Anregungen und Forderungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans Mönchengladbach

VCD Mobilität für Menschen.

Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Mönchengladbach

Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Niederrhein e. V.

Die Stadt Mönchengladbach plant die Fortschreibung des Nahverkehrsplans von 2017. Der Kreisverband Mönchengladbach des VCD und der Regionalverband Niederrhein von PRO BAHN stellen mit diesem Konzept Anregungen und Forderungen vor, um den ÖPNV innerhalb von Mönchengladbach und die Anbindung des ÖSPV an die Bahn zu verbessern. Es soll eine Grundlage liefern zur Diskussion mit der Politik und der Verwaltung.

Ausgangslage

Das Bundes-Klimaschutzgesetz von 2019 legt für die Jahre von 2020 bis 2030 in 6 Wirtschaftssektoren jährliche Höchstgrenzen an CO_2 Ausstoß fest. Der Verkehrssektor hat die festgelegte Obergrenze regelmäßig überschritten. Zwar wurde durch die Änderung des Klimaschutzgesetzes 2024 die Grenze nicht mehr auf die einzelnen Sektoren bezogen, sondern eine Obergrenze für alle Sektoren gemeinsam festgelegt. Dem Verkehrssektor gelingt weiterhin keine Reduktion seines CO_2 Ausstoßes, im Gegenteil ist in 2025 der Ausstoß gegenüber 2024 um 1,5 % gestiegen.

Die Verkehrswende muss daher dringend auf den Weg gebracht werden. In der Studie 114/2025 'Luftreinhaltung und Klimaschutz durch Stärkung des ÖPNV' des Umweltbundesamtes wird eine Nutzungssteigerung des ÖPNV um 100% angestrebt, bei der Bahn um 30%. Es ist demnach ein "Modernisierungspakt Nahverkehr" geplant, der flächendeckende Bedien- und Erreichbarkeitsstandards vorsehen soll. Die Kosten werden auf 90 Milliarden Euro bis 2045 geschätzt.

Dass diese Kosten sich volkswirtschaftlich lohnen, zeigt eine Studie der MCube Consulting in Zusammenarbeit mit der TU München vom Mai 2025: bei bundesweiten Kosten für den ÖPNV in Höhe von 25 Mrd Euro pro Jahr wird ein volkswirtschaftlicher Gewinn in Höhe von 75 Mrd Euro pro Jahr geschätzt! Demnach kommt die Förderung des ÖPNV in Mönchengladbach der Kommune um den Faktor 3 zu Gute. Jedes aufgrund eines guten ÖPNVs abgeschaffte Auto trägt dazu bei, dass den betroffenen Menschen deutlich mehr Geld zur Verfügung steht. Und es entlastet die Parksituation in den Wohnquartieren.

Dazu kommt, dass ein hochwertiger ÖPNV die gesamte Stadt Mönchengladbach hochwertiger macht und den Fahrgästen eher das Gefühl gibt, ein Qualitätsangebot zu nutzen.

Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Kommunen. Auf lokaler Ebene stellt sich damit die Frage: Wie können die Autofahrer in der Stadt dazu bewegt werden, statt mit dem Auto mit dem Bus ins Zentrum oder ins Umland zu fahren? Dazu dienen aus Sicht von VCD und PRO BAHN im Wesentlichen zwei Maßnahmenblöcke:

1. Der ÖPNV muss attraktiver werden.

2. Die Vorteile des ÖPNV müssen auf breiter Basis in die Bevölkerung

getragen werden.

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, schlagen der VCD und PRO BAHN ein abgestuftes Gesamtkonzept vor:

1. Schnellbuslinien (SB-Linien) zur Verbindung der Zentren, Stadtteile und Hochfrequenzziele
2. Quartierlinien zur Anbindung der Quartiere an die wesentlichen Haltestellen bzw. Bahnhöfe zum Umstieg auf andere Buslinien, Schnellbuslinien und auf die S-Bahn, Regionalbahn und den Fernverkehr
3. Autonome Kleinbus-Linien zur Anbindung von wichtigen Einzelzielen und den kleinen Stadtteilen
4. Randlinien
5. On-Demand-Angebots

Schnellbus-Linien (SB-Linien)

Die bestehenden SB-Linien SB1 (Neuwerk-Wickrath) und SB4 (Hbf/Europaplatz-Giesenkrichen) haben sich bewährt. Sie sind von den Fahrgästen gut angenommen worden. Um weitere Fahrgäste zu gewinnen, sollten neue Schnellbuslinien eingerichtet werden.

Die SB-Linien müssen geradlinig angelegt werden, Schleifen müssen vermieden werden.

VCD und PRO BAHN schlagen SB-Linien von den Hauptbahnhöfen MG und RY zum Nordpark mit seinem hohen Pendleraufkommen vor. Die SB-Linie vom Hauptbahnhof MG zum Nordpark sollte bis nach Rheindahlen verlängert werden.

VCD und PRO BAHN halten eine Anbindung der Krankenhäuser Bethesda, Maria Hilf und Elisabethkrankenhaus durch eine SB-Linie für dringend erforderlich. Für Patienten, Besucher und Mitarbeiter der Kliniken wäre dies ein attraktives Angebot. Eine SB-Linie kann darüber hinaus den Parkproblemen an den Krankenhäusern entgegenwirken. Besonders in den Hauptbesuchs- und Schichtwechselzeiten ist auf eine ausreichende Taktung zu achten.

Eine SB-Linie vom Rheydter Hauptbahnhof über Odenkirchen bis in den Regiopark sehen der VCD und PRO BAHN für viele Pendler im Regiopark als eine gute Alternative zum MiV (Motorisierter Individualverkehr) an. Die SB-Linie sollte auf jeden Fall den Bahnhof Odenkirchen anbinden zur Aufnahme der Pendler aus Grevenbroich, Jüchen und Hochneukirch.

Der SB1 sollte von Neuwerk-Markt mit einem Halt 'Am Baumhof' weiter über die Krefelder Straße direkt in Richtung Hauptbahnhof fahren. Die bisherige

Anbindung des Polizeipräsidiums durch eine zeitaufwendige Schleife sollte über eine Verdichtung der Linien 010 und 036 erfolgen.

Es gibt zurzeit keine grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindung von MG in die Partnerstadt Roermond. Dabei zeigt die starke Belastung der A52, insbesondere an Feiertagen, dass ein durchaus bedeutender Verkehrsbedarf besteht. Es wird daher angeregt zu prüfen, ob der SB83 nach Roermond verlängert werden kann und ob die Mehrkosten durch die Euregio Rheinmaas-Nord aus EU-Mitteln zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Beziehungen gefördert werden können.

Quartierlinien

Quartierlinien sind z.B. die Linien 020 Odenkirchen, Rostocker Straße nach Giesenkirchen-Tackhütte und 022 Odenkirchen-Burgbongert nach Giesenkirchen-Tackhütte. Beide Linien fahren über Marienplatz als Umsteigehaltestelle sowie über Rheydt Hbf und Odenkirchen Bf für den Übergang zu den Zügen des SPNV (Schienengebundener Personennahverkehr).

Für die Linie 005 schlagen wir vor, dass diese auf dem Weg von Neuwerk-Liebfrauenstraße zum Zielpunkt Franziskanerstraße von der Haltestelle Bungtstraße direkt zur Haltestelle Hardterbroicher Markt führt. Dadurch entfällt eine große Schleife, die zwar zur Anbindung des Hauptbahnhofs MG dient, was aber auch durch die Linie 008 gegeben ist.

Weitere Vorschläge zu Änderungen der Linienführungen haben wir nicht, da das Liniennetz die Quartiere u.E. in ausreichendem Maße erschließt.

Die Taktung der Quartierlinien sollte in der Regel bei 15 bis 20 Minuten liegen, um ein attraktives Angebot zu bieten.

Autonome Kleinbusse

Die Studie RABUS des FKFS Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart hat gezeigt, dass es möglich ist, mit autonomen Kleinbussen auch Geschwindigkeiten von 40 bis 60 km/h zu fahren. Der Einsatz sollte daher mittel- bis langfristig auch in MG vorgesehen werden. Sie stellen ein ideales Mittel zur Anbindung abseits gelegener Zielpunkte (z.B. Polizeipräsidium) an die Knoten dar. Und sie bieten großes Potenzial zur Kostenersparnis und es sollte zeitnah mit der Planung begonnen werden, zumal ja auch für die Hindenburgstraße nach dem Umbau ein autonom fahrender Shuttle-Bus beschlossen wurde.

Das Modellprojekt Kira in Darmstadt zeigt schon jetzt, dass vollautomatisch gefahren werden kann. Der Rhein-Erft-Kreis plant gerade, eine autonom fahrende ÖPNV-Modellregion zu werden.

Die neue Linie 005 von Neuwerk zum S-Bahnhof Lürrip führt in 2 weiten Schleifen durch Neuwerk und über Üdding nach Lürrip. Sie ist für Neuwerker Pendler nicht attraktiv und sollte daher langfristig durch einen autonomen Kleinbus mit Direktanbindung über den Nordring an den S-Bahnhof Lürrip ersetzt werden.

Randlinien

Es gibt zurzeit nur eine begrenzte Anzahl von Randlinien von Außenbezirk zu Außenbezirk.

So gibt es keine Verbindung innerhalb des Stadtbezirks Ost von Neuwerk nach Giesenkirchen und keine direkte Verbindung von Giesenkirchen nach Odenkirchen.

Im Süden bzw. Südwesten der Stadt fährt die Randlinie 026 von Odenkirchen über Wickrath nach Rheindahlen und Hardt. Es sollte geprüft werden, ob die Taktung von 60 Minuten auf 30 Minuten verdichtet werden kann

On-Demand-Angebote

Das On-Demand-Angebot der NEW ist eine gute Ergänzung zu den Linienbussen. Allerdings sind die Betriebszeiten erst abends ab 20 Uhr nicht ausreichend. Das Angebot für nicht angebundene Randgebiete sollte auf den ganzen Tag (wie die sonstigen Betriebszeiten) ausgedehnt werden. Nach Ende der Hauptverkehrszeit (HVZ) sollte das Betriebsgebiet das gesamte Stadtgebiet umfassen.

Park-and-Ride-Plätze

Sie dienen der Verknüpfung von MiV und ÖPNV. Sie sollten in erster Linie an den Bahnhöfen angelegt werden, manchmal auch in der Nähe zentraler Bushaltestellen, und kostenlos nutzbar sein.

Beim Anlegen von Park-and-Ride-Parkplätzen ist darauf zu achten, dass der Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei erfolgen kann.

Zu empfehlen ist auch eine Mitnutzung von großen Parkplätzen an Supermärkten, die nicht vollständig von den Kunden genutzt werden. Hier können Autofahrer ihren PKW abstellen und dann mit einem Linienbus in die Innenstädte fahren. Das erspart dem Autofahrer den lästigen Parksuchverkehr in den Innenstädten und entlastet diese damit.

Ein Beispiel dafür ist der Kaufland-Parkplatz an der Krefelder Straße.

Tempo 30

Die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Stadt auf Tempo 30 ist ein unverzichtbares Element der Verkehrswende. Sie reduziert die Schadstoff-und Lärmbelastung der Anwohner und reduziert die Unfallschwere und -häufigkeit nachweislich. Die Busfahrpläne müssen daran angepasst werden.

Weitere Maßnahmen, um die geringe Fahrzeitverlängerung bei Tempo 30 aufzufangen, sind z.B. Busvorrangschaltungen an Ampeln, Verzicht auf Haltebuchten an Bushaltestellen, stattdessen Errichtung von Kap-Haltestellen.

Verknüpfung Bahn/Bus

Die Abfahrten der Busse an den Bahnhöfen müssen in den Randzeiten grundsätzlich an die Ankunftszeiten der Züge angepasst werden. Dies gilt insbesondere für den Hauptbahnhof MG und die Züge aus Düsseldorf bzw. Duisburg/Krefeld. Zugverspätungen können per Softwareerweiterung der Busleitzentrale gemeldet werden, damit die Busabfahrten aktuell angepasst werden. Auf der Basis der NRW-Datendrehscheibe, in der alle ÖPNV-Fahrpläne inklusive Verspätungen eingetragen sind, bestehen die technischen Voraussetzungen für die Übermittlung der Zugverspätungen an die Busleitzentrale. Entsprechende Softwareerweiterungen können sogar über ein Einspeisen in die Datendrehscheibe dem Fahrgastinformationssystem im Zug mitteilen, dass die Busse warten.

Die Hauptverkehrszeit endet in Mönchengladbach zurzeit um 19 Uhr. Für ein Oberzentrum mit über 250.000 Einwohnern und vielen Fahrgästen ist das im Jahr 2026 deutlich zu früh. Im VRR-Gebiet ist die Anpassung der Hauptverkehrszeit an die geänderten Ladenöffnungs- und Arbeitszeiten und abendliche Freizeitaktivitäten geplant: *Ziel des VRR ist es hier, diese gedachte Grenze von HVZ zu NVZ von 19 auf 21 Uhr zu verschieben und somit das verdichtete Angebot auch im Abendbereich anzubieten. (Quelle: VRR-Nahverkehrsplan 2025, Seite 190)*

Spätestens, wenn diese Änderungen im SPNV umgesetzt werden, muss auch das Busangebot in Mönchengladbach darauf abgestimmt werden. Dazu sollte die HVZ der Buslinien, die an den (Haupt-)Bahnhöfen abfahren, zukünftig an allen Werktagen bis 21:00 Uhr reichen. Eventuell sogar bis 21.30 Uhr, da bis zu diesem Zeitpunkt Fahrgäste mit den letzten S-Bahnen im dichten Takt in Mönchengladbach ankommen werden.

Ob am Sonntagabend die HVZ auch bis 21 Uhr gehen sollte, ist in Abhängigkeit von den Fahrgastzahlen zu prüfen.

Abendliche Synchronisation von S-Bahn und Bus

Zurzeit kommen die S-Bahnen aus Düsseldorf um 21:06 Uhr, 21:36 Uhr, usw. halbstündlich bis 0:06 Uhr am Hauptbahnhof MG an.

Die Blockabfahrten der Busse sind momentan: 21:25 Uhr, 21:50 Uhr, 22:25 Uhr, 22:50 Uhr, 23:25 Uhr, 23:50 Uhr

Aus Fahrgastsicht ist es wünschenswert, die Busabfahrten mit einer geringeren Wartezeit zu planen: zu den Minuten 16 und 46, **oder** 10 Minuten nach Sollankunft der S-Bahnen.

Falls das aus betriebstechnischen Gründen ein 25-/35 Takt in den Fahrplänen erforderlich sein sollte, kann man Minuten 14 und 49 wählen. Das bindet auch den RE42 besser an.

Wünschenswert wäre auch, dass MöBus eine Anschlusssicherung realisiert und bei Verspätungen der S-Bahnen und daran angepassten Busabfahrtzeiten diese auch in der Fahrgastinformation einstellt. Entsprechende Softwarelösungen existieren seit 2009, siehe oben.

Vorrangschaltung für Busse

Dem Busverkehr muss zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ein deutlicher Vorrang vor dem MiV eingeräumt werden. Dies ist durch die flächendeckende Einrichtung von Vorrangschaltungen an Ampelkreuzungen zu realisieren. Ein zusätzlicher Vorteil wäre, dass für den Autofahrer erkennbar wird, dass die alternative Busnutzung keineswegs mit einem Zeitverlust verbunden ist.

Busspuren

Separate Busspuren bringen einen erheblichen Zeitvorteil gegenüber dem MiV. Auf der Basis von Verkehrszählungen ist daher zu prüfen, inwieweit die (geringe) Auslastung von vierspurigen Straßen eine Umwandlung in zweispurige Straßen mit Busspur ohne Beeinträchtigungen des MiV ermöglichen würde.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Nutzung des ÖPNV muss in Zukunft massiv beworben werden. Die bisherige öffentliche Werbung auf Bussen und Plakatwänden reicht nicht aus, sie geht in der Masse der Außenwerbung unter. Es müssen daher neue Wege der Werbung beschritten werden.

Dazu sollte die regelmäßige Ansprache der Bevölkerung durch Wurfsendungen in die Haushalte organisiert werden. Ortsteilbezogen sollten die Fahrpläne für die Buslinien in die Stadt und ins Umland flächendeckend verteilt werden. Auch die Lage der Haltestellen und die Führung der Buslinien muss der breiten Bevölkerung nahegebracht werden.

Und nicht zuletzt muss darüber informiert werden, wie bequem die Nutzung des ÖPNV mithilfe von Eezy heutzutage ist und wie es anhand einer leicht verständlichen Anleitung auf dem Smartphone installiert werden kann.

Darüber hinaus sollte auch mit dem lokalen Radiosender 90.1 besprochen werden, wie der ÖPNV durch regelmäßige Kolumnen und Aktionen den Bürgern nahegebracht werden kann. Auch regelmäßige Kolumnen und Beiträge in der Anzeigenzeitung Extra-Tipp können dazu beitragen.

Das Image des ÖPNV sollte durch die Unterstützung von bekannten Persönlichkeiten auf ein höheres, allgemein anerkanntes Niveau angehoben werden. Die Vorstellung, dass der ÖPNV nur für sozial benachteiligte Gruppen da ist und das Auto als Statussymbol gilt, muss durch ein neues Bild des ÖPNV als Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge auch für höhere Einkommensschichten ersetzt werden.

Sonstiges

Apps müssen zuverlässiger werden und zeitnah Verspätungen anzeigen, dann wären auch flexible Fahrzeiten möglich.

Langfristiges Ziel muss es sein, für alle Linien einen 20 Minuten Takt anzubieten.

An Haltestellen mit mehreren Bussteigen an unterschiedlichen Stellen (z.B. an der Haltestelle Neuwerk-Markt oder Stadtwald) müssen Bussteignummern angebracht werden, damit insbesondere für ortsfremde Fahrgäste Verwechslungen vermieden werden.

In den Laufbändern an den Bussen und Haltestellenanzeigen sollten Ziele mit großer Frequenz (z.B. Krankenhäuser) und POI zusätzlich zu den Endhaltestellen angegeben werden, um die Orientierung insbesondere für Ortsfremde zu erleichtern.

Sowohl aus Fahrgast- als auch Marketingsicht ist zu überprüfen, welche Haltestellen statt eines Straßennamens einen POI-Namen bekommen.

3.06.2026

Für den VCD

Martin Asbeck und Bert Lanphen

Für PRO BAHN

Detlef Neuss und Dr. Thomas Probol