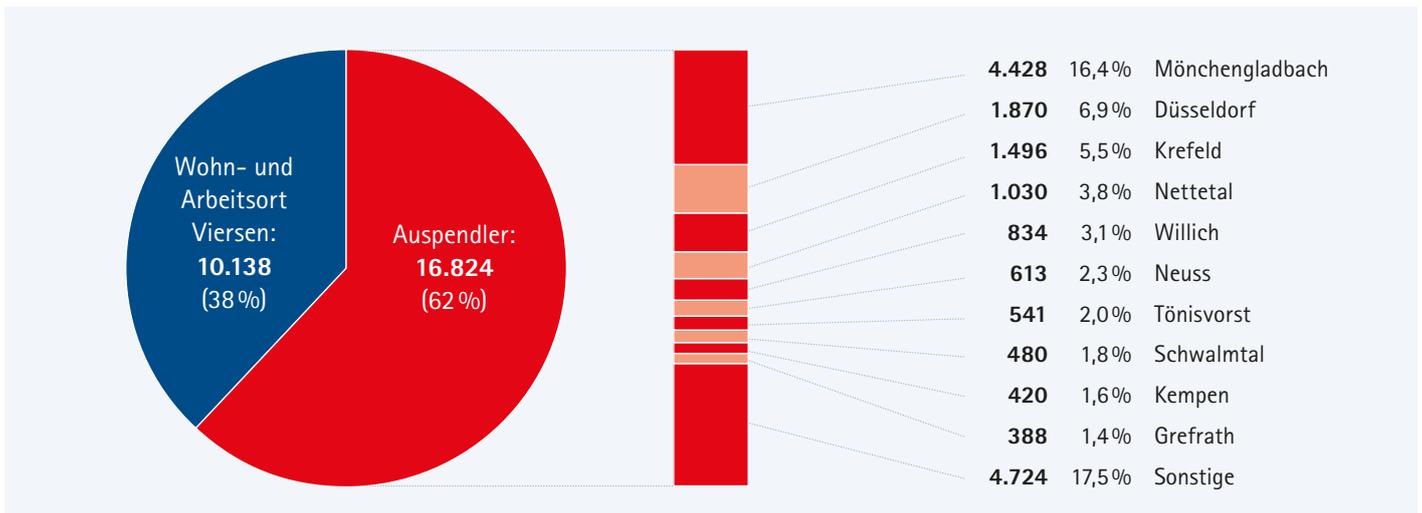




Einpendleranteil auf 25.618 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Viersen



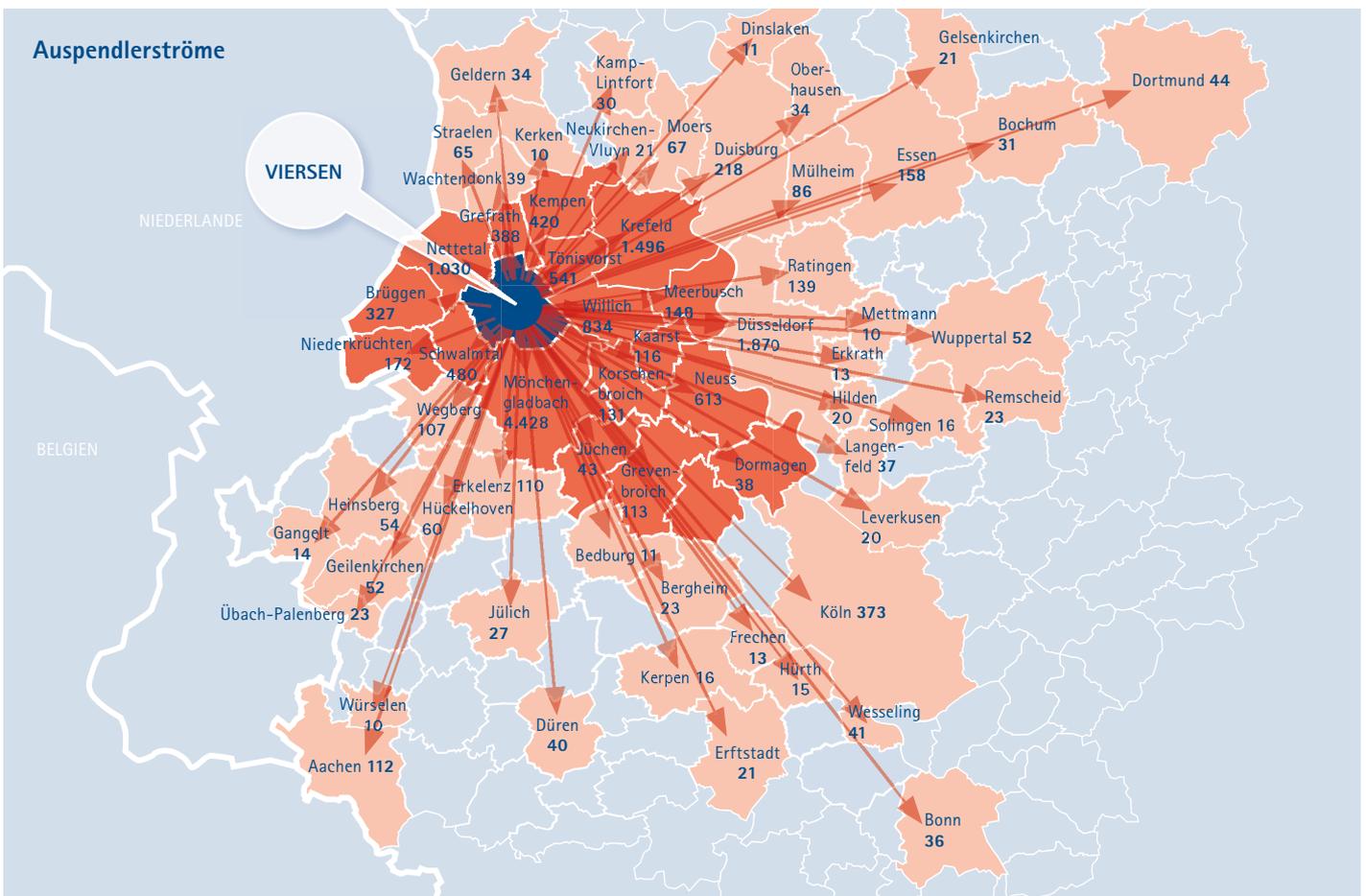
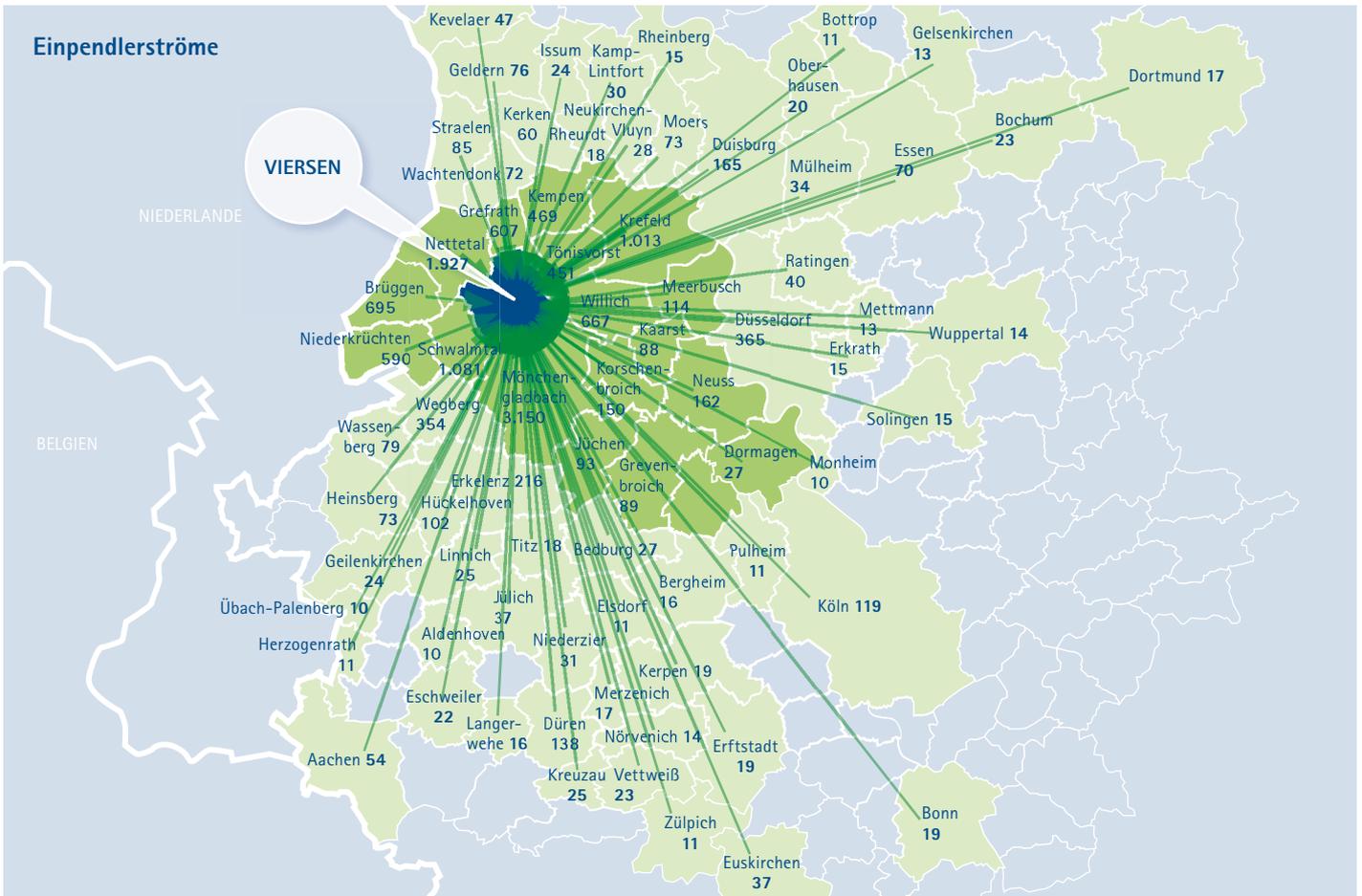
Auspendleranteil an 26.963 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Viersen



In der Stadt Viersen leben 76.690 Einwohner, von denen insgesamt 26.963 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Viersen selbst wohnen und arbeiten davon 10.138 Personen. Die übrigen 16.824 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Gemeinde. Gleichzeitig pendeln 15.467 Menschen auf die insgesamt 25.618 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

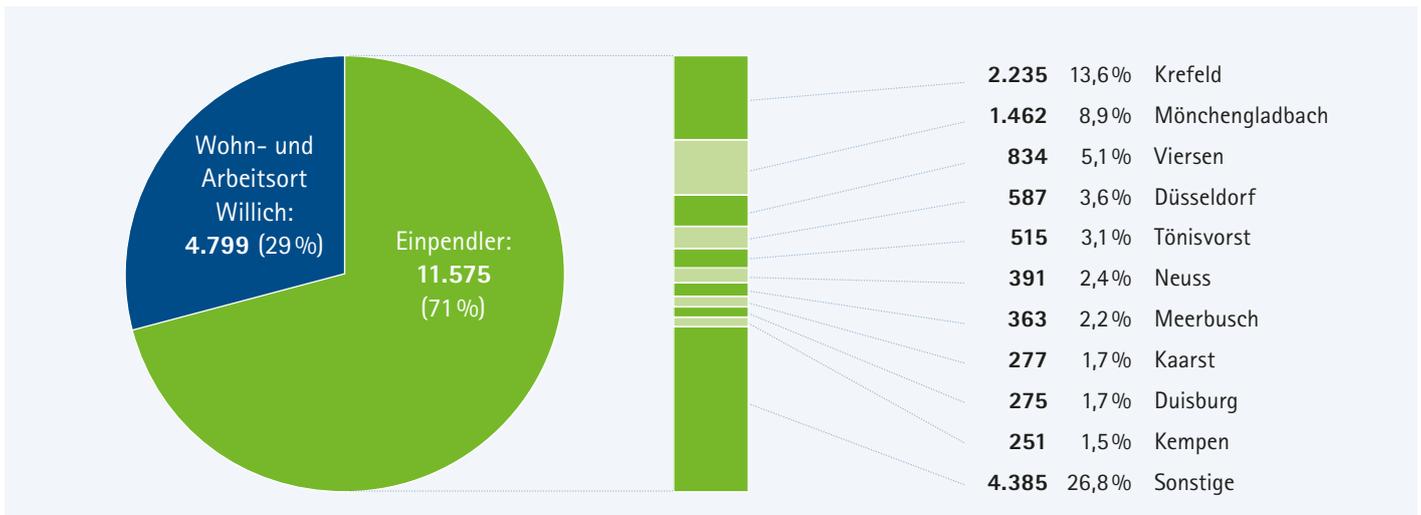
Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Mönchengladbach, Nettetal, Schwalmtal, Krefeld, Brüggen, Willich, Grefrath, Niederkrüchten, Kempen und Tönisvorst.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Mönchengladbach, Düsseldorf, Krefeld, Nettetal, Willich, Neuss, Tönisvorst, Schwalmtal, Kempen und Grefrath.

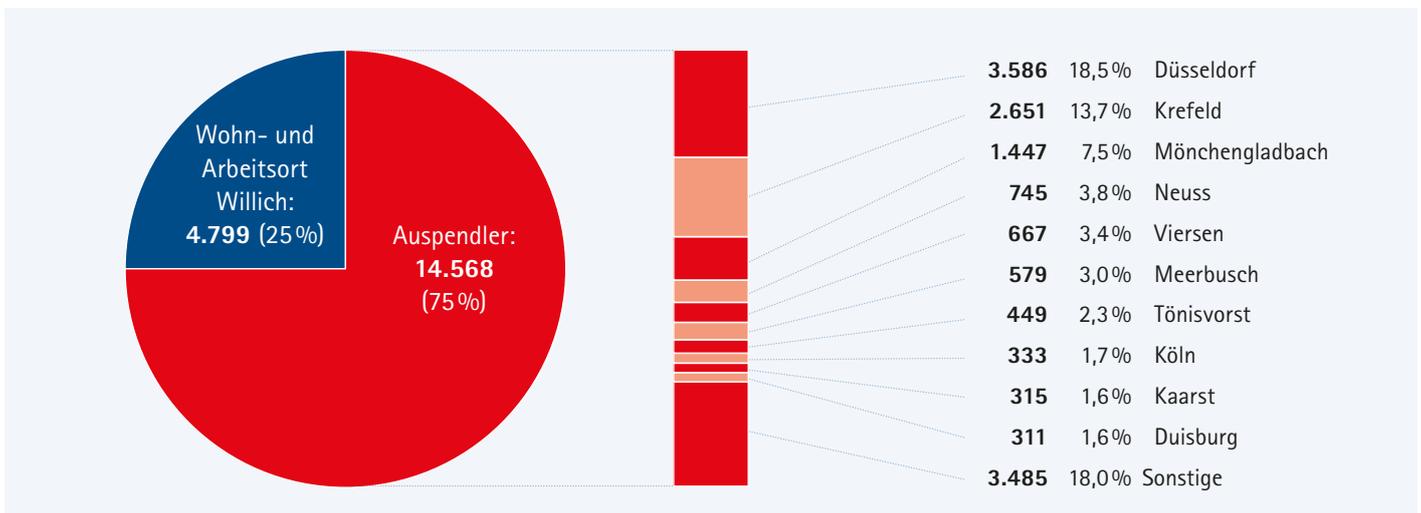




Einpendleranteil auf 16.382 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Willich



Auspendleranteil an 19.367 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einwohnern der Stadt Willich



In der Stadt Willich leben 51.069 Einwohner, von denen insgesamt 19.367 sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. In Willich selbst wohnen und arbeiten davon 4.799 Personen. Die übrigen 14.568 pendeln regelmäßig zu Arbeitsplätzen außerhalb der Stadt. Gleichzeitig pendeln 11.575 Menschen auf die insgesamt 16.382 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in der Stadt ein.

Die Hauptquellen für die **Einpendlerströme** liegen in Krefeld, Mönchengladbach, Viersen, Düsseldorf, Tönisvorst, Neuss, Meerbusch, Kaarst, Duisburg und Kempen.

Die **Hauptauspendlerströme** führen nach Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach, Neuss, Viersen, Meerbusch, Tönisvorst, Köln, Kaarst und Duisburg.

IHK in Krefeld

Postfach 10 10 62
47710 Krefeld

Nordwall 39
47798 Krefeld

Tel. 02151 635-0
Fax 02151 635-338
E-Mail info@mittlerer-niederrhein.ihk.de

IHK in Mönchengladbach

Postfach 10 06 53
41006 Mönchengladbach

Bismarckstraße 109
41061 Mönchengladbach

Tel. 02161 241-0
Fax 02161 241-105
E-Mail info@mittlerer-niederrhein.ihk.de

IHK in Neuss

Postfach 10 07 53
41407 Neuss

Friedrichstraße 40
41460 Neuss

Tel. 02131 9268-0
Fax 02131 9268-529
E-Mail info@mittlerer-niederrhein.ihk.de

www.mittlerer-niederrhein.ihk.de



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein