



Verkehrspolitische Positionen

für die Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein



Inhalt

Vorwort	3
1. Die künftige Verkehrsentwicklung	4
2. Der Mittlere Niederrhein	5
3. Unsere Positionen für den Mittleren Niederrhein	7
3.1 Schiene verstärken	8
3.2 Straßeninfrastruktur leistungsfähig halten und entwickeln	11
3.3 Brücken als Bindeglied des Verkehrssystems	14
3.4 Wasserweg/Häfen	17
3.5 Luftverkehr	19
3.6 Erreichbarkeit von Innenstädten	20
3.7 Erreichbarkeit von Gewerbegebieten	22
3.8 ÖPNV	23
Impressum	24



Vorwort

Mobilität ist das Rückgrat unserer Wirtschaft. Sie sichert Lieferketten, ermöglicht den Zugang zu Märkten und gewährleistet die Erreichbarkeit von Unternehmen, Arbeitskräften und Kunden. Doch dieses Rückgrat zeigt Risse: Die Infrastruktur am Mittleren Niederrhein – von Straßen über Schienen bis zu Brücken und Wasserwegen – ist vielerorts in einem alarmierenden Zustand. Hinzu kommen die Herausforderungen der Verkehrswende, die mit großen Erwartungen, aber auch Unsicherheiten verbunden ist.

Eine leistungsfähige, multimodale Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region und damit für Arbeitsplätze, Investitionen und wirtschaftliches Wachstum.

Das vorliegende Positionspapier setzt genau hier an: Es zeigt nicht nur die zentralen Herausforderungen, sondern auch konkrete Handlungsvorschläge auf, deren Umsetzung notwendig ist, um die Infrastruktur zu stärken und die Verkehrswende wirtschaftsverträglich zu gestalten.

Als Stimme der Wirtschaft engagiert sich die IHK Mittlerer Niederrhein für den Erhalt, den punktuellen Ausbau und für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Dieses Positionspapier dient als Grundlage für den Dialog mit Politik und Öffentlichkeit. Mobilität ist nicht verhandelbar – sie ist die Basis unserer gemeinsamen Zukunft.



Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer

**Eine leistungsfähige, multimodale
Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend
für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region
und damit für Arbeitsplätze, Investitionen
und wirtschaftliches Wachstum.**

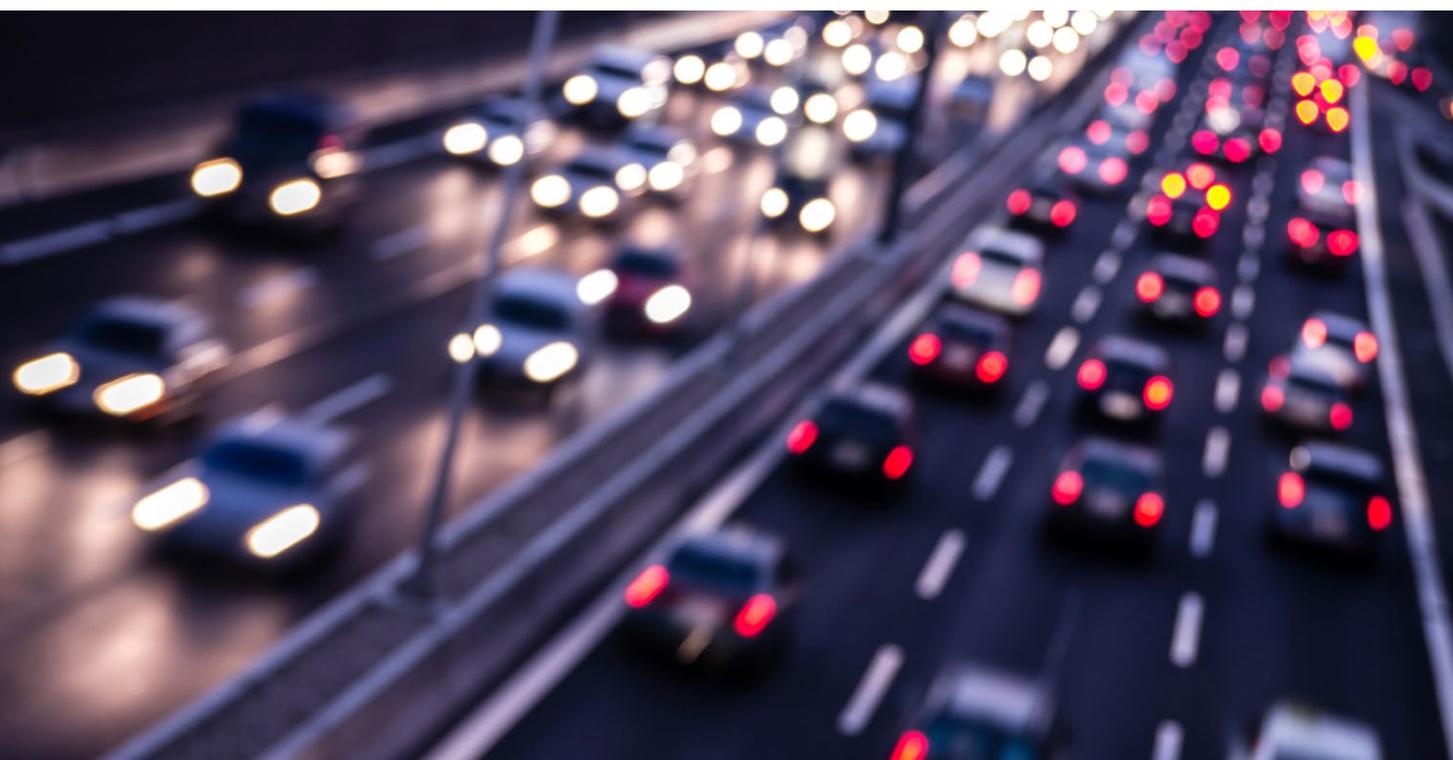
1. Die künftige Verkehrsentwicklung

Der Verkehrsträger Straße wird auch im Jahr 2040 weiterhin die wichtigste Bedeutung einnehmen.

Der Verkehr in Deutschland wird künftig weiter zunehmen. Dies geht auch aus den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2040 des Bundes vom Oktober 2024 hervor. Treiber dieser Entwicklung werden dabei das prognostizierte Bevölkerungswachstum sowie auch ein wachsendes Angebot im Bereich des ÖPNV sein. Auch ein erwartetes Wirtschaftswachstum wird mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs verknüpft.

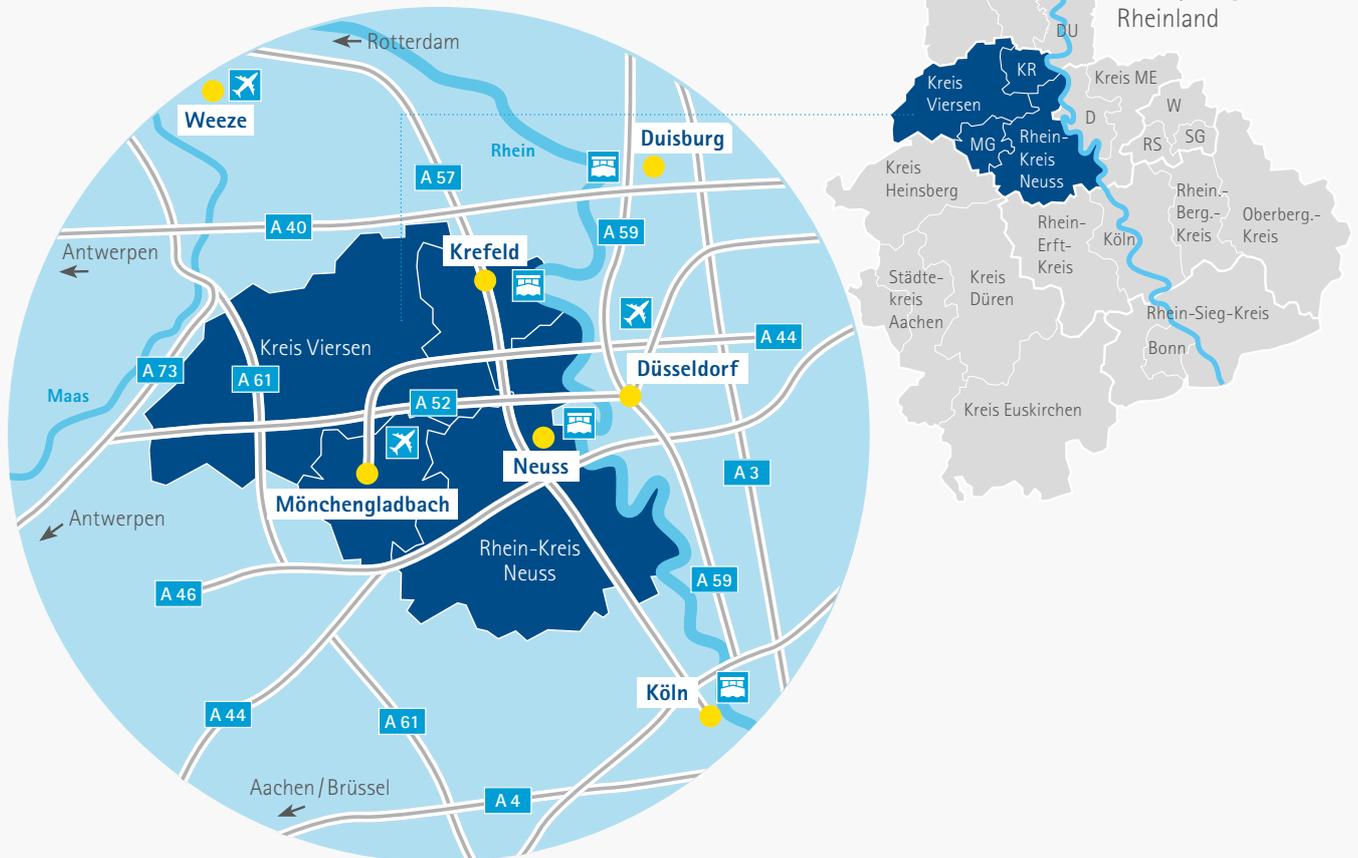
Dabei gehen die Prognosen des Bundes davon aus, dass insbesondere die Gütertransportleistung in Deutschland bis zum Jahr 2040 weiter deutlich – um 31,2% – zunehmen wird¹. Der Straßengüterverkehr mit einem Wachstum von 34% und der Güterverkehr auf der Schiene mit einem Plus von 35% forcieren diese Entwicklung. Die traditionell im Massengutsegment starke Binnenwasserstraße befindet sich innerhalb eines Strukturwandelprozesses und wird leicht rückläufige Verkehrsmengen verzeichnen. Beim Modal Split im Güterverkehr bleibt dementsprechend auch künftig der **Lkw das mit Abstand wichtigste Transportmittel**. Hier wird eine Anteilsteigerung – allen Verlagerungsvorhaben zum Trotz – um weitere 1,5% auf 73,9% prognostiziert.

Auch der **Personenverkehr** wird – dem dämpfenden Effekt des Homeoffice zum Trotz – um immerhin weitere 7,9% über alle Verkehrsträger hinweg zunehmen. Dabei wird der Pkw gemäß Prognose deutschlandweit den Anteil am Modal Split auf 68,6% nur leicht gegenüber heute verringern. Der Umweltverbund, insbesondere der Schienenverkehr mit +4% wird hingegen anteilmäßig leicht zulegen. Der Verkehrsträger Straße wird auch im Jahr 2040 weiterhin die wichtigste Bedeutung einnehmen. Der Pkw wird – insbesondere im ländlichen Raum – das dominierende Verkehrsmittel bleiben.



¹ Verkehrsprognose 2040, BMDV (Oktober 2024)

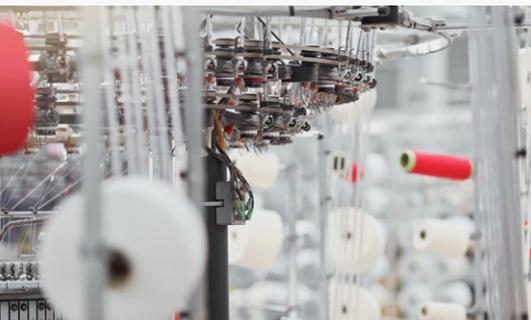
2. Der Mittlere Niederrhein



Die Region des Mittleren Niederrheins liegt im Herzen der Metropolregion Rheinland und erstreckt sich zwischen dem Rhein im Osten und der niederländischen Grenze im Westen. Mit den Niederlanden im Westen, dem Ruhrgebiet im Nord-Osten und den Ballungsräumen Düsseldorf und Köln im Osten beziehungsweise Süd-Osten, wird die zentrale Standortgunst abgerundet.

Der Mittlere Niederrhein umfasst die Gebiete der beiden Städte Krefeld (228.550 Einwohner) und Mönchengladbach (268.943 Einwohner) sowie die Gebiete des Rhein-Kreises Neuss mitsamt der Stadt Neuss mit insgesamt 458.722 Einwohnern sowie des Kreis Viersen mit 302.885 Einwohnern.

Das gesamte Kammergebiet zählt somit insgesamt 1,26 Millionen Einwohner und umfasst eine Fläche von 1.448 km². Durch die polyzentrische Struktur und die Kombination aus Urbanität und ländlichem Raum entsteht ein Raum des intensiven Austauschs.



Die **Wirtschaft** am Mittleren Niederrhein ist geprägt von Vielfalt. Hier ergänzen sich hochmoderne, zum Teil energieintensive Industrieunternehmen und innovative Dienstleister zu einem dynamischen Wirtschaftsraum. Großunternehmen und leistungsstarke kleine und mittlere Unternehmen (KMU) profitieren von einer engen Zusammenarbeit und gegenseitigem Austausch. Insbesondere das Produzierende Gewerbe nimmt eine herausragende Rolle ein und prägt das wirtschaftliche Geschehen der Region insbesondere entlang der Rheinschiene und der Hafenstandorte maßgeblich. Besonders hervorzuheben sind die Branchen Chemie, Maschinenbau, Metallerzeugung, Ernährungswirtschaft sowie die Textil- und Bekleidungsindustrie, die tragende Säulen der regionalen Wirtschaft darstellen.

Der leistungsstarke Großhandel als Teil einer vielfältigen Handelslandschaft trägt wesentlich dazu bei, dass **die Exportquote der Region bei über 50 Prozent** liegt. Hierneben gibt es ein breites Dienstleistungsspektrum mit überproportionalem Zuwachs bei den für den Strukturwandel wichtigen unternehmensnahen Diensten. Das leistungsfähige Netzwerk zwischen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen ist einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren der Region.

Krefeld vereint textile Tradition mit moderner Hochtechnologie. Der Rheinhafen und der Chempark nutzen die Standortgunst des Rheins. Mönchengladbach gilt als grenznahe Drehscheibe zwischen den Wirtschaftsräumen, während der Rhein-Kreis Neuss das industrielle Herz der Region mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen und dem Chempark in Dormagen als wichtige Logistik- und Produktionsdrehscheiben verkörpert. Der Kreis Viersen verbindet wirtschaftliche Leistungskraft mit hohem Freizeit- und Erholungswert.

Der Mittlere Niederrhein hat ein im deutschlandweiten Vergleich stark multimodal ausgerichtetes Verkehrssystem für den nationalen und internationalen Güterverkehr mit einem gut ausgebauten Netz aus Straßen, Schienen- und Wasserstraßen, die unter- und miteinander eng vernetzt sind.

Am Mittleren Niederrhein ergänzen sich hochmoderne, zum Teil energieintensive Industrieunternehmen und innovative Dienstleister zu einem dynamischen Wirtschaftsraum.

3. Unsere Positionen für den Mittleren Niederrhein

Entstehungsprozess

Die **Verkehrspolitischen Positionen** für den Mittleren Niederrhein sind eine Spezialisierung und Schärfung der in der jüngeren Vergangenheit auch von der Vollversammlung der IHK Mittleren Niederrhein verabschiedeten Positionspapiere „[Verkehrsleitbild Rheinland](#)“ der Kammern im Rheinland (Beschluss der Vollversammlung vom 16.03.2023), „[Verkehrswende gestalten – Wirtschaft mobil halten](#)“ von IHK NRW (Beschluss der Vollversammlung vom 07.12.2023) sowie „[Innerstädtische Mobilität im Rheinland 2030+](#)“ der Kammern im Rheinland (Beschluss der Vollversammlung vom 15.02.2022).

Zur räumlichen Spezifizierung und inhaltlichen Schärfung für den Kammerbezirk des Mittleren Niederrheins, wurde ein Kompetenzteam Verkehr gebildet. Dieses setzte sich aus verschiedenen Unternehmensvertretern, zum Beispiel aus der Verkehrsbranche und der Logistik zusammen, welche ausgewiesene Expertisen zu den Themen der verkehrlichen Infrastruktur und den unterschiedlichen Verkehrsträgern mitbrachten und ebenso den vielfältigen Bereich der Mobilität abdeckten.



► Seite 8

Schiene verstärken



► Seite 11

Straßeninfrastruktur leistungsfähig halten und entwickeln



► Seite 14

Brücken als Bindeglied des Verkehrssystems



► Seite 17

Wasserweg / Häfen



► Seite 19

Luftverkehr



► Seite 20

Erreichbarkeit von Innenstädten



► Seite 22

Erreichbarkeit von Gewerbegebieten



► Seite 23

ÖPNV

Digitale Karte:
Alle infrastrukturellen
Kernforderungen auf einen Blick!



► IHK-Atlas
Verkehrspolitische Positionen

3.1 Schiene verstärken

Die Bedeutung des Schienenverkehrsnetzes am Mittleren Niederrhein für Güter- und Personenverkehre



Güterverkehr

Das Schienenverkehrsnetz am Mittleren Niederrhein und im gesamten Rheinland spielt eine zentrale Rolle für den umweltfreundlichen Güter- und Personenverkehr in der Region. Dabei erfüllt das Schienennetz als Verkehrsader für die Erreichbarkeit der heimischen Produktions- und Handelsstandorte eine wichtige Funktion.

Insbesondere für die Chemieindustrie, die Logistik, die Baustoff- und die Nahrungsmittelindustrie ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur unerlässlich, um die Produktions- und Handelsströme zu gewährleisten. Aufgrund der geographischen Lage laufen zudem große Mengen des internationalen Transitverkehrs über das Schienennetz zwischen den ZARA-Häfen und den Ballungsräumen in Mittel-, Ost- und Südeuropa.

Die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) sind insgesamt von herausragender Bedeutung für die Wirtschaft im Rheinland. Rund 82% der Seehafen-hinterlandverkehre aller Verkehrsträger in NRW tangieren die ZARA-Häfen. Zukünftig sind weiter steigende Mengen prognostiziert. Der Verkehrsträger Schiene hat bereits heute an vielen Stellen – auch auf den Korridoren der Seehafenhinterlandverkehre – die Kapazitätsgrenzen erreicht beziehungsweise diese überschritten. Wichtige grenzüberschreitende Güterverkehrsbeziehungen verlaufen zudem über Nadelöhre, welche den effektiven Warenaustausch auf der Schiene einschränken.

Personenverkehr

Auch im Personenverkehr übernimmt das Schienennetz eine wichtige und künftig weiter steigende Bedeutung für die Mobilität der Menschen und damit verbunden auch für die Wirtschaft. Ebenso ist das Schienennetz ein wichtiges Rückgrat für zum Arbeitspendlerinnen und -pendler zu den angrenzenden Metropolen wie Düsseldorf und Köln.

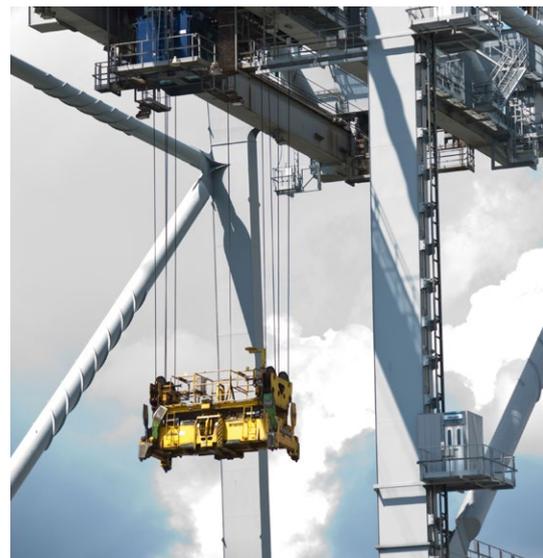
Im Besonderen dient das Schienennetz in unserer polyzentrisch geprägten Region am Mittleren Niederrhein als wichtiger Verkehrsträger für Pendelnde zwischen den Oberzentren Krefeld, Mönchengladbach und Neuss und dem jeweiligen zumeist ländlichen Umland.

Künftig steigende Anforderungen an das Netz

In den kommenden Jahren wird eine signifikante Zunahme des Schienenverkehrs erwartet, was sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr betreffen wird. Diese Annahme fußt auf zwei Entwicklungen: Zum einen zielt die Politik darauf ab, die Verkehre auf die vergleichsweise deutlich umweltfreundliche Schiene zu verlagern (Shift des Modal Split). Zum anderen wird ein weiteres **absolutes Wachstum** des Verkehrsaufkommens auf der Schiene prognostiziert². Dabei sind bereits heute die Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes am Mittleren Niederrhein vielerorts erreicht und mitunter überschritten. Dies betrifft im Rahmen eines geteilten Netzes gleichermaßen den Güter- als auch den Personenverkehr.

² Quelle: Verkehrsprognose 2040, BMDV (Oktober 2024)

Besonders die Verbindungen entlang der Rheinschiene und die Transitstrecken zu den westlichen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam sind von Engpässen betroffen. Hier besteht ein dringender Ausbaubedarf, um das Verkehrsaufkommen in Zukunft klimaschonend und zuverlässig bewältigen zu können. Vor diesem Hintergrund werden die Modernisierung und der gezielte, europannormierte Ausbau des Verkehrssystems am Mittleren Niederrhein immer dringlicher.



Das braucht der Mittlere Niederrhein im Bereich Schiene:



Zur Attraktivierung des Gesamtsystems Schiene – für Personen- und Güterverkehre gleichermaßen – bedarf es der **Behebung von Engpässen**, eines durchgehend mindestens **zweigleisigen Standards**, **der Elektrifizierung** sowie der grundlegenden **Modernisierung** und **Digitalisierung**. Es gilt, das Schienennetz im Rahmen der jeweils aktuellen europäischen Normen insgesamt **leistungsfähiger**, **resilienter** und damit zukunftsfähig zu machen.

Neben der Ertüchtigung bestehender Trassen gilt es auch, **punktuell neue Kapazitäten** zu schaffen, die der notwendigen Resilienz des Gesamtnetzes zuträglich sind. So würde eine durchgehende neue **Revierbahn** zwischen der Rheinschiene und Aachen kapazitätssteigernde und umweltfreundliche Effekte auf die grenzüberschreitenden Seehafenhinterlandverkehre über Aachen nach Antwerpen haben. Ebenso würden die künftigen Pendlerbeziehungen zwischen der Strukturwandelregion Rheinisches Revier und den umliegenden Oberzentren deutlich aufgewertet. Beides würde von einer doppeltrassigen, elektrifizierten und frachttauglichen Schienenverbindung entscheidend profitieren.

Aus Sicht der Wirtschaft ist zudem nicht akzeptabel, dass ein Ausbauprojekt wie der **zweigleisige Ausbau zwischen Nettetäl-Kaldenkirchen und Viersen-Dülken** keine Realisierung findet, obwohl das Projekt im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als vordringlicher Bedarf aufgeführt ist. Die IHK Mittlerer Niederrhein setzt sich ausdrücklich für die Stärkung der Seehafenhinterlandanbindungen im Rahmen der gesamten 3RX-Variante ein.

Ebenso ist auch das im BVWP 2030 als vordringlicher Bedarf geführte **740-m-Programm** mit entsprechenden Maßnahmen für Überholstellen umzusetzen, welches zu einer gesicherten Abwicklung langer Züge beiträgt.

Das moderne Zugbeeinflussungssystem **ETCS** gilt es flächendeckend umzusetzen, um hierdurch die Effizienzen im Netz zu steigern.

Ebenso können die Potenziale der **Digitalen Kuppelung** weitere Kapazitäten generieren, um somit die begrenzten Ressourcen im Schienennetz weiter zu erhöhen.

Grundsätzlich gilt es **Planungs-, Genehmigungs-, und Bauphasen** zu **beschleunigen**. Bei der Vergabe von Verträgen an bauausführende Firmen, sollten – wo möglich – umfangreichere Maßnahmenpakete vergeben werden, um einen möglichst umfassenden und kosteneffizienten Infrastrukturausbau zu ermöglichen.

Zur Attraktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind **attraktive Bahnhöfe** sowie **zusätzliche Haltepunkte** notwendig. Eine ausreichende Zahl an Park-and-Ride-Plätzen an den Bahnhöfen ist wichtig, um das Pendeln der Mitarbeitenden zu den Unternehmen sicher und verlässlich zu gestalten.

3.1.1 Die wichtigsten Schienenprojekte am Mittleren Niederrhein:



■ Ausbau der Strecke Köln–Mönchengladbach–Venlo durchgängig zweigleisig, elektrifiziert und frachtfähig; Bau eines weiteren Gleises im Bereich Mönchengladbach–Rheydt und einer Direktverbindung der Strecke Venlo–Viersen–Krefeld

Die Umsetzung des auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf gekennzeichneten Projekts 3RX zählt zu den wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen am Mittleren Niederrhein. Insbesondere die Beseitigung des eingleisigen Engpasses zwischen Kaldenkirchen und Dülken gilt es mit höchster Priorität zu verfolgen und umzusetzen.

Die notwendige Kapazitätserweiterung auf der Schiene setzt zudem eine Beseitigung der Engpassstelle Viersen voraus, die bislang eine Direktverbindung zwischen Venlo und Krefeld nicht ermöglicht. Wir fordern eine leistungsfähige Direktverbindung auf der Strecke Venlo–Krefeld, die das bis dato zeitaufwendige und kostspielige Rangieren in Viersen überflüssig macht. Als Direktverbindung ist gegebenenfalls eine großzügige südliche Umfahrung der Stadt Viersen denkbar.

■ Verlängerung der S28 bis Viersen

Die S28 bietet insbesondere für den auf Neuss und Düsseldorf ausgerichteten Pendlerverkehr seit Jahren eine Alternative zum Pkw. Eine Westverlängerung der Trasse bis nach Viersen erweitert diesen Einzugsbereich und schafft – auch durch neue Haltepunkte – eine attraktive Umsteigemöglichkeit vom Auto auf die S-Bahn. Voraussetzung für ein interessantes Angebot sind eine attraktive Taktung, Zuverlässigkeit, eine angemessene Servicequalität sowie ausreichende Park-and-Ride-Möglichkeiten an den jeweiligen Haltepunkten.

■ Errichtung der Revierbahn

Durch a) Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau zwischen Neuss und Bedburg (Revierbahn–Ost) sowie b) einen Neubau zwischen Bedburg und Aachen (Revierbahn–West) hat eine durchgehende Revierbahn Potenzial, das entscheidende Infrastrukturprojekt im Rheinischen Revier zu werden.

Als doppeltrassige, elektrifizierte und zugleich frachtfähige Schienenverbindung zwischen der Rheinschiene und Aachen schafft diese Verbindung neue Potenziale für Pendlerverkehre innerhalb der Strukturwandelregion. Zudem schafft die Revierbahn Resilienz in Bezug auf die Seehafenhinterlandverkehre zwischen der Rheinschiene und den ZARA-Häfen, insbesondere Richtung Antwerpen–Brügge. Diese zusätzliche Kapazität trägt entscheidend zur notwendigen Entlastung der bestehenden Bahn- und Autobahnkorridore zwischen Aachen und der Rheinschiene bei.

■ Schieneninfrastruktur im Rheinischen Revier

- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen **S 6** Köln–Grevenbroich–Mönchengladbach
- Optimierung der Infrastruktur der **S 12** (Erftbahn) mit Verlängerung (zweigleisig und elektrifiziert) von Kerpen–Horrem über Bergheim, Bedburg, Grevenbroich, Neuss bis Düsseldorf
- **RWE-Schieneninfrastruktur** im Rheinischen Revier: Die vorhandene RWE-Schieneninfrastruktur umfasst eine Gesamtlänge von 311 km und bietet enorme Nachnutzungspotenziale sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr im Rheinischen Revier. Diese Potenziale gilt es im Kontext der Gewerbe- und Industrieflächenentwicklung im Rheinischen Revier zu sichern. Zudem gilt es, auch die Potenziale dieses Netzes im Kontext der Seehafenhinterlandanbindung zu prüfen.
- Umsetzung der elektrifizierten, zweigleisigen **Weissenberger Kurve** zwischen Neusser Hof und Neusser Gbf
- Umsetzung des Projekts **Erftsprung** zur schienenseitigen Optimierung und Sicherung der Anbindung des Neusser Hafengebiets. Das Projekt steigert die Umschlagskapazitäten, sichert die effiziente Abwicklung der Güterverkehrszüge und steigert die Resilienz der Anbindung und des Hafens insgesamt.

3.2 Straßeninfrastruktur leistungsfähig halten und entwickeln



Bei insgesamt weiter steigenden Verkehrsmengen wird die Straße auch zukünftig – aller notwendigen Stärkung der Schiene zum Trotz – der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger für die Mobilität von Personen und Gütern bleiben.

Eine leistungsfähige (Straßen-)Infrastruktur wird dementsprechend auch künftig maßgebliche Grundlage für eine arbeitsteilige und vernetzte Wirtschaft sein. Dabei müssen die Funktionalität und der Zustand des Verkehrsträgers Straße hohen Ansprüchen genügen und bedarfsgerecht ausgebaut sein. Die Qualität – insbesondere in Bezug auf den Zustand des Straßenbelags – auf Bundes-, Land-, Kreis- und auf kommunalen Straßen ist durchgehend in einem anforderungsgerechten Zustand zu halten.

An vielen Stellen bedarf das Straßennetz Instandhaltungs- beziehungsweise Sanierungsmaßnahmen. Zur Bewältigung dieser Aufgabe werden **zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen** benötigt. Baulastträger, wie der Landesbetrieb Straßen.NRW und die Autobahn GmbH, sowie auch Planungsämter und Genehmigungsbehörden sind so auszustatten, dass Baumaßnahmen im Infrastrukturbereich effektiv und zielgerichtet durchgeführt werden können.

Funktionalität und Zustand des Verkehrsträgers Straße müssen hohen Ansprüchen genügen und bedarfsgerecht ausgebaut sein.

Bauen mit System



Straßen, Schienen, Brücken effektiv und koordiniert bauen:

Schnelligkeit bei Planung und Umsetzung sowie Qualität und **Beständigkeit** des Bauwerks: Dies sind – egal ob Schiene, Straße oder Brückenbauwerk – die wichtigsten Kriterien, die auch aus Sicht der Wirtschaft erfolgreiche Baumaßnahmen definieren.

Bei der Vergabe von Bauleistungen im Infrastrukturbereich – das gilt verkehrsträgerübergreifend und insbesondere auch für das Thema Brücken – sollte auf diese Punkte der entscheidende Fokus gelegt werden.

In der Realität kommt es bei der Abwicklung von Baustellen oftmals zu signifikanten Verzögerungen. Eine **fristgerechte Einhaltung** zuvor vertraglich vereinbarter Bauzeiten sollte Mindestanspruch sein. Durchgehende und schnelle Abwicklungen von Großbaustellen haben volkswirtschaftlich betrachtet deutlich positive Effekte. Entsprechend ist zu diskutieren, ob mittels eines Belohnungssystems, zügigere Bauleistungserbringungen honoriert werden. Ebenso sollte für den negativen Fall – bei signifikanten Verzögerungen in der Bauabwicklung – geprüft werden, ob Malus-Regelungen greifen können.

Funktionale Ausschreibungen – insbesondere bei Großprojekten zum Beispiel im Brückenbau – können ein probates Mittel sein, den Gesamtprozess, bis hin zur verkehrlichen Freigabe, zu beschleunigen.

Ausführende Firmen gilt es effektiv und zielgerichtet einzusetzen. Die Möglichkeiten der **behördenübergreifenden Digitalisierung** mit entsprechenden Schnittstellen zu den ausführenden Unternehmen sind zielorientiert und umfassend zu nutzen.

Grundsätzlich sollte, vor allem auf neuralgischen Großbaustellen, ein durchgehender Baustellenbetrieb herrschen. Dort, wo möglich, ist im Idealfall ein 24/7-System anzustreben.

Vollsperrungen, die gegenüber teilgesperrten Baustellen einen signifikant positiven Effekt auf die Reduzierung der Gesamtbauzeit haben, können ein probates Mittel sein. Dies erfordert jedoch eine frühzeitige Einbeziehung der Wirtschaft und etwaige Einzelfallentscheidungen.

Baustellenmanagement

Die Wirtschaft ist auf ein funktionsfähiges Verkehrssystem angewiesen. Dies umfasst Wirtschaftsverkehr, Mitarbeitende und Kunden gleichermaßen. Baustellen sind in diesem Kontext ein notwendiges Übel. Grundsätzlich kann sich die Wirtschaft auf Baustellen einstellen, am besten, wenn diese frühzeitig und klar angekündigt sind und einen fest definierten Zeitraum umfassen. Grundsätzlich begrüßen wir, Unternehmen in bevorstehende Baumaßnahmen frühzeitig einzubinden. Dies gilt insbesondere bei jenen Vorhaben, wo die Erreichbarkeit von Unternehmen konkret eingeschränkt wird.

Über ein effektives, das heißt sinnvoll getaktetes und abgestimmtes **Baustellenmanagement** gilt es, Baumaßnahmen baulastenträgerübergreifend zu koordinieren. Umleitungsverkehre sind vorausschauend und abgestimmt einzurichten. Auch hier sind die Möglichkeiten der Digitalisierung übergreifend einzusetzen.

Steigender Bedarf an Lkw-Parkplätzen

Die Anzahl der Lkw-Parkplätze hält trotz getätigter Ausbaumaßnahmen nicht mit dem aktuellen und zukünftig prognostizierten Bedarf Schritt. Weitere sichere Abstellmöglichkeiten, inklusive sanitärer Einrichtungen müssen vom Bund entlang der wichtigen Verkehrsachsen geschaffen werden. Auch in den Gewerbe- und Industriegebieten gilt es, die Wachstumsbedarfe abzudecken.

Auch die zusätzliche Ausstattung mit **E-Ladeinfrastruktur** und entsprechende Kapazitäten für BEV-Lkw sind hierbei zu berücksichtigen.

Das **Mobilfunknetz** weist in Deutschland weiterhin deutliche Lücken auf. Mindestens entlang des Autobahn- und entlang des überörtlichen Verkehrsnetzes ist eine flächen-deckende Anhebung des Standards erforderlich.



Unsere Infrastrukturforderungen am Mittleren Niederrhein:



- Zügige Fortführung des durchgehend sechsspurigen Ausbaus der A 57 zwischen Köln und dem Autobahnkreuz Kamp-Lintfort
- Eine Kapazitätserweiterung der A 44 und der A 46 zwischen Aachen und Neuss
- Die Realisierung der L 19 als Lückenschluss der A 44 im Bereich Mönchengladbach
- Die Realisierung der Anschlussstelle Delrath bei Dormagen an der A 57



3.3 Brücken als Bindeglied des Verkehrssystems



Leistungsfähige Brücken – insbesondere jene, die den Rhein queren – sind für den Mittleren Niederrhein systemrelevant. Sie sind sensible und zugleich neuralgische Abschnitte innerhalb eines eng verzahnten, hoch belasteten Verkehrssystems. Für den regionalen Verkehr, ebenso für den wachsenden ost-westwärts orientierten internationalen Transitverkehr sind schwerlastfähige Straßenbrücken und Brücken für den Bahnverkehr unverzichtbar.

**Leistungsfähige Brücken
– insbesondere jene,
die den Rhein queren – sind für
den Mittleren Niederrhein
systemrelevant.**

Für den Wirtschaftsstandort am Mittleren Niederrhein von besonderer Relevanz ist die Brückenlandschaft zwischen der A40-Querung Neuenkamp bei Duisburg bis zur A46-Querung Düsseldorf-Flehe. Sämtliche dieser Brückenbauwerke – mit Ausnahme der vergleichsweise jungen A44-Flughafenbrücke (Verkehrsfreigabe im Jahr 2002) und der zumindest teilweise seit November 2023 eröffneten neuen A40-Querung Neuenkamp – sind marode und in einem teilweise bedenklichen baulichen Zustand.

Viele dieser Querungen sind nur unter einschränkenden Auflagen passierbar, beziehungsweise in steigender Anzahl durch Ablastungsmaßnahmen für Lkw bis 30 t oder gar für Fahrzeuge über 7,5 t gesperrt. Derart marode, dass ein Neubau unausweichlich ist, sind beispielsweise die für die lokale Wirtschaft wichtigen Rheinbrücken Krefeld-Verdingen und die Josef-Kardinal-Frings-Brücke.

Für den Bereich Brücken fordern wir:



- **Rheinbrücken sind systemrelevant:** Voll funktionsfähige, an heutigen und künftigen verkehrlichen Anforderungen ausgerichtete Brückenbauwerke sind Grundvoraussetzung eines funktionierenden Verkehrssystems. Angesichts der überragenden Bedeutung müssen die Rheinbrücken höchste Priorität bei Erhalt, Planung und Neubau genießen. Dies gilt für Straßen- wie für Schienenquerungen gleichermaßen.
- Der volkswirtschaftliche sowie auch der ökologische Schaden, welcher durch eine oftmals jahrelange Einschränkung der Befahrbarkeit beziehungsweise bei Vollsperrung einer Brücke entsteht, muss im Abwägungsprozess bei Bund und Land wesentlich stärkere Berücksichtigung finden. Diese Faktoren gilt es stärker heranzuziehen, um die Planung und die Realisierung von Ersatzneubauten zu beschleunigen.
- Bei der Ablastung von Brücken muss entsprechend der gesamtwirtschaftlichen Relevanz nach pragmatischen – auch unüblichen und von der Norm abweichenden – Maßnahmen gesucht werden. Beispiel: partielle Durchfahrtserlaubnisse für anliegende Unternehmen ermöglichen, statt pauschal den gesamten Wirtschaftsverkehr zu sperren.
- Durch **modulares Bauen** könnten signifikante Beschleunigungseffekte im Rahmen der Genehmigungs- und Bauzeit erzielt werden. Dort, wo es möglich und sinnvoll ist, sollten standardisierte Verfahren in Erwägung gezogen werden.
- Die Tragfähigkeit für höhere Einzelgewichte von Fahrzeuggespannen – zum Beispiel im Rahmen von **Großraum- und Schwerlasttransporten** – welche in zunehmendem Maße für die Energiewende erforderlich sein werden, ist bei der Planung neuer Brücken zu berücksichtigen.
- Die Gewährleistung einer den aktuellen und künftigen Ansprüchen genügenden Infrastruktur gilt als Daseinsvorsorge: Mittels eines zweckgebundenen **Infrastrukturfonds** könnte gewährleistet werden, dass finanzielle Mittel überjährig und auskömmlich zur Verfügung stehen, abgekoppelt von den jeweiligen Haushaltsausstattungen des Bundes beziehungsweise der Bundesländer. Eine besondere Relevanz hätte dies für den Bereich der systemrelevanten Brücken.





Dabei treffen Ablastungen immer die Wirtschaft, welche teils jahrelang Ausweichverkehre mitsamt einer höheren Kostenlast übernehmen muss. Für das bereits hoch belastete Straßenverkehrssystem bedeuten diese Umleitungen wiederum weitere Inanspruchnahmen mit neuen Engpässen und Überlastungen.

Pragmatische und schnelle Lösungen sind angesichts der Gesamtsituation notwendig. In der Brückenstudie der IHK-Initiative Rheinland aus dem Jahr 2023 haben die Kammern im Rheinland auf das Gesamtproblem der maroden Brückenlandschaft hingewiesen. 663 Brücken im Rheinland verfügen über den Traglastindex IV, 343 Brücken gar über den Traglastindex V. Demnach besteht im Rheinland allein bei knapp 1.000 Brücken, die in der Hand von Land und Bund sind, akuter Handlungsbedarf. Der seitens der NRW-Landesregierung ausgerufene Kurs, Ersatz- vor Neubau scheint angesichts der Fülle der notwendigen Maßnahmen zunächst nachvollziehbar. Auch eine **Priorisierung besonders wichtiger Brücken** im Kontext einer strategischen Sicht auf das Gesamtsystem ist dabei ein wesentlicher Bestandteil für ein leistungsfähiges Gesamtnetz.



Auch das **Schiennetz erfordert leistungsfähige Brücken**. Innerhalb des Mittleren Niederrheins gibt es lediglich zwei Schienenquerungen, bei Krefeld und bei Neuss, welche die Gesamtheit aller rheinquerenden Personen- und Güterverkehre abwickeln. Dieser hohen Bedeutung entsprechend, sind die **Duisburg-Hochfelder Eisenbahnbrücke** sowie die **Hammer Eisenbahnbrücke** mit **höchster Sorgfalt zukunftssicher zu unterhalten**.

Forderungen im Infrastrukturbereich:



→ **Uerdinger Rheinbrücke:** Die Seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Juli 2024 vorgeschlagene 2+2-Lösung trägt die Wirtschaft mit, wenn hierdurch eine signifikante Beschleunigung des Verfahrens erzielt wird. Der Endausbau der B 288 ist als durchgehend vierspurige Verbindung zwischen der A 57 bei Krefeld und der A 59 bei Duisburg auszuführen.

Die Nutzbarkeit der historischen Bestandsbrücke gilt es bis zur Fertigstellung einer neuen Querung sicherzustellen.

→ Aufgrund des maroden Zustands ist die **Josef-Kardinal-Frings-Brücke** nicht für den Schwerlastverkehr nutzbar. Ein Ersatzneubau im Bereich der Josef-Kardinal-Frings-Brücke muss schnellstmöglich angegangen und realisiert werden. Gleichzeitig gilt es, die eingeschränkte Nutzbarkeit der Bestandsbrücke sicherzustellen.

→ Die **Fleher Brücke** ist marode. Ein sukzessiver Neubau ist ab 2029 geplant. Eine zügige, aber im Kontext der insgesamt fragilen Brückenlandschaft angemessene und abgestimmte Umsetzung der Maßnahme wird erwartet.

→ **Theodor-Heuss-Brücke:** Die Rheinquerung über die Theodor-Heuss-Brücke auf Düsseldorfer Stadtgebiet ist für Schwerlastverkehre über 30 t gesperrt. Als Verbindungsachse der A 52 erfüllt sie eine wichtige überregionale Funktion. Wir erwarten, den avisierten Neubau zügig und koordiniert im Kontext der insgesamt fragilen Brückenlandschaft zu realisieren.



3.4 Wasserweg / Häfen

NRW ist das Binnenschiffsland Nummer eins in Deutschland, 80 Prozent aller Binnenschiffe passieren den Rhein. Die Binnenschifffahrt trägt im Wesentlichen dazu bei, dass Gütertransporte umweltfreundlich und im großen Umfang getätigt werden können. Als einziger Verkehrsträger verfügt die Wasserstraße noch über freie Kapazitäten. Der Strukturwandel wird sich direkt auf die Binnenschifffahrt auswirken. Prognosen gehen davon aus, dass die Mengen von Massengütern wie Kohle und Erze, welche traditionell eine Stärke dieses Verkehrsträgers darstellen, zurückgehen werden. Teilweise werden diese Mengen kompensiert, beispielsweise durch steigende Gütermengen in den Bereichen Kohlenstoffdioxid und Ammoniak, welche im Zuge der Transformation der Energiewirtschaft künftig stärker benötigt werden.

Kein Verkehrsträger ist derart von der Witterung abhängig beziehungsweise von den Folgen klimatischer Veränderungen betroffen wie die Binnenwasserstraße. Ausbleiben des Gletscherschmelzwasser und Rekorddürresommer wie 2018 oder 2022 beeinflussen den Wasserstand des Rheins und damit die Befahrbarkeit immens. Damit die Potenziale des Rheins von Basel bis zur Nordsee bestmöglich gehoben werden können, bedarf es Investitionen in die Infrastruktur. Diese dienen der Resilienz der Wasserstraße und der Schaffung von verlässlichen Bedingungen. Konkret gilt es, die in Teilen bereits begonnene Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, die Sohlenstabilisierung und Abladeoptimierung zwischen Duisburg und Neuss auf eine einheitliche Fahrrinntiefe von 2,80 m beziehungsweise 2,70 m zwischen Neuss und Stürzelberg, allumfassend umzusetzen.

Häfen als Wirtschaftsmotoren

Ein konstant nutzbarer Rhein sowie leistungsfähige Straßen- und Schienenanbindungen sind Grundvoraussetzungen für die Hafenstandorte und Chemieparks am Mittleren Niederrhein von Krefeld über Neuss/Düsseldorf bis Dormagen. Dabei sind die Hafensareale weitaus mehr als multimodale Umschlagszentren und logistische Knotenpunkte. **Diese Häfen generieren ein hohes Maß an Wertschöpfung** in der Produktion und eine Vielzahl qualifizierter Arbeits- und Ausbildungsplätze, sowohl direkt in den jeweiligen Hafenbereichen als auch indirekt über die im Hafenbereich angesiedelten Gewerbe- und Industrieunternehmen sowie im Rahmen der logistischen Ketten. Als solche üben diese Wirtschaftsmotoren besondere Rollen aus: Sowohl im Kontext der Energiewende (Umschlagplatz von Windrädern, Transformatoren et cetera) als auch im Zusammenhang mit der Verkehrswende (Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger) sowie im Speziellen im Kontext der Transformation im Rheinischen Revier (Hafen Neuss).

Der **Kombinierte Verkehr (KV)** als wichtiger Bestandteil leistungsfähiger Logistikketten hat sich entlang des Rheins bis in weite Teile Europas als nachhaltige Transportform etabliert. Durch die Kombination der positiven Eigenschaften von Schiene beziehungsweise Wasserweg auf der Hauptstrecke mit der Straße auf der letzten Meile wird die Straße in Gänze entlastet und gleichzeitig werden klimaschonende Effekte generiert. Häfen, aber auch Hinterland-Terminals ohne Wasseranschluss sind hierbei die wesentlichen Schnittpunkte der einzelnen Verkehrsträger.





Zur Stärkung des Gesamtsystems Wasserstraße und Häfen fordern wir:



- Umsetzung der Maßnahme „Abladeoptimierung und Fahrinnenoptimierung des Rheins zwischen Duisburg und Neuss-Stürzelberg
- Aufgrund der exponierten Stellung erfordern Hafenbereiche eine resiliente, multimodale und zudem schwerlastfähige Verkehrsanbindung. Bestehende Engpässe gilt es zu beseitigen.
- Häfen sind als Wirtschaftsareal auch im Kontext starker Flächennutzungskonkurrenz zu schützen. Heranrückende Wohnbebauung – insbesondere in urbaner Nähe zum Rhein – darf die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Häfen ebenso wenig beeinträchtigen wie eingeschränkte Verkehrsanbindungen. Hafenumflächen sind insbesondere für die Bereiche Logistik und Industrie zu sichern.



In den einzelnen Hafenbereichen fordern wir:



■ Neuss

- Umsetzung des Projekts Erftsprung zur schienenseitigen Optimierung der Anbindung des Neusser Hafens zur effizienten und gleichzeitig resilienten Abwicklung der Güterzüge im Neusser Hafen

■ Krefeld

- Das Verkehrssystem im Bereich des Krefelder Hafens gilt es auch unter besonderer Berücksichtigung der historischen Drehbrücke zu optimieren.
- Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind im Zulauf des Hafens stärker zu nutzen (zum Beispiel Optimierung der Lichtsignalanlage an der Düsseldorfer Straße).

3.5 Luftverkehr



Die Region des Mittleren Niederrheins, geprägt durch ihre starke internationale Verflechtung und Exportorientierung, benötigt eine leistungsfähige und zukunftsfähige Flughafeninfrastruktur, um ihre wirtschaftliche Stärke zu sichern und auszubauen. Im nationalen und vor allem internationalen Kontext spielen hierbei auf deutscher Seite die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn eine Schlüsselrolle, indem sie Unternehmen schnelle Geschäfts- und Frachtflugverbindungen bieten.

Am Standort Mittlerer Niederrhein hat sich der Innovationsflughafen Mönchengladbach (MGL) mit fast 50.000 Flugbewegungen pro Jahr zu einem der größten General Aviation Airports in Deutschland entwickelt, welcher sich insbesondere bei Flugschulen und Wartungsunternehmen etabliert hat. Hierneben ist MGL zudem ein Vorreiter in den beiden zukunftsträchtigen Themenfeldern Dekarbonisierung der Luftfahrt sowie Einsatz von Drohnen.

Die Entwicklung des Innovationsflughafens Mönchengladbach gilt es voranzutreiben sowie das umgebende Gewerbeareal für flughafenaffines Gewerbe zu stärken.

Der Flughafen MGL ist ein Vorreiter in den beiden zukunftsträchtigen Themenfeldern Dekarbonisierung der Luftfahrt sowie Einsatz von Drohnen.

Zur Stärkung des Standortfaktors Luftfahrt fordern wir:



- **Kapazitätsgerechte Genehmigungen:** Der Flughafen Düsseldorf benötigt dringend eine Genehmigung, die sich an der tatsächlichen Runway-Kapazität orientiert. Dies ist unerlässlich, um den steigenden Anforderungen der Wirtschaft gerecht zu werden und die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen zu sichern.
- **Förderung von Innovation und Dekarbonisierung:** Die Flughäfen können Vorreiter in der Entwicklung neuer Antriebstechnologien und der Transformation hin zu einem dekarbonisierten Luftverkehr werden. Hierzu ist der Innovationsflughafen Mönchengladbach weiter zu unterstützen und auszubauen.
- **Sicherstellung einer Balance zwischen Wirtschaft und Umweltschutz:** Der Einsatz lärmarmer Flugzeuge und moderner Anflugverfahren muss gefördert werden, um den berechtigten Schutzinteressen der Anwohner gerecht zu werden, ohne den Flugbetrieb einzuschränken.

3.6 Erreichbarkeit von Innenstädten



Die Oberzentren am Mittleren Niederrhein, Krefeld, Mönchengladbach und Neuss sind Geschäftszentren für Handel, Dienstleistungen, Kultur, Wohnen, Freizeit und Beschäftigung. Eine gute Erreichbarkeit ist dabei maßgebliche Grundlage für attraktive und lebhaftere Zentren. Sowohl Kunden- als auch Lieferverkehre müssen auch künftig die (Innen-)Städte sowie die dort ansässigen Unternehmen geordnet erreichen.

Den verfügbaren limitierten Raum gilt es bei der Verkehrsplanung effizient, aber bedarfsgerecht zu entwickeln.

Das Ziel im Sinne der Vereinbarkeit von Klimaschutz und Wirtschaft ist dabei die emissionsarme, nicht die autofreie Innenstadt. Pauschale Fahrverbote sollten vermieden werden, da sie zu erheblichen Einschränkungen im Wirtschaftsverkehr, bei Berufspendlern und Kunden führen. Mehr und bessere Angebote, nicht Verbote, sollten die Verkehrswende des urbanen Raums auch am Mittleren Niederrhein treiben.

Die **Flächenkonkurrenz** – insbesondere in den urbanen Zentren – ist groß. Dies gilt insbesondere für die Gewährleistung der Mobilität, welche sich hinsichtlich des Angebotsspektrums differenziert entwickelt hat. Den verfügbaren limitierten Raum gilt es bei der Verkehrsplanung effizient, aber bedarfsgerecht zu entwickeln. Innerhalb des breiteren Mobilitätsmixes wird der motorisierte Individualverkehr auch künftig eine wichtige Rolle spielen. Bezüglich der Hapterschließung der Städte sollten die zentralen Zufahrtsstraßen für eine bedarfsgerechte Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Wirtschaftsverkehrs und des straßengebundenen ÖPNV vorgehalten werden.

Ein leistungsfähiges **ÖPNV-Angebot** kann den Druck auf die Infrastruktur grundsätzlich entlasten, wenn dieses bezüglich Taktung, Sicherheit, Sauberkeit und auch bezogen auf die Anbindung zwischen Stadt und ländlichem Umland eine attraktive Alternative darstellt.

Wirtschaftsverkehre können oftmals kaum beziehungsweise nicht von der Straße verlagert werden. Entsprechend gilt es, beispielsweise über Ladezonen geordnete Be- und Entladeprozesse zu ermöglichen. Auch Citylogistikhubs am Stadtrand, Mikrodepots in städtischen Kernbereichen, Paketabholstationen, innovative Lieferkonzepte oder eine Flexibilisierung der Lieferzeiten können dazu beitragen, Logistikverkehre in Innenstädten effizient zu steuern, zu bündeln und Verkehre insgesamt zu reduzieren.

Die Potenziale des **Radverkehrs**, der durch den zunehmenden Batterieantrieb hinsichtlich Geschwindigkeit und Reichweite an Einsatzfähigkeit gewonnen hat, gilt es auch innerorts zu stärken. Mittels klarer und zusammenhängender Linienführungen im vorhandenen Straßenraum können weitere Berufspendler, Freizeitfahrer und auch Innenstadtkunden auf das Rad wechseln. Für diese Linienführung ist dabei vorrangig das nachgelagerte Netz zu prüfen und auf eine klare Hierarchisierung der Straßen zu achten. Bedeutsam, sowohl bei Rad- als auch Fußwegebeziehungen sind eindeutige, fortlaufende Abschnitte, die den Nutzenden eine hohe Verkehrssicherheit gewährleisten.

Die **Qualität der Straßeninfrastruktur** ist insbesondere auf kommunaler Ebene oftmals unzureichend und behindert den Verkehrsfluss negativ. Hier ist ein Mindestmaß an Qualität unerlässlich.

Innenstadtnahe Parkmöglichkeiten sind weiterhin ein wichtiger Standortvorteil für die Städte und Gemeinden am Mittleren Niederrhein. Die räumliche Konzentration von innenstadtnahem Parkraum kann dabei ein probates Mittel sein, einen Mix aus Erreichbarkeit und gleichzeitiger Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Citylagen zu schaffen.

Die Potenziale der **Digitalisierung** sind auch im innerstädtischen Kontext zu nutzen. Smarte, digitale und aufeinander abgestimmte **Ampelschaltungen** können dabei helfen, den Verkehr in Stoßzeiten anforderungsgerecht zu steuern und Staubildungen zu minimieren. Intelligente und übersichtliche Parkleitsysteme reduzieren den Parksuchverkehr und führen schneller ans Ziel, was den Besuch in der Innenstadt attraktivieren kann.

Verkehrsversuche und tiefgreifende Eingriffe in das innerstädtische Verkehrssystem sollten nur im direkten und frühzeitigen Dialog mit den betroffenen Unternehmen geschehen.

Eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften lehnen wir ab. Zur Erhöhung der Sicherheit an neuralgischen Punkten wie Kindergärten, Schulen, an ausgemachten Unfallschwerpunkten oder auch zur Attraktivierung von Aufenthaltsbereichen kann eine Reduzierung der Geschwindigkeit sinnvoll sein. Nicht zuletzt, da auch der ÖPNV von einer Verlangsamung einschränkend betroffen wäre, sind Geschwindigkeitsreduzierungen mit Bedacht zu wählen und im Gesamtkontext des Verkehrsflusses zu berücksichtigen.



3.8 ÖPNV



Ein bedarfsgerechter ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil öffentlicher Daseinsfürsorge. Bus und Bahn stellen flächendeckend für die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen eine Basismobilität her. Ein funktionierender ÖPNV hat eine hohe verkehrs- und umweltpolitische Relevanz und liegt auch im Interesse der Wirtschaft. Als wichtiger Baustein umweltfreundlicher Mobilität kommt dem bedarfsgerechten und effizient ausgestatteten ÖPNV künftig eine noch stärkere Rolle zu.

Die Vorteile des ÖPNV kommen in urbanen Zentren stärker zum Tragen. Besonders wichtig ist die effiziente Ausgestaltung des ÖPNV im Kontext der herausfordernden Stadt-Umland-Verbindungen. Hier gilt es, die Angebote für die Pendlermobilität und für die Besucherverkehre weiter mit bedarfsgerechten Mobilitätslösungen zu stärken.

Das **Deutschlandticket** ist ein Meilenstein kundenfreundlicher und nachhaltiger Mobilität. Unternehmen unterstützen ihre Mitarbeiter über das „Deutschland-Ticket Jobticket“. Ein effektives Angebot kann jedoch nur bei solchen Unternehmen erfolgen, die auch über eine ausreichende ÖPNV-Anbindung erreichbar sind. Mit den Potenzialen des Tickets müssen sich grundsätzlich auch das Angebot und die Qualität des ÖPNV-Angebots steigern. Die Finanzierung des Tickets gilt es langfristig durch den Bund zu sichern, wobei als weitere Finanzierungssäule keine weitere Belastung der Unternehmen erfolgen darf.

Ein funktionierender ÖPNV hat eine hohe verkehrs- und umweltpolitische Relevanz und liegt auch im Interesse der Wirtschaft.

Impressum

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein
Nordwall 39
47798 Krefeld

Ansprechpartner/Redaktion:

Christoph Schnier
Industrie Klimaschutz und Mobilität
Referent für Verkehr, Infrastruktur und Mobilität
☎ 02151 635-360
@ Christoph.Schnier@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Gestaltung:

360 Grad® Design, Krefeld

Bildnachweise:

Titel: 360 Grad® Design, SimpLine (Adobe Stock); S. 2: Stihl024 (Fotolia), Montage 360 Grad® Design; S. 4: sp4764 (Adobe Stock); S. 6 v.o.n.u.: industrieblick (Adobe Stock), 2 x 360 Grad® Design, kucheruk (Adobe Stock), shutterstock; S. 8, 9, 10: 360 Grad® Design; S. 11: Stockr (Adobe Stock); S. 13 o.: Kittipong Jirasukhanont (Adobe Stock); S. 13 u.: Animaflora PicsStock (Adobe Stock); S. 14: Christoph Schnier; S. 15, 16, 17, 18, 19: 360 Grad® Design; S. 20: IHK Mittlerer Niederrhein / Ilgner; S. 21 v.o.n.u.: Andreas Gruhl (Adobe Stock), David Schunack (Adobe Stock), lukszczepanski (Adobe Stock), Dariusz Turek (Fotolia); S. 22 o.: 360 Grad® Design; S. 22 u.: scharfsinn86 (Adobe Stock); S. 23: Christian Müller (Adobe Stock)

Stand:

März 2025

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Im Interesse der Lesbarkeit haben wir weitgehend auf geschlechtsbezogene Formulierungen verzichtet. Selbstverständlich sind immer alle Geschlechter gemeint, auch wenn explizit nur eines angesprochen wird.

Ihre IHK Mittlerer Niederrhein vor Ort

Nordwall 39
47798 Krefeld
☎ 02151 635-0
@ ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Bismarckstraße 109
41061 Mönchengladbach
☎ 02161 241-0
@ ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de

Friedrichstraße 40
41460 Neuss
☎ 02131 9268-0
@ ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de