

Positionspapier  
Stadtentwicklung und Mobilität  
im Rheinland 2025



## VORWORT

Mobilität und Verkehr sind bedeutende Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte. Ihre Ausgestaltung ist entscheidend für die Umwelt- und Wohnumfeldqualität in den Innenstädten. Ziel ist deshalb die Sicherung und nachhaltige Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrssysteme, um eine effiziente, sichere sowie sozial- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern zu gewährleisten. Zentrales Thema gerade für die Stärkung der Städte ist die Gewährleistung von Mobilitätsvielfalt. Wichtige Bausteine hierfür sind eine funktionsfähige Straßeninfrastruktur, zuverlässige und bezahlbare öffentliche Verkehrssysteme und attraktive Fuß- und Radwegenetze.

Das Potenzial der Innenstadt mit Blick auf die Alltagsmobilität liegt in der Verknüpfung kurzer Wege, die die unterschiedlichen Orte des Lebensalltags – Wohnung, Arbeitsplatz, Geschäfte, Bildung & Freizeit – zusammenführen. Zentrale Zukunftsaufgabe wird künftig mehr denn je die Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs sein, um damit den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.

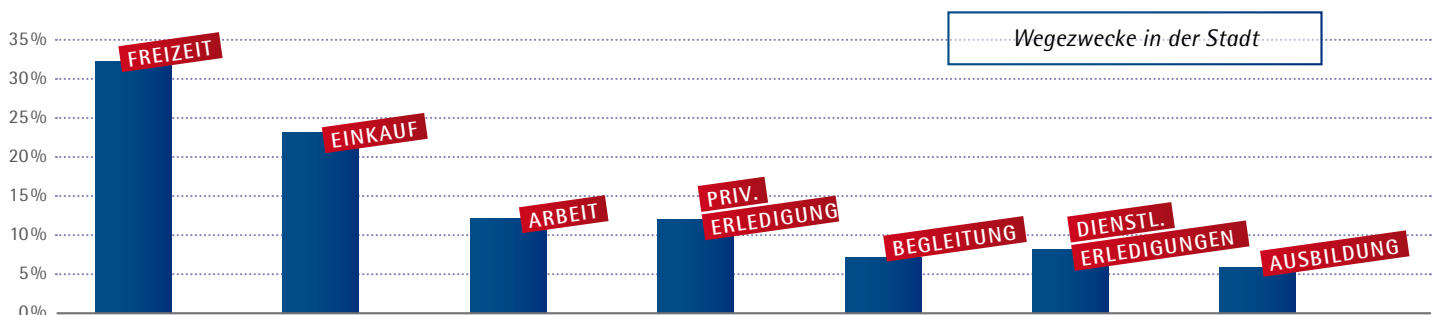
Zur Bewältigung dieser Zukunftsaufgabe haben die in der IHK-Initiative Rheinland engagierten Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln und Mittlerer Niederrhein ein Positionspapier „Stadtentwicklung und Mobilität im Rheinland 2025“ erarbeitet, das folgende Kernaussagen enthält:

## TRENDS STADTENTWICKLUNG UND MOBILITÄT IM RHEINLAND 2025

### 1. HEUTIGE STRUKTUR DES INNERSTÄDTISCHEN VERKEHRS

Heute dominieren nach Wegezwecken in der Stadt der Freizeit- und Einkaufsverkehr. Diese machen zusammen 55% aller Wegezwecke aus. Erst dann folgen Arbeit und private Erledigungen mit je 12%; dienstlich veranlasst sind 8% aller Wege in der Stadt. Der dienstliche Wegezweck steht dabei für alle Wege während der Arbeitszeit und erfasst so beispielsweise auch Berufskraftfahrer und Handwerker. Beim Wegezweck Arbeit handelt es sich um Wege zur Arbeitsstätte.

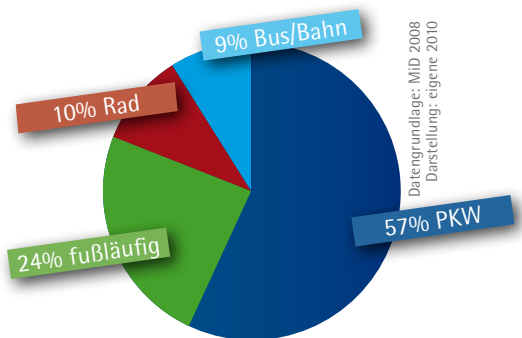
Der motorisierte Individualverkehr, sprich das Auto, wird für 57% aller Wege genutzt, allerdings gewinnen öffentlicher Verkehr sowie Fußwege und das Fahrrad leicht an Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Großstädte, denn dort kann das Auto aufgrund kurzer Wege und gutem ÖPNV-Angebot eher ersetzt werden. Darüber hinaus hat das Auto heute einen anderen Stellenwert. Es ist für Teile der Bevölkerung kein Statussymbol mehr, sondern nur noch eines von möglichen Verkehrsmitteln.



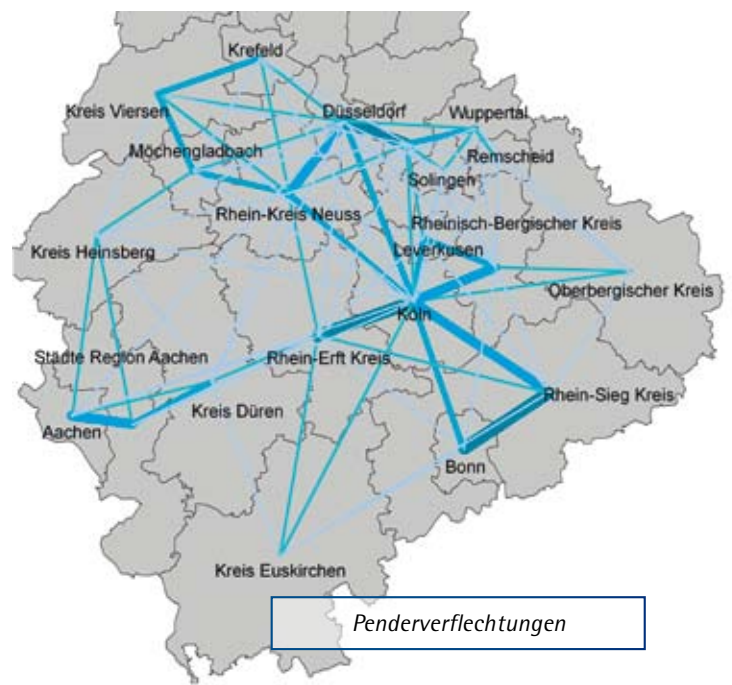
## 2. PENDLER UND WIRTSCHAFT SIND AUTOMOBIL

Das Automobil ist sowohl für den Weg zum Arbeitsplatz als auch für städtische Wirtschaftsverkehr das beherrschende Verkehrsmittel. Rund zwei Drittel aller Pendler kommen mit dem PKW zur Arbeit. Das sind in der Metropolregion Rheinland werktätlich rund 1,3 Millionen Autopendler. Wichtiger Wegezweck im Wirtschaftsverkehr ist der Kundendienst und der Lieferverkehr.

Der Lieferverkehr steht vor erhöhten Logistikanforderungen, da zunehmender Online-Handel zu steigenden Sendungsaufkommen führt. Der Großteil der Wirtschaftsverkehr kann nicht durch öffentliche Verkehrsmittel ersetzt werden.



Städtischer Modal Split nach Wegen



Penderverflechtungen

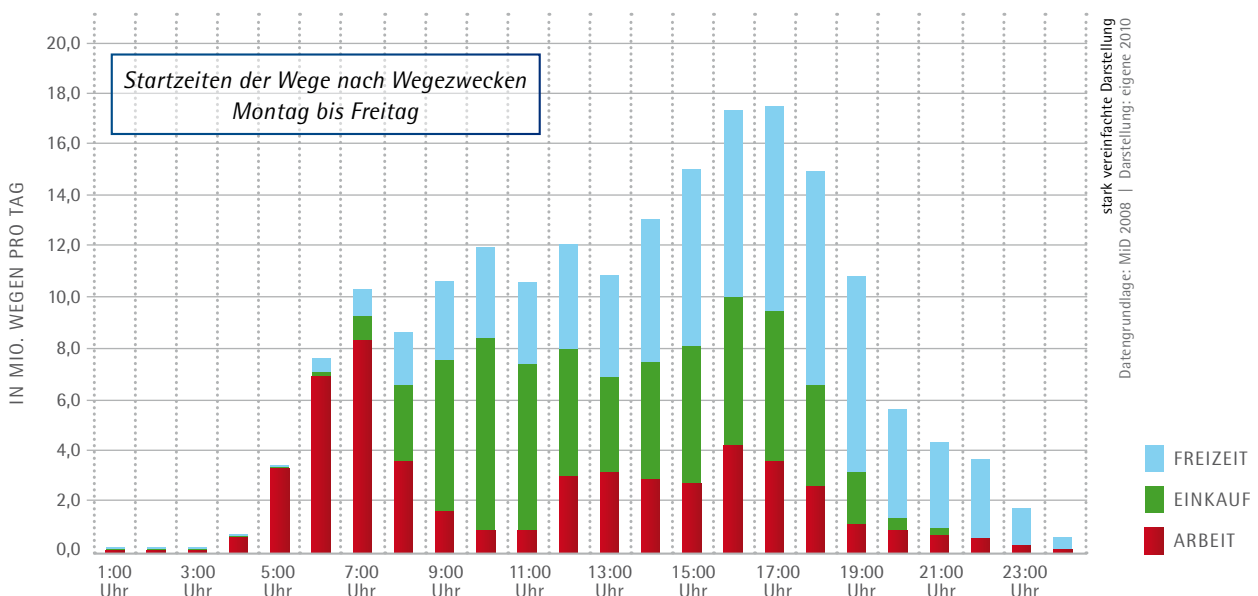
Summe Einpendler+Auspender (ab 1000, abs.)



Quelle: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dirk Vallée  
Lehrstuhl und Institut für Stadtbaugesundheits- und Stadtverkehr RWTH Aachen University

## 3. VERKEHRSDICHTE IN DEN STÄDTEN STEIGT

Der innerstädtische Verkehr nimmt weiter zu und im motorisierten Individualverkehr werden die Wege länger und häufiger. Die werktägliche Verkehrsbelastung kann sich in den Morgenstunden abschwächen. Sicher ist hingegen, dass am späten Nachmittag und frühen Abend der Verkehr weiter zunimmt, da dann Freizeit- und Einkaufsverkehr auf den Berufsverkehr trifft. Montage und Freitag sind im Wochengang besonders verkehrsreich, da Arbeitsort und Lebensmittelpunkt häufiger weit auseinander liegen.





#### 4. DOPPELFUNKTION DES RHEINISCHEN VERKEHRSNETZES

Lokale und überregionale Wirtschaftsverkehre müssen teilweise auf den gleichen Verkehrsachsen bewältigt werden. Das heißt: innerregionaler Verkehr, also der Verkehr zwischen Stadt und Umland einerseits und Gütertransitverkehre in Nord-Süd- sowie West-Ost-Richtung andererseits müssen auf den gleichen Verkehrsachsen abgewickelt werden. Um die Erreichbarkeit der Städte im Rheinland zu sichern, muss deshalb neben dem innerregionalen auch das überregionale Verkehrsnetz ausgebaut werden.

#### 5. STABILE BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR DAS RHEINLAND

Im Rheinland werden künftig entgegen dem Landestrend die Einwohnerzahlen insgesamt ansteigen (+ 100.000 Personen bis 2030). 2030 leben 6,8 Millionen Menschen im Rheinland. Ursache sind insbesondere Wanderungsgewinne in den Städten Aachen, Bonn, Düsseldorf und Köln. Dagegen werden eher ländlich geprägte Kreise Einwohner verlieren.

#### 6. NEUE ARBEITSPLATZSCHWERPUNKTE ENTSTEHEN

Auch im Rheinland wird ein weiteres Wachstum der Arbeitsplätze vor allem im Dienstleistungsbereich zu erwarten sein. Diese Büroarbeitsplätze finden sich oft in zentraler städtischer Lage bei guter Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel. Aber nicht nur Büroangestellte müssen diese Orte täglich erreichen, sondern auch Besucher, Kundendienste und Kuriere. Deshalb ist eine gute Verkehrsanbindung dieser Standorte besonders wichtig.

#### 7. WEITERE VERKEHRSEINSCHRÄNKUNGEN DROHEN

Der städtische Verkehr von morgen soll sauber, leise und klimafreundlich sein. Dabei sind vor allem Luftreinhalte- und Lärmaktionspläne zu nennen, deren Bedeutung aufgrund europäischer Gesetzgebung und sich kontinuierlich verschärfender Grenzwerte wachsen wird.

#### 8. OHNE ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR GEHT ES NICHT

Der ÖPNV ist eine im Vergleich zum Auto kostengünstige und ökologische Alternative, um die Wohn-, Geschäfts- und Wirtschaftszentren in den Städten des Rheinlandes zu erreichen und untereinander zu verbinden. Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV können die täglichen Pendlerströme nicht bewältigt werden.

#### 9. GESELLSCHAFT BEEINFLUSST VERKEHR

Haushaltsstrukturen, Lebensformen, Werte und Einstellungen ändern sich ebenso wie Wohnstandorte, Arbeitsplätze und das Mobilitätsverhalten. Beispielsweise entdecken immer mehr junge Familien die Stadt als attraktiven Wohnort, da sich aufgrund der geringeren Wegezeiten und -kosten Familie & Beruf leichter vereinen lassen. Gleichzeitig erfordern befristete Arbeitsverhältnisse und freie Mitarbeit von Teilen der jüngeren Gesellschaft eine erhöhte Mobilität. Häufige Arbeitsplatzwechsel sind heute üblicher und anstelle von Umzügen pendelt man eher am Wochenende. Zunehmend werden je nach Anlass und Verfügbarkeit verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert.

#### 10. ELEKTROMOBILITÄT: ERWARTUNGEN ÜBERPRÜFEN

Elektromobilität wird zukünftig für innerstädtische Verkehre eine größere Rolle einnehmen. Die Vorteile der Elektromobilität (leise, keine Abgase vor Ort) können nur dann nachhaltig ausgeschöpft werden, wenn der benötigte Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Es fehlt noch vielfach an der flächendeckenden Infrastruktur für E-Mobilität. Öffentliche Pilot- und Forschungsvorhaben zu umweltverträglichen Antriebstechnologien müssen technologieoffen gestaltet werden.



## KURZFRISTIGE MASSNAHMEN

### ▶ *Neue Angebotsformen im ÖPNV*

Der ÖPNV muss mit Angeboten wie beispielsweise Car-Sharing, Fahrradmieta, Taxifahrten und Mitfahrervermittlungssysteme kombiniert werden, denn ein attraktiver Nahverkehr muss individuelle Mobilitätsketten anbieten, die einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV bieten.

### ▶ *Schulbeginn staffeln und Arbeitszeiten flexibilisieren*

Die werktäglichen Verkehrsspitzen am Morgen und spätem Nachmittag können mit einem zeitlich versetzten Schulbeginn und mit Hilfe flexibler Arbeitszeitmodelle entzerrt werden. Dadurch verteilen sich ÖPNV- und Auto-Pendler über einen längeren Zeitraum, die Infrastruktur wird im Schnitt gleichmäßiger ausgelastet.

### ▶ *Betriebliches Mobilitätsmanagement*

Betriebliches Mobilitätsmanagement trägt dazu bei, dass die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen untereinander vernetzt und effizienter genutzt werden. Umweltfreundlichere Verkehrsarten wie Bus, Bahn oder Radverkehr werden gestärkt und innerstädtischer Verkehr effizienter abgewickelt. Geeignete Instrumente hierfür sind u.a. Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Car-Sharing, Mitfahrervermittlungssysteme und wetterfeste Fahrradstellplätze.



## MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN

### ▶ *Ausbau trotz knapper Kassen ermöglichen*

Der künftigen Finanzierung von Mobilität und ihrer Infrastruktur stehen einerseits knapper werdende öffentliche Mittel und andererseits steigende Mobilitätskosten (Spritpreise, Bus- und Bahntickets) für den Nutzer gegenüber. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss sich daher künftig stärker am Bedarf, die Verkehrsmittelwahl stärker an den Kosten orientieren. Im Rheinland besteht insbesondere auf den Achsen Bonn-Köln-Düsseldorf, Aachen-Köln-Siegtal sowie Venlo-Mönchengladbach-Düsseldorf-Bergisches Land erheblicher Ausbaubedarf.

### ▶ *Finanzierung des ÖPNV sichern*

Durch sinkende Schülerzahlen (bis 2019 im Rheinland 86.600 Schüler weniger, entspricht knapp 12%) wird eine wichtige Einnahmequelle für den ÖPNV geschmälert, was insbesondere in ländlich geprägten Kreisen zu Problemen führt. Der zunehmende Führerschein- und Autobesitz älterer Menschen kann ebenfalls zu weniger ÖPNV-Nutzern führen. Gleichzeitig geraten aufgrund geänderter Rahmenbedingungen die kommunalen Zuschüsse zum ÖPNV zunehmend unter Druck. Die Finanzierung des ÖPNV muss langfristig gesichert werden, da insbesondere der Stadtverkehr ohne den ÖPNV nicht bewältigt werden kann und für die Nutzer ein vergleichsweise günstiges Verkehrsmittel darstellt.

### ▶ *Umweltschutz: Anreize statt Verbote*

Eine Steuerung des motorisierten Individualverkehrs ist grundsätzlich sinnvoll, dabei muss aber der Grundsatz gelten: Anreize statt Verbote! Restriktive Zugangsregelungen zum innerstädtischen Verkehr (z.B. Umweltzone, Citymaut) sind keine geeigneten Mittel, den städtischen Verkehr nachhaltig zu gestalten. Zusätzlich müssen Lärm und Abgase an der Quelle vermindert werden, hierzu liefert auch die Wirtschaft mit immer sparsameren, saubereren und leiseren Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag.

### ▶ *Verkehrsmanagement auch im nachgeordneten Verkehrsnetz*

Ein dynamisches, systemübergreifendes Verkehrsmanagement, ähnlich der bereits praktizierten Verkehrslenkung auf Autobahnen, trägt dazu bei, den vorhandenen städtischen Straßenraum intelligenter zu nutzen und den Verkehr flüssiger zu gestalten. Innerstädtische Verkehrsleitsysteme, sei es durch stationäre Anzeigetafeln oder als Teil mobiler Navigationsgeräte, müssen selbstverständlicher Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur werden. Lieferverkehre können mit Hilfe dynamischer Routenführung umweltfreundlicher und schneller abgewickelt werden. Eine integrierte Verkehrsleitzentrale für das Rheinland kann hier einen wichtigen Beitrag leisten.

## LANGFRISTIGE MASSNAHMEN

### ▶ *Stadt- und Verkehrsplanung Hand-in-Hand*

Voraussetzung für kurze innerstädtische Wege sind intakte Stadtteilzentren, die die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit in sich vereinen. Diese Stadtteilzentren müssen unter dem Leitsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ gestärkt werden. Aber auch die Mittel- und Unterzentren im Speckgürtel der Großstädte müssen in ihrer Funktionsvielfalt gestärkt werden. Das Konzept der „Dezentralen Konzentration“ ist dabei besonders geeignet, um kompakte und funktionsstarke Siedlungsstrukturen zu wahren. Funktionsstarke Siedlungsstrukturen vereinen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit und garantieren kurze Wege – das reduziert die durchschnittlichen Wegestrecken deutlich.

Mittel- und Unterzentren sind meist gekennzeichnet durch einen Auspendlerüberschuss, dementsprechend ist die Anbindung an das Verkehrsnetz überaus wichtig. Die Ausweisung neuer Wohngebiete soll daher vorrangig entlang den Achsen des ÖPNV erfolgen, denn hohe Einwohnerdichte ist Voraussetzung für einen finanzierbaren ÖPNV. Insgesamt können Regionalpläne einen wichtigen Beitrag leisten, Stadt- und Verkehrsplanung interkommunal besser zu koordinieren.

### ▶ *Nutzungskonflikte in Gemengelage vermeiden*

Standorte für Gewerbe, Industrie und Logistik sollten vorrangig fernab von Wohnsiedlungen und entlang den Verkehrsachsen ausgewiesen werden, da so der Wegeaufwand reduziert und Nutzungskonflikte vermieden werden können.

### ▶ *Entwicklung logistischer Konzepte fördern*

Logistik ist der Erfolgsfaktor für die Wirtschaft und die Ver- und Entsorgung der Ballungsräume. Darum müssen die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ausgebaut und entsprechende Flächen ausgewiesen werden. Regionale Logistikkonzepte sind zur Bewältigung zukünftiger Anforderungen zu entwickeln.

## IHK-INITIATIVE RHEINLAND

Die IHK-Initiative Rheinland ist eine gemeinsame Aktion der IHKs im Rheinland, bei der die Mitarbeit interessierter Unternehmen, anderer Wirtschaftsorganisationen und der Kommunen willkommen und notwendig ist. Ziel der IHK-Initiative Rheinland ist die Stärkung der Zusammenarbeit der Wirtschaft und die Weiterentwicklung der Wirtschaftsregion Rheinland zu einem der attraktivsten Standorte Europas. Dabei leistet die IHK-Initiative Rheinland durch die Bündelung gemeinsamer Aktivitäten und durch die Entwicklung neuer Strategien, Produkte und Maßnahmen den Startschuss für eine verbesserte Positionierung des Rheinlands im Wettbewerb der Standorte.

## REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Aachen  
*Monika Frohn | [monika.frohn@aachen.ihk.de](mailto:monika.frohn@aachen.ihk.de)*

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg  
*Fabian Göttlich | [goettlich@bonn.ihk.de](mailto:goettlich@bonn.ihk.de)*

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf  
*Dr. Oliver Neuhoff | [neuhoff@duesseldorf.ihk.de](mailto:neuhoff@duesseldorf.ihk.de)*

Industrie- und Handelskammer zu Köln  
*Clemens Lueg | [clemens.lueg@koeln.ihk.de](mailto:clemens.lueg@koeln.ihk.de)*

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein  
*Bernd Neffgen | [neffgen@krefeld.ihk.de](mailto:neffgen@krefeld.ihk.de)*

## PROJEKTLEITUNG

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg  
*Kurt Schmitz-Temming | [schmitz-temming@bonn.ihk.de](mailto:schmitz-temming@bonn.ihk.de)*