

# 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 | <a href="#">Nahverkehrsplan - Moenchengladbach</a>  |

## Strukturdaten (Stand 31.12.2023)<sup>1</sup>

|                                |                             |
|--------------------------------|-----------------------------|
| 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

<sup>1</sup> Quelle Stadtseite [Datenmanagement und Statistik - Mönchengladbach](#)

## 1. Umsetzung vorhandener landesspezifischer Vorgaben

|                 |       | Im NVP berücksichtigt  | Kapitel  | Seiten                    |
|-----------------|-------|--|--|---------------------------|
| Vorgaben<br>NRW | ÖPNVG | <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> | <p>3.1.3</p> <p>20ff.</p> |

## 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<br>8.1.5                  | 23f.<br>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 Wegekette 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 „vollständig barrierefreien ÖPNV“.</p> | 3.1.4<br><br>8.1.5<br><br>8.1.5 | 23<br><br>85<br><br>87 ff. |        |

## 3. Benennung Anforderungen unterschiedlicher Zielgruppen

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

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

#### Sensorisch beeinträchtigte Menschen

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

#### Kognitiv beeinträchtigte Menschen

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

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

#### Sonstige Formen von Einschränkung

|                                      |                         |  |     |    |
|--------------------------------------|-------------------------|--|-----|----|
| Hochbetagte Personen                 | Geht über Matrix hinaus | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichem Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen)</li> <li>Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit</li> <li>nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten</li> <li>Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)</li> <li>einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufäulen, Fahrröhren usw.</li> <li>ausreichend hohe Haltestellendichte für kurze Zu-/Abgangswege</li> </ul> | 7.2 | 78 |
| Personen mit Gleichgewichtsstörungen | Geht über Matrix hinaus | <ul style="list-style-type: none"> <li>ausreichend breite Bewegungsflächen</li> <li>zusätzliche Haltemöglichkeiten (z.B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen)</li> <li>Absicherung von Höhenunterschieden</li> </ul>   | 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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |         |            |
| <b>Fahrzeuge</b>        |   |  |  | 8.3.10  |            |
| Ein- und Ausstiegshöhen | Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig  | Alle Fahrzeuge sind als Niederflurbusse mit Kneelingfunktion (Einstiegskante um ca. 80 mm aus Fahrstellung von 320 mm bis 340 mm heraus absenkbare) vorzuhalten, durchgängig stufenfreier Fahrgastruum bzw. podiumloser 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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |         |          |
|                            | Kognitiv beeinträchtigt   |  | zeugseitig erfüllt; Anforderungen werden fast wortgleich zweimal aufgeführt, damit Betonung der hohen Wertigkeit, auch für Fahrgäste ohne Mobilitätsein schränkungen                                   |         |          |
| Zustiegshilfen             | Rollatornutzend/rollstuhlfahrend<br><br>Gehbehindert/kleinwüchsig   | Mechanische Rampe an 2. Tür sowie Rufteinrichtung außen zum Fahrer (mit Taster)  | Sehr hohe Standards, ebenfalls zweimal aufgeführt  | 8.3.10  | 118, 120 |
| Tür- und Durchgangsbreiten | Gehbehindert<br><br>Rollatornutzend/rollstuhlfahrend  | Keine Berücksichtigung in Standards  | Sehr gering, Grundanforderung ausreichender Durchfahrtsbreiten wird damit nicht weiter definiert   | 8.3.10  |          |
| Platzangebot im Fahrzeug   | Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend<br><br>arm-/handbehindert<br><br>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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |   |                |        |
|   |   |  | bei Betonung von Barrierefreiheit für Rollis deutlich erkennbar   |                |        |
|   | kleinwüchsige   | 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, taktiler 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   |  |   |                |        |
| <b>Infrastruktur</b>                            |   |  |   |                |        |
| Bussteig-/Bordsteinhöhen und Spaltbreiten       | Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsige  | 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<br>8.3.9 | 88     |

| Handlungsfeld             | Relevanz für Beeinträchtigungen*  | Vorgaben des NVP   | Bewertung  | Kapitel | Seiten                     |
|---------------------------|---|--|--|---------|----------------------------|
| Legende:                  | Hohe Relevanz: <br>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 (&gt; 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> | allerdings wenig anspruchsvolle Bordhöhe (vgl. NVP OHS mit netzspezifischer, nicht weiter definierter Bordhöhe), zudem ohne konkrete maximale Spaltbreite<br><br>Grundanforderungen eines niveaugleichen, nahezu spaltfreien Einstiegs sind infrastrukturseitig erfüllt. |         | 110<br><br>114, Tabelle 30 |
| Zustiegshilfen            | Gehbehindert/ rollatortnutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig   | 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/ rollatortnutzend/ rollstuhlfahrend/ kleinwüchsrig<br><br>Kognitiv beeinträchtigt<br><br>kleinwüchsrig   | 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?  | Nur indirekte Bezüge erkennbar? Thema Rampen/Aufzüge hier ebenfalls nicht von Relevanz<br><br>Anforderungen sehen für Gehbehinderte ausreichend hohe Haltestellendichte für  | 8.3.9   | 110, 114, Tabelle 30       |

| Handlungsfeld                | Relevanz für Beeinträchtigungen*  | Vorgaben des NVP   | Bewertung  | Kapitel            | Seiten                         |
|------------------------------|---|--|--|--------------------|--------------------------------|
| Legende:                     | Hohe Relevanz: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |                    |                                |
|                              | Sehbehindert/blind  | Kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion<br><br>Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten bei allen Haltestellen   | kurze Zu-/ Abgangswege vor, in Standards nicht weiter berücksichtigt.  |                    | 110<br><br>114                 |
| Platzverfügbarkeit           | <b>gehbehindert</b><br><b>Rollatornutzend/ rollstuhlnutzend</b>   | 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<br><br>8.3.9 | 109f.,<br>114, Ta-<br>belle 30 |
| 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,<br>112                    |
| Wegeführung und Orientierung | <b>Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend</b><br><b>Schwerhörig/gehörlos</b><br><b>Sehbehindert/blind</b><br><b>Kognitiv beeinträchtigt</b>  | 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 Fahrgäst 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                       |

| Handlungsfeld     | Relevanz für Beeinträchtigungen*  | Vorgaben des NVP  | Bewertung  | Kapitel | Seiten   |
|-------------------|---|---|--|---------|----------|
| Legende:          | Hohe Relevanz: <br>Teilweise Relevanz:  |   |  |         |          |
|                   |   | <p>Markierung, Markierungen von Stufen, Einbauten, Möblierung; Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen, visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einstiegs-markierung</p> <p>Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufstange 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 nutzersensiblem Umfeld sollen unter Beachtung der Fördermittelbindung sukzessive durch Bodenplatten in Rippenstruktur ersetzt bzw. nachgerüstet werden</p> |  |         |          |
| Sitzmöglichkeiten | Gehbehindert/ rollatornutzend / kleinwüchsrig   | allgemeine Zielsetzung von Ergänzung Wind- und Regenschutz und Sitzgelegenheiten in Haltestellenbereichen<br><br>in allgemeinen Ausstattungsmerkmalen (Tabelle 29) Listung von Sitzgelegenheiten für Haltestellen bis 3. Ordnung erforderlich, bei 4.-5. Ordnung sofern in Bereich relevanter Einrichtungen   | Wird berücksichtigt, ist aber nicht gezielt auf Beeinträchtigungsgruppen bezogen | 8.3.8   | 109, 112 |
|                   | rollstuhlnutzend  |   |  |         |          |
|                   | Gehbehindert/ rollatornutzend   | 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: <br>Teilweise Relevanz:  |   |   |                |             |
| Höhe und Abstand von Fahrplänen/Netzplänen | Rollstuhlnutzend/kleinwüchsige<br> sehbehindert  |   | in Grundanforderungen genannt, allerdings nur für Rollstuhlfahrende, nicht für Kleinwüchsige.   |                |             |
| <b>Information/ Vertrieb</b>               |   |   |   |                |             |
| Grundsatz: Zwei-Sinne-Prinzip              | Sehbehindert/blind/schwerhörig/gehörlos   | <p>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;</p> <p>auch in Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ als Ansatz genannt</p>   | Hoher Standard mit Ziel kurzfristiger Umsetzungszeit, allerdings mit Formulierungen wie „anzustreben“ wenig umsetzungsorientiert                                | 8.3.11<br>10.5 | 122<br>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 | 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  | Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgastinformation“ verweist auf BITV-Vorgaben  |   | 8.2            | 126<br>93f. |
|  | Kognitiv beeinträchtigt   |   |   | 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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |   |                                  |                              |
| Info vor Fahrtantritt (sonstige Medien)                    | schwerhörig/gehörlos<br>Kognitiv beeinträchtigt   | <p>die größtmögliche Schrift zu verwenden, auf maximale Kontraste zu achten ist</p> <p>Formulierung des Handlungsfeldes einer verbesserten FGI sieht für alle Informationsmedien ein einheitliches Erscheinungsbild sowie einfache Sprache und Symbolik vor</p>  | Hohe Standards; aber unklar, ob Schwerhörige/Gehörlose damit ausreichend berücksichtigt sind                  | 8.2                              | 93f.                         |
| Info vor Fahrtantritt (Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebots) | Alle  | <p>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</p> <p>Vorgabe in Fahrzeugstandards: im Rahmen der FGI sollen Fahrplantabellen um Hinweis über behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden</p> <p>Maßnahmensteckbrief „barrierefreie Fahrgästinformation“ nennt Berücksichtigung barrierefreier Nutzbarkeit von Fahren in Fahrplänen (Piktogramme)</p> | Umfangreiche Berücksichtigung, allerdings fehlt Anforderung zu Berücksichtigung in digitaler Fahrplanauskunft | 8.3.11<br><br>8.3.10<br><br>10.5 | 124ff.<br><br>120<br><br>286 |
| Info bei Fahrtantritt (Haltestellen)                       | Sehbehindert/blind/   | Gut erkennbare und lesbare Fahrgästinformationen (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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |         |                 |
|                                   | schwerhörig/gehörlos  | Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufstühle 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<br>schwerhörig/gehörlos<br>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 Umsteigeanzeigen sowie Info-Bildschirme   | Keine ausreichenden Vorgaben, (vgl. NVP OHS, dort wird von allen Plätzen einsehbare Anzeige gefordert)   | 8.3.10  | 118             |
|                                   | Sehbehindert/blind<br>Schwerhörig/gehörlos  | Standards sehen ergänzende FGI in und an Fahrzeugen für sensorisch Beeinträchtigte vor, außerdem akustischer Haltestellen- und Umsteigeanzeigen sowie Info-Bildschirme<br><br>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: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |                     |                |
| Barrierefreie Kommunikation (Kontakt zu Personal) | Sehbehindert/blind<br>Schwerhörig/ gehörlos<br>Kognitiv beeinträchtigt  | <p>Keine ausdrückliche Definition von Standards für Fahrpersonal</p> <p>Vorgabe für Kundencenter: Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung anzubieten.</p>  | 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<br><br>Rollstuhlnutzend/ arm-/handbehindert/ kleinwüchsig   | <p>Nur allgemeine Vorgabe, dass der Vertrieb von Fahrkarten nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein soll, keine konkreten Standards für sensorisch oder kognitiv beeinträchtigte Personen.</p> <p>Nennung geeigneter Bedienungshöhen bei Automaten als wichtiges Nutzbarkeitskriterium von Haltestellen, geeignete Bedienungshöhen bei Automaten sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen.</p> | Schwache bis gar keine Standardformulierung  | 8.3.14<br><br>8.3.8 | 129<br><br>110 |
|   | Sehbehindert/ blind<br><br>Schwerhörig/ gehörlos<br><br>Kognitiv beeinträchtigt   | 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            |

**Betrieb/Service**

| Handlungsfeld                     | Relevanz für Beeinträchtigungen*  | Vorgaben des NVP  | Bewertung  | Kapitel | Seiten      |
|-----------------------------------|---|---|--|---------|-------------|
| Legende:                          | Hohe Relevanz: <br>Teilweise Relevanz:  |   |  |         |             |
| Funktionsfähigkeit Rampen/Aufzüge | <b>Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend</b><br><b>Kleinwüchsig</b>   | Nicht weiter definiert, da im Zuständigkeitsbereich nicht vorhanden (Stadt MG nicht für SPNV und Bahnhöfe zuständig).   |  |         |             |
| Winterdienst und Reinigung        | <b>Gehbehindert/ rollatornutzend/ rollstuhlnutzend/ kleinwüchsig</b><br><b>Arm-/handbehindert</b><br><b>Sehbehindert/ blind</b><br><b>Schwerhörig/ blind</b><br><b>Kognitiv beeinträchtigt</b>            | 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 unterstellt.   | Fehlende Formulierung von Vorgaben, unklare Definition – was ist ausreichend? Punkt wird zudem in Anforderungen nicht weiter aufgegriffen. | 8.1.5   | 88          |
| Störungen, Umleitungen, etc.      | <b>Alle</b>   | Formulierung des Handlungsfeldes einer verbesserten FGI, auch hinsichtlich ungeplanter Störungen, alle Informationsmedien mit einheitlichem Erscheinungsbild sowie einfacher Sprache und Symbolik.<br><br>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<br><br>8.3.11                          | 8.2     | 93f.<br>123 |

| Handlungsfeld                                     | Relevanz für Beeinträchtigungen*  | Vorgaben des NVP   | Bewertung  | Kapitel | Seiten |
|---|---|--|--|---------|--------|
| Legende:  | Hohe Relevanz: <br>Teilweise Relevanz:  |  |  |         |        |
| Personal  | Alle  | <p>Allgemeine Anforderung zu kundenfreundlichem und serviceorientiertem Verhalten, allerdings ohne konkreten Bezug auf beeinträchtigte Fahrgäste</p> <p>Anforderung der sicheren Bedienung von Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie Anforderung an VU, Fahrerschulungen zu korrektem Anfahren barrierefreier Haltestellen</p> | 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"> <li>„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.“</li> <li>„bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuan schaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG <u>zwingend vorzusehen</u>.“</li> </ul> | Vorgaben teilweise mit relativ geringer Verbindlichkeit, lediglich für Neubauten/-anschaffungen hohe Verbindlichkeit,<br>Formulierung in Zusammenhang mit Grundanforderungen mobilitätsbeeinträchtigter Personen an Infrastruktur (Tabelle 22), | 7.2     | 76<br>80f. |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>„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“.</li> <li>„bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen <u>ist</u> die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahn-steigs/Haltestellenkante sowie <u>weitgehend durchgängige</u> Orientierbarkeit für Blin-de/Sehbehinderte/Gehörlose <u>umzusetzen.</u>“</li> <li>„bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen [...] <u>anzustreben.</u>“</li> <li>„Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die <u>Nutzbarkeit der Haltestellen zu optimieren ...</u>“</li> <li>„Für die Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Anforderungen spezieller Nutzer-gruppen 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>“</li> </ul> | <p>Verbindlichkeit i.S.v. folgender Standard-formulierung nur teils gegeben, Formulierungen in Standards sind nicht bindend/verpflichtend</p> <p>Im Unterschied zu OHS werden jedoch auch Bezüge zwischen den Handlungsfeldern bzw. zwischen Standards und Grundanforderungen (dort anfangs) hergestellt.</p> | <p>8.1.5<br/>7.2<br/>8.3.8<br/>8.3.8<br/>8.3.10</p> | <p>86<br/>81<br/>110<br/>109/110<br/>120</p> |
|---|---|---|--|

## 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                 | <p>Kleiner Arbeitskreis: Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen, ggf. themen-spezifisch weitere Institutionen)</p> <p>Großer Arbeitskreis: Träger öffentlicher Belange, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände, interne Dienststellen, Nachbarkommunen etc.</p> <p>Politische Gremien: Bezirksvertretungen der Stadt Mönchengladbach, Planungs- und Bauausschuss, Finanzausschuss und Rat der Stadt Mönchengladbach</p> <p>Leitsatz 10 fordert frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter von Mobilitätseingeschränkten / Fahrgastverbänden</p> | 12.2<br>8.1.5 | 300<br>89 |

|  |  |      |     |
|--|--|------|-----|
| Akteure gemäß § 8 Abs. 3 PBefG mit Bezug zu Barrierefreiheit | Behindertenverbände waren Teil des großen Arbeitskreises                 | 12.2 | 300 |
| Dokumentation des Beteiligungsverfahrens                     | Keine Angaben im NVP, in Teilen vermutlich über Onlineplattform erfolgt. |      |     |

## 7. Orientierung am Zieljahr 2022

|                          | Nennung | Form der Vorgaben/Nennung   | Kapitel          | Seiten         |
|--------------------------|---------|---|------------------|----------------|
| Erreichung des Zieljahrs | ja      | 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.<br><br>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“ | 8.1.5<br><br>7.2 | 87<br><br>80f. |

## 8. Definition von Ausnahmen

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

#### **9. Abgleich und Koordinierung mit anderen Akteuren und Planwerken**

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