

NVP Mönchengladbach – Steckbrief

Allgemeine Informationen

Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Geltungsbereich	Stadt Mönchengladbach; tangiert NVP dreier umliegender Kreise: Viersen, Rhein-Kreis Neuss, Heinsberg (S. 30ff.)
Aufgabenträger	Stadt Mönchengladbach (ÖSPV)
Verkehrsverbund	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)
Externe Bearbeiter	plan:mobil, Kassel
Geltungszeitraum	2017 - 2026
Webseite zum Download	Nahverkehrsplan - Moenchengladbach

Strukturdaten (Stand 31.12.2023)¹

Fläche	17047 ha
Einwohner	274.783
Raumstrukturen gemäß Regiostat	Metropolitane Stadtstruktur



Karte: [Lage von Mönchengladbach in Nordrhein-Westfalen, Deutschland](#) von TUBS, lizenziert unter CC BY-SA 3.0

¹ Quelle Stadtseite [Datenmanagement und Statistik - Mönchengladbach](#)

1. Umsetzung vorhandener landesspezifischer Vorgaben

		Im NVP berücksichtigt	Kapitel	Seiten
Vorgaben NRW	<p>ÖPNVG</p> <p>§ 2 (3): In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach [...], barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, [...] Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen [...] ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, [...] durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen [...] die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p> <p>§ 2 (8): Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach [UN-Behindertenrechtskonvention], nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.</p> <p>§ 8 (1): Bei der Aufstellung [des NVP] sind [...] die Belange [...] der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8 [...] zu berücksichtigen.</p> <p>Das ÖPNVG NRW geht damit deutlich über das PBefG hinaus, insbesondere durch die Benennung der konkreten Handlungsfelder eines barrierefreien ÖPNV</p>	<p>Das ÖPNVG NRW wird als Vorgabe/Rahmenbedingung genannt, auf die spezifischen Aussagen zur Barrierefreiheit, die die PBefG-Vorgaben v.a. hinsichtlich ihrer Umsetzung konkretisieren, geht der NVP jedoch nicht weiter ein.</p> <p>Es werden jedoch Standards und Maßnahmen zu den in § 2 ÖPNVG NRW genannten Handlungsfeldern (Fahrzeuge, Stationen/Haltestellen, Fahrgastinformation) im NVP benannt, die Vorgaben werden mithin berücksichtigt und konkretisiert.</p>	3.1.3	20ff.

2. Definition „vollständige Barrierefreiheit“

	✓/✗	Kapitel	Seiten
vorhanden	✓ Ja; Benennung/Zitieren des PBefG und BGG (NRW) als gesetzliche Vorgaben, daraus resultierendes Verständnis wird erläutert, zusätzlich Formulierung eines eigenen Leitsatzes zur Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV	3.1.4 8.1.5	23f. 87
Wortlaut	<p>„Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitäts-eingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung). Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV zu gewährleisten.“</p> <p>„Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegeketten durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.“</p> <p>Formulierung von 10 Leitsätzen zur Barrierefreiheit, u.a.: „Die Stadt Mönchengladbach verfolgt in ihrem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „voll-ständig barrierefreien ÖPNV“.“</p>	3.1.4 8.1.5 8.1.5	23 85 87 ff.

3. Benennung Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen

Beeinträchtigungsform	✓/✗	Berücksichtigte Anforderungen im NVP	Kapitel	Seiten
Generell				
	✓ Ja	Nennung der unterschiedlichen Formen von Mobilitätseinschränkungen und der daraus resultierenden unterschiedlichen Anforderungen;	7.2	75

		Listung der Grundanforderungen der unterschiedlichen Benutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen an ÖPNV Infrastruktur in Tabelle 20		77-79
--	--	--	--	-------

Motorisch eingeschränkte Menschen

Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug Haltestangen und -griffe im gesamten Fahrzeug rutschfeste/rutschhemmende Oberflächen ausreichende Bewegungsräume an Haltestellen und in Fahrzeugen ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/ Abgangswege 	7.2	77
Personen mit Rollstuhl	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug ausreichende Bewegungsflächen, z.B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) ausreichende Durchfahrtsbreiten horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen und Lesbarkeit von Fahrplänen u.a. durch entsprechende Höhenanordnung Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) 	7.2	77f.
Greifbehinderte Personen	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten 	7.2	78

Kleinwüchsige Personen	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen) 	7.2	78
	✗ nein	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf Höhe der Anbringung von Informationsmedien (z.B. Fahrpläne) fehlt 		

Sensorisch beeinträchtigte Menschen

Blinde und sehbehinderte Personen	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z.B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit von Informationen (Zwei-Sinne-Prinzip) • Hinreichendes Angebot an Grundinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip) 	7.2	77
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise 	7.2	78
	✗ nein	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf transparente Trennflächen, verglaste Aufzüge etc. fehlt 		

Kognitiv beeinträchtigte Menschen



Kognitiv eingeschränkte Personen/ Personen mit Lernschwierigkeiten	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache 	7.2	79
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	✓ ja	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Haltestellen und Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. 	7.2	79



		<ul style="list-style-type: none"> einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) 		
--	--	---	--	--

Sonstige Formen von Einschränkung




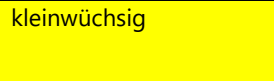
Hochbetagte Personen	Geht über Matrix hinaus	<ul style="list-style-type: none"> Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltungsmöglichkeiten Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/Abgangswege 	7.2	78
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	Geht über Matrix hinaus	<ul style="list-style-type: none"> ausreichend breite Bewegungsflächen zusätzliche Haltemöglichkeiten (z.B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) Absicherung von Höhenunterschieden 	7.2	79



4. Abgedeckte Handlungsfelder – zielgruppenspezifische Bewertung der Auseinandersetzung mit Reisekettenelementen



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Fahrzeuge				8.3.10	
Ein- und Ausstiegshöhen	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsig	Alle Fahrzeuge sind als Niederflerbusse mit Kneelingfunktion (Einstiegskante um ca. 80 mm aus Fahrstellung von 320 mm bis 340 mm heraus absenkbar) vorzuhalten, durchgängig stufenfreier Fahrgastraum bzw. podestloser Boden zwischen den Türen	Grundanforderungen in Tabelle 20 als niveaugleich, nahezu spaltfrei und neigungsarm sind damit fahr-	8.3.10	117f., 120



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
	Kognitiv beeinträchtigt		zeitzeitig erfüllt; Anforderungen werden fast wortgleich zweimal aufgeführt, damit Betonung der hohen Wertigkeit, auch für Fahrgäste ohne Mobilitätseinschränkungen		
Zustieghilfen	Rollatornutzend/rollstuhlfahrend	Mechanische Rampe an 2. Tür sowie Rufeinrichtung außen zum Fahrer (mit Taster)	Sehr hohe Standards, ebenfalls zweimal aufgeführt	8.3.10	118, 120
	Gehbehindert/kleinwüchsig				
Tür- und Durchgangsbreiten	Gehbehindert	Keine Berücksichtigung in Standards	Sehr gering, Grundanforderung ausreichender Durchfahrtsbreiten wird damit nicht weiter definiert	8.3.10	
	Rollatornutzend/rollstuhlfahrend				
Platzangebot im Fahrzeug	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend arm-/handbehindert Kognitiv beeinträchtigt	Mindeststandards sehen Sondernutzungsfläche von mind. 900 x 1300 mm sowie Abstellmöglichkeiten von Rollstühlen vor; türnahe behindertengerechte Sitzplätze und ausreichende Stellflächen für Rollstühle (Sondernutzungsfläche) und Kinderwagen	Grundsätzliche Standards vorhanden, überwiegend weniger spezifisch, aber dafür mit konkreter Mindestgröße (vgl. NVP OHS); Punkte werden zwar doppelt gelistet und für alle Zielgruppen formuliert, da-	8.3.10	118, 120



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz: <div></div> Teilweise Relevanz: <div></div>				
			bei Betonung von Barrierefreiheit für Rollis deutlich erkennbar		
	kleinwüchsig	Keine Vorgaben hinsichtlich Sitzhöhe (abgesenkt für kleinwüchsige Fahrgäste), nur allgemeine Standards hinsichtlich Vorhaltung Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	Nicht vorhanden/fehlt; in Grundanforderungen wird Erreichbarkeit von Sitzmöglichkeiten genannt		
	Sehbehindert/blind	Keine ausdrückliche Berücksichtigung in Standards, auch nicht hinsichtlich Sitzplatzkennzeichnungen o.Ä.	Nicht vorhanden/fehlt		
Kontrastreiche Gestaltung, taktile Oberflächen	Sehbehindert/blind	Mindeststandard sieht kontrastreiche Innenraumgestaltung vor	Sehr ungenaue Vorgabe, vgl. OHS, Form der Gestaltung wird nicht weiter differenziert; Anforderungen Tabelle 20 nennen außerdem Wahrnehmbarkeit von Einstiegsbereichen und Türen sowie von Bedienelementen	8.3.10	120
	Kognitiv beeinträchtigt				
Infrastruktur					
Bussteig-/Bordsteinhöhen und Spaltbreiten	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsig	Leitsatz Nr. 8 definiert Buskap und Halt am Fahrbahnrand als Regelanwendung zur Gewährleistung spaltfreier Anfahrbarkeit	Ausführliche Berücksichtigung, klar definierte und nach Haltestellen differenzierte Vorgaben, mit 16 cm	8.1.5 8.3.9	88



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
		<p>Haltestellenstandard sieht geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeug vor (Bordsteinanhebung auf 16 cm, gemäß Straßenausbaudetails der Stadt)</p> <p>Anforderung weiterhin konkretisiert in Tabelle 30, nach Kategorisierung Haltestellen, wobei Buskap und Bordsteinhöhe für Haltestellen bis 4. Ordnung (> 100 Einsteiger/d) als erforderliche Ausstattung benannt sind, ergänzend noch Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen (bei 1. und 2. Ordnung), Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein) (bis 4. Ordnung)</p> <p>Leitsatz 7 sieht allgemein Verbesserungen an bestehenden Haltestelleninfrastrukturen vor, die Zwischenlösung darstellen sollen</p>	<p>allerdings wenig anspruchsvolle Bordhöhe (vgl. NVP OHS mit netzspezifischer, nicht weiter definierter Bordhöhe), zudem ohne konkrete maximale Spaltbreite</p> <p>Grundanforderungen eines niveaugleichen, nahezu spaltfreien Einstiegs sind infrastrukturseitig erfüllt.</p>		110 114, Tabelle 30
Zustieghilfen	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsig	Keine Standards hinsichtlich Aufzüge/Rampen definiert, keine Notwendigkeit mangels nicht ebenerdig erreichbarer ÖSPV-Zugangsstellen in Mönchengladbach (SPNV nicht in Zuständigkeit der Stadt)	Unproblematisch, da durch Vorgabe zur fahrzeugseitigen Ausrüstung abgedeckt.		
Zugang und Erreichbarkeit	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsig Kognitiv beeinträchtigt 	Allgemeiner Standard barrierefreier und übersichtlicher Gestaltung der Haltestellenbereiche und Zugangswege (barrierefreie Zugangswege um die Haltestelle bis 4. Ordnung), Bussteigkanten in rutschfester Ausführung und fester, erschütterungsarmer, rutschhemmender Oberflächenbelag für Haltestellen bis 4. Ordnung?	<p>Nur indirekte Bezüge erkennbar? Thema Rampen/Aufzüge hier ebenfalls nicht von Relevanz</p> <p>Anforderungen sehen für Gehbehinderte ausreichend hohe Haltestellendichte für</p>	8.3.9	110, 114, Tabelle 30



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
	Sehbehindert/blind	Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten bei allen Haltestellen	kurze Zu-/ Abgangsweg vor, in Standards nicht weiter berücksichtigt.		110 114
Platzverfügbarkeit	gehbehindert	Sehr allgemein in Standards als zu ergänzend erwähnt, kein Barrierefreiheitsbezug; Tabelle 30 nennt ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer, mind. 1,50 x 1,50 m	Mindestgrößen berücksichtigt, damit im Vergleich mit OHS konkreter, geforderte Größe aber nicht für alle Fälle ausreichend	8.3.8	109f., 114, Tabelle 30
	Rollatornutzend/ rollstuhlnutzend			8.3.9	
Wetterschutz	rollstuhlnutzend	Sehr allgemein in Standards als zu ergänzend erwähnt, zählen zu Ausstattungsanforderungen von Haltestellen bis 4. Ordnung, kein expliziter Barrierefreiheitsbezug	Ausreichend, da zumindest berücksichtigt, wird auch in Grundanforderungen nicht aufgegriffen	8.3.8	109, 112
Wegeführung und Orientierung	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend	Allgemeine Vorgabe kontrastierender, taktiler und akustischer Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen); kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion; Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern; im Haltestellenbereich an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein; barrierefreie Zugangswege bis Haltestellen 4. Ordnung, kontrastierende	Sehr detailliert ausdifferenzierte Vorgaben,	8.3.8	110, 114
	Schwerhörig/gehörlos				
	Sehbehindert/blind				
	Kognitiv beeinträchtigt				

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
		<p>Markierung, Markierungen von Stufen, Einbauten, Möblierung; Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen, visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einstiegsmarkierung</p> <p>Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität bei Haltestellen bis 2. Ordnung erforderlich, bis 5. Ordnung nur bei relevanten Einrichtungen</p> <p>Anforderung in Leitsatz 7: Bodenindikatoren in Rillenstruktur an vorhandenen Haltestellen mit hoher Fahrgast-frequentierung und/ oder nutzersensiblen Umfeld sollen unter Beachtung der Fördermittelbindung sukzessive durch Bodenplatten in Rippenstruktur ersetzt bzw. nachgerüstet werden</p>		8.1.5	88f.
Sitzmöglichkeiten	<div>Gehbehindert/ rollstuhlnutzend / kleinwüchsig</div> <div>rollstuhlnutzend</div>	<p>allgemeine Zielsetzung von Ergänzung Wind- und Regenschutz und Sitzgelegenheiten in Haltestellenbereichen</p> <p>in allgemeinen Ausstattungsmerkmalen (Tabelle 29) Listung von Sitzgelegenheiten für Haltestellen bis 3. Ordnung erforderlich, bei 4.-5. Ordnung sofern in Bereich relevanter Einrichtungen</p>	Wird berücksichtigt, ist aber nicht gezielt auf Beeinträchtigungsgruppen bezogen	8.3.8	109, 112
	Gehbehindert/ rollstuhlnutzend	Gut einsehbare und lesbare Haltestellenbeschriftung; gut erkennbare und lesbare FGI (kein ausdrücklicher Höhenbezug)	Keine ausreichende Standarddefinition; Höhenbezug	8.3.9	110



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Höhe und Abstand von Fahrplänen/Netzplänen	Rollstuhlnutzend/ kleinwüchsig sehbehindert		in Grundanforderungen genannt, allerdings nur für Rollstuhlfahrende, nicht für Kleinwüchsige.		
Information/ Vertrieb					
Grundsatz: Zwei-Sinne-Prinzip	Sehbehindert/blind/ schwerhörig/gehörlos	Als Leitvorgabe formuliert, dass mindestens Zwei-Sinne-Prinzip schnellstmöglich durchgängig umgesetzt wird, es ist anzustreben, möglichst alle Infos zum Lesen, Hören, ggf. Tasten zur Verfügung zu stellen; auch in Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ als Ansatz genannt	Hoher Standard mit Ziel kurzfristiger Umsetzungszeit, allerdings mit Formulierungen wie „anzustreben“ wenig umsetzungsorientiert	8.3.11	122
				10.5	286
Info vor Fahrtantritt (digital)	Sehbehindert/blind	allgemeine Anforderung, dass alle Kommunikationswege bestmöglich barrierefrei gestaltet werden müssen, wobei bei allen Medien die größtmögliche Schrift zu verwenden, auf maximale Kontraste zu achten ist; Standards für Informationen sieht barrierefreie Ausgestaltung des gesamten Internetangebots vor; Formulierung des Handlungsfeldes einer verbesserten FGI sieht für alle Informationsmedien ein einheitliches Erscheinungsbild sowie einfache Sprache und Symbolik vor Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ verweist auf BITV-Vorgaben	Hohe Standards, die das Zwei-Sinne-Prinzip erfüllen, den Grundanforderungen entsprechen und mit Verweis auf BITV auch auf alle Beeinträchtigungsformen eingehen	8.3.11	122
	schwerhörig/gehörlos				126
	Kognitiv beeinträchtigt			8.2	93f.
	Sehbehindert/blind			10.5	286
	Sehbehindert/blind	allgemeine Anforderung, dass alle Kommunikationswege bestmöglich barrierefrei gestaltet werden müssen, wobei bei allen Medien		8.3.11	122



Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Info vor Fahrtantritt (sonstige Medien)	schwerhörig/gehörlos	die größtmögliche Schrift zu verwenden, auf maximale Kontraste zu achten ist	Hohe Standards; aber unklar, ob Schwerhörige/Gehörlose damit ausreichend berücksichtigt sind	8.2	93f.
	Kognitiv beeinträchtigt	Formulierung des Handlungsfeldes einer verbesserten FGI sieht für alle Informationsmedien ein einheitliches Erscheinungsbild sowie einfache Sprache und Symbolik vor			
Info vor Fahrtantritt (Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots)	Alle	Detaillierte und aktuelle Informationen über barrierefreien ÖPNV sind in Kundencenter anzubieten und müssen durch das Internet abrufbar sein, barrierefreie Haltestellen sind im Fahrplanbuch zu markieren	Umfangreiche Berücksichtigung, allerdings fehlt Anforderung zu Berücksichtigung in digitaler Fahrplanauskunft	8.3.11	124ff.
		Vorgabe in Fahrzeugstandards: im Rahmen der FGI sollen Fahrplantabellen um Hinweis über behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden		8.3.10	120
		Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ nennt Berücksichtigung barrierefreier Nutzbarkeit von Fahren in Fahrplänen (Piktogramme)		10.5	286
Info bei Fahrtantritt (Haltestellen)	Sehbehindert/blind/	Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen, kontrastierende Farbgebung etc.); gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige)	Sehr hohe Standards	8.3.8	110

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
	schwerhörig/gehörlos	Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug) sowie Berücksichtigung der Umfeldsensibilität.		8.3.8	114, Tabelle 30
	Kognitiv beeinträchtigt	Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ sieht Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße und leichter Sprache vor		10.5	286
Info bei Fahrtantritt (Fahrzeuge)	Sehbehindert/blind schwerhörig/gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	Allgemeine Fahrzeugstandards sehen Anzeige von Fahrtziel und Linienbezeichnung an Front und Einstiegsseite vor, weitere Vorgaben hinsichtlich barrierefreier Gestaltung nur bzgl. sensorisch Beeinträchtigter, für die ergänzende FGI in und an Fahrzeugen	Geringe Standardsetzung (vgl. NVP OHS mit deutlich konkreteren Vorgaben)	8.3.10	118, 120
Info im Fahrzeug	Rollatornutzend/ rollstuhlnutzend	Keine Nennung von Standards, die sich auf Zielgruppe beziehen (keine von überall einsehbaren Infotafeln), nur allgemeine Standards; außerdem gefordert: Akustische Haltestellen- und Umsteigeansagen sowie Info-Bildschirme	Keine ausreichenden Vorgaben, (vgl. NVP OHS, dort wird von allen Plätzen einsehbare Anzeige gefordert)	8.3.10	118
	Sehbehindert/blind Schwerhörig/gehörlos	Standards sehen ergänzende FGI in und an Fahrzeugen für sensorisch Beeinträchtigte vor, außerdem akustischer Haltestellen- und Umsteigeansagen sowie Info-Bildschirme Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ sieht Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße und leichter Sprache vor	Grundanforderungen des Zwei-Sinne Prinzip werden erfüllt, allerdings Aspekte wie kontrastreiche/lesbare Informationsvermittlung nicht aufgegriffen/konkretisiert	10.5	286

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Barrierefreie Kommunikation (Kontakt zu Personal)	Sehbehindert/blind Schwerhörig/ gehörlos Kognitiv beeinträchtigt	Keine ausdrückliche Definition von Standards für Fahrpersonal Vorgabe für Kundencenter: Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung anzubieten.	Im Vergleich mit NVP OHS nur minimale Vorgaben, allerdings auch Wirkung von EU-VO 181/2011 (Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr)	8.3.11	124
Barrierefreie Vertriebstechnik	Gehbehindert/ rollatornutzend	Nur allgemeine Vorgabe, dass der Vertrieb von Fahrkarten nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein soll, keine konkreten Standards für sensorisch oder kognitiv beeinträchtigte Personen.	Schwache bis gar keine Standardformulierung	8.3.14	129
	Rollstuhlnutzend/ arm-/handbehindert/ kleinwüchsig	Nennung geeigneter Bedienungshöhen bei Automaten als wichtiges Nutzbarkeitskriterium von Haltestellen, geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen.		8.3.8	110
	Sehbehindert/ blind	Nur allgemeine Vorgabe, dass der Vertrieb von Fahrkarten nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein soll, keine konkreten Standards für sensorisch oder kognitiv beeinträchtigte Personen.		8.3.14	129
	Schwerhörig/ gehörlos				
	Kognitiv beeinträchtigt				

Betrieb/Service

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Funktionsfähigkeit Rampen/Aufzüge	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend Kleinwüchsig	Nicht weiter definiert, da im Zuständigkeitsbereich nicht vorhanden (Stadt MG nicht für SPNV und Bahnhöfe zuständig).			
Winterdienst und Reinigung	Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend/ kleinwüchsig Arm-/handbehindert Sehbehindert/ blind Schwerhörig/ blind Kognitiv beeinträchtigt	Leitsatz Nr. 4: „Sicherung anhaltender Nutzbarkeit“ barrierefreie Nutzbarkeit durch regelmäßige Reinigung und ausreichenden Winterdienst konsequent zu sichern; allerdings nicht weiter durch Standards oder weiteren Vorgaben untersetzt.	Fehlende Formulierung von Vorgaben, unklare Definition – was ist ausreichend? Punkt wird zudem in Anforderungen nicht weiter aufgegriffen.	8.1.5	88
Störungen, Umleitungen, etc.	Alle	Formulierung des Handlungsfeldes einer verbesserten FGI, auch hinsichtlich ungeplanter Störungen, alle Informationsmedien mit einheitlichem Erscheinungsbild sowie einfacher Sprache und Symbolik. Vorgabe, dass Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen auf Homepage laufend aktuell zu halten sind, kein ausdrücklicher Bezug zur Barrierefreiheit, da aber Anforderung, dass alle Medien barrierefrei zu gestalten sind, dennoch Verknüpfung gegeben.	Zielsetzung ist erkennbar, jedoch ohne konkrete Standards mit explizitem Bezug zur Barrierefreiheit	8.2 8.3.11	93f. 123

Handlungsfeld	Relevanz für Beeinträchtigungen*	Vorgaben des NVP	Bewertung	Kapitel	Seiten
Legende:	Hohe Relevanz:  Teilweise Relevanz: 				
Personal	Alle	Allgemeine Anforderung zu kundenfreundlichem und serviceorientiertem Verhalten, allerdings ohne konkreten Bezug auf beeinträchtigte Fahrgäste Anforderung der sicheren Bedienung von Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie Anforderung an VU, Fahrerschulungen zu korrektem Anfahren barrierefreier Haltestellen	Keine besonders tiefgreifenden Standards, Barrierefreiheitsbezug hier hauptsächlich auf technischer Ebene, allerdings auch Wirkung von EU-VO 181/2011 (Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr).	8.3.12	126f.
Aktualität von Informationen zur Barrierefreiheit	Alle	Keine spezifischen Standards in direktem Zusammenhang mit barrierefreien Informationen, nur allgemeine Anforderung aktueller FGI		8.3.11	121ff.

5. Vorgaben von Standards – Verbindlichkeit

Verwendete Formulierungen (Beispiele)	Verbindlichkeit (Hoch/Mittel/Gering)	Kapitel	Seiten
<ul style="list-style-type: none"> „In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur <u>im Optimalfall</u> zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.“ „bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG <u>zwingend vorzusehen</u>.“ 	Vorgaben teilweise mit relativ geringer Verbindlichkeit, lediglich für Neubauten/-anschaffungen hohe Verbindlichkeit,	7.2	76
	Formulierung in Zusammenhang mit Grundanforderungen mobilitätsbeeinträchtigter Personen an Infrastruktur (Tabelle 22),	7.2	80f.

<ul style="list-style-type: none"> „Die Stadt Mönchengladbach verfolgt mit <u>langfristigem</u> Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. „bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen <u>ist</u> die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie <u>weitgehend durchgängige</u> Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose <u>umzusetzen</u>.“ „bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen [...] <u>anzustreben</u>.“ „Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die <u>Nutzbarkeit der Haltestellen zu optimieren</u> ...“ „Für die Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Anforderungen spezieller Nutzergruppen wie sie unter Kapitel 5.2.14 formuliert sind, sind folgende Ausstattungsmerkmale <u>von besonderer Bedeutung</u>, um die Nutzbarkeit der Fahrzeuge durch mobilitätseingeschränkte Personen <u>zu verbessern</u>.“ 	Verbindlichkeit i.S.v. folgender Standardformulierung nur teils gegeben, Formulierungen in Standards sind nicht bindend/verpflichtend	8.1.5	86
		7.2	81
	Im Unterschied zu OHS werden jedoch auch Bezüge zwischen den Handlungsfeldern bzw. zwischen Standards und Grundanforderungen (dort anfangs) hergestellt.	8.3.8	110
		8.3.8	109/110
		8.3.10	120

6. Beteiligung von Akteuren

		Kapitel	Seiten
Methodik des Beteiligungsverfahrens	Onlinebeteiligung für Bürger*innen; Einbindung weiterer Fachabteilungen, der Bezirksebenen sowie Einbezug politischer Gremien und Arbeitskreisen	9.11, 12.1	192, 300
Nennung der Akteure	Kleiner Arbeitskreis: Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen, ggf. themen-spezifisch weitere Institutionen) Großer Arbeitskreis: Träger öffentlicher Belange, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände, interne Dienststellen, Nachbarkommunen etc. Politische Gremien: Bezirksvertretungen der Stadt Mönchengladbach, Planungs- und Bauausschuss, Finanzausschuss und Rat der Stadt Mönchengladbach	12.2	300
	Leitsatz 10 fordert frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter von Mobilitätseingeschränkten / Fahrgastverbänden	8.1.5	89

	Nennung	Form der Vorgaben/Nennung	Kapitel	Seiten
Erreichung des Zieljahrs	ja	<p>Ziel wird aufgegriffen, aber aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen als nicht erreichbar eingestuft; entsprechende begründete Ausnahmen werden formuliert. Die Stadt setzt auf eine Umsetzung vollständiger Barrierefreiheit mit langfristigem Planungshorizont und formuliert dafür konkrete Leitsätze.</p> <p>Zusätzlich werden für den Geltungszeitraum des NVP vier Teilzielfelder formuliert: Barrierefreiheit i.S.d. BGG zwingend erforderlich bei Neubau Verkehrsanlagen / Anschaffung Fahrzeuge; Gewährleistung barrierefreier Einstieg sowie Orientierung bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen; im Bestand Verbesserung der Erreichbarkeit/Nutzbarkeit des ÖPNV; Vergrößerung Umfang „Haltestellenumbauprogramms“</p>	<p>8.1.5</p> <p>7.2</p>	<p>87</p> <p>80f.</p>

	Nennung	Konkrete Definitionen	Kapitel	Seiten
Haltestellen/ Bahnhöfe		<p>Auf barrierefreien Ausbau kann verzichtet werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist, • problematische räumliche Randbedingungen bestehen (bspw. zu schmale Gehwege), • die Ausbaukosten unverhältnismäßig hoch wären; • die Haltestelle aufgrund topografischen/ räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar wäre <p>Grundsätzlich: Bevorzugung kleinräumiger Verlegung vor Nichtausbau</p>	10.3	246
		<p>Maßnahmensteckbrief I-1: Für Ausbau Erstellung Prioritätenliste anhand Punktesystem nach Kriterien Fahrgastnachfrage, Vorhandensein Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte im Nahbereich,</p>		247

		Einstiegssituation an vorhandener Haltestelle, Bedeutung als Umstiegshaltestelle, Modernisierungsmaßnahmen Haltestelle bei Straßenerneuerung; von Priorisierung nur abzuweichen, wenn unmittelbare Straßenumbau oder -sanierungsmaßnahmen vorgesehen		
Fahrzeuge		Keine explizite Ausnahme genannt, nur Formulierung in Leitsatz 1 zur vollständigen Barrierefreiheit: „Mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet, mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte.“	8.1.5	87
Information/ Vertrieb		Keine Ausnahmen benannt		
Betrieb/Service		Keine Ausnahmen benannt		

9. Abgleich und Koordinierung mit anderen Akteuren und Planwerken

		Kapitel	Seiten
Aufgeführte andere Planwerke	Landesentwicklungsplan (LEP NRW), Regionalplan/Gebietsentwicklungsplan (GEP) -> bei beiden keine Ausführungen zur Barrierefreiheit erwähnt; Verkehrsentwicklungsplan 2011, allerdings nicht verabschiedet ÖPNV-Bedarfsplan NRW Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan NVP benachbarter AT: Kreis Viersen, Rhein-Kreis Neuss, Kreis Heinsberg, übergeordneter NVP des VRR -> Übersicht zu Maßnahmen, die Auswirkungen auf Mönchengladbach haben, werden tabellarisch dargestellt (Angebotsmaßnahmen)	3.2	25ff. Insb. 30ff.
Benannte Akteure	Keine Angaben		

10. Praktische Umsetzung und Finanzierung der vollständigen Barrierefreiheit

		Kapitel	Seiten
Marktorganisation	Stand 2017 noch Betrauung des kommunalen VU, zukünftig ggf. Direktvergabe gemäß VO 1370/2007	11	297

Finanzierungsquellen	Finanzierung erfolgt außer mit Erlösen am Fahrgastmarkt und Ausgleichsleistungen (SGB IX) über Mittel gemäß ÖPNVG NRW (insg. vier Pauschalen), keine spezifischen Angaben zur Finanzierung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit	11	296
Finanzierungsvolumen	Benennung der Kosten p.a. zwischen 2017 und 2019 für Infrastrukturausbau in Zusammenhang mit Linienkonzept, darunter auch Einrichtung neuer Haltestellen, allerdings nicht weiter differenziert	11	295/97