



# Innerstädtische Mobilität im Rheinland 2030+

Positionspapier

BESCHLOSSEN DURCH DIE  
VOLLVERSAMMLUNG DER



IHK

Industrie- und Handelskammer  
Mittlerer Niederrhein



Initiative  
Rheinland

 **GemeinsamMobil**

\*15.02.2022



**1. Infrastruktur  
erneuern &  
erhalten**



**2. Innovative  
Pilotprojekte & gute  
Rahmenbedingungen**



**3. Neue Konzepte  
für Liefer-  
verkehre**



**4. Dialogplattform  
Wirtschaftsverkehr  
einrichten, zentrale  
Ansprechpartner  
schaffen**



**5. Sicherung  
eines effizienten  
Baustellen-  
managements**



**6. Verkehrsfluss  
verbessern,  
Pkw-Verkehre  
steuern**



**8. Umland der  
Kernstädte besser an  
ÖPNV-System  
anbinden**



**7. Betriebliches  
Mobilitätsmanagement  
voranbringen**



**9. Radverkehr  
besser integrieren**



**10. Zu Fuß schnell &  
sicher vorankommen**

# **Damit unsere Städte lebenswert und ihre Wirtschaftsstandorte gesichert bleiben, gilt es, diese vielseitigen Mobilitätsbedürfnisse von Personen und Gütern angemessen zu berücksichtigen.**

Das Rheinland ist ein starker und vielfältiger Wirtschaftsstandort – produktiv, dienstleistungsstark, technologieorientiert, innovativ und lebenswert. Die städtischen Agglomerationen und ihr Umland prägen diese Region auf besondere Weise. Sie sind Motor für kulturelle Vielfalt, Handels- und Wirtschaftszentren aber bieten auch attraktiven Raum für Wohnen und Freizeit.

Rund 9 Mio. Menschen leben und arbeiten im Rheinland, immer mehr von ihnen in unseren Städten. Für viele unserer fast 550.000 Mitgliedsunternehmen sind auch die Innenstädte ein attraktiver Standort. Sie sind Heimat für Einzelhandel und Gastronomie aber auch für viele Dienstleistungsbetriebe sowie für kleinere oder mittelgroße Produktionsstätten. Hinzu kommen Handwerksbetriebe, freiberufliche Dienstleister sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen, die zur Wertschöpfung und damit zum Gesamtwohlstand erheblich beitragen. In den Hafengebieten, die oft sehr innenstadtnah liegen, sind zahlreiche Industrie- oder Logistikbetriebe angesiedelt.

Unternehmen haben unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse und stellen für ihre Erreichbarkeit vielfältige Anforderungen an die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur und innerstädtische Verbindungen. Damit unsere Städte lebenswert und ihre Wirtschaftsstandorte gesichert bleiben, gilt es, diese vielseitigen Mobilitätsbedürfnisse von Personen und Gütern angemessen zu berücksichtigen.

Mit dem Positionspapier „Innerstädtische Mobilität im Rheinland 2030+“ setzen sich die Industrie- und Handelskammern im Rheinland dafür ein, Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit für die Anforderungen und Bedürfnisse der betrieblichen innerstädtischen Mobilität zu sensibilisieren. Aus Sicht der Unternehmen geht es dabei insbesondere um Kunden, Pendler, Gäste und Geschäftsreisende sowie den innerstädtischen Güterverkehr. Stadtbild und Multifunktionalität unserer Städte benötigen eine prosperierende Wirtschaft – nur im Einklang mit ihr ist der Lebens- und Kulturraum Innenstadt zukunftsfähig.

## Wie ist die Situation?

Viele Städte und besonders die innerstädtischen Kernbereiche leiden unter Staus und stockendem Verkehr. In der Konsequenz müssen alle Verkehrsteilnehmer mehr Zeit aufwenden als es die eigentliche Entfernung vermuten lässt. Gerade auf den letzten Metern ist der Reisezeitverlust innerstädtisch besonders hoch. Lärm, Abgase und eine hohe Verkehrsdichte belasten vielfach Wirtschaft, Kunden und Bevölkerung. Die Attraktivität innerstädtischer Standorte leidet und volkswirtschaftlicher Schaden entsteht.

Auch wenn die Erfahrungen aus der Corona-Pandemie zu Homeoffice und digitalem Austausch eine Reduzierung der Personenverkehre vermuten lassen, ist mittelfristig davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen weiter zunimmt. Der Wertewandel vor allem der jüngeren, städtischen Bevölkerung verändert zudem das Mobilitätsverhalten. Nicht mehr der Besitz des eigenen Autos steht bei vielen im Vordergrund, sondern der Wunsch nach individueller Mobilität, gepaart mit der Erwartung, jederzeit auf einen schnell verfügbaren Mobilitätsmix zurückgreifen zu können. Der Markt reagiert schon jetzt darauf mit einer breiten Palette von zusätzlichen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Konzepten, E-Bikes oder E-Scootern bzw. E-Rollern. Die Digitalisierung unterstützt dabei, für jeden Anlass zu jeder Zeit das passende Verkehrsmittel zur Auswahl zu haben. Dieser Trend wird sich in Zukunft noch verstärken. Dabei sind allerdings Unterschiede zwischen den ÖPNV-starken Städten und dem ländlichen Umland zu beobachten. Letzteres verfügt gegenwärtig selten über ein attraktives ÖPNV-Angebot, sodass bislang kaum Alternativen zum Hauptbewegungsmittel Auto gegeben sind. Auch die Mobilitätsanforderungen für die Bewältigung der Güterströme ändern sich. Zu Just-in-Time- und Just-in-Sequence-Lieferanforderungen der Wirtschaft kommen immer mehr individuelle Lieferansprüche durch Privatkunden hinzu. Sie bilden zunehmend die zentralen Anforderungen an die Logistikdienstleistungen von morgen. Der Onlinehandel wird auch in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

**Zu Just-in-Time- und Just-in-Sequence-Lieferanforderungen der Wirtschaft kommen immer mehr individuelle Lieferansprüche durch Privatkunden hinzu. Sie bilden zunehmend die zentralen Anforderungen an die Logistikdienstleistungen von morgen.**

Dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmer steht eine begrenzte Infrastruktur zur Verfügung. Luftreinhalte-, Lärmaktionspläne und weitere Maßnahmen zur Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen grenzen die Nutzungsmöglichkeiten zusätzlich ein. In etlichen Städten werden zudem Klimaschutzkonzepte erarbeitet, die Maßnahmen im Bereich Verkehr vorsehen. Erschwerend kommt hinzu, dass der Zustand der Straßen- und Schieneninfrastruktur bedenklich ist. Der aktuelle Instandhaltungs- und Sanierungsstau führt zu zusätzlichen Einschränkungen, Behinderungen und Belastungen. Dies gilt für die kommunale, die Landes- und die Bundesebene. Dringende Investitionserfordernisse ergeben sich ebenso für ÖPNV und SPNV im Rheinland. Nach wie vor lange Planungsprozesse in allen Bereichen lassen keine schnelle Auflösung des Investitionsstaus befürchten.

Um die zukünftigen Herausforderungen zur innerstädtischen Mobilität im Rheinland bestmöglich zu meistern, kommt es vor allem auch auf die Entwicklung und Umsetzung von Innovationen an. Dies setzt Technologieoffenheit voraus. Durch das steigende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung und den Unternehmen sowie den zunehmend restriktiven Umweltschutzaufgaben auf nationaler und internationaler Ebene werden Alternativen zum herkömmlichen Verbrennungsmotor notwendig. Beim Individualverkehr im urbanen Raum wird dem Batterieantrieb sicherlich auf absehbare Zeit eine besondere Bedeutung zukommen. Im Straßengüterverkehr sowie der Binnenschifffahrt dürften jedoch langfristig vor allem auf Basis von Strom aus erneuerbaren Energiequellen hergestellte gasförmige und flüssige Kraftstoffe wie Wasserstoff, Methan sowie synthetische Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, so genannte E-Fuels, eine wichtige Ergänzung darstellen. Durch neue Technologien – vor allem im Zuge der digitalen Transformation – werden zudem ganz neue Mobilitätskonzepte möglich sein. Autonomes Fahren oder sogar Fliegen befinden sich längst in der Erprobungsphase – ebenso wie die Paketzustellung mit Hilfe von Drohnen.

## Datenübersicht: Kreisfreie Städte im Rheinland

KREISFREIE STÄDTE	EINWOHNERZAHL	EINWOHNER JE KM <sup>2</sup>	EINWOHNERZAHL 01.01.2040 (PROGNOSE)	SVB AM ARBEITSORT	EINPENDLER ÜBER KREISGRENZEN	AUSPENDLER ÜBER KREISGRENZEN
Düsseldorf	618.023	2.842,7	636.043	435.317	315.224	105.982
Duisburg	494.812	2.125,5	482.702	177.086	104.572	105.027
Krefeld	226.513	1.644,0	225.815	94.912	60.778	48.819
Mönchengladbach	260.276	1.526,8	254.904	102.296	54.425	50.826
Remscheid	111.487	1.496,1	112.956	45.988	25.515	21.712
Solingen	159.101	1.776,9	157.546	53.687	23.985	34.483
Wuppertal	354.333	2.104,2	360.038	128.763	61.289	62.474
Bonn	330.971	2.346,3	351.579	183.450	135.692	57.521
Köln	1.073.426	2.650,4	1.118.153	591.408	335.900	164.756
Leverkusen	164.067	2.080,2	164.498	65.204	42.329	41.800
Aachen (Stadt)	247.324	1.537,6	251.541	136.338	85.440	36.296

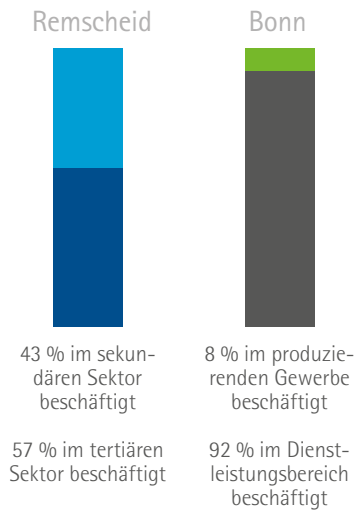
Stand 30.06.2021

Quellen: Landesdatenbank NRW - Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), [www.regionalstatistik.de](http://www.regionalstatistik.de)

## Was ist uns wichtig?

Die Vielfalt des rheinischen Wirtschafts- und Lebensraums spiegelt sich auch in der Diversität unserer Städte, ihres Umlandes und der ländlich geprägten Region wider. Die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse, führen zu einer Mobilitätsvielfalt, die ebenfalls ein Abbild dieses abwechslungsreichen Raumes liefert. Selbst die kreisfreien Städte innerhalb der Region Rheinland unterscheiden sich in Größe und Struktur erheblich. Mit knapp 1,1 Millionen Einwohnern ist Köln die einwohnermäßig viertgrößte Stadt Deutschlands, in Leverkusen, Remscheid und Solingen leben hingegen weit weniger als 200.000 Menschen. In der Stadt Düsseldorf wohnen 2.860 Einwohner auf einem Quadratkilometer, in anderen Städten wie z. B. Aachen und Mönchengladbach nur rund halb so viele. Allein in den beiden Großstädten Düsseldorf und Köln sind mehr als eine Million Menschen beschäftigt, davon pendeln täglich mehr eine halbe Million ein. Zudem kommen vor allem nach Aachen, Bonn, Düsseldorf und Köln sowie in die ländlichen Kommunen am Niederrhein zahlreiche Touristen mit ihren spezifischen Mobilitätsanforderungen.

**Allein in den beiden Großstädten Düsseldorf und Köln sind mehr als eine Million Menschen beschäftigt, davon pendeln täglich mehr eine halbe Million ein.**



**Die Industrie- und Handelskammern unterstützen diese Veränderungen und werben dafür, das Mobilitätsverhalten von Unternehmen, Mitarbeitern und Kunden zu flexibilisieren.**

Die Städte des Rheinlandes unterscheiden sich auch hinsichtlich der Unternehmens- und Beschäftigungsstruktur zum Teil erheblich voneinander. So sind in der Stadt Remscheid beispielsweise rund 43 Prozent der Beschäftigten im sekundären und 57 Prozent im tertiären Sektor tätig; in der Stadt Bonn arbeiten hingegen acht Prozent im produzierenden Gewerbe und knapp 92 Prozent im Dienstleistungsbereich. Andere Städte fungieren zudem als internationale Logistikkreisläufe: Die Stadt Duisburg zum Beispiel verfügt mit den Duisburg-Ruhrorter Häfen zentrumsnah über den größten europäischen Binnenhafen. Die weiter rheinaufwärts liegenden Häfen Krefeld, Neuss, Düsseldorf sowie die Chemieparks Uerdingen, Dormagen, Köln und Leverkusen sorgen für vergleichbare Verkehre. Hinzu kommt eine Reihe von Logistik- und Produktionsstandorten an unterschiedlichen Standorten in der Peripherie der Städte. Eine Vielzahl von innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebieten mit unterschiedlichen Kunden-, Liefer- und Mitarbeiterverkehren bedürfen ebenfalls einer verkehrlichen Anbindung. Die jeweiligen strukturellen Besonderheiten und Strukturunterschiede wirken sich unmittelbar auf Art und Umfang des Personen- und Güterverkehrs aus.

Gleichwohl haben die meisten städtischen Räume im Rheinland mit vergleichbaren Mobilitäts- bzw. Verkehrsproblemen zu kämpfen. Viele Innenstädte leiden vielfach unter einer hohen Verkehrs- und Schadstoffbelastung. Verstopfte Straßen und überfüllte Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr prägen häufig das Bild in den Verkehrsspitzenzeiten. Zur Bewältigung dieser Herausforderungen müssen in Mobilitätskonzepten Lösungen gefunden werden, um Verkehrsströme effizienter zu lenken. Hier sind insbesondere die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, die eine intelligente Verkehrslenkung unterstützen und dazu beitragen, Peak-Belastungen zu reduzieren, Verkehrsangebote besser zu vernetzen und zu bündeln. Sie sollten so weit wie möglich vermieden werden.

Auch wenn es gilt, für jede Stadt individuelle Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die den besonderen Anforderungen der Verkehrsteilnehmer vor Ort Rechnung tragen, gibt es viele Mobilitätslösungen, die auf den jeweiligen Raum angepasst werden können. Unser Blick richtet sich dabei in allererster Linie auf die Mobilitätsanforderungen von Unternehmen, Beschäftigten, Kunden und touristischen Besuchern sowie Geschäftsreisenden.

Bereits vor der Corona-Pandemie haben zahlreiche Unternehmen einen spürbaren Beitrag zur Entzerrung der Verkehrsströme geleistet, indem sie Arbeitszeiten flexibilisiert haben. In Zukunft dürfte dieser Ansatz durch den Ausbau von Homeoffice bzw. mobilem Arbeiten noch gestärkt werden. Dabei werden sich Peakzeiten innerhalb der Woche verschieben. Untersuchungen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr haben jedoch gezeigt, dass eine lineare Abnahme der Pendlerbewegungen über die Woche nicht zu erwarten sind. Insofern sind die Auswirkungen von flexiblen Arbeitsangeboten in Kombination mit dem Bevölkerungsanstieg und den potenziellen Verlagerungen der Wohnstandorte zu monitoren und in die weiteren Überlegungen einzubeziehen. Die Industrie- und Handelskammern unterstützen diese Veränderungen und werben dafür, das Mobilitätsverhalten von Unternehmen, Mitarbeitern und Kunden zu flexibilisieren. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass sich die Möglichkeiten zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten und der Umsetzung von Homeoffice je nach Unternehmenstätigkeit und Betriebsstruktur deutlich voneinander unterscheiden.

Zur Erhöhung der Energie- und Kosteneffizienz sowie der Reduzierung der Schadstoffemissionen genügt die Verteilung der Verkehrsströme allein jedoch nicht. Um Ressourcen zu schonen und damit volks- und betriebswirtschaftliche Kosten zu senken, müssen Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die alle Verkehrsträger berücksichtigen und miteinander vernetzen mit dem Ziel den Verkehrsfluss sowie die verkehrliche Erreichbarkeit von Unternehmen, Menschen und Gütern zu optimieren.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen müssen in Mobilitätskonzepten Lösungen gefunden werden, um Verkehrsströme effizienter zu lenken. Hier sind insbesondere die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen, die eine intelligente Verkehrslenkung unterstützen und dazu beitragen, Peak-Belastungen zu reduzieren, Verkehrsangebote besser zu vernetzen und zu bündeln. Sie sollten so weit wie möglich vermieden werden.

© HfK Düsseldorf/Andreas Wiese



Bereits einfache Maßnahmen können zu einer besseren Auslastung des ohnehin vorhandenen Individualverkehrs beitragen; dazu gehört zum Beispiel der Ausbau von Fahrgemeinschaften. Für die Stärkung der innerstädtischen Mobilität ist die Gewährleistung der Mobilitätsvielfalt von zentraler Bedeutung. Wichtige Bausteine hierfür sind eine funktionsfähige Straßen- und Schieneninfrastruktur – auch als Zubringer vom Umland in die Städte –, zuverlässige, sichere und bezahlbare öffentliche Verkehrssysteme sowie attraktive Fuß- und Radwegenetze. Zudem gilt es, die weitere Marktdurchdringung eines Mixes unterschiedlicher Antriebsarten zu fördern sowie heute und in der Zukunft die Möglichkeiten, die sich durch die digitale Transformation bieten, bei der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und der Verkehrssteuerung bestmöglich zu nutzen. Aus der Digitalisierung ergeben sich zudem perspektivisch ganz neue Möglichkeiten der Mobilität: Autonomes Fahren könnte eines Tages die innerstädtische Mobilität revolutionieren. Hier gilt es frühzeitig, die Chancen – und auch Risiken – autonomer Mobilität für den urbanen Raum zu erproben.

Das Potenzial der Stadt mit Blick auf die Alltagsmobilität liegt in der Verknüpfung kurzer Wege, welche die unterschiedlichen Orte des Lebensalltags – Wohnung, Arbeitsplatz, Geschäfte, Bildung & Freizeit – zusammenführen. Die besondere Herausforderung für innerstädtische Mobilitätskonzepte besteht in der Organisation eines effizienten und stadtverträglichen Verkehrs bei zugleich guter Erreichbarkeit der Innenstädte für den Wirtschaftsverkehr, um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer Rechnung zu tragen. Dazu gehört vor allem auch die Organisation des innerstädtischen Güter- und Lieferverkehrs, der aufgrund der strukturellen Unterschiede zwischen den Städten des Rheinlandes und auch zwischen den Stadtteilen einer Stadt selbst deutlich unterschiedlich verläuft. Die Anforderungen der Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe in der Düsseldorfer oder Kölner Altstadt an die Organisation des Güter- und Lieferverkehrs sind beispielsweise grundlegend andere als die der Industrie- und Logistik-Unternehmen in Gewerbe- und Industriegebieten. Uns ist daher bewusst, dass es nicht „ein“ innerstädtisches Mobilitätskonzept geben kann. Es gilt vielmehr, unter Berücksichtigung der jeweiligen regionalspezifischen Anforderungen zukunftsfähige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen, die stadt- und wirtschaftsverträglich zugleich sind.

**Es gilt vielmehr, unter Berücksichtigung der jeweiligen regionalspezifischen Anforderungen zukunftsfähige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen, die stadt- und wirtschaftsverträglich zugleich sind.**

# Wie wird Mobilität stadt- und wirtschaftsverträglich?





©Michael Eichhammer – stock.adobe.com  
©Anna Schwartz



## 1. Infrastruktur erneuern und erhalten

Grundlage für bedarfsgerechte und effiziente Lieferströme sowie attraktive Mobilitätsangebote für Pendler, Kunden, Gäste und Geschäftsreisende ist eine leistungsfähige Infrastruktur – sowohl innerstädtisch als auch in Verbindung mit dem Umland. Der entstandene Investitionsstau im Verkehrsnetz ist aufzulösen. Die Anbindungen über Straße – Schiene – Wasser – ÖPNV, SPNV und Güterverkehre müssen sich ergänzen und so aufeinander abgestimmt sein, dass die Systemvorteile eines jeden Angebotes zum Tragen kommen können. Besonders berücksichtigt werden muss, dass es für den innerstädtischen Güterverkehr auf absehbare Zeit keine echte Alternative zur Straße gibt.



## 2. Innovative Pilotprojekte und gute Rahmenbedingungen

Die Digitalisierung, neue Entwicklungen im Bereich der intelligenten und vernetzten Verkehrssteuerung, der Ausbau alternativer Antriebstechnologien oder Sharing-Modelle bieten große Chancen, Verkehre effizienter und gleichzeitig umweltfreundlicher zu gestalten. Dafür sind erhebliche Investitionen notwendig. Politik und Verwaltung sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen so gestalten, dass Mobilitätsinnovationen schnell in der Praxis erprobt und – wo tauglich – in den Markt gebracht werden können. Städte sollten ihr Potenzial für attraktive und vielfältige Mobilitätsangebote ausschöpfen. Der Schlüssel liegt in einer intelligenten Vernetzung eines Angebotsmix, die es allen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, die verschiedenen Orte effizient und nachhaltig zu erreichen. Die Digitalisierung kann unterstützen, um über die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten zu informieren und sie intelligent zu verknüpfen. Parallel dazu können Mobilstationen helfen, verschiedene Verkehrsmittel dem Anlass entsprechend miteinander zu kombinieren. Die Möglichkeit zum Verkehrsmittelwechsel setzt sowohl die Verfügbarkeit als auch die erforderlichen Kenntnisse darüber voraus. Durch geeignete Online-Plattformen können Bedarf, Angebot und Verfügbarkeit zusammengebracht werden. Ergänzend dazu sollte der Ausbau von Park+Ride sowie Bike+Ride-Parkplätzen im Umlandverbund sowie On-Demand-Angebote vorangetrieben werden.





### 3. Neue Konzepte für Lieferverkehre

Innerstädtische Lieferverkehre steigen weiter. Besonders hoch ist die Zunahme im Bereich der Kurier-, Express und Paketdienste (KEP). Innovative Konzepte können dazu beitragen, diese Verkehre effizienter und stadtverträglicher zu gestalten. Ob Citylogistikhubs am Stadtrand oder in Quartieren, innerstädtische Mikrodepots, E-Fahrzeuge, Lieferungen mit Lastenrädern auf der letzten Meile oder eine Flexibilisierung der Lieferzeiten, es gibt viele Beispiele, wie Verkehre effizienter gesteuert werden können und dadurch auch die Verkehrsbelastung insgesamt reduziert wird. Die Elektromobilität spielt dabei eine immer größere Rolle und bedarf entsprechender Ladeinfrastruktur. Auch das Thema Verfügbarkeit von Ladezonen muss in den Fokus rücken. Es müssen wo nötig, entsprechende bauliche Voraussetzungen geschaffen werden, denn das Parken in zweiter Reihe findet weder in der Wirtschaft noch der Bevölkerung Akzeptanz. Städte und Kommunen müssen gemeinsam mit Unternehmen prüfen, wie sinnvolle Konzepte wirtschaftlich umgesetzt werden können – dies betrifft KEP-Dienste wie auch innerstädtische Güterverkehre mit größeren Transportfahrzeugen gleichermaßen. Dabei ist es wichtig, dass innerstädtische Logistikkonzepte künftig frühzeitig in die Stadtplanung integriert werden.



#### 4. Dialogplattform Wirtschaftsverkehr einrichten, zentrale Ansprechpartner schaffen

Die verkehrliche Situation in einigen Innenstädten erfordert ein schnelles und konsequentes Handeln. Damit die Belange der Wirtschaft bei den Planungen gewürdigt und berücksichtigt werden sind regelmäßige Austauschgespräche sinnvoll. Die Einrichtung von permanenten Dialogplattformen „Wirtschaftsverkehr“ mit Vertretern der Stadtverwaltungen und Akteuren der Wirtschaftsverkehr (Händler, Speditionen, KEP, IHK, HWK...) können mit dazu beitragen, dass frühzeitig Probleme erkannt, ein gemeinsames Problembewusstsein entwickelt und Lösungen zeitnah gefunden werden.



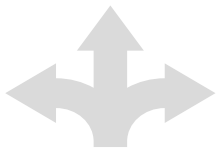
#### 5. Sicherung eines effizienten Baustellenmanagements

Unternehmen haben ein großes Interesse daran, frühzeitig über Baustellen informiert zu werden, da Verkehrsstörungen zu Ablaufstörungen im Betrieb führen. Baustellen müssen in Städten und Gemeinden übergreifend koordiniert werden – Bauträger und weitere beteiligte Akteure eingeschlossen. Innerstädtische Gewerbetreibende sind zu beteiligen. So gelingt es, den Verkehrsfluss zu verbessern. Dafür ist neben einer zeit-effizienten Abwicklung, die räumliche Ausdehnung der Baustellen auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Soweit es sich um Maßnahmen im überregionalen Netz handelt, hat eine abgestimmte Ablauf- und Umfahrungsplanung zwischen den unmittelbaren und mittelbaren Baulastträgern zu erfolgen. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind dabei intensiv zu nutzen.





©Kira - stock.adobe.com



## 6. Verkehrsfluss verbessern, Pkw-Verkehre steuern

Die Pkw-Nutzung verursacht in den Innenstädten die größten Kapazitätsengpässe. Den Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer ist so gut wie möglich Rechnung zu tragen. Um die Kapazitätsengpässe möglichst gering zu halten, sollte die Verkehrssteuerung auch unter Gesichtspunkten der Effizienz verbessert werden. Durch digitale Ampelsteuerung ist der Verkehrsfluss zu optimieren. Wo immer möglich, sollten als Alternative zu restriktiven und verbotsorientierten Maßnahmen, Anreize für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder andere Mobilitätsformen (z. B. Fahrrad) geschaffen werden. Dies kann z.B. durch attraktive Park+Ride Parkplätze oder eine geschickte Platzierung von Ladesäulen für die E-Mobilität gelingen.

Der Einzelhandel kann durch Kooperationen und intelligente Lösungen – einkaufen und liefern lassen – den Kunden den Verzicht auf den Pkw erleichtern. Parksuchverkehre belasten das Verkehrssystem mit unnötigen Fahrten. Neben der Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit von Parkhäusern/Parkflächen z.B. für Kunden und Touristen muss auch die Qualität der Parkmöglichkeiten an aktuelle und zukünftige Herausforderungen angepasst werden, insbesondere mit Blick auf E-Mobilität und Sharing-Economy. Auch eine aktive Parkraumbewirtschaftung kann dazu führen, dass die Infrastruktur entlastet und das Stadtbild aufgewertet wird. Die Bereitstellung von Anwohnerparkflächen im Straßenbereich führt zu einer Verknappung des Verkehrsraumes für alle Mobilitätsformen. Daher sind die Parkraumangebote im öffentlichen Straßenraum hinsichtlich ihrer Bedeutung für die umliegenden Wirtschaftsbetriebe zu prüfen und gegen anderweitige Nutzungen abzuwägen.

## 7. Betriebliches Mobilitätsmanagement voranbringen

Mobilitätsmanagement gewinnt sowohl von kommunaler als auch betrieblicher Seite weiter an Bedeutung. Kommunal geht es kurzfristig um den Ausbau von Mobilstationen und die Anpassung von Stellplatzsatzungen zur Förderung von Mobilitätskonzepten bei städtebaulichen Entwicklungen. Mittelfristig muss durch das kommunale Mobilitätsmanagement ein attraktives Angebot geschaffen werden. Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens können Unternehmen in den Innenstädten einen wichtigen Beitrag leisten. Mit ihrem Verhalten setzen bereits heute zahlreiche Unternehmen Impulse und geben Anreize, um das Verkehrsverhalten von Mitarbeitern und Kunden zu verändern. Die IHKS sehen das betriebliche Mobilitätsmanagement, also die bewusste Steuerung von Mobilitätsangeboten von Unternehmen, als einen wichtigen Baustein, um die Verkehrsströme zeitlich zu entzerren und die innerstädtische Verkehrsbelastung insgesamt zu reduzieren. Solche Impulse können z. B. Mobilitätsbudgets für Mitarbeiter, neue Homeoffice-Regelungen oder Anreize zum Radfahren sein. Dieses Verantwortungsbewusstsein der Unternehmen für das Mobilitätsverhalten von Kunden und Mitarbeitern zu schärfen, sehen die Industrie- und Handelskammern als ihre Aufgabe. Dabei ist uns bewusst, dass die Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen in Unternehmen je nach Standort und Branche unterschiedlich sind.



## 8. Umland der Kernstädte besser an das ÖPNV-System anbinden

Metropolen stehen besonders in der Pflicht, ÖPNV-Systeme so zu gestalten, dass insbesondere die Pendler des Umlandes „abgeholt“ werden und damit ihr motorisiertes Individualfahrzeug nicht notwendig für den Weg zur Arbeit nutzen müssen. Dies gelingt nur, wenn das Angebot im ÖPNV attraktiv ist: schnelle Direktverbindungen bzw. aufeinander abgestimmt und getaktet. Auch die Vertriebswege der Tickets und die Tarifsysteme sollten nutzerfreundlich sein. Einheitliche Buchungsplattformen befördern die Attraktivität. In Regionen mit hoher Nachfrage ist darüber hinaus die Angebotserweiterung sowohl innerstädtisch als auch zum Umland anzustreben – Gewerbegebiete eingeschlossen. Dies gilt auch für Umsteigepunkte zwischen Pkw und ÖPNV/SPNV.





©Anna Schwartz



## 9. Radverkehr besser integrieren

Nicht zuletzt durch die mit dem Batterieantrieb verbundene Erhöhung von Reichweite und Geschwindigkeit hat der Radverkehr als Mobilitätsform unter anderem für den innergemeinschaftlichen Pendlerverkehr sowie im Teilbereich der Nahbelieferung an Bedeutung gewonnen und wird aller Voraussicht weiter an Bedeutung gewinnen. Für den Radverkehr sollte daher eine eindeutige Wegführung im vorhandenen Straßenraum geschaffen werden. Dabei ist insbesondere das nachgelagerte Netz zu prüfen, um den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs auf den Hauptachsen und dem zügigen und sicheren Vorankommen mit dem Rad gleichermaßen gerecht zu werden. Zusätzliche Infrastruktur wie Radschnellwege oder Abschnitte für Fahrradstraßen sollten ergänzend eingeplant werden. Zur besseren Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in den Unternehmen sollte in diesem Zusammenhang die Anbindung an Gewerbegebiete unter Berücksichtigung der Notwendigkeiten des Schwerverkehrs ebenfalls verbessert werden. Einer Umsetzung sollte eine Einarbeitung in das kommunale Verkehrsmodell mit Auswirkungsanalyse für die übrigen Verkehrsmittel vorangehen sowie Erfahrungen aus anderen europäischen Metropolen beim Radwegeausbau berücksichtigt werden.



## 10. Zu Fuß schnell und sicher vorankommen

Alle Gäste, Kunden, Besucher aber auch Pendler oder Geschäftsreisende sind innerstädtische Verkehrsteilnehmer, die auch zu Fuß unterwegs sind. Sie bedürfen eines sicheren und möglichst kurzen Weges zum Ziel („Stadt der kurzen Wege“). Beides zu verbessern und barrierefreie Wegebeziehungen zu schaffen, ist wichtig, um die Attraktivität der Innenstädte und ihre Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Davon profitiert die innerstädtische Wirtschaft und erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des stationären Facheinzelhandels.

## IHRE ANSPRECHPARTNER/INNEN:

IHK Aachen  
Theaterstraße 6 – 10  
52062 Aachen  
Monika Frohn  
Tel. 0241 4460-102  
monika.frohn@aachen.ihk.de  
www.ihk.de/aachen

Benjamin Haag  
Tel. 0241 4460-131  
benjamin.haag@aachen.ihk.de

Bergische Industrie- und Handelskammer  
Wuppertal-Solingen-Remscheid  
Heinrich-Kamp-Platz 2  
42103 Wuppertal  
Thomas Wängler  
t.waengler@bergische.ihk.de  
Tel. 0202 2490-110  
www.bergische.ihk.de

IHK Bonn/Rhein-Sieg  
Bonner Talweg 17  
53113 Bonn  
Till Bornstedt  
Tel. 0228 2284-145  
bornstedt@bonn.ihk.de  
www.ihk-bonn.de

IHK Düsseldorf  
Ernst-Schneider-Platz 1  
40212 Düsseldorf  
Thomas Vieten  
Tel. 0211 3557-270  
thomas.vieten@duesseldorf.ihk.de  
www.ihk.de/duesseldorf

IHK Köln  
Unter Sachsenhausen 10 – 26  
50667 Köln  
Christopher Köhne  
Tel. 0221 1640 4020  
christopher.koehne@koeln.ihk.de  
www.ihk.de/koeln

IHK Mittlerer Niederrhein  
Nordwall 39  
47798 Krefeld  
Christoph Schnier  
Tel. 02151 635-360  
christoph.schnier@mittlerer-niederrhein.ihk.de  
www.mittlerer-niederrhein.ihk.de

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg  
Mercatorstraße 22 – 24  
47051 Duisburg  
Matthias Simons  
Tel. 0203 2821-368  
simons@niederrhein.ihk.de  
www.ihk.de/niederrhein

## IMPRESSUM

Herausgeber:  
IHK-Initiative Rheinland GbR (IIR)  
c/o Industrie- und Handelskammer zu Köln  
Unter Sachsenhausen 10-26  
50667 Köln  
Tel: 0221 1640 0  
E-Mail: service@koeln.ihk.de  
www.rheinland.ihk.de

Redaktion: IIR GbR  
Textüberarbeitung: Behrend-Institut, Frankfurt am Main  
Gestaltung: büro G29 – Visuelle Kommunikation, Aachen  
Druck: printproduction M. Wolff GmbH

Titelbild: connel\_design – stock.adobe.com  
Stand: November 2022

Die Bildrechte der nicht gesondert gekennzeichneten Bilder und Grafiken liegen bei den jeweiligen Unternehmen oder ihren Partnern. Eine Verwendung ohne deren ausdrückliche Zustimmung ist nicht gestattet.  
Anmerkung: In den Grafiken sind Rundungsdifferenzen möglich.

Ziel der IHK-Initiative Rheinland GbR ist die Weiterentwicklung des Rheinlands zu einem der attraktivsten Standorte Europas. Die Initiative ist ein Bündnis der sieben Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid und der Niederrheinischen IHK Duisburg.  
[www.rheinland.ihk.de](http://www.rheinland.ihk.de)

Köln, November 2022

Alle Studien sind auf der Internetseite der IIR GbR als Download verfügbar.

In der Studie und IHK-Positionen wird zur besseren Lesbarkeit in der Regel die männliche Form verwendet. Gemeint sind damit jeweils alle Geschlechter.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangaben.  
Fotomechanische Wiedergabe für den innerbetrieblich Bedarf ist gestattet.

Trotz größter Sorgfalt bei der Zusammenstellung und Berechnung kann zudem keine Gewähr für die Richtigkeit der Daten übernommen werden.