

Stadt Mönchengladbach

**Nahverkehrsplan für die
Stadt Mönchengladbach**

August 2017

Auftraggeber

Stadt Mönchengladbach
Fachbereich Stadtentwicklung und Planung (FB 61)
Abteilung Verkehrsplanung (61.40)

Rathaus Rheydt
41050 Mönchengladbach

MÖNCHENGLADBACH 

Bearbeitung durch

plan:mobil
Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung
Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 7 08 41 02, Fax -04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dr.-Ing. Timo Barwisch, Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dipl.-Ing. Anja Witzel M. Sc.

plan:mobil

Inhaltsverzeichnis

1	HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG	12
2	ORGANISATIONSSTRUKTUR DES ÖPNV IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	15
2.1	VERKEHRSVERBUND UND AUFGABENTRÄGERSCHAFT	15
2.2	ÖPNV – STADT MÖNCHENGLADBACH	15
2.3	SPNV – VRR ALS AUFGABENTRÄGER	16
2.4	ZUSTÄNDIGKEITEN VERKEHRSBETRIEBE	17
3	RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN NAHVERKEHRSPPLAN	18
3.1	GESETZLICHE VORGABEN	18
3.1.1	EU VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	18
3.1.2	PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	19
3.1.3	ÖPNV-GESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN (ÖPNVG NRW)	20
3.1.4	BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ (BGG) / BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ NRW (BGG NRW)	23
3.2	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN/RAHMENVORGABEN	25
3.3	RELEVANTE KOMMUNALE PLANUNGEN UND PLANUNGEN BENACHBARTER AUFGABENTRÄGER	28
4	ANALYSE DER RAUMSTRUKTUR	33
4.1	RAUM- SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	33
4.2	UNTERTEILUNG DES STADTGEBIETS NACH RAUMSTRUKTURELLEN GESICHTSPUNKTEN	36
4.3	VERÄNDERUNG DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG	37
4.4	EINWOHNERENTWICKLUNG UND DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNGEN	39
4.5	BESCHÄFTIGTEN- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG, PENDLERBEZIEHUNGEN	42
4.6	PKW-BESTAND	45
4.7	(HOCH-)SCHULSTANDORTE UND VERÄNDERUNG DER SCHÜLERZAHLEN	45
4.8	ENTWICKLUNG FREIZEIT- UND NAHERHOLUNGSVERKEHR (+ STANDORTE)	47
4.9	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND EINZELHANDEL	49
4.10	ZUSAMMENFASSENDE BESCHREIBUNG DER RAUMSTRUKTUR MIT BEDEUTUNG FÜR DEN ÖPNV	51
5	DARSTELLUNG UND ANALYSE DES LOKALEN VERKEHRSGESCHEHENS	55
5.1	MOBILITÄTSVERHALTEN	55
5.2	FAHRGASTNACHFRAGE	60
6	POTENZIALANALYSE	65
6.1	DARSTELLUNG VON LINIENABSCHNITTEN MIT SEHR SCHWACHER NACHFRAGE	65
6.2	DARSTELLUNG VON RELATIONEN MIT FAHRGASTPOTENZIALEN IM ÖPNV	66
6.3	PROGNOSE DER VERKEHRSENTWICKLUNG	68

6.3.1	BEVÖLKERUNGSPROGNOSE FÜR DIE STADT MÖNCHENGLADBACH	68
6.3.2	VERÄNDERTES MOBILITÄTSVERHALTEN	68
6.3.3	VERÄNDERUNGEN DER RAUM, SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	69
6.3.4	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG (OHNE BERÜCKSICHTIGUNG VON MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR)	70
7	ANSPRÜCHE UNTERSCHIEDLICHER PERSONENGRUPPEN	73
7.1	PERSONENGRUPPEN IM ÖPNV	73
7.2	ANFORDERUNGEN VON PERSONEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	75
8	ANFORDERUNGSPROFIL	82
8.1	LEITBILD ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	82
8.1.1	ROLLE UND FUNKTION DES ÖPNV	82
8.1.2	ÖPNV UND KUNDEN	83
8.1.3	ÖPNV-NACHFRAGE	84
8.1.4	ÖPNV UND SIEDLUNGSSTRUKTUR	84
8.1.5	ÖPNV UND BARRIEREFREIHEIT	85
8.1.6	ÖPNV UND WIRTSCHAFTLICHKEIT	90
8.1.7	ÖPNV UND UMWELT	90
8.1.8	ÖPNV-ORGANISATION	91
8.1.9	INFORMATION, BERATUNG UND ORIENTIERUNG AN KUNDENBEDÜRFNISSEN	91
8.2	HANDLUNGSFELDER FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES UND DER INFRASTRUKTUR	92
8.3	QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV-ANGEBOTES	95
8.3.1	BETRIEBS-/VERKEHRSZEITEN, SONDERVERKEHRE	97
8.3.2	STANDARDS DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	98
8.3.3	NETZHIERARCHIE	99
8.3.4	STANDARDS DER BEDIENUNGSQUALITÄT	102
8.3.5	STANDARDS DER VERBINDUNGSQUALITÄT	105
8.3.6	NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG	108
8.3.7	PÜNKTLICHKEIT, ZUVERLÄSSIGKEIT, 10-MINUTEN-GARANTIE	108
8.3.8	HALTESTELLEN UND HALTEPUNKTE, HALTESTELLENMANAGEMENT	109
8.3.9	VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	115
8.3.10	FAHRZEUGAUSSTATTUNG	117
8.3.11	FAHRGASTINFORMATION	121
8.3.12	ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL	126
8.3.13	QUALITÄTSANFORDERUNGEN BETRIEB, LEITSTELLE UND STÖRUNGSMANAGEMENT	127
8.3.14	QUALITÄTSANFORDERUNGEN MARKETING, VERTRIEB UND TARIF	128
8.3.15	QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM (QMS)	129
9	ÖPNV-ANGEBOTSANALYSE ALS BESTANDSAUFNAHME UND ZUSTANDSBEWERTUNG	140
9.1	ÖPNV-ERSCHLIEßUNG / ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	141

9.2	BEWERTUNG LINIENNETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG	153
9.3	BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT UND BEDIENUNGSREGELMÄßIGKEIT	158
9.4	REISEZEIT UND UMSTEGEHÄUFIGKEIT	168
9.5	VERKNÜPFUNGEN	171
9.5.1	VERKNÜPFUNG VON BUS UND SCHIENE UND ZEITLICHE ANGEBOTSKOORDINIERUNG	171
9.5.2	VERKNÜPFUNG MIT ERGÄNZENDEN VERKEHRSMITTELN	180
9.6	BEWERTUNG HALTESTELLEN	183
9.7	BEWERTUNG DER BEFÖRDERUNGSQUALITÄT, BEFÖRDERUNGSKAPAZITÄT, PLATZANGEBOT	183
9.8	DARSTELLUNG DER BETRIEBSKILOMETER DES FAHRPLANSTANDES 2015/2016 NACH VERKEHRSTAG UND LINIE	185
9.9	BEWERTUNG VON PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT, BETRIEBS- UND STÖRUNGSMANAGEMENT	187
9.10	BEWERTUNG FAHRGASTINFORMATION, VERTRIEB, TARIF UND MARKETING	188
9.11	ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG ALS WEITERE GRUNDLAGE DER ANGEBOTSKONZEPTION	192
10	ANGEBOTSKONZEPTION	195
10.1	HANDLUNGSFELD LINIENNETZ UND FAHRPLAN	195
10.2	VERBESSERUNG DER UMSTEGESITUATION	243
10.3	HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR UND BETRIEB	245
10.4	MAßNAHMEN FÜR EINE OPTIMIERTE INTERMODALE VERKNÜPFUNG	256
10.5	HANDLUNGSFELD MARKETING, VERTRIEB UND FAHRGASTINFORMATION	284
10.6	QUALITÄTSMANAGEMENT	289
10.7	VERKEHRLICHE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION	291
10.8	FINANZIELLE WIRKUNG DER MAßNAHMENKONZEPTION	293
11	FINANZIERUNG	295
12	BETEILIGUNGSVERFAHREN	300
12.1	ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG ÜBER INTERNETPORTAL	300
12.2	EINBINDUNG WEITERER INSTITUTIONEN	300

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1:	VERKEHRSUNTERNEHMEN IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH MIT LINIENZUORDNUNG	15
TABELLE 2:	SPNV-ANGEBOT	17
TABELLE 3:	SPNV-MAßNAHMEN	28
TABELLE 4:	INHALTE DER MAßNAHMENKONZEPTE BENACHBARTER NAHVERKEHRSPÄNE MIT BEZUG ZUR STADT MÖNCHENGLADBACH	31
TABELLE 5:	EINWOHNERBEZOGENE STRUKTURDATEN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	34
TABELLE 6:	SIEDLUNGSFLÄCHEN- UND INFRASTRUKTURENTWICKLUNG MIT RELEVANZ FÜR DEN ÖPNV	38
TABELLE 7:	GEPLANTE ENTWICKLUNGEN VON WOHNGEBIETEN, GEWERBEGBIETEN, EINKAUFSZENTREN ETC.	38
TABELLE 8:	VERÄNDERUNG DER ALTERSSTRUKTUR DER BEVÖLKERUNG FÜR DIE JAHRE 2003 UND 2012	41
TABELLE 9:	ALTERSSTRUKTUR DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND FÜR DIE JAHRE 2003 UND 2012	42
TABELLE 10:	DIE 15 WICHTIGSTEN EIN- UND AUSPENDLERRELATIONEN FÜR DIE STADT MÖNCHENGLADBACH	44
TABELLE 11:	SCHULSTANDORTE DER WEITERFÜHRENDEN SCHULEN IM STADTGEBIET MÖNCHENGLADBACH	45
TABELLE 12:	ÖPNV-RELEVANTE TOURISTISCHE ZIELE UND FREIZEITEINRICHTUNGEN IM STADTGEBIET.	48
TABELLE 13:	KRANKENHAUS- UND KLINIKSTANDORTE MIT BETTENZAHL	49
TABELLE 14:	VERWALTUNGSSTANDORTE IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	50
TABELLE 15:	FAHRGASTNACHFRAGE AUF DEN ÖPNV-LINIEN AN DEN VERKEHRSTAGEN MO-FR SOWIE SA ALS LINIENBEFÖRDERUNGSFÄLLE (2014)	60
TABELLE 16:	TOP-25-RELATIONEN	62
TABELLE 17:	LINIENABSCHNITTE MIT GERINGER UND SEHR GERINGER NACHFRAGE	65
TABELLE 18:	ÖPNV-POTENZIAL-RELATIONEN IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	67
TABELLE 19:	SIEDLUNGSFLÄCHEN- UND INFRASTRUKTURENTWICKLUNG MIT HOHER RELEVANZ FÜR DEN ÖPNV	70
TABELLE 20:	GRUNDANFORDERUNGEN AN DIE GESTALTUNG EINES „BARRIEREFREIEN ÖPNV“ AUS SICHT VERSCHIEDENER NUTZERGRUPPEN MIT MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNGEN	77
TABELLE 21:	DEFINITION DER VERKEHRSZEITEN FÜR DIE STADT MÖNCHENGLADBACH	98
TABELLE 22:	STANDARDS DER ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT	99
TABELLE 23:	ÖPNV-NETZHIERARCHIE IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	102
TABELLE 24:	STANDARDS BEDIENUNGSQUALITÄT	103
TABELLE 25:	15 STÄRKSTEN EIN-/AUSPENDLERSTRÖME DER STADT MÖNCHENGLADBACH	105
TABELLE 26:	STANDARDS ZUR VERBINDUNGSQUALITÄT IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH	106
TABELLE 27:	ANFORDERUNGEN AN DIE ANSCHLUSSBINDUNG AN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN/SYSTEMKNOTEN	107
TABELLE 28:	HALTESTELLEN UND VERKNÜPFUNGSPUNKTE IN MÖNCHENGLADBACH	111

TABELLE 29:	ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG DER HALTESTELLEN UND VERKNÜPFUNGSPUNKTE	112
TABELLE 30:	ANFORDERUNGEN AN DIE AUSSTATTUNG DER HALTESTELLEN UND VERKNÜPFUNGSPUNKTE / BARRIEREFREIHEIT	114
TABELLE 31:	ANFORDERUNGEN AN DIE INSTANDHALTUNG UND SAUBERKEIT DER FAHRGASTINFORMATION AN DEN HALTESTELLEN	115
TABELLE 32:	RICHTWERTE ZUM FAHRGASTKOMFORT DER BEDIENUNGSANGEBOTE	121
TABELLE 33:	STANDARDS PRINTMEDIEN	123
TABELLE 34:	STANDARDS STATIONÄRER SERVICE	124
TABELLE 35:	STANDARDS INFORMATION ÜBER TELEFON UND INTERNET	125
TABELLE 36:	BAUSTEINE UND INHALTE DES QUALITÄTSMANAGEMENTS	134
TABELLE 37:	INSTRUMENTE DER QUALITÄTSKONTROLLE	134
TABELLE 38:	PRODUKTPROFILIERUNG BUSVERKEHR STADT MÖNCHENGLADBACH	140
TABELLE 39:	BEWERTUNG DER ERSCHLIEßUNGSDEFIZITE	143
TABELLE 40:	LINIENÜBERSICHT STADT MÖNCHENGLADBACH MIT BEDIENUNGSANGEBOT (FAHRPLANANGEBOT 2015/2016)	155
TABELLE 41:	ANBINDUNG RELEVANTER UMLANDGEMEINDEN	164
TABELLE 42:	STADTTTEILBEZIEHUNGEN ZU DEN UNMITTELBAR ANGRENZENDEN UMLANDGEMEINDEN	165
TABELLE 43:	DEFIZITANALYSE BUS/SCHIENE-VERKNÜPFUNG WEITERE SPNV-HALTEPUNKTE (MO-FR, TAGVERKEHR)	176
TABELLE 44:	DEFIZITANALYSE SCHIENE/BUS-VERKNÜPFUNG WEITERE SPNV-HALTEPUNKTE (MO-FR, TAGVERKEHR)	177
TABELLE 45:	VORHANDENE FAHRRADABSTELLANLAGEN AN SPNV-HALTEN IN MÖNCHENGLADBACH	181
TABELLE 46:	P+R-ANLAGEN AN SPNV-HALTEN IM STADTGEBIET	182
TABELLE 47:	BEWERTUNG DER BEFÖRDERUNGSKAPAZITÄT IN DEN EINZELNEN VERKEHRSZEITEN	184
TABELLE 48:	BETRIEBSLEISTUNG IM STATUS QUO INNERHALB DER STADT MÖNCHENGLADBACH (FAHRPLANSTAND 2015/2016)	185
TABELLE 49:	PROBLEME IN PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT	187
TABELLE 50:	SERVICE- UND VERTRIEBSSTELLEN	189
TABELLE 51:	SPNV-HALTEPUNKTE IN MÖNCHENGLADBACH	250
TABELLE 52:	HALTESTELLEN MIT DEUTLICHEM BEDEUTUNGSZUWACHS DURCH MAßNAHMENKONZEPT	250
TABELLE 53:	NACHFRAGEWIRKUNGEN DER ANGEBOTSKONZEPTION (ERGEBNISSE VERKEHRSMODELL) FÜR DAS GESAMTNETZ	292
TABELLE 54:	VERKEHRSCHE WIRKUNGEN DER ANGEBOTSKONZEPTION (ERGEBNISSE VERKEHRSMODELL) FÜR DAS GESAMTNETZ	293
TABELLE 55:	KOSTEN- UND ERLÖSABSCHÄTZUNG DER ANGEBOTSKONZEPTION IM ÜBERBLICK	293
TABELLE 56:	UMSETZUNG IN PHASEN	294
TABELLE 57:	INFRASTRUKTURKOSTEN	294
TABELLE 58:	GESAMTKOSTEN FÜR DIE BAULICHE INFRASTRUKTURMAßNAHMEN	297

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1:	KLEINRÄUMIGE GEBIETSGLIEDERUNG STADT MÖNCHENGLADBACH	35
ABBILDUNG 2:	GEBIETE MIT GERINGER BEVÖLKERUNGSDICHTE	37
ABBILDUNG 3:	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG (2003-2015) IN VIER TEILBEREICHEN UND FÜR DIE GESAMTSTADT MÖNCHENGLADBACH	40
ABBILDUNG 4:	ALTERSSTRUKTUR DER BEVÖLKERUNG IN 2003 UND 2012 IM VERGLEICH	41
ABBILDUNG 5:	ARBEITSPLATZANGEBOT IN DEN STADTTTEILEN MÖNCHENGLADBACHS	43
ABBILDUNG 6:	PROGNOSE DER SCHÜLERZAHLEN, NEUZUGÄNGE JAHRGANGSSTUFE 5 UND GESAMTSCHÜLERZAHL	47
ABBILDUNG 7:	GESAMTÜBERSICHT RAUMSTRUKTURANALYSE	52
ABBILDUNG 8:	WEGZWECKE (AB 14 JAHRE)	56
ABBILDUNG 9:	MODAL SPLIT (AB 14 JAHRE)	56
ABBILDUNG 10:	ENTWICKLUNG DES MODAL-SPLIT IN DER STADT MÖNCHENGLADBACH BEZOGEN AUF ALLE EINWOHNER AB 10 JAHREN	57
ABBILDUNG 11:	MODAL-SPLIT NACH ERHEBUNGSBEZIRKEN	58
ABBILDUNG 12:	ERHEBUNGSBEZIRKE DER HAUSHALTSBEFRAGUNG 2010	59
ABBILDUNG 13:	VERKEHRVERFLECHTUNG ZWISCHEN ERHEBUNGSBEZIRKEN	60
ABBILDUNG 14:	RÄUMLICHE ABLEITUNG DER TOP-25-RELATIONEN	63
ABBILDUNG 15:	UMSTEIGEHALTESTELLEN	64
ABBILDUNG 16:	ABSCHNITTE MIT GERINGER FAHRGASTNACHFRAGE GEMÄß ÖV- VERKEHRSERHEBUNG 2014	66
ABBILDUNG 17:	ABSCHÄTZUNG DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG BIS 2029 (OHNE ANGEBOTSMÄßNAHMEN IM ÖPNV)	72
ABBILDUNG 18:	ANFORDERUNGEN ZUR ZIELERREICHUNG „BARRIEREFREIER ÖPNV“	81
ABBILDUNG 19:	MOBILITÄTSKETTE IM ÖPNV	86
ABBILDUNG 20:	NETZHIERARCHIE STADT MÖNCHENGLADBACH	101
ABBILDUNG 21:	EINZUGSRADIEN DER HALTESTELLEN UND ERSCHLIEßUNGSDEFIZITE	142
ABBILDUNG 22:	ERSCHLIEßUNG NACHTBUS	152
ABBILDUNG 23:	LINIENNETZPLAN (BUS)	154
ABBILDUNG 24:	KORRIDORBEZOGENES TAKTANGEBOT (MO-FR)	159
ABBILDUNG 25:	KORRIDORBEZOGENES TAKTANGEBOT (SA)	160
ABBILDUNG 26:	KORRIDORBEZOGENES TAKTANGEBOT (SO)	162
ABBILDUNG 27:	ERREICHBARKEIT DER SPNV-HALTEPUNKTE (VERKNÜPFUNG ÖPNV)	167
ABBILDUNG 28:	VERGLEICH DER REISEGESCHWINDIGKEITEN IM BUSVERKEHR AUSGEWÄHLTER STÄDTE IN NRW UND BUSLINIEN IN MÖNCHENGLADBACH	169
ABBILDUNG 29:	UMSTEIGEUHR MG HBF, MO-FR TAGESVERKEHR, VERKNÜPFUNG BUS - SCHIENE	172
ABBILDUNG 30:	UMSTEIGEUHR MG HBF, MO-FR TAGESVERKEHR, VERKNÜPFUNG SCHIENE - BUS	173
ABBILDUNG 31:	UMSTEIGEUHR MG HBF, MO-FR SCHWACHVERKEHRSZEIT, VERKNÜPFUNG BUS – SCHIENE	174
ABBILDUNG 32:	UMSTEIGEUHR MG HBF, MO-FR SCHWACHVERKEHRSZEIT, VERKNÜPFUNG SCHIENE – BUS	175

ABBILDUNG 33:	UMSTEIGEUHR BUS/SCHIENE-VERKNÜPFUNG MG HBF. (SONN- UND FEIERTAG, SPNV AN)	178
ABBILDUNG 34:	UMSTEIGEUHR BUS/SCHIENE-VERKNÜPFUNG MG HBF. (SONN- UND FEIERTAG, SPNV AB)	179
ABBILDUNG 35:	ALLGEMEINE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE GEMÄß ONLINE- BÜRGERBETEILIGUNG	193
ABBILDUNG 36:	KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE	194
ABBILDUNG 37:	LINIENNETZ ANGEBOTSKONZEPT	241
ABBILDUNG 38:	FOKUS FAHRRADVERLEIH-STATIONEN IM ZENTRUM VON MÖNCHENGLADBACH	257
ABBILDUNG 39:	VERORTUNG VON INTERMODALEN VERKNÜPFUNGSPUNKTEN	259
ABBILDUNG 40:	HINTERGRUNDPROZESSE	285
ABBILDUNG 41:	ÖPNV-FINANZIERUNG AUS BUNDES- UND LANDESMITTELN IN NORDRHEIN-WESTFALEN	295

Abkürzungsverzeichnis

AST - AnrufSammelTaxi

BGG - Behindertengleichstellungsgesetz

B+R - Bike and Ride

Bf. - Bahnhof

BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

CE - CityExpress

DH - Doppelhaus

DB - Deutsche Bahn

EEV - Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

EFH - Einfamilienhaus

EG – Europäische Gemeinschaft

EuGH - Europäischer Gerichtshof

EW - Einwohner

FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FT - Feiertag

FP - Fahrtenpaar

GEP - Gebietsentwicklungsplan

GZ - Grundzentrum

Hst - Haltestelle

HVZ - Hauptverkehrszeit

ITF - Integraler Taktfahrplan

K+R - Kiss and Ride

MIV - motorisierter Individualverkehr

Mo - Fr - Montag bis Freitag

Mo - Fr (F) - Montag bis Freitag an Ferientagen

Mo - Fr (S) - Montag bis Freitag an Schultagen

MZ - Mittelzentrum

NaVZ - Nachtverkehrszeit

NE - Nachtexpress

NVP - Nahverkehrsplan

NVZ - Normalverkehrszeit

ÖDA - Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ÖPNV - öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNVG NRW - ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen
ÖV - öffentlicher Verkehr
OZ - Oberzentrum
PBefG - Personenbeförderungsgesetz
P+R - Park and Ride
RB - Regionalbahn
RBL - Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE - Regional-Express
RH - Reihenhäuser
ROG - Raumordnungsgesetz
Sa - Samstag
So - Sonntag
SPNV - Schienenpersonennahverkehr
StVO - Straßenverkehrsordnung
SVZ - Schwachverkehrszeit
VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VU - Verkehrsunternehmen
WE - Wohneinheiten
ZOB - zentraler Omnibusbahnhof

Zur Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in diesem Nahverkehrsplan auf sprachliche Doppelnennungen in männlicher und weiblicher Form weitestgehend verzichtet. Die verwendeten Begrifflichkeiten und Bezeichnungen sind entsprechend als geschlechtsneutral zu verstehen und sowohl in männlicher als auch weiblicher Form gültig.

1 Hintergrund und Zielsetzung

Hintergrund

Der erste Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Mönchengladbach stammt aus dem Jahr 1997. Mit Erstellung der Vorstudie sowie der Erarbeitung des Linienkonzepts für einen neuen NVP wurden zwei maßgebliche und vorbereitende Schritte durch die Stadt Mönchengladbach initiiert, um die Neuaufstellung des NVP in 2017 abschließen zu können. Mit der Vorstudie zum NVP, die in den Jahren 2014-2015 bearbeitet wurde, waren folgende Zielsetzungen und Untersuchungsgegenstände verbunden:

- Aufbau eines ÖV-Verkehrsmodells mit dem Programm VISUM zur realitätsnahen Abbildung der aktuellen Fahrgastnachfrage,
- Festlegung der Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot in der Stadt Mönchengladbach,
- Umfassende Analyse des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Nachfragestruktur, inkl. Potenzialanalyse als Vorbereitung für die Entwicklung des Linienkonzeptes als wesentlicher Bestandteil des NVP.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Vorstudie wurde das Linienkonzept für die Stadt Mönchengladbach entwickelt. Die Beschreibung des künftigen ÖPNV-Angebotes im NVP erfolgt auf der Basis der Ergebnisse des Linienkonzeptes. Die Erarbeitung des Linienkonzeptes fußte auf der gleichzeitigen und vergleichenden Bearbeitung drei unterschiedlicher Szenarien, die sich durch das jeweilige ÖPNV-Leistungsangebot wesentlich voneinander unterscheiden. Im Einzelnen sind dies:

- Szenario 1: „Einsparszenario“ – Verringerung des ÖPNV-Defizits (Einsparung von 254.000 € pro Jahr)
- Szenario 2: „Moderater Ausbau des ÖPNV-Angebots“ – behutsame Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots durch Optimierung im Bestand
- Szenario 3: „Leistungsfähiger Ausbau des ÖPNV-Angebots“ – Hebung der Nachfragepotentiale und konsequente Anwendung von Qualitätsstandards im ÖPNV, wie für eine Stadt in der Größenordnung Mönchengladbachs empfohlen

Im September 2016 hat der Rat der Stadt Mönchengladbach das Szenario 2 beschlossen, womit maßgeblich die Maßnahmenkonzeption in diesem NVP bestimmt wird.

Zielsetzung

Der ÖPNV¹ hat einerseits maßgebliche Bedeutung für eine umweltfreundlichere Mobilität in der Stadt Mönchengladbach. Andererseits wird zukünftig die Verantwortung der Stadt Mönchengladbach für eine Grundversorgung ihrer Bürgerinnen und Bürger mit Mobilitätsoptionen abseits des MIV eine stärkere Bedeutung beizumessen sein. Insbesondere für Nachfragegruppen mit niedrigem Einkommen können steigende Energiepreise und höhere Mobili-

¹ ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr, beinhaltet den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie den Busverkehr

tätskosten zu einem Problem werden. Um allen Bürgerinnen und Bürgern eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und um den Belangen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen, ist dem ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach eine besondere Bedeutung beizumessen. Die Erarbeitung eines neuen NVP für die Stadt Mönchengladbach verfolgt die nachfolgenden übergeordneten Ziele:

- Schaffung einer Grundlage für die Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung
 - der veränderten Verkehrsbedürfnisse und –nachfrage der Bevölkerung,
 - der bereits umgesetzten oder in Vorbereitung befindlichen städtebaulichen und infrastrukturellen Veränderungen bzw. des zeitlichen Fortschritts der Entwicklungsgebiete (mg+ Wachsende Stadt),
 - sowie der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der NEW mobil & aktiv Mönchengladbach GmbH und der Stadt Mönchengladbach.

Die Aufstellung und der Beschluss des NVP der Stadt Mönchengladbach sind darüber hinaus erforderlich, um die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Mönchengladbach fristgerecht im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) vergeben zu können. Der NVP beschreibt unter anderem das ÖPNV-Angebot und die Betriebsleistung, die künftig im Rahmen des ÖDA vergeben werden soll. Das Verfahren zur Vergabe der Verkehrsleistungen wird Mitte 2017 beginnen.

Somit wird die Neuaufstellung des NVP erforderlich um

- das Erreichen einer größtmöglichen Rechtssicherheit bei der Vergabe und Finanzierung der Verkehrsleistungen des ÖPNV im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach EU-VO 1370/2007 ab 12/2019 innerhalb des VRR-Finanzierungssystems zu gewährleisten,
- die geplante Direktvergabe von Verkehrsleistungen im Stadtgebiet an die NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH durchführen zu können,
- die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Wirkung ab dem 1. Januar 2013 (insbesondere im Hinblick auf den Wettbewerb und die Barrierefreiheit im ÖPNV) zu berücksichtigen,
- den Belangen wie sie aus dem Behindertengleichstellungsgesetz erwachsen gerecht zu werden
- sowie generelle Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach zu forcieren.

Wesentliche Funktionen des NVP

Der NVP der Stadt Mönchengladbach übernimmt für die Laufzeit von 10 Jahren drei wesentliche Funktionen:

- Als Planungsinstrument mit dem der Aufgabenträger seine Planungsvorstellungen für den ÖPNV entwickelt.

- Als Steuerungsinstrument mit dem der Aufgabenträger die ÖPNV-Qualität und die Verkehrsdurchführung lenkt und kontrolliert.
- Als Vergabeinstrument mit dem der Aufgabenträger im Vorgriff auf die Vorabbe-
kanntmachung die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität definiert.

2 Organisationsstruktur des ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach

2.1 Verkehrsverbund und Aufgabenträgerschaft

Der ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach ist vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert. Dadurch besteht ein gesamtheitlich, unternehmensübergreifend kommuniziertes Bedienungsangebot, eine weitgehend einheitliche Tarifstruktur und eine einheitliche Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation.

Das ÖPNV-Gesetz NRW bestimmt in § 3 die Kreise und kreisfreien Städte zu Aufgabenträgern des ÖPNV, die entsprechend die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im entsprechenden Nahverkehrsraum übernehmen. Die Stadt Mönchengladbach ist gemäß ÖPNV-Gesetz Aufgabenträger und zuständige Behörde für den kommunalen ÖPNV und damit zuständig für die Aufstellung und Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes. Dies beinhaltet die Vorbereitung von Entscheidungen in ÖPNV-Grundsatzfragen und ÖPNV-Planungen zur politischen Beschlussfassung. Darüber hinaus nimmt die Stadt als Aufgabenträger Stellung zu Linien- und Fahrplanänderungen sowie Konzessionsanträgen gegenüber der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) gemäß § 42 PBefG und stimmt sich in ÖPNV-Fragen mit den benachbarten Aufgabenträgern ab. Die Stadt Mönchengladbach verantwortet darüber hinaus Planung, Bau und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur.

2.2 ÖPNV – Stadt Mönchengladbach

Verkehrsunternehmen

Die Leistungen im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach werden von fünf Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber nach § 42 PBefG erbracht.

■ **Tabelle 1: Verkehrsunternehmen in der Stadt Mönchengladbach mit Linienzuordnung**

Verkehrsunternehmen	Linien
NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH	SB 1, SB 4, SB 83, 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 029, 031, 033, 036, NE 1, NE 2, NE 3, NE 4, NE 5, NE 6, AST Wickrath, AST Jüchen/MG-Giesenkirchen
NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH + WestVerkehr GmbH ²	SB 81
NEW mobil und aktiv Viersen GmbH	CE 89
Busverkehr Rheinland GmbH	864
Kraftverkehr Gerresheim GmbH & Co. KG + NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH ³	097

² Gemeinschaftskonzession

2.3 SPNV – VRR als Aufgabenträger

Die Stadt Mönchengladbach ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Im VRR sind 16 kreisfreie Städte und 7 Kreise zusammengeschlossen.

Dem VRR werden nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) folgende Aufgaben übertragen:

- Die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).
- Das Hinwirken auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV.
- Die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs.
- Die Bildung kooperationsübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs.
- Die Zuständigkeit für ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV.
- Die Durchsetzung von einheitlichen Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Stadt Mönchengladbach liegt in der Zuständigkeit der VRR AöR und ist damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV ist der VRR. Dieser ist auch für die Aufstellung des SPNV-NVP verantwortlich, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV vorgibt und der bei der Erstellung des NVP der Stadt Mönchengladbach zu beachten ist.

Da jedoch aus planerischen Gründen eine Koordinierung der sich ergänzenden Systeme SPNV und ÖPNV anzustreben ist, erfolgt nachfolgend eine komprimierte Darstellung des SPNV-Angebots. Darüber hinaus werden Maßnahmen im VRR-Nahverkehrsplan 2016 vorgesehen, die Auswirkung für die Stadt Mönchengladbach haben werden, so diese unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte realisiert werden. Diese sind im Kapitel 3.3 dargestellt.

3 Eigenwirtschaftlicher Anteil für KV Gerresheim

■ **Tabelle 2: SPNV-Angebot**

Produkt / Linie	Verlauf	Takt (Mo - Fr / Sa / So)
RE 4	DB: Dortmund - Mönchengladbach (-Aachen)	• T60/T60/T60
RE 8	DB: Mönchengladbach - Rommerskirchen (-Köln-Koblenz)	• T60/T60/T60
RE 13	eurobahn: Venlo - Mönchengladbach - Hagen (-Hamm)	• T60/T60/T60
RE 42	DB: Mönchengladbach - Duisburg - Münster	• T60/T60/T60
RB 27	DB: Mönchengladbach - Rommerskirchen (-Köln-Koblenz)	• T60 (keine Bedienung zwischen 09:00 und 15:00 Uhr) / - / -
RB 33	DB: (Aachen-) Mönchengladbach - Wesel	• T30/T60/T60
RB 34	DB: Mönchengladbach - MG-Genhausen (-Dalheim)	• T60/T120/T120
S8	DB: Hagen - Mönchengladbach	• T20/T30/T30

2.4 Zuständigkeiten Verkehrsbetriebe

Die Verkehrsunternehmen haben die Aufgabe, den ÖV im Bedienungsgebiet sicher, wirtschaftlich, leistungsfähig und in nachhaltigen Abläufen zu betreiben. In der Stadt Mönchengladbach werden zurzeit ca. 97% der Betriebsleistungen von der NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH erbracht.

Der Landesgesetzgeber schreibt die Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans vor. Diese Verkehrsunternehmen, die im Aufgabenträgergebiet eine Liniengenehmigung besitzen und deren unternehmerische Verkehrsinteressen folglich auch vom Mönchengladbacher NVP berührt werden, wurden bei der Aufstellung des NVP beteiligt.

3 Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan

3.1 Gesetzliche Vorgaben

Für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Mönchengladbach gelten insbesondere folgende gesetzliche Grundlagen:

- EU Verordnung (EG) 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW)
- Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV ÖPNVG NRW)

3.1.1 EU Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 23.10.2007 die Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) 1191/69 und (EWG) 1107/70 beschlossen. Die Verordnung ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und gilt ab diesem Zeitpunkt unmittelbar in jedem EU-Mitgliedsstaat.

Enthalten sind neben beihilferechtlichen Anforderungen an die Finanzierung von Verkehrsdiensten auch Regelungen über die Vergabe. Die Direktvergabe der Verkehrsleistungen an einen sogenannten „internen Betreiber“ wird ermöglicht. Ziel der EU Verordnung 1370/2007 ist, unter ökonomischer Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel die Voraussetzung und einen Wettbewerbsrahmen für einen qualitativ und quantitativ verbesserten ÖPNV zu schaffen.

Artikel 1 definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den NVP

Der NVP bildet (insbesondere auch) den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aufgrund eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder einer allgemeinen Vorschrift dürfen den Betreibern angemessene Ausgleichsleistungen gewährt werden. Mit dem ÖDA kann der Aufgabenträger ein Verkehrsangebot durch eine Vergabe an einen Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherstellen. Der ÖDA enthält die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung des Betreibers, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste in einem Umfang oder einer Qualität oder unter Bedingungen zu erbringen, die er aus eigenunternehmerischem Antrieb nicht bereit wäre zu betreiben.

Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG (siehe folgendes Kapitel)), die von einer Genehmigungsbehörde⁴ erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie ist damit beschränkt auf Sachverhalte, bei denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines ÖDA vorab bekannt gemacht hat, zurück bleiben. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.

3.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im Öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU Verordnung 1370/2013 novelliert.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Die Anforderungen an die Aufstellung und die Inhalte eines Nahverkehrsplans werden in § 8 Absatz 3 geregelt. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert demnach im Nahverkehrsplan *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“*. Der Nahverkehrsplan ist somit das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV.

⁴ Von der Landesregierung bestimmte Behörde, die zuständig für die Genehmigung von Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehren ist, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, bzw. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat (vgl. § 11 PBefG).

Das PBefG in der novellierten Fassung beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. Es fordert etwa bis 2022 den vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV (§ 8 Abs. 3). In § 8 Abs. 3 des PBefG ist festgelegt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

3.1.3 ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Die vorab dargestellten europäischen und nationalen Vorgaben werden durch Gesetze der einzelnen Bundesländer konkretisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (ÖPNVG NRW)⁵ die Verantwortlichkeiten für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festgelegt; es werden insbesondere die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV sowie die Finanzverantwortung geregelt.

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Kreise und kreisfreien Städte sind als Aufgabenträger zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Sie sollen eine angemessene ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung gewährleisten.

Ergänzende Hinweise und Erläuterungen zum ÖPNVG NRW sind in den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV ÖPNVG NRW) enthalten.

Zwischen 2008 und 2016 wurde das ÖPNVG NRW durch verschiedene Gesetze grundlegend novelliert. Die Landesregierung hat umfangreiche Änderungen bei der Aufgabenstruktur und der Mittelverteilung für den ÖPNV vorgenommen. Zu den wesentlichsten Änderungen gehören die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV, die Zentralisierung der Förderzuständigkeiten auf Kooperationsräume (§ 6) sowie eine Pauschalierung (§ 11) der gesamten ÖPNV-Förderung in drei Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen (ÖPNV- und SPNV-Pauschale, pauschalierte Investitionsförderung). Bestandteil der Pauschalierung ist auch die Überführung der zuvor bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) an die Verkehrsunternehmen in die ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger des ÖPNV (§ 11a ÖPNVG NRW) mit Wirkung ab dem Jahr 2011. Mit der im Dezember 2012 erfolgten Revision des ÖPNVG NRW sind weitere Änderungen, insbesondere im Bereich der pauschalierten Zuschussbeträge (§§ 11, 11a und 12 ÖPNVG NRW), vorgenommen worden. Bezogen auf den NVP der Stadt Mönchengladbach sind folgende Themenfelder der letzten Novellierung des ÖPNVG NRW von besonderer Bedeutung:

- Förderung zukunftsfähiger Busantriebe
- Neuverankerung des Fördertatbestands Barrierefreiheit

⁵ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) mit Stand vom 06.01.2017

- Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge

Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Sie übernehmen die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht seitens des Gesetzgebers besondere Pflichten (z. B. Erstellung eines NVP) auferlegt werden. Bei Stadt- bzw. Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren haben sich benachbarte Aufgabenträger abzustimmen. Kreise können einer kreisangehörigen Gemeinde auf deren Verlangen hin die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr übertragen. Für den Nachbarortsverkehr ist dies dann möglich, wenn sich die beteiligten Gemeinden darüber geeinigt haben. (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW).

Gemäß § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungskreis zudem zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Aufgabenträgerschaft für den SPNV

Gemäß § 5 ÖPNVG NRW bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder ihre bisher bestehenden Zweckverbände zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt (§ 5a ÖPNVG NRW). Diesen ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu übertragen. Für die Stadt Mönchengladbach ist dies der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dessen Träger zwei Gebietskörperschaften sind, nämlich der „Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN)“ und der „Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)“.

Der VRR ist neben der Aufgabenträgerschaft für den SPNV insbesondere für die Sicherstellung eines integrierten ÖPNV (Tarif, Angebot, Qualität) zuständig – abgeleitet aus dem ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Mit der Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in NRW wurde die Stadt Mönchengladbach Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet. Seitdem ist die Stadt verantwortlich für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW hat die Stadt Mönchengladbach als Aufgabenträger zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen NVP aufzustellen und bei Bedarf gem. § 9 Abs. 5 ÖPNVG NRW fortzuschreiben. Der NVP dient u. a. dazu, Ziele und Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und seine Finanzierung festzulegen. Berücksichtigt werden müssen insbesondere folgende Themen:

- Belange mobilitätsbehinderter Menschen und der Barrierefreiheit i. S. des BGG,
- Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie die bereits vorhandenen Verkehrsstrukturen,
- Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus,
- Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplanes und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans.

Der Nahverkehrsplan trifft Aussagen

- zu den Qualitätsanforderungen im ÖPNV,
- zur Investitionsplanung und zur Finanzierung des ÖPNV und
- zum Betrieblichen Leistungsangebot.

Hierzu gehören u.a. die Festlegung von Mindestanforderungen für

- Betriebszeiten,
- Fahrzeugfolgen (insbesondere Takt),
- Anschlussbeziehungen an Verknüpfungspunkten,
- Qualifikationsstandards des Personals sowie
- Ausrüstungsstandards der eingesetzten Fahrzeuge.

Der Nahverkehrsplan dient insbesondere der politischen Willensbildung. Darüber hinaus ist er aber auch Steuerungsinstrument der Genehmigungsbehörde für die Ausgestaltung und Berücksichtigung einer integrierten öffentlichen Verkehrsbedienung in den entsprechenden räumlichen Abschnitten.

Des Weiteren haben die Festlegungen im NVP direkte Auswirkungen auf die Gewährung von Förderungen durch den Aufgabenträger (siehe hierzu auch VV ÖPNVG NRW). Förderanträge werden nur noch dann positiv bewertet, wenn die zu fördernden Maßnahmen im Einklang mit den im NVP definierten Zielen stehen. Nach dem ÖPNVG NRW ist es letztlich eine kommunale Pflichtaufgabe, einen NVP aufzustellen - und bei Bedarf fortzuschreiben. Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Mönchengladbach wurde am 17.12.1997 vom Rat der Stadt beschlossen.

Die Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP's hat im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften zu erfolgen. Den vorhandenen Verkehrsunternehmen ist die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben, Dritten kann diese Möglichkeit ebenfalls eingeräumt werden. Mit benachbarten Aufgabenträgern hat eine Abstimmung zu erfolgen. Schließlich ist der Beschluss des Nahverkehrsplans der Bezirksregierung anzuzeigen.

3.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) / Behindertengleichstellungsgesetz NRW (BGG NRW)

Gegenstand des Gesetzes

Gemäß § 8 Abs. 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)⁶ bzw. § 7 des Behindertengleichstellungsgesetzes Nordrhein-Westfalen (BGG NRW)⁷ ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

- (1) *„Die Errichtung oder die Änderung baulicher Anlagen der in § 1 Abs. 2 Sätze 1 und 2 genannten Träger öffentlicher Belange sind entsprechend den bauordnungsrechtlichen Vorschriften barrierefrei zu gestalten.“*
- (2) *„Absatz 1 gilt auch für sonstige bauliche oder andere Anlagen im Sinne von § 4 Satz 3.“*

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG NRW wie folgt definiert:

- *„Barrierefreiheit ist die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein; hierbei ist die Nutzung persönlicher Hilfsmittel zulässig. Zu den gestalteten Lebensbereichen gehören insbesondere bauliche und sonstige Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel im Personennahverkehr, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen.“*

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer sowie der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerichtet“). 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)⁸. Auch für sie ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV zu gewährleisten.

6 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

7 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Januar 2004.

8 Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Mit der Novellierung des PBefG sind die Aufgabenträger jedoch vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.⁹

Zuständig für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV sind:

- die Verkehrsunternehmen für den Bereich der Fahrzeuge,
- die Straßenbaulastträger für die Haltestellen,
- die Verkehrsunternehmen für die Fahrgastinformation,
- die Verkehrsunternehmen für die Schulung des Fahr- und Servicepersonals (und somit für deren Kenntnisse und Fähigkeiten).

Der Aufgabenträger formuliert über den Nahverkehrsplan, die Vorabbekanntmachung und/oder über die Vergabeunterlagen (ÖDA) seine Anforderungen an die Fahrzeugausstattung, die Fahrgastinformation und die Personalschulung.

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des PBefG keine neue fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln¹⁰. Die Schaffung der „Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste. Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

⁹ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

¹⁰ ebenda

3.2 Übergeordnete Planungen/Rahmenvorgaben

Landesentwicklungsplan

Der geltende Landesentwicklungsplan (LEP NRW) ist seit 1995 in Kraft. Zurzeit (Stand 09/2016) läuft ein Aufstellungsverfahren (zweites Beteiligungsverfahren 05.07.2016) für einen neuen LEP, der die geltenden Pläne ersetzen und in einem Instrument zusammenführen soll. Der Landesentwicklungsplan NRW ist die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes über die nächsten Jahre. Die zeichnerischen und textlichen Darstellungen im LEP sind Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Gemäß LEP NRW ist Mönchengladbach ein Oberzentrum.

Regionalplan /Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Konkrete Ziele und Festlegungen der Raumordnung für den ÖPNV in Mönchengladbach sind dem Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf aus dem Jahre Mai 2000 zu entnehmen. Aktualisiert wurde der Plan im November 2011.

Hinsichtlich der Entwicklung des ÖPNV (und nachrichtlich der Schienenwege) werden die nachfolgend aufgelisteten Grundsätze und Ziele definiert:

- Das Eisenbahnnetz soll leistungsfähig und bedarfsgerecht erhalten und ausgebaut werden. Höhengleiche Bahnübergänge sollen an Schnellverkehrs- und S-Bahn-Strecken beseitigt werden. Weniger befahrene Schienenwege sollen als Entlastungsstrecken genutzt und ausgebaut werden. Trassen stillgelegter Strecken sind so zu sichern, dass sie bei Bedarf wieder reaktiviert werden können.
- Leistungsstarke Transportwege für Personen- und Güterverkehr sollen quantitativ und qualitativ verbessert werden.
- Ziel ist es ein attraktiver und schneller Schienenverkehr im Takt und mit möglichst direkten Verbindungen zum übergeordneten Zentrum.
- Bessere Abstimmung von Bus und Schiene
- Eisenbahnstrecken sollen auf den elektrischen Eisenbahnbetrieb umgestellt werden. So kann die Umwelt geschont werden, Energie eingespart und es lassen sich höhere Geschwindigkeiten erreichen, was sich positiv auf die Erschließung eines Raumes wie auch die Verlagerung eines Teils des Individualverkehrs von der Straße auf die Schiene auswirkt.
- Von Stilllegung bedrohte oder wenig ausgelastete Schienenwege sollten dahin gehend geprüft werden, inwieweit sie geeignet sind, stark befahrene Hauptstrecken zu entlasten oder zusätzliche Aufgaben zu übernehmen.
- Da der linksrheinische Teil des Regierungsbezirks eine Unterversorgung mit hochwertigem Schienenverkehr aufweist, ist das Oberzentrum Mönchengladbach bedarfsgerecht in das Intercity-Netz der Deutschen Bahn einzubinden und eine ähnlich gute Erreichbarkeit wie die übrigen Oberzentren im Regierungsbezirk zu bewerkstelligen.
- Reaktivierung des Städteverkehrs zwischen Mönchengladbach und Roermond.

- Verbesserung und Ausbau des S-Bahn-Angebots:
 - Weiterführung der Ost-West-S-Bahn (S8) Mönchengladbach - Korschenbroich – Büttgen – Neuss – Düsseldorf – Erkrath – Gruiten – Wuppertal - Schwelm – Gevelsberg – Hagen von Mönchengladbach Hbf. nach Rheydt.
 Der Anschluss der Fachhochschule Niederrhein sowie die Bedienung der Streckenabschnitte Rheydt – Wickrath und Rheydt – Odenkirchen entlastet das innerstädtische Straßennetz und erschließt zusätzlich Potentiale.
 - Verlängerung der Linie S21 Kamen – Dortmund – Bochum – Essen - Mülheim – Duisburg über Duisburg Hbf. nach Mönchengladbach.
 Sie verknüpft die Kernbereiche des Ruhrgebietes umsteigefrei mit dem mittleren Niederrhein und bietet, kombiniert mit der Linie S1, zwischen Duisburg und Dortmund einen der Nachfrage angepassten 10-Minuten-Takt.
 - Errichtung einer S-Bahnlinie S28 Wuppertal – Mettmann – Erkrath - Düsseldorf – Neuss – Kaarst – Schiefbahn – Mönchengladbach-Nordkanal – Viersen – Kaldenkirchen – Venlo, die auf dem Abschnitt Kaarst – Mettmann zunächst als Regiobahn betrieben wird.
 Der Abzweig über die Neuwerker Strecke ermöglicht in Mönchengladbach einen Schienenverkehr über Rheydt und Rheindahlen bis zum Nordpark.
- ÖPNV ausbauen
 - Der ÖPNV muss die Erreichbarkeit der zentralen Orte als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Ausbildungsschwerpunkt, der Freizeit und Erholungsstätten sowie der sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens sicherstellen. Besonders gilt dies für Schienenferne Orte.
 - Der ÖPNV muss attraktiv gestaltet und so ausgebaut werden, dass er in der Lage ist, die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Verkehrsmittel mit hoher Transportkapazität zu erreichen.
 - Die Verkehrsnetze des ÖPNV sind mit einander zu verknüpfen und die Regionalschnellbuslinien sind auf Verknüpfungs- und Haltepunkte des Schienenverkehrs auszurichten.
 - Um Kommunen entsprechend ihrer zentralörtlichen Verflechtung an den ÖPNV anzubinden, sollten sie in das Konzept eines Regionalschnellbusnetzes eingebunden werden. Als regional bedeutsam sind hierbei zum einen die Buslinien anzusehen, die vorrangig die abseits des Schienennetzes gelegenen Siedlungsbereiche mit den nächstgelegenen Bahnstationen verbinden. Zum anderen sind die Linien mit einzubeziehen, die Rhein- oder grenzüberschreitend die Verknüpfung zwischen Siedlungsschwerpunkten herstellen. Besonderes Gewicht kommt diesen Linien im Grenzbereich von Verkehrsverbänden und Zweckverbänden zu.
 - Da der Bus die gleichen Wege wie der Individualverkehr benutzt, sind von den Aufgabenträgern insbesondere in den Verdichtungsgebieten neben baulichen

primär verkehrslenkende bzw. –regelnde Maßnahmen zu ergreifen, die dem öffentlichen Verkehrsmittel Vorrang einräumen.

- Park-and-Ride-Anlagen ausbauen
 - An Haltepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs, die sich aufgrund ihres Einzugsbereiches, ihrer Stellplatzzahl und ihrer Anbindung an das Straßennetz für den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln besonders eignen, sollen Parkeinrichtungen, Fahrradstationen und Umsteigeanlagen vorgesehen werden. Die notwendigen Flächen einschließlich absehbarer Erweiterungen sind im Rahmen der Bauleitplanung von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten
 - Im Gebietsentwicklungsplan sind regional bedeutsame Park-and-Ride-Anlagen dargestellt. Sie sind charakterisiert durch einen Einzugsbereich, der über den nächstgelegenen Stadt- oder Gemeindeteil hinausgeht. Eine regionale Differenzierung ist allerdings insoweit zu beachten, als kleinere Anlagen in weniger verdichteten Räumen durchaus ein höheres Gewicht erlangen können als entsprechend gleich große Anlagen im Ballungskern.
 - Park-and-Ride-Anlagen mit regionaler Bedeutung liegen hauptsächlich entlang der Schnellbahnstrecken und schwerpunktmäßig in den Randbereichen der Verdichtungsgebiete. Dort ist die Nachfrage am größten und die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes am notwendigsten. In den Kernzonen und speziell in den Citybereichen der Ober- und Mittelzentren werden Park-and-Ride-Anlagen nicht dargestellt. Zum einen soll nicht zusätzlicher Individualverkehr in diese stark belasteten Siedlungsgebiete gelenkt und zum anderen vor allem bahnhofsnahe Flächen allenfalls den Fernverkehrsreisenden zur Verfügung gestellt werden.

Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Unter Kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen (VEP) sind Rahmenpläne für die zukünftige Verkehrsentwicklung zu verstehen. Sie werden von Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden, Kreise) aufgestellt, um grundsätzlich

- die aktuelle Situation im Verkehrsnetz zu erfassen und
- Perspektiven für die weitere Verkehrsentwicklung aufzuzeigen

sowie konkret

- Problempunkte zu ermitteln und
- Lösungsansätze zu erarbeiten.

Verkehrsentwicklungspläne bilden somit die Grundlage für weitere Detailplanungen. Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist es zudem, die verschiedenen Verkehrsträger gemeinsam zu betrachten und dadurch Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen.

Für die Stadt Mönchengladbach wurde 2011 ein Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet, welcher jedoch politisch nicht verabschiedet wurde. Ein Abgleich der Ziele des VEP kann somit nicht im Rahmen der NVP-Aufstellung erfolgen.

ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die in Mönchengladbach liegenden und in das Programm der Stationsoffensive eingebrachten Stationen. Eine entsprechende Vereinbarung wurde zwischen dem VRR und der DB Station & Service AG am 17. Februar 2016 unterzeichnet.

■ **Tabelle 3: SPNV-Maßnahmen**

Bahnhof	Maßnahme	Programm
Mönchengladbach Hbf	Erneuerung der Bahnsteige 1, 2 und 3	Modernisierungsoffensive 1 und 3
Rheydt-Odenkirchen	Bahnsteigaufhöhung und Modernisierung	Modernisierungsoffensive 2
Rheydt Hbf	allg. Modernisierung + Barrierefreiheit	Modernisierungsoffensive 2
Bf. Wickrath	allg. Modernisierung + Barrierefreiheit	Im Rahmen des Programms zum RRX

3.3 Relevante kommunale Planungen und Planungen benachbarter Aufgabenträger

Luftreinhalteplan

Die europäische Union hat sich einen verbesserten Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Luftschadstoffen zum Ziel gesetzt. Mit der EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualitätsüberwachung (EG-RL 96/62) und den zugehörigen Tochterrichtlinien werden in Europa einheitliche Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt angestrebt. Daraus resultieren schärfere Grenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀). Messungen in der Stadt Mönchengladbach haben gezeigt, dass die vorgegebenen Grenzwerte nicht eingehalten wurden, woraus sich die Aufstellung des Luftreinhalteplan begründete.

Neben dem regionalen Hintergrund leistet die lokale Zusatzbelastung durch den Straßenverkehr den größten Beitrag zu den PM₁₀- und NO₂-Belastungen. Folgende Aussagen wurden im Luftreinhalteplan getroffen bzw. Maßnahmen entwickelt, die auch im Nahverkehrsplan beachtet werden müssen:

- Die Hauptverursacher für die Stickoxid-Gesamtbelastung an den Messpunkten in Mönchengladbach sind der lokale Kfz-Verkehr mit Werten zwischen 66 % bis 69 %
- Ohne zusätzliche Maßnahmen werden zukünftig weiterhin Grenzwertüberschreitungen für NO₂ zu erwarten sein. Weiterhin auffällig ist der hohe Beitrag der Busse in der Friedrich-Ebert-Straße.

- Die örtlichen Verkehrsbetriebe und die von ihnen beauftragten Subunternehmer setzen, soweit dies technisch möglich ist, ihre schadstoffärmsten Busse auf der Friedrich-Ebert-Straße ein.
- In 2013 wurde eine Umweltzone eingerichtet. Die Auflagen für eine etwaige Befahrbarkeit wurden in 2014 geschärft. Siehe hierzu: <https://www.umweltplakette.de/fr/staedte/moenchengladbach.html>
- Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal-Split - Durch Qualitätsverbesserung im ÖPNV z. B. durch Schaffung von barrierefreien Haltestelleninfrastrukturen, bessere Ausstattung der Haltestellen mit Informationen und Fahrplänen soll die Nutzung des ÖPNV gesteigert werden.
- Emissionsminderung im Verkehr - Förderung und Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen, - stetig wachsender Anteil umweltfreundlicher Fahrzeuge im ÖPNV, - Förderung und Etablierung eines Car-Sharing-Angebots, - Förderung nicht-motorisierter Verkehrsarten - effizientes Fuhrparkmanagement
- Mobilitätsberatung - Die Stadt Mönchengladbach informiert die Einwohnerinnen und Einwohner auf verschiedenen Wegen, wie sie sich verhalten können, um möglichst wenig Luftschadstoffe zu produzieren.
- Umweltbewusstes Fahren - Fahrerinnen und Fahrer öffentlicher Verwaltungen, Verkehrsbetriebe und Wirtschaftsbetriebe werden zu umweltbewusstem und umweltfreundlichem Verhalten bei der Bedienung der Fahrzeuge sowie im Straßenverkehr angehalten. Hierfür werden bei Bedarf gezielte Schulungen beworben und durchgeführt.

Lärmaktionsplan

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Die Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet (Pflichtaufgabe), bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die Planungsstrategien zur Lärminderung lassen sich mit den Begriffen Vermeidung, Verlagerung und Verminderung zusammenfassen. Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen unter anderem im Planungsfeld von verkehrsplanerischen Maßnahmen zu suchen.

Die zentralen Aussagen des Lärmaktionsplans der Stadt Mönchengladbach (2. Stufe, im September 2016 beschlossen) mit direktem Bezug zum Nahverkehrsplan werden im Folgenden wiedergegeben:

- Die nach 2014 angeschafften Busse des Verkehrsunternehmens NEW wurden mit dem Blauen Engel, einem Umweltzeichen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, zertifiziert. Bezüglich der Geräuschemissionen bedeutet dies konkret, dass die Busse einen Geräuschgrenzwert von 77 dB(A) nicht überschreiten und der Fahrerarbeitsplatz einer Beeinträchtigung von nicht mehr als 85 dB(A) ausgesetzt

sein darf. Auch bei zukünftigen Anschaffungen sollte auf solch eine Zertifizierung geachtet werden.

- Um die Geräuschemissionen der Busse zu reduzieren, soll darauf hingewirkt werden, dass der Aufgabenträger in der Ausschreibung und Vertragsgestaltung dafür sorgt, dass das mit der Leistung beauftragte Verkehrsunternehmen Busse mit möglichst geringen Lärmemissionen beschaffen (z. B. Kapselung des Motorraums).
- Um Schallemissionen durch motorisierten Individualverkehr von Grund auf zu vermeiden, muss der Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie der Öffentliche Nahverkehr (Umweltverbund) gefördert werden. Dem Nahverkehrsplan kommt zur Förderung des Umweltverbundes eine besondere Bedeutung zu, da insbesondere der ÖPNV in der Lage ist, auch längere Wegestrecken aus der Pkw-Nutzung auf den Umweltverbund zu verlagern. Der Nahverkehrsplan soll deshalb vorrangig mit dem Ziel erarbeitet werden, den Stellenwert des ÖPNV zu erhöhen und so den Modal-Split-Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern. Neben einer Erhöhung der Qualitätsstandards sollen auch Verbesserungen des ÖPNV-Angebots erfolgen. Hierzu gehört unter anderem auch die Ertüchtigung der Haltestellen.
- Der Lärmaktionsplan der zweiten Stufe enthält neben den noch aus der ersten Stufe offenen Maßnahmen eine große Anzahl von Einzelfallprüfungen zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Weitere Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sollen möglichst nicht mehr einzelstreckenbezogen geprüft werden, sondern auf Grundlage eines abgestimmten integrierten Stadtgeschwindigkeitskonzepts gesamthaft für das Netz der Verkehrsstraßen. In diesem Zusammenhang sind auch die Auswirkungen auf den ÖPNV zu prüfen. Diese sind abhängig vom Haltestellenabstand und der Abfolge signalisierter Knotenpunkte, i.d.R. jedoch weitaus geringer als vielfach angenommen wird. Hier ist zu bedenken, dass sich die Durchschnittsgeschwindigkeit im Linienbusverkehr in einer Größenordnung von 20 km/h bewegt. Allerdings können bei auf einem Linienweg kulminierende Tempo 30-Abschnitte dazu führen, dass die Umlaufzeiten überschritten bzw. bestehende Puffer aufgebraucht werden. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, ob auf Tempo 30 (auf Teilabschnitten) verzichtet werden kann, die Zeitverluste durch Beschleunigungsmaßnahmen an anderer Stelle aufgefangen werden können oder zusätzliche Busumläufe akzeptabel erscheinen.

Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Im Folgenden werden die Nahverkehrspläne der benachbarten Kreise betrachtet. Das Stadtgebiet Mönchengladbach berührt den Geltungsbereich von drei Nahverkehrsplänen. Im Einzelnen sind dies:

- Kreis Viersen (NVP aus dem Jahr 2004; befindet sich aktuell in der Fortschreibung)
- Rhein-Kreis Neuss (NVP aus dem Jahr 1997, Fortschreibung 2003 und 2008; Neuaufstellung ab 2017)
- Kreis Heinsberg (NVP aus dem Jahr 2016)

Hinzu kommt der übergeordnete Nahverkehrsplan des VRR.

Die in den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger konzipierten Maßnahmen wirken sich auch auf die Stadt Mönchengladbach aus. Die sich aktuell in der Fortschreibung befindenden Nahverkehrspläne entfalten dabei einen besonderen Abstimmungsbedarf, dem im Rahmen der gegenseitigen Beteiligungsverfahren Rechnung getragen wird.

Die relevanten Aussagen der aktuell gültigen Nahverkehrspläne werden in der folgenden Tabelle festgehalten.

■ **Tabelle 4: Inhalte der Maßnahmenkonzepte benachbarter Nahverkehrspläne mit Bezug zur Stadt Mönchengladbach**

Nahverkehrsplan	Linie	Aussage / Maßnahme	Status
Kreis Viersen	CE89, SB83, 007, 009, 013, 019, 036	kein dezidiertes Maßnahmenkonzept, in 2004 Entwicklung „Neue BusNetz im Kreis Viersen“ ¹¹	-
Rhein-Kreis Neuss	016, 021, 029, 031, 097	unverändert	-
Kreis Heinsberg	SB 81	Die Linie wird gemeinsam von den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen überplant und zukunftsfähig ausgestaltet.	-
		Beibehaltung des heutigen Fahrtenangebots	-
	017	keine Aussage	-
	RB 34	Im März 2015 haben der ZV NVR und die VRR AöR die Leistungen im SPNV auf der Strecke zwischen Mönchengladbach und Dalheim (RB 34) neu vergeben. Ab dem FP-Wechsel 12/2017 verkehren Züge auf der RB 34 Mo bis Fr im durchgehenden Stundentakt. Zudem wird täglich eine zusätzliche Fahrt ab ca. 22.30 Uhr von Mönchengladbach nach Dalheim angeboten.	ab 2018
VRR	RB33	Konzept S-Bahn-Netz mit Taktumstellung auf einen 15-/30-Minuten-Takt. Neue Direktverbindung: Bottrop – Duisburg – Krefeld – Mönchengladbach (RB33)	ab 2020

¹¹ Abseits des NVP wird aktuell über eine eventuelle Verlängerung der SB 83 bis in die Niederlande als gemeinsames Projekt (Stadt Mönchengladbach, KreisViersen, Verkehrsunternehmen, Niederlande) beraten (Stand 02/2017).

Nahverkehrsplan	Linie	Aussage / Maßnahme	Status
	RE8 / RB27	Mit nächster Ausschreibung durchgängiger T30 Mönchengladbach - Grevenbroich - Köln, RB27 soll in S-Bahn-Linie überführt werden	derzeit in Abstimmung (Stand 02/2017)
	RB34	Durchgängiger T60 (Mo-Fr)	umgesetzt
	RE8	Verlängerung von Mönchengladbach nach Venlo	eindeutige Positionierung der niederländischen Partner steht aus
	RE11 / RE13 / RB33	Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg: Um den Bedienungsstandard vergleichbarer Korridore zu erreichen, soll auch an Wochenenden eine dritte Leistung pro Stunde angeboten werden.	langfristige Planung

4 Analyse der Raumstruktur

In diesem Kapitel wird eine Beschreibung der aktuellen Raum-Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der Stadt Mönchengladbach und deren prognostizierte Entwicklung (Siedlungsentwicklung und aktuelle Planungen aus den Bereichen Verkehr und Städtebau) vorgenommen.

4.1 Raum- Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

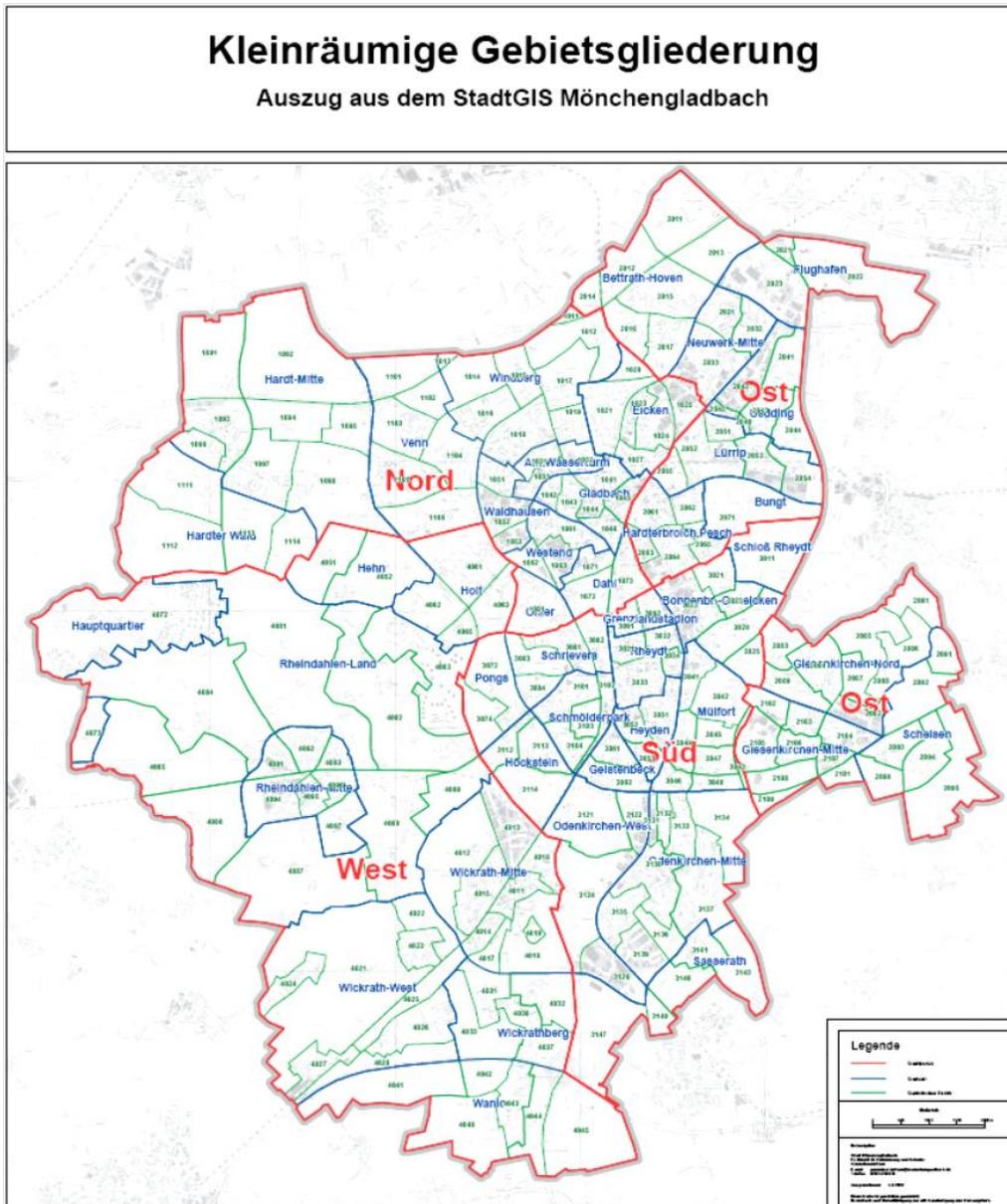
Die kreisfreie Stadt Mönchengladbach liegt im Westen Nordrhein-Westfalens und obliegt als Oberzentrum dem Regierungsbezirk Düsseldorf. Mönchengladbach ist in vier Stadtbezirke sowie 44 Stadtteile untergliedert. Mit insgesamt 269.046 Einwohnern¹² (Stand: September 2016 → Wachstum um ca. 2.500 seit Juni 2015 (siehe auch im Folgenden)) auf einer Fläche von 173,32 km², ergibt sich eine Einwohnerdichte von 1538,1 pro km². Das Stadtgebiet grenzt an Schwalmtal, Viersen und Willich, Korschenbroich, Jüchen sowie Erkelenz und Wegberg. Durch die Lage in der Metropolregion Rhein-Ruhr ergeben sich intensive Verflechtungen, insbesondere mit benachbarten Mittel- und Oberzentren.

¹² Gegenüber den Ergebnissen der Voruntersuchung zum Nahverkehrsplan entspricht dieses einem Wachstum von ca. 4.000 Einwohnern. Insbesondere der Stadtbezirk Süd hat absolut -mit mehr als zusätzlich 2.000 Einwohnern- deutlich hinzugewonnen

■ **Tabelle 5: Einwohnerbezogene Strukturdaten der Stadt Mönchengladbach**

Stadt Mönchengladbach					
Einwohner:	266.577 (Stand: Jun.2015)				
Fläche	173,32 km²				
Einwohnerdichte	1538,1 EW/km²				
Gliederung Mönchengladbachs in Stadtteile					
<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Stadtbezirk Nord (76.042 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Wasserturm (4.861 Einwohner) ▪ Dahl (6.161 Einwohner) ▪ Eicken (14.500 Einwohner) ▪ Gladbach (11.574 Einwohner) ▪ Hardt - Mitte (7.478 Einwohner) ▪ Hardter Wald (210 Einwohner) ▪ Ohler (2.135 Einwohner) ▪ Venn (8.940 Einwohner) ▪ Waldhausen (4.606 Einwohner) ▪ Westend (7.267 Einwohner) ▪ Windberg (8.310 Einwohner) </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Stadtbezirk Süd (87.510 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonnenbroich-Geneicken (6.776 Ein.) ▪ Geistenbeck (4.541 Einwohner) ▪ Grenzlandstadion (3.276 Einwohner) ▪ Heyden (8.150 Einwohner) ▪ Hockstein (3.284 Einwohner) ▪ Mülfort (9.504 Einwohner) ▪ Odenkirchen-Mitte (16.465 Einw.) ▪ Odenkirchen-West (3.051 Einw.) ▪ Pongs (2.541 Einwohner) ▪ Rheydt (13.620 Einwohner) ▪ Sasserath (826 Einwohner) ▪ Schloss Rheydt (28 Einwohner) ▪ Schmölderpark (7.368 Einwohner) ▪ Schrievers (8.080 Einwohner) </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Stadtbezirk Ost (59.090 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bettrath - Hoven (7.751 Einwohner) ▪ Bungt (462 Einwohner) ▪ Flughafen (1.251 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Mitte (8.806 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Nord (4.360 Einwohner) ▪ Hardterbroich - Pesch (13.518 Einw.) ▪ Lürrip (9.368 Einwohner) ▪ Neuwerk - Mitte (6.575 Einwohner) ▪ Schelsen (2.102 Einwohner) ▪ Uedding (4.897 Einwohner) </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Stadtbezirk West (43.935 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptquartier (0 Einwohner) ▪ Hehn (1.908 Einwohner) ▪ Holt (7.918 Einwohner) ▪ Rheindahlen - Land (9.241 Einw.) ▪ Rheindahlen - Mitte (7.752 Einw.) ▪ Wanlo (1.114 Einwohner) ▪ Wickrath - Mitte (10.260 Einwohner) ▪ Wickrath - West (3.505 Einwohner) ▪ Wickrathberg (2.237 Einwohner) </td> </tr> </table>		<p>Stadtbezirk Nord (76.042 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Wasserturm (4.861 Einwohner) ▪ Dahl (6.161 Einwohner) ▪ Eicken (14.500 Einwohner) ▪ Gladbach (11.574 Einwohner) ▪ Hardt - Mitte (7.478 Einwohner) ▪ Hardter Wald (210 Einwohner) ▪ Ohler (2.135 Einwohner) ▪ Venn (8.940 Einwohner) ▪ Waldhausen (4.606 Einwohner) ▪ Westend (7.267 Einwohner) ▪ Windberg (8.310 Einwohner) 	<p>Stadtbezirk Süd (87.510 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonnenbroich-Geneicken (6.776 Ein.) ▪ Geistenbeck (4.541 Einwohner) ▪ Grenzlandstadion (3.276 Einwohner) ▪ Heyden (8.150 Einwohner) ▪ Hockstein (3.284 Einwohner) ▪ Mülfort (9.504 Einwohner) ▪ Odenkirchen-Mitte (16.465 Einw.) ▪ Odenkirchen-West (3.051 Einw.) ▪ Pongs (2.541 Einwohner) ▪ Rheydt (13.620 Einwohner) ▪ Sasserath (826 Einwohner) ▪ Schloss Rheydt (28 Einwohner) ▪ Schmölderpark (7.368 Einwohner) ▪ Schrievers (8.080 Einwohner) 	<p>Stadtbezirk Ost (59.090 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bettrath - Hoven (7.751 Einwohner) ▪ Bungt (462 Einwohner) ▪ Flughafen (1.251 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Mitte (8.806 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Nord (4.360 Einwohner) ▪ Hardterbroich - Pesch (13.518 Einw.) ▪ Lürrip (9.368 Einwohner) ▪ Neuwerk - Mitte (6.575 Einwohner) ▪ Schelsen (2.102 Einwohner) ▪ Uedding (4.897 Einwohner) 	<p>Stadtbezirk West (43.935 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptquartier (0 Einwohner) ▪ Hehn (1.908 Einwohner) ▪ Holt (7.918 Einwohner) ▪ Rheindahlen - Land (9.241 Einw.) ▪ Rheindahlen - Mitte (7.752 Einw.) ▪ Wanlo (1.114 Einwohner) ▪ Wickrath - Mitte (10.260 Einwohner) ▪ Wickrath - West (3.505 Einwohner) ▪ Wickrathberg (2.237 Einwohner)
<p>Stadtbezirk Nord (76.042 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Wasserturm (4.861 Einwohner) ▪ Dahl (6.161 Einwohner) ▪ Eicken (14.500 Einwohner) ▪ Gladbach (11.574 Einwohner) ▪ Hardt - Mitte (7.478 Einwohner) ▪ Hardter Wald (210 Einwohner) ▪ Ohler (2.135 Einwohner) ▪ Venn (8.940 Einwohner) ▪ Waldhausen (4.606 Einwohner) ▪ Westend (7.267 Einwohner) ▪ Windberg (8.310 Einwohner) 	<p>Stadtbezirk Süd (87.510 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bonnenbroich-Geneicken (6.776 Ein.) ▪ Geistenbeck (4.541 Einwohner) ▪ Grenzlandstadion (3.276 Einwohner) ▪ Heyden (8.150 Einwohner) ▪ Hockstein (3.284 Einwohner) ▪ Mülfort (9.504 Einwohner) ▪ Odenkirchen-Mitte (16.465 Einw.) ▪ Odenkirchen-West (3.051 Einw.) ▪ Pongs (2.541 Einwohner) ▪ Rheydt (13.620 Einwohner) ▪ Sasserath (826 Einwohner) ▪ Schloss Rheydt (28 Einwohner) ▪ Schmölderpark (7.368 Einwohner) ▪ Schrievers (8.080 Einwohner) 				
<p>Stadtbezirk Ost (59.090 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bettrath - Hoven (7.751 Einwohner) ▪ Bungt (462 Einwohner) ▪ Flughafen (1.251 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Mitte (8.806 Einwohner) ▪ Giesenkirchen - Nord (4.360 Einwohner) ▪ Hardterbroich - Pesch (13.518 Einw.) ▪ Lürrip (9.368 Einwohner) ▪ Neuwerk - Mitte (6.575 Einwohner) ▪ Schelsen (2.102 Einwohner) ▪ Uedding (4.897 Einwohner) 	<p>Stadtbezirk West (43.935 Einwohner)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptquartier (0 Einwohner) ▪ Hehn (1.908 Einwohner) ▪ Holt (7.918 Einwohner) ▪ Rheindahlen - Land (9.241 Einw.) ▪ Rheindahlen - Mitte (7.752 Einw.) ▪ Wanlo (1.114 Einwohner) ▪ Wickrath - Mitte (10.260 Einwohner) ▪ Wickrath - West (3.505 Einwohner) ▪ Wickrathberg (2.237 Einwohner) 				

■ **Abbildung 1: Kleinräumige Gebietsgliederung Stadt Mönchengladbach**



Das Stadtgebiet ist von der Bipolarität der beiden Zentren Gladbach und Rheydt geprägt, welche voneinander weitestgehend unabhängige Versorgungszentren darstellen. Der Stadtteil Gladbach nimmt aufgrund seiner regionalen und überregionalen Bedeutung einen höheren Stellenwert im gesamtstädtischen und regionalen Kontext ein als das Zentrum Rheydts, welches hauptsächlich das Zentrum für die südlichen Stadtteile darstellt. Neben den genannten Schwerpunkten haben sich die Stadtteile Giesenkirchen-Mitte, Odenkirchen-Mitte, Wickrath-Mitte und Rheidahlen-Mitte als untergeordnete Nebenzentren herausgebildet. Sie verteilen sich annähernd radial um die beiden Stadtzentren Gladbach und Rheydt und dienen somit der Versorgung auf Stadtbezirksebene. Weitere Nahversorgungszentren auf Stadtteilebene verteilen sich flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet Mönchengladbachs (vgl. Nahversorgungs- und Zentrenkonzept der Stadt Mönchengladbach).

Neben der Funktion als Oberzentrum und damit einhergehender Beziehungen in Richtung Mönchengladbach, vor allem aus dem westlichen Umland, herrscht eine starke eigene Orientierung in Richtung Düsseldorf. Durch die räumliche Nähe und die überregionale Bedeutung der Landeshauptstadt hat Düsseldorf einen hohen Stellenwert für die täglichen Pendelbeziehungen.

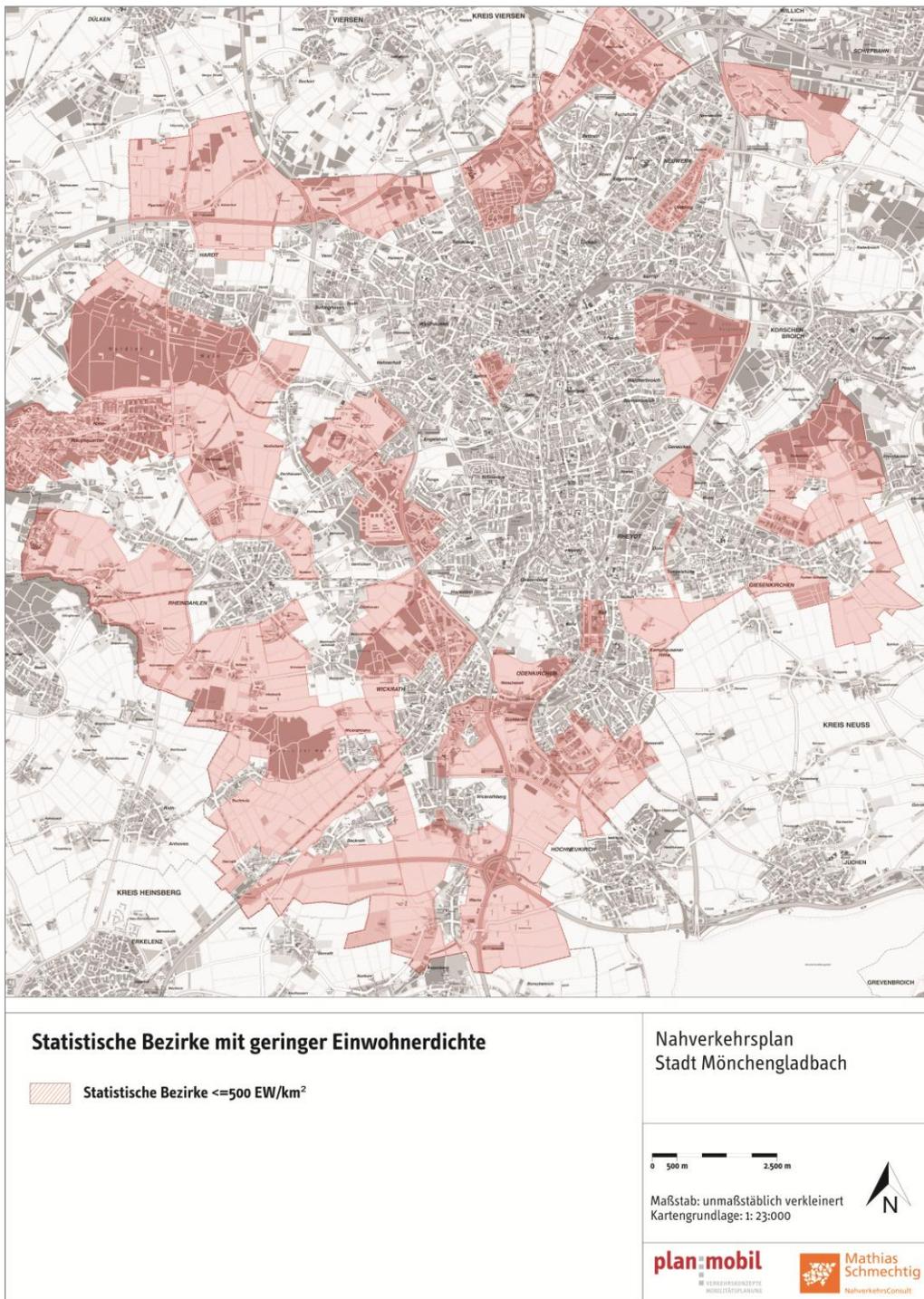
4.2 Unterteilung des Stadtgebiets nach raumstrukturellen Gesichtspunkten

Außerhalb der (Neben-)Zentren und anliegenden Stadtteile ist eine deutlich aufgelockere Siedlungsstruktur vorzufinden. Ein großer Anteil der Stadt Mönchengladbach weist eine Einwohnerdichte unter 500 EW/km² (siehe Abbildung 2). Die ländliche Prägung dieser Stadtteile erwächst durch den hohen Anteil an Wald- und Freiflächen mit Erholungs- und Freizeitwert für die Bevölkerung insbesondere im Süden und Westen der Stadt (z.B. Hardter Wald, Hauptquartier, Rheindahlen-Land, Wanlo, Wickrath-West, Bungt oder Schelsen).

Arbeitsplatzschwerpunkte bestehen in den Zentren von Mönchengladbach und Rheydt sowie in den innenstadtnahen Industriestandorten (bspw. entlang der Landgrafenstraße oder Breite Straße/Schwalmstraße) und (neu entstehenden) Gewerbegebieten zum Beispiel im Regiopark oder Nordpark. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte befinden sich in den Stadtteilen Eicken, Hardterbroich-Pesch sowie Odenkirchen-Mitte (vgl. Kapitel 4.5).

Es zeigt sich, dass die Stadt Mönchengladbach eine heterogene Raumstruktur mit unterschiedlichen Ausgangssituationen in den verschiedenen Stadtteilen aufweist, die sich aus Bevölkerungs- bzw. Bebauungsdichte sowie den Hauptfunktionen (Einkaufen, Arbeiten, Freizeit und Erholung) ableitet. Dies führt zu unterschiedlichen Herausforderungen für den ÖPNV in der Stadt: Erschließung von Gewerbegebieten insbesondere zu Schichtanfangs- und -endzeiten, Anbindung von wichtigen Freizeiteinrichtungen, hohes Bedienungsangebot und Anbindung der Zentren.

■ **Abbildung 2: Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte**



4.3 Veränderung der Siedlungsentwicklung

Zukünftige stadträumliche Entwicklungen werden insbesondere in den westlichen Stadtteilen stattfinden. Durch den Abzug des Militärs und Standortaufgaben, werden große Kaserneflächen in Rheindahlen-Land und Hauptquartier zugänglich und frei für zukünftige Ent-

wicklungen. Des Weiteren finden zahlreiche Gewerbeflächenentwicklungen am Stadtrand Mönchengladbachs statt. Die Gewerbegebiete und Bürostandorte in Hardt-Mitte, in Lürrip (City-Ost) sowie Rheindahlen sollen ausgebaut werden. Zusätzlich wird an den Autobahnabfahrten der A 61 südlich von Mönchengladbach das Gewerbegebiet Güdderath weiter ausgebaut und das direkt anschließende Gewerbegebiet Regiopark ist mit ca. 120 ha ein weiteres großes Gewerbe- und Logistikzentrum, welches sich in der Erschließung befindet. Somit kommen den Stadtteilen Sasserath und Odenkirchen – West durch neue Gewerbeentwicklungen eine größer werdende raumstrukturelle Bedeutung zu. Auch dem Nordpark ist als wachsender Arbeitsplatzstandort eine hohe Bedeutung zuzuschreiben.

Die Siedlungsentwicklung steht auch immer im Zusammenhang mit dem ÖPNV. Änderungen der Nutzung und Neuentwicklung von Flächen in der Stadt Mönchengladbach haben Einfluss auf den ÖPNV. In den nachfolgenden Tabellen sind bereits realisierte und geplante Änderungen der Siedlungsentwicklung mit Relevanz für den ÖPNV aufgeführt.

■ **Tabelle 6: Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklung mit Relevanz für den ÖPNV**

Name	Art	Stadtteil/Lage	Anmerkung
Regiopark**	Interkommunales Gewerbegebiet (vorwiegend Logistik)	Sasserath	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten
Nordpark**	Zentrum unter dem Leitbild Freizeit und Sport / Gewerbegebiet und Einkaufsstandort	Rheindahlen-Land	Veranstaltungsverkehre, Arbeits- und Schichtverkehre
Dahlener Heide**	Wohnbauflächen	Rheindahlen-Land	Standardberücksichtigung für den ÖPNV
Gewerbegebiet Hardt	Gewerbegebiet	Hardt-Mitte	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten
MINTO	Handels- und Dienstleistungszentrum	Hindenburgstraße	verbesserte Anbindung an die südlichen Stadtteile ist zu prüfen

** Ausbau noch nicht abgeschlossen

■ **Tabelle 7: Geplante Entwicklungen von Wohngebieten, Gewerbegebieten, Einkaufszentren etc.**

Name	Art	Stadtteil/Lage	Anmerkung
City Ost	Gewerbeflächen bzw. Büroflächen	Lürrip	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten bzw. ÖPNV-Angebot für etwaige Nachnutzungskonzepte
JHQ	Aufgabe Nato-Stützpunkt	Hauptquartier	ÖPNV-Angebot für Nachnutzungskonzept
Gewerbegebiet Rheindahlen	Gewerbeflächenentwicklung	Rheindahlen-Mitte	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten
Baugebiet Winkelner Straße	Wohnbauflächen	Hardt-Mitte	Standardberücksichtigung

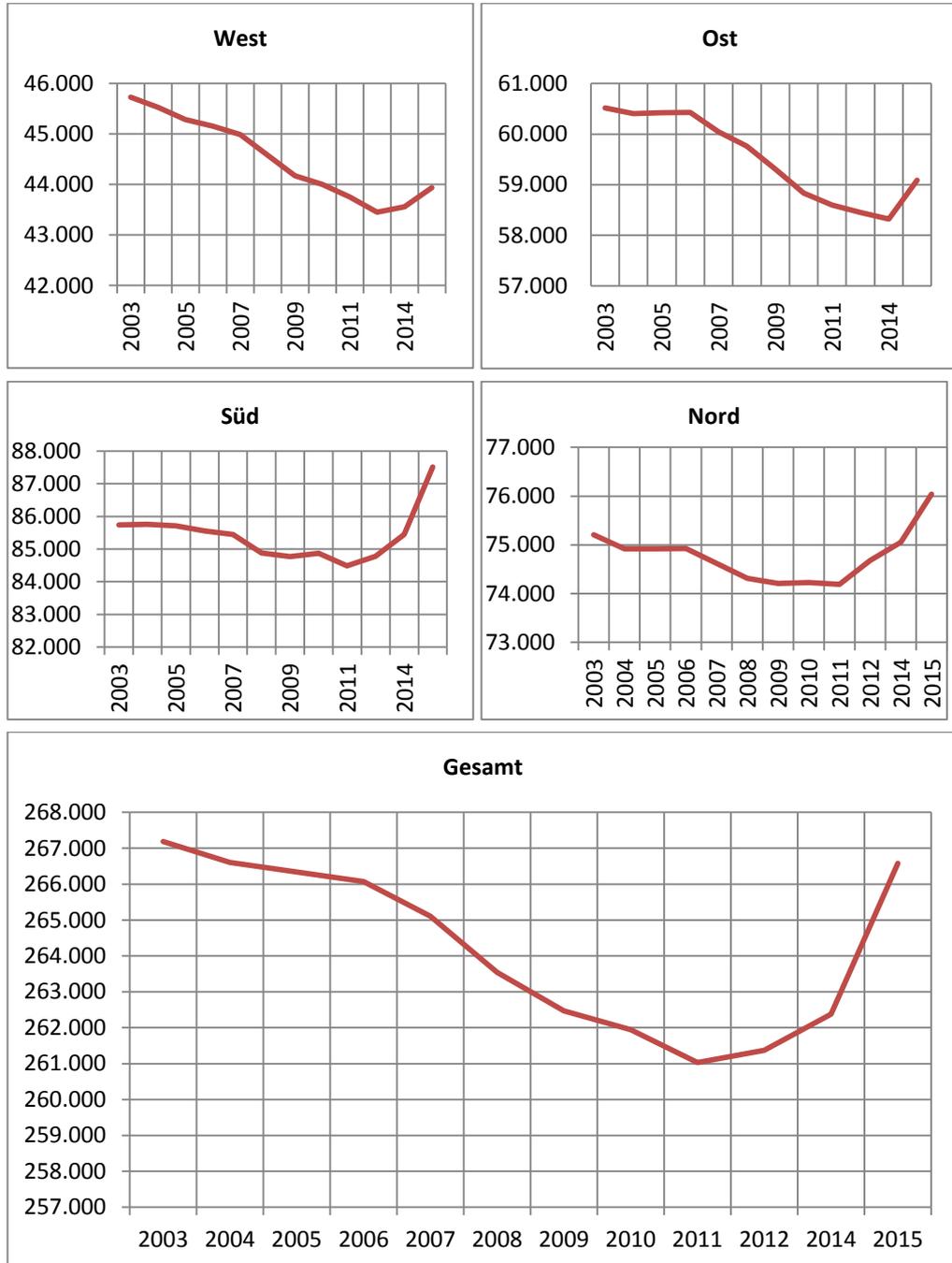
Name	Art	Stadtteil/Lage	Anmerkung
Polizeipräsidium	Verlegung des Polizeipräsidiums Büros für ca. 760 Polizisten	Neuwerk-Mitte (Krefelder Straße)	ÖPNV-Anbindung wie Status quo; verbesserte Anbindung an die südlichen Stadtteile ist zu prüfen Anbindung sicherstellen
Nordpark	hochwertige Gewerbeflächenentwicklung	Rheindahlen-Land	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten
Westend	Gewerbeflächen bzw. Büroflächen	Westend	Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf Arbeits- bzw. Schichtzeiten
Roermonder Höfe	Wohnbauflächen (Fertigstellung 2018/2019)	Gladbach	Standardberücksichtigung
REME	Wohn- und Büroflächen	Lürrip	Standardberücksichtigung
Gewerbegebiet Hügelstraße	Gewerbeflächenentwicklung	Westend	Ggf. Prüfung einer verbesserten Anbindung
Gewerbegebiet Mackenstein	Gewerbeflächenentwicklung	Viersen-Mackenstein	Ggf. ÖPNV-Angebot an Arbeits- bzw. Schichtzeiten orientieren
Holbeinstraße	Wohnbauflächen (hochpreisige Eigentumswohnungen)	Windberg	Standardberücksichtigung

4.4 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderungen

Nach einer anhaltenden Tendenz des Bevölkerungsrückganges hat sich die Einwohnerzahl der Stadt Mönchengladbach stabilisiert. Im Zeitraum von 2003 bis 2011 ist die Bevölkerungszahl von 267.190 auf 261.027 zurückgegangen, was einem Bevölkerungsverlust von ca. 2% entspricht. Seit 2011 erfolgte jedoch wieder ein Bevölkerungsanstieg auf 266.577 im Jahr 2015 sowie einer weiteren Steigerung auf 269.046 zum 30.09.2016. Somit handelt es sich bei der Stadt Mönchengladbach derzeit um ein Gebiet mit einer sich moderat verändernder Bevölkerungszahl mit dem Trend zum Wachstum.

Die folgenden Diagramme zeigen in den einzelnen Stadtbezirken hinsichtlich dieser Entwicklung ein differenzierteres Bild. Im Osten Mönchengladbachs sanken die Bevölkerungszahlen bis 2014 konstant. In 2015 ist hingegen wieder ein leichter Anstieg erkennbar. Auch im Bezirk West ist bis 2012 ein deutlicher Bevölkerungsrückgang zu erkennen. Die Stadtbezirke Süd und Nord gewinnen nach ebenfalls langer Zeit der Schrumpfung seit 2012 wieder deutlich an Einwohnern.

■ **Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung (2003-2015) in vier Teilbereichen und für die Gesamtstadt Mönchengladbach**

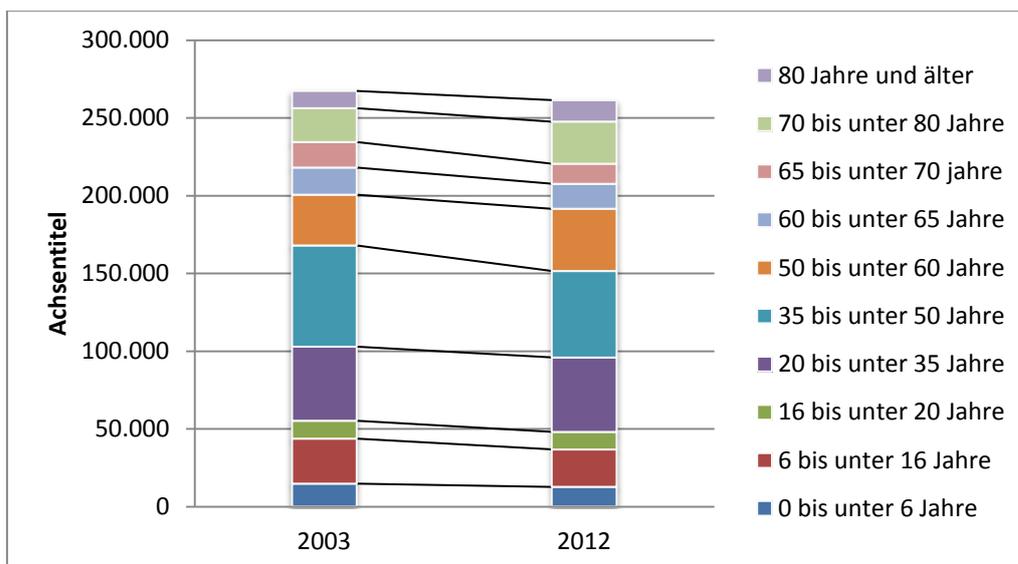


Trotz der positiven Bevölkerungsentwicklung in den letzten zwei Jahren muss sich die Stadt Mönchengladbach auf demografische Veränderungen einstellen. Neben vielen Kommunen in Deutschland wird es auch im Untersuchungsgebiet zu einer deutlichen Alterung der Bevölkerung kommen. Zwischen 2003 und 2012 sind insbesondere die Alterskohorten zwischen 70 und über 90 Jahre deutlich angewachsen, während die Altersgruppen bis unter 50 Jahre starke Rückgänge verkräften müssen.

■ **Tabelle 8: Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung für die Jahre 2003 und 2012**

Altersgruppe	EW 2003	EW 2012	Veränderung (in Prozent)
0 bis unter 6 Jahre	14.683	12.618	-14,06%
6 bis unter 16 Jahre	28.911	24.160	-16,43%
16 bis unter 20 Jahre	11.589	11.276	-2,7%
20 bis unter 35 Jahre	47.624	47.872	+0,52%
35 bis unter 50 Jahre	65.148	55.571	-14,7%
50 bis unter 60 Jahre	32.577	39.971	+22,70%
60 bis unter 65 Jahre	17.363	16.141	-7,04%
65 bis unter 70 Jahre	16.558	12.898	-22,1%
70 bis unter 80 Jahre	21.646	26.992	+24,70%
80 Jahre und älter	11.091	13.870	+25,06%

■ **Abbildung 4: Altersstruktur der Bevölkerung in 2003 und 2012 im Vergleich**



Quelle: eigene Darstellung, nach Stadt Mönchengladbach, Bevölkerungsentwicklung Mönchengladbach 2003-2012, 2013

■ **Tabelle 9: Altersstruktur der Bundesrepublik Deutschland für die Jahre 2003 und 2012**

Altersgruppe	Bevölkerung 2003	Bevölkerung 2012	Veränderung (in Prozent)
0 bis unter 6 Jahre	4.519.291	4.047.332	-10,44 %
6 bis unter 16 Jahre	7.642.819	6.602.115	-13,62 %
16 bis unter 20 Jahre	4.742.205	4.010.684	-15,43 %
20 bis unter 35 Jahre	15.240.208	14.656.704	-3,83 %
35 bis unter 50 Jahre	20.112.917	17.469.208	-13,14 %
50 bis unter 60 Jahre	9.937.782	12.076.754	21,52 %
60 bis unter 65 Jahre	5.476.454	4.969.874	-9,25 %
65 bis unter 75 Jahre	8.473.837	8.749.253	3,25 %
75 Jahre und mehr	6.386.158	7.941.822	24,36 %
Insgesamt	82.531.671	80.523.746	-2,43 %

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2014

Wie Tabelle 9 zeigt, folgt Mönchengladbach in der Bevölkerungsentwicklung dem nationalen Trend. Während der Anteil der jüngeren Bevölkerung schrumpft, nimmt die Zahl der älteren Einwohner zu.

4.5 Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung, Pendlerbeziehungen

Der Berufsverkehr nimmt im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach eine bedeutende Stellung ein. Dabei sind sowohl Arbeitsplatzstandorte in der Stadt Mönchengladbach als auch Standorte außerhalb der Stadtgrenze zu betrachten.

Arbeitsplätze

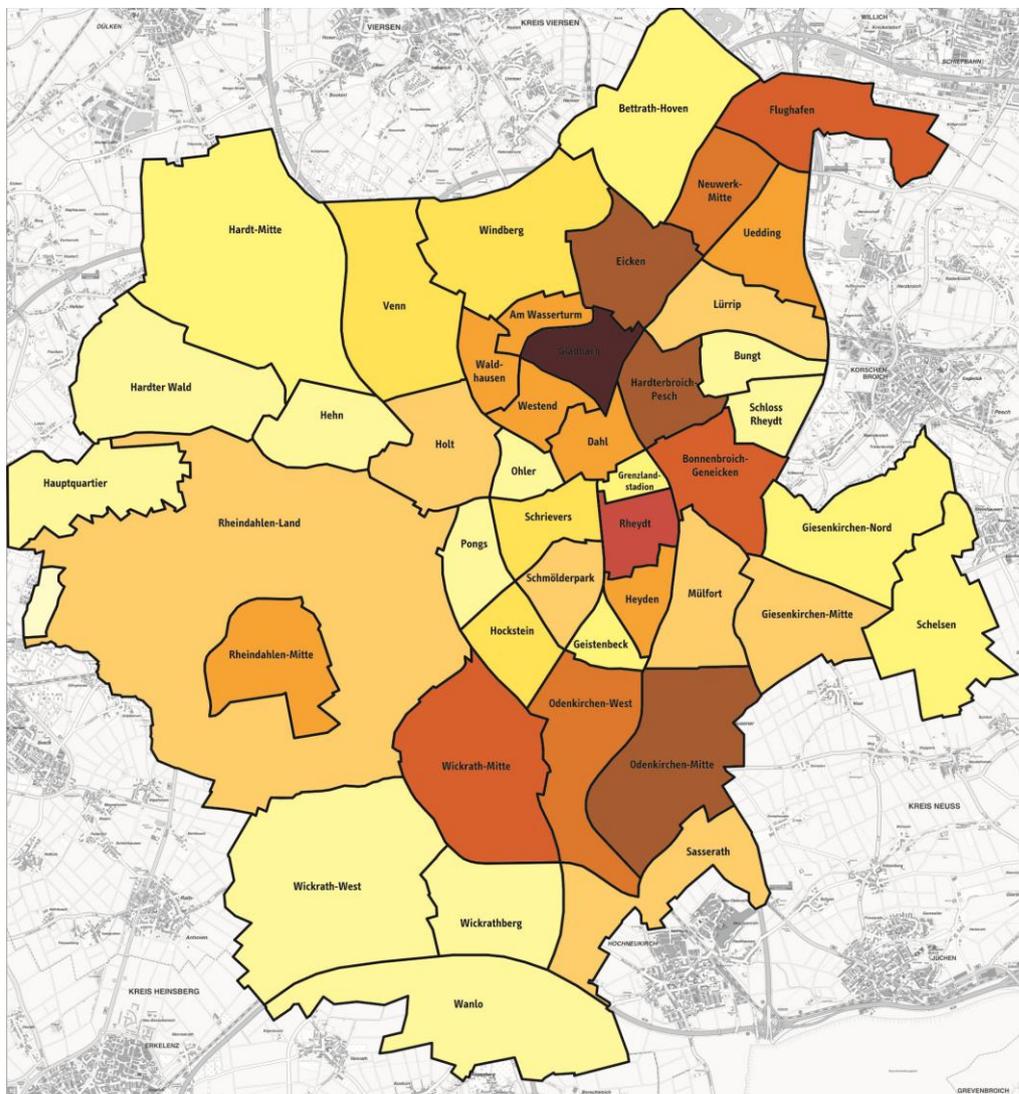
In der Stadt Mönchengladbach gibt es mit Stand 2014 in den 44 Stadtteilen insgesamt ca. 108.000 Arbeitsplätze.

Eine starke Konzentration an Arbeitsplätzen ist in folgenden Stadtteilen festzustellen: Gladbach, Rheydt, Eicken, Hardterbroich-Pesch, Odenkirchen-West mit mehr als 5.000 Beschäftigten am Arbeitsort. Weitere bedeutende Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 3.000 Beschäftigten am Arbeitsort befinden sich in den Stadtteilen Wickrath-Mitte, Odenkirchen-West, Bonnenbroich-Geneicken, Neuwerk-Mitte und Flughafen. Wichtige Wirtschaftsstandorte abseits der Zentren Gladbach und Rheydt stellen der Regiopark südlich von Güdderath und der Flughafen dar.¹³

¹³ Hinweis: In den letzten Jahren haben sich die Arbeitsplatzzahlen insbesondere im Nordpark und im Regiopark deutlich erhöht und werden auch noch zukünftig steigen. Hierfür liegen jedoch aktuell keine detaillierten Datengrundlagen vor.

Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über das Arbeitsplatzangebot auf der Ebene der Stadtteile.

■ **Abbildung 5: Arbeitsplatzangebot in den Stadtteilen Mönchengladbach**



Arbeitsplatzangebot in den Stadtteilen		Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach	
Einteilung der Stadtteile gemäß des Arbeitsplatzangebotes		Stand: 2013	
 Kategorie 0: bis 500 Arbeitsplätze	 Kategorie 6: 4000 bis 5000 Arbeitsplätze	 Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23;000 	
 Kategorie 1: 500 bis 1000 Arbeitsplätze	 Kategorie 7: 5000 bis 7000 Arbeitsplätze		
 Kategorie 2: 1000 bis 1500 Arbeitsplätze	 Kategorie 8: 7000 bis 9000 Arbeitsplätze		
 Kategorie 3: 1500 bis 2250 Arbeitsplätze	 Kategorie 9: 9000 bis 12000 Arbeitsplätze		
 Kategorie 4: 2250 bis 3000 Arbeitsplätze	 Kategorie 10: über 12000 Arbeitsplätze		
 Kategorie 5: 3000 bis 4000 Arbeitsplätze			

Quelle: Daten der Stadt Mönchengladbach

Überregionale Pendlerrelationen (Stand 2014)

Für Pendler mit Wohnort Mönchengladbach ist im Besonderen die Relation in Richtung Düsseldorf / Neuss von herausragender Bedeutung (ca. 12.600 Auspendler). Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind Viersen, Krefeld und Korschenbroich. Auch Köln, Willich, Grevenbroich und Erkelenz sind relevante Auspendlerziele für die Stadt Mönchengladbach.

Insgesamt pendeln deutlich mehr Beschäftigte nach Mönchengladbach ein als auspendeln. Der Pendlersaldo hat sich im letzten 15 Jahren mehr als verdreifacht (2000: +1.304, 2012: +2.689, 2014: +5.523). Prinzipiell lässt sich feststellen, dass die Pendlerströme Mönchengladbachs nach Osten Auspendler- und von Westen Einpendlerrelationen sind. Nachfolgend sind die 15 wichtigsten Ein- und Auspendlerbeziehungen für Mönchengladbach dargestellt.

■ **Tabelle 10: Die 15 wichtigsten Ein- und Auspendlerrelationen für die Stadt Mönchengladbach**

	Einpendler nach Mönchengladbach	Auspendler aus Mönchengladbach
Viersen	ca. 5.000	ca. 3.600
Wegberg	ca. 3.000	ca. 700
Erkelenz	ca. 3.000	ca. 1.200
Korschenbroich	ca. 2.700	ca. 2.200
Düsseldorf	ca. 2.300	ca. 9.300
Krefeld	ca. 2.300	ca. 3.000
Jüchen	ca. 2.100	ca. 600
Schwalmtal	ca. 1.800	-
Willich	ca. 1.600	ca. 1.600
Neuss	ca. 1.500	ca. 3.200
Nettetal	ca. 1.500	ca. 600
Hückelhoven	ca. 1.200	-
Grevenbroich	ca. 1.200	ca. 1.300
Niederkrüchten	ca. 1.100	-
Köln	ca. 900	ca. 1.900
Aachen	-	ca. 700
Kaarst	-	ca. 650
Duisburg	-	ca. 600

Quelle: IT.NRW

4.6 Pkw-Bestand

Nach Angaben der statistischen Ämter des Bundes und der Länder sind in der Stadt Mönchengladbach insgesamt ca. 125.500 Pkws im Jahr 2013 gemeldet, bei rund 213.000 Einwohnern über 18 Jahren.

Die von der Stadt Mönchengladbach im Jahr 2010 veranlasste Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten bestätigt mit ihren Aussagen zur Pkw-Verfügbarkeit diese Angaben. 63% der Erwachsenen ab 18 Jahre haben ständig einen Pkw zur Verfügung. Die ständige Pkw-Verfügbarkeit bei den Erwachsenen zwischen 35 und 65 Jahren liegt bei rund 70%.

Die Haushaltsbefragungen der Jahre 1996 und 2010 zeigen eine Zunahme des Autos als Verkehrsmittel. Der MIV-Anteil im Modal Split ist von 57 % auf 62 % gestiegen.

4.7 (Hoch-)Schulstandorte und Veränderung der Schülerzahlen

Der Schülerverkehr nimmt aufgrund des wesentlichen Nachfragepotenzials eine bedeutende Stellung in der Gestaltung des ÖPNV-Angebots ein. Insgesamt gibt es in der Stadt Mönchengladbach 20.000 Schülerinnen und Schüler an den allgemeinbildenden Schulen.

Die weiterführenden Schulen in der Stadt Mönchengladbach und deren Schülerzahlen für das Schuljahr 2011/2012 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

■ **Tabelle 11: Schulstandorte der weiterführenden Schulen im Stadtgebiet Mönchengladbach**

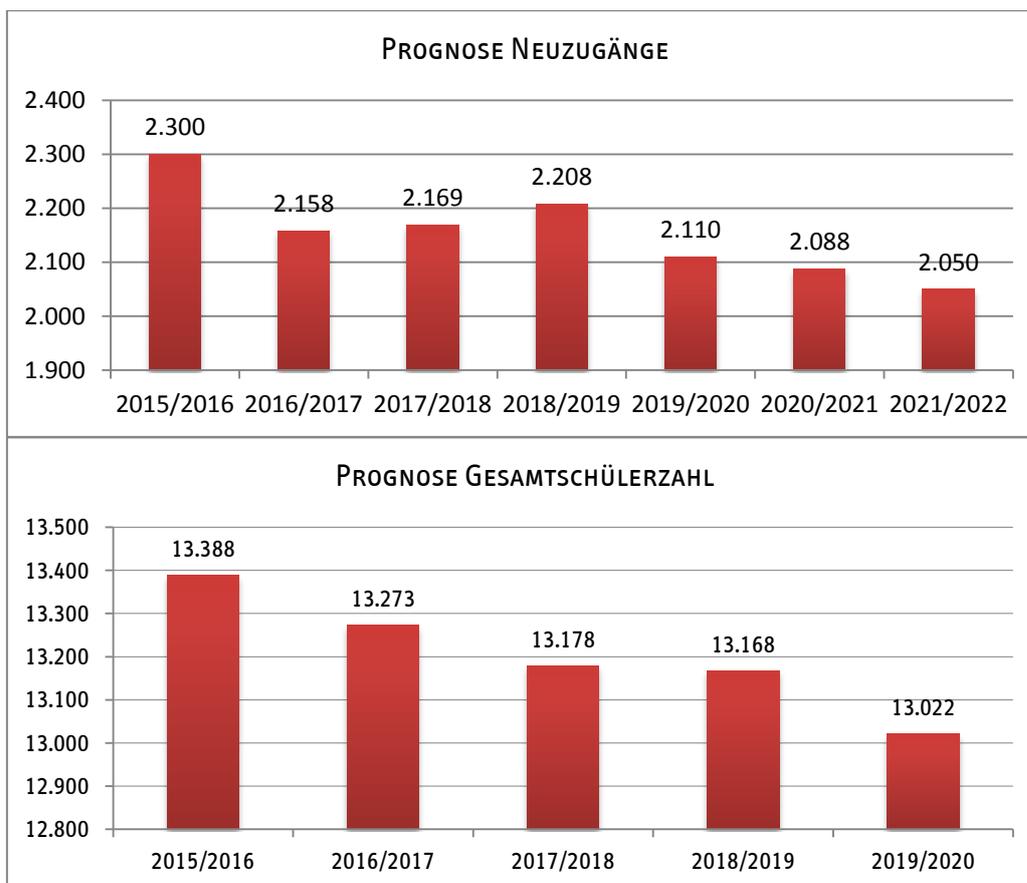
Schulform/Schule	Stadtteil	Schüler	Anmerkungen
Hauptschulen			
Comenius-Schule	Grenzlandstadion	ca. 300	ehemals Dohler Str.
Dohr	Rheydt	ca. 300	
Heinrich-Lersch	Hardterbroich-Pesch	ca. 400	
Kirschhecke	Odenkirchen-Mitte	ca. 400	
Neuwerk	Neuwerk	ca. 400	
Rheindahlen	Rheindalen	ca. 350	
Stadtmitte	Gladbach	k. A.	Auflösung ab 2016/2017
Realschulen			
Geschwister-Scholl	Windberg / Gladbach	ca. 650	Standorttausch mit Gesamtschule Stadtmitte
An der Niers	Mülfort	ca. 800	
Volksgarten	Hardterbroich-Pesch	ca. 700	
Wickrath	Wickrath-Mitte	ca. 500	

Schulform/Schule	Stadtteil	Schüler	Anmerkungen
Gymnasien			
Am Gereweiher	Gladbach	ca. 850	
An der Gartenstr.	Grenzlandstadion	ca. 900	
Franz-Meyers	Giesenkirchen-Mitte	ca. 900	
Hugo-Junkers	Grenzlandstadion	ca. 750	
Math.-Nat.	Waldhausen	ca. 1.050	
Odenkirchen	Odenkirchen-Mitte	ca. 1.050	
Rheindahlen	Rheindahlen-Mitte	ca. 650	
Stift.-Hum.	Gladbach	ca. 900	
Bisch. Marienschule	Gladbach	ca. 1.200	
Gesamtschulen			
Espenstraße	Schmölderpark	ca. 1.150	
Hardt	Hardt	ca. 1.000	
Neuwerk	Neuwerk	ca. 950	
Rheydt-Mülfort	Mülfort	ca. 1.000	
Stadtmitte	Gladbach / Windberg	k. A.	Standorttausch mit Geschwister-Scholl-Realschule
Volksgarten	Bonnenbroich-Geneicken	ca. 1.000	

Die Zahl der einpendelnden Schüler an die Mönchengladbacher Schulen übertrifft die Zahl der Auspendelnden. Bezogen auf die einzelnen Schulformen ist festzustellen, dass sich die Einpendler zum großen Teil auf die Gymnasien (in erster Linie Franz-Meyers-Gymnasium) und Gesamtschulen (hauptsächlich Gesamtschule Hardt) verteilen.

Die Anmeldezahlen der letzten Jahre zeigten, dass das Interesse an der Schulform Hauptschule deutlich zurückgegangen ist. Damit einhergehend wurde in den vergangenen Jahren die Auflösung von Schulen eingeleitet. In den vergangenen Jahren musste mit einer Schrumpfung der Schülerzahlen umgegangen werden. Auch in Zukunft ist von einem weiteren Rückgang der Schülerzahlen auszugehen auf moderatem Niveau auszugehen. Die Diagramme zur Prognose der Schülerzahlen in Mönchengladbach lassen die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur an den Neuzugängen in der Jahrgangsstufe 5 bzw. den Gesamtschülerzahlen erkennen.

■ **Abbildung 6: Prognose der Schülerzahlen, Neuzugänge Jahrgangsstufe 5 und Gesamtschülerzahl**



Quelle: eigene Darstellung nach Aml. Schulstatistik Schuljahr 2011/2012, Einwohnerdaten, regionalisierte Schülerzahlprognose 2010 des IT NRW

An der **Hochschule Niederrhein** sind zum Wintersemester 2015/2016 14.600 Studierende eingeschrieben, davon studieren über 8.000 am Standort in Mönchengladbach. Darüber hinaus ist die Hochschule Niederrhein für die Stadt Mönchengladbach ein bedeutender Arbeitsplatzstandort mit ca. 700 Arbeitsplätzen.

4.8 Entwicklung Freizeit- und Naherholungsverkehr (+ Standorte)

Bedeutende Freizeitziele verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Innerhalb des Innenstadtrandes sind das Theater und die Kaiser-Friedrich-Halle als Veranstaltungsorte sowie die Museen am Abteiberg und der Bunte Garten zentralgelegene Freizeitziele. Andere wichtige Freizeiteinrichtungen, wie das Volksbad und der Volksgarten in Bungt oder das Schloss Wickrath liegen nahe der Nebenzentren. Weitere wichtige Ziele im Stadtraum Mönchengladbachs sind vor allem die Sportstätten und Stadien in Holt (Borussia- und Hockeypark), im Stadtteil Grenzlandstadion sowie am Flughafen (Trabrennbahn).

■ **Tabelle 12: ÖPNV-relevante touristische Ziele und Freizeiteinrichtungen im Stadtgebiet.**

Name	Stadtteil	Art
Vitusbad	Hardterbroich-Pesch	Hallenbad
Volkssbad	Hardterbroich-Pesch	Freibad
Volksgarten	Hardterbroich-Pesch	Parkanlage
Schmölderpark	Schmölderpark	Parkanlage
Borussiapark	Rheindahlen-Land	Fußballstadion
Sparkassen Hockeypark	Rheindahlen-Land	Hockeystadion, American Football, Konzerte
Schloss Rheydt	Rheydt	Museum
Theater Mönchengladbach	Rheydt	Theater
Hochschule Niederrhein	Rheydt	Hochschule
Stadtbad Rheydt	Rheydt	Hallenbad
Schloss Wickrath	Wickrath-Mitte	Veranstaltungsraum Nassauer Stall, Barocke Parkanlage, Vogelkundemuseum
Kunstwerk Wickrath	Wickrath-Mitte	Veranstaltungshalle
Das Rote Krokodil	Wickrath-Mitte	Kleinkunsthöhne
Schlossbad Niederrhein	Wickrath-Mitte	Hallen- & Freibad
Bunter Garten	Gladbach	Parkanlage mit Botanischem Garten
Kaiser-Friedrich-Halle	Gladbach	Veranstaltungs- & Kongresshalle
Theater im Gründungshaus	Gladbach	Kleinkunsthöhne
Museum Abteiberg	Gladbach	Museum
Abteiberg	Gladbach	Musikschule, VHS, Münster St. Vitus, Museum Abteiberg, Altes Zeughaus (Karnevalsmuseum)
Tiergarten Mönchengladbach	Odenkirchen-Mitte	Tiergarten
Stadtwald	Pongs	Parkanlage
Hardter Wald	Hardter Wald	Wald

4.9 Öffentliche Einrichtungen und Einzelhandel

Öffentliche Einrichtungen wie Behörden, Bildungseinrichtungen oder Kliniken, konzentrieren sich hauptsächlich in den Citybereichen (siehe Karte Raumstrukturanalyse, zum Abschluss des Kapitels). Dies ist insbesondere bei der Verteilung von Verwaltungseinrichtungen festzustellen, welche sich fast in Gänze in den Zentren Gladbach und Rheydt sowie deren anschließenden Bereichen verteilen. Bildungseinrichtungen lassen sich ebenfalls hauptsächlich in diesen Bereichen vorfinden. Die räumliche Verteilung der Kliniken ist etwas weitläufiger: Neben zwei Einrichtungen im Zentrum Gladbachs liegen die Kliniken im Randbereich des Zentrums Rheydts sowie in den nördlichen Stadtteilen Hehn, Am Wasserturm und Neuwerk-Mitte. Der Einzelhandel folgt einem Zentrengerüst welches von der Grundversorgung in den Quartieren bis hin zu Hauptgeschäftszentren in den Innenstädten reicht.

Krankenhäuser

Die Stadt Mönchengladbach verfügt über sieben Krankenhaus- und Klinikstandorte mit insgesamt 2.176 Betten. Die Bettenanzahl kann als ein Indikator für die Größe und Bedeutsamkeit der Standorte herangezogen werden und somit auch in Hinblick auf die Bewertung der ÖPNV-Anbindung.

■ **Tabelle 13: Krankenhaus- und Klinikstandorte mit Bettenzahl**

Klinik	Stadtteil	Bettenzahl
LVR-Klinik Mönchengladbach	Schrievers	433
Ev. Krankenhaus BETHESDA Mönchengladbach gGmbH	Am Wasserturm	350
Krankenhaus Neuwerk	Neuwerk-Mitte	370
Krankenhaus Maria Hilf	Gladbach	800
Krankenhaus St. Franziskus	Windberg	
Elisabeth-Krankenhaus Rheydt	Hockstein	577
Hardterwald Klinik	Hehn	k.A.

Verwaltungsstandorte

Die Verwaltungsstandorte im Stadtgebiet Mönchengladbachs befinden sich vorwiegend in den Stadtteilen Gladbach und Rheydt. Weitere Verwaltungsstandorte liegen in den Stadtteilen Eicken und Hardterbroich-Pesch.

Verwaltungsstandorte, wie die Jobcenter und Rathäuser (Gladbach und Rheydt), sind für den ÖPNV von besonderer Bedeutung, da zu diesen eine größere Besucherhäufigkeit aus der Bevölkerung besteht.

■ **Tabelle 14: Verwaltungsstandorte in der Stadt Mönchengladbach**

Stadtteil	Behörde/Verwaltung
Eicken	Amtsgericht Mönchengladbach
Rheydt	Amtsgericht Mönchengladbach-Rheydt
Eicken	Arbeitsgericht Mönchengladbach
Gladbach	Arbeitslosenzentrum Mönchengladbach
Gladbach	Bezirksregierung Düsseldorf, Außenstelle MG (Croonsallee und Victoriastraße)
Hardterbroich-Pesch	Deutsche Rentenversicherung Rheinland
Holt	Finanzamt Mönchengladbach
Gladbach	Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Gladbach	Jobcenter Mönchengladbach
Rheydt	Jobcenter Rheydt
Hardterbroich-Pesch	Kfz-Zulassungsstelle
Hardterbroich-Pesch	Kreishandwerkerschaft
Hardterbroich-Pesch	Landesbetrieb Straßenbau NRW
Eicken	Landgericht Mönchengladbach
Heyden	NEW AG Hauptverwaltung
Hardterbroich-Pesch	NEW mobil & aktiv Mönchengladbach GmbH/ MöBus Verkehrsbetriebe
Gladbach	Rathaus Abtei
Rheydt	Rathaus Rheydt
Gladbach	Wirtschaftsförderung Mönchengladbach (WFMG)
Gladbach	Verwaltungsgebäude Oberstadt (Stadtverwaltung)
Gladbach	Verwaltungsgebäude Fliehlstr. (Stadtverwaltung)
Am Wasserturm	Gesundheitsamt
Dahl	Polizeipräsidium

Einzelhandel

Das Nahversorgungs- und Zentrenkonzept stellt Gladbach und Rheydt als die zwei bedeutendsten Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkte dar, die an oberster Stelle in der Zentrenstruktur Mönchengladbachs stehen. Das Hauptgeschäftszentrum von Mönchengladbach übernimmt dabei eine regionale Funktion, während dem Hauptgeschäftszentrum von

Rheydt lokale Bedeutung und Ausstrahlung auf die südlichen Stadtbezirke zukommt. Eine besondere Bedeutung kommt dem 2015 eröffneten Einkaufszentrum „Minto“, mit ca. 26.000 m² an der Hindenburgstraße zu

Die vier Nebenzentren (Giesenkirchen, Wickrath, Odenkirchen, Rheindahlen) verfügen über eine hohe Angebotsrelevanz auf Stadtbezirksebene und teilweise darüber hinaus. Daneben existieren zehn lokale Versorgungszentren (= Nahversorgungszentren), welche überwiegend der Nahversorgung dienen. Sie besitzen ein deutlich geringeres Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen als die Nebenzentren, allerdings noch mit nennenswerter Bedeutung auf Ebene des jeweiligen Stadtteils. Dieses Zentrengerüst wird durch weitere integrierte Nahversorgungsstandorte ergänzt, welche hinsichtlich ihrer funktionalen Ausstattung und städtebaulicher Erscheinung nicht als zentrale Versorgungsbereiche eingeordnet werden können, jedoch einen wesentlichen Beitrag zur wohnungsnahen Grundversorgung in den Stadtteilen und Quartieren der Stadt Mönchengladbach leisten.

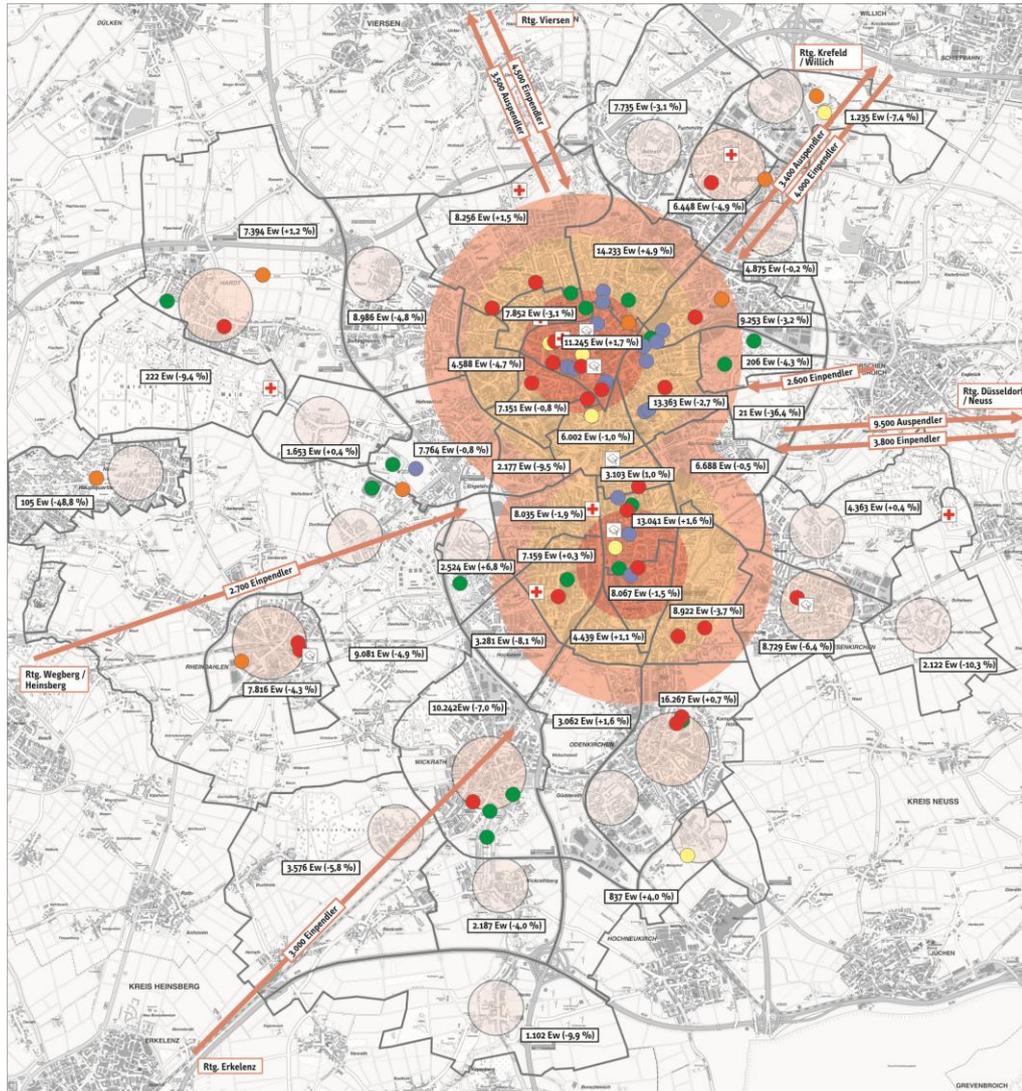
Darüber hinaus existieren autokundenorientierte nicht-zentrale Versorgungsstandorte mit einem erheblichen Verkaufsflächenanteil im zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimentsbereich.

- Hauptzentren: Gladbach und Rheydt
- Nebenzentren: Giesenkirchen-Mitte, Rheindahlen-Mitte, Odenkirchen-Mitte, Wickrath-Mitte
- Versorgungszentren: Bettrath-Hoven-Mitte, Neuwerk-Mitte, Hardt-Mitte, Windberg-Mitte, Eicken-Mitte, Lürrip-Mitte, Hardterbroich-Mitte, Holt-Mitte, Hermges-Mitte, Geneicken-Mitte

4.10 Zusammenfassende Beschreibung der Raumstruktur mit Bedeutung für den ÖPNV

Die folgende Abbildung 7 gibt einen Überblick über die verschiedenen Aspekte der raumstrukturellen Analyse und fasst die zentralen Ergebnisse zusammen.

Abbildung 7: Gesamtübersicht Raumstrukturanalyse



<h3>Raumstrukturanalyse</h3> <ul style="list-style-type: none"> Behörden und Verwaltungseinrichtung Freizeiteinrichtung Schulstandort (weiterführend) sonstige bedeutende Standort Weitere Bildungseinrichtungen (Universitäten, Bibliotheken, ...) Kliniken und Krankenhäuser Einwohner und prozentuale Bevölkerungsentwicklung 			<ul style="list-style-type: none"> ÖPNV-relevante Gebietsentwicklung Stadtteilgrenzen wichtigste Ein-/Auspendlerrelationen 			<ul style="list-style-type: none"> City Cityrand Innenstadtrand Nebenzentrum Stadtrandverdichtung 		
<p>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach</p>								
<p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000</p>								
<p>plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</p>		<p>Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult</p>						

Während die Einwohnerzahl Mönchengladbachs nahezu konstant ist (in den letzten Jahren starkes Wachstum nach vorheriger Schrumpfung), verändert sich die Altersstruktur der Bevölkerung ähnlich zum Bundesdurchschnitt hin zu einer alternden Gesellschaft. Da sich auch durch die voranschreitende Alterung der Gesellschaft der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen erhöhen wird, gewinnt die Bereitstellung einer barrierefreien Beförderungskette zunehmend an Bedeutung.

Die Siedlungsstruktur Mönchengladbachs ist sehr heterogen. Eine Konzentration von urbanen Funktionen sowie Arbeitsplätzen und Einwohnern finden sich sowohl in den Zentren, aber auch in den starken, multifunktionalen Nebenzentren. Die urbane Siedlungsstruktur Mönchengladbachs wechselt aus den Zentren radial zu aufgelockerten, ländlichen Siedlungsstrukturen, die teilweise von Wald- und Freiflächen mit Erholungs- und Freizeitfunktion geprägt sind. Wichtige Wirtschaftsstandorte abseits der Zentren Gladbach und Rheydt stellen der Regiopark südlich von Güdderath, der Nordpark und die zum Flughafen angrenzenden Stadtteile dar.

Entlang der Hauptachsen bestehen nennenswerte Potenziale für ein angebotsorientiertes ÖPNV-Angebot. Gebiete außerhalb dieser Achsen sind durch eine i. d. R. geringe Siedlungsdichte gekennzeichnet. Hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV sind in den Bereichen mit geringer Einwohnerdichte (< 500 EW/km²), im Hinblick auf die zu erwartenden tendenziell geringen Nachfragepotenziale, der Einsatz, die Organisation und der Betrieb bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (z. B. flächenhaftes AST am Wochenende) zu prüfen.

Durch die Lage in der Metropolregion Rhein-Ruhr ergeben sich intensive Verflechtungen, insbesondere mit benachbarten Mittel- und Oberzentren wie Düsseldorf, Neuss, Viersen, oder Krefeld. Im Rahmen der weiteren ÖPNV-Entwicklung sind die grenzüberschreitenden Verflechtungen des Auspendelns nach Osten und Einpendelns von Westen zu berücksichtigen.

Aus den Umlandgemeinden pendeln zudem auch Schüler insbesondere zu den Gymnasien und Gesamtschulen in der Stadt Mönchengladbach. Im Zusammenhang mit den demografischen Veränderungen, verbunden mit einem Rückgang der Fahrschülerzahlen, kamen in den vergangenen Jahren Veränderungen im Bereich der Schulstandorte, einhergehend mit der Verlagerung der Schülerströme, zum Tragen. Die ÖPNV-Entwicklung wird auch künftig die Veränderung dieser nachfragebestimmenden Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigen müssen.

Um die Systemwirksamkeit des ÖPNV-Angebots zu verbessern ist eine hierarchische Strukturierung bzw. Optimierung der Netzgestaltung erforderlich. Folgende Punkte sind in der Ausgestaltung eines zukünftigen ÖPNV-Angebots zu prüfen.

- Angebotsorientierte Stärkung und gezielte Vermarktung der nachfrage- und potenzialstarken Relationen
- Verstärkte Ausrichtung direkter Verbindungen auf starke Verkehrserzeuger mit hohem Fahrgastpotenzial (benachbarte Zentren, Nordpark, ...) und relevante Verknüpfungspunkte, Prüfung „hochwertiger Angebote“
- Systematische Verknüpfung im Haupt- und Ergänzungsnetz

- Einsatz von bedarfsgesteuerten Bedienformen bei geringen Nachfragepotenzialen

Insgesamt ist für die Stadt Mönchengladbach festzuhalten, dass aufgrund einer Vielzahl von Verflechtungen im Stadtgebiet (vgl. hierzu auch Spiekermann 2011: Haushaltsbefragung 2010 zum Verkehrsverhalten der Mönchengladbacher, S. 32 ff.) sowie der heterogenen Stadtstruktur, eine differenzierte Bedienung mit dem ÖPNV erfolgen muss. Vor diesem Hintergrund stellen aber dennoch die zwei starken Hauptzentren Gladbach und Rheydt und deren Verbindungen zu den Vororten ein netzprägendes Element dar, woraus sich zwangsläufig radial auf Gladbach und Rheydt zulaufende Verflechtungen ergeben.

5 Darstellung und Analyse des lokalen Verkehrsgeschehens

Für die Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes und eine bedarfsgerechte Linienplanung ist eine breite Datenbasis erforderlich. Unter anderem zählen dazu sogenannte Mobilitätsdaten, die über eine Haushaltsbefragung in der Stadt Mönchengladbach im Jahr 2010 in Vorbereitung der Aufstellung des Nahverkehrsplans gewonnen wurden. Zu den Daten zählen unter anderem die von der Bevölkerung zurückgelegten Wege und die dafür benutzten Verkehrsmittel wie Pkw, Bus, Bahn, Fahrrad oder den Gang zu Fuß.

Ein weiterer essentieller Baustein zur Neuaufstellung des Nahverkehrsplans sind die Daten zur Fahrgastnachfrage, die auf allen Linien der NEW mobil & aktiv im Jahr 2014 erhoben wurden. Auch von den weiteren Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen bedient werden, wurden im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans die Fahrgastzahlen über die entsprechenden Verkehrsunternehmen ermittelt.

Im Folgenden werden einige Auswertungen der Haushaltsbefragung sowie der Fahrgastnachfrage dargestellt.

5.1 Mobilitätsverhalten

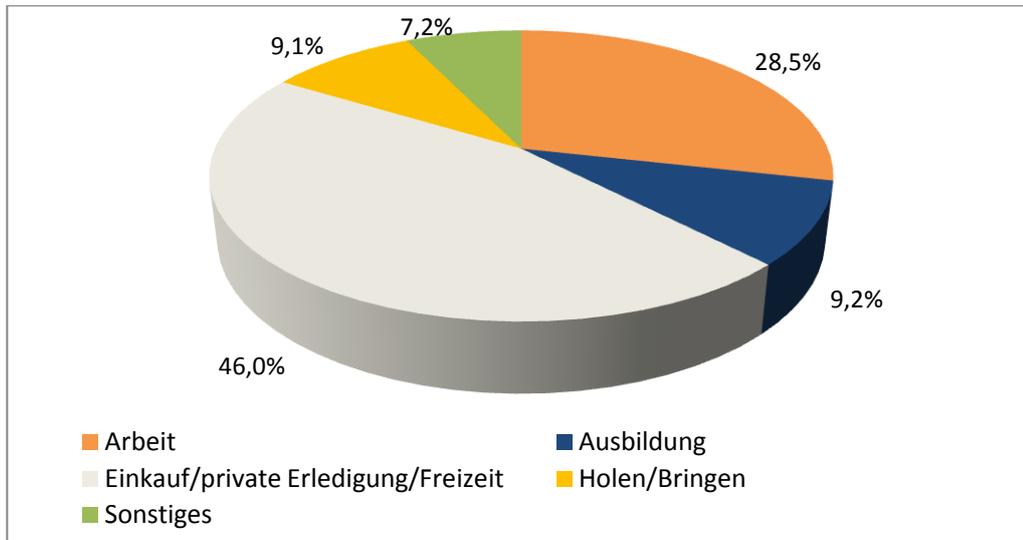
Das Mobilitätsverhalten der Mönchengladbacher Bevölkerung wurde 2010 mittels einer umfangreichen Haushaltsbefragung ermittelt. Unberücksichtigt bleiben davon nach Mönchengladbach einpendelnde Personen.

Anzahl Wege pro Tag und Wegezweck

Die Mönchengladbacher legen im Durchschnitt 3,0 Wege pro Person und Tag zurück. Die mobilen Mönchengladbacher (d.h. alle Personen, die tatsächlich Wege durchführen) legen durchschnittlich 3,6 Wege pro Tag zurück. Dabei finden die Wege sowohl auf Mönchengladbacher Stadtgebiet als auch außerhalb statt. Ferner ist festzustellen, dass Frauen mit 3,8 Wegen pro Tag mobiler sind als Männer mit 3,4 Wegen pro Tag.

Die Mehrheit der Wege (46 %) findet im Freizeitverkehr (Einkaufen, private Erledigungen, Freizeit) statt, gefolgt vom Wegezweck Arbeit bzw. Ausbildung (37,7 %).

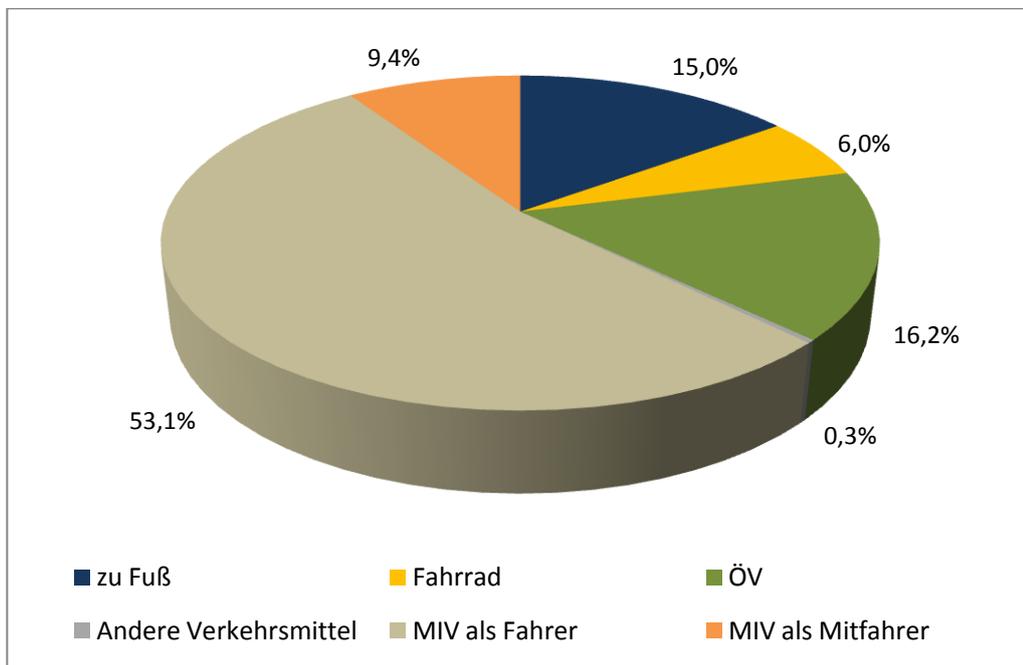
■ **Abbildung 8: Wegzwecke (ab 14 Jahre)**



Quelle: Haushaltsbefragung 2010, eigene Darstellung

Modal-Split

■ **Abbildung 9: Modal Split (ab 14 Jahre)**



Quelle: Haushaltsbefragung 2010, eigene Darstellung

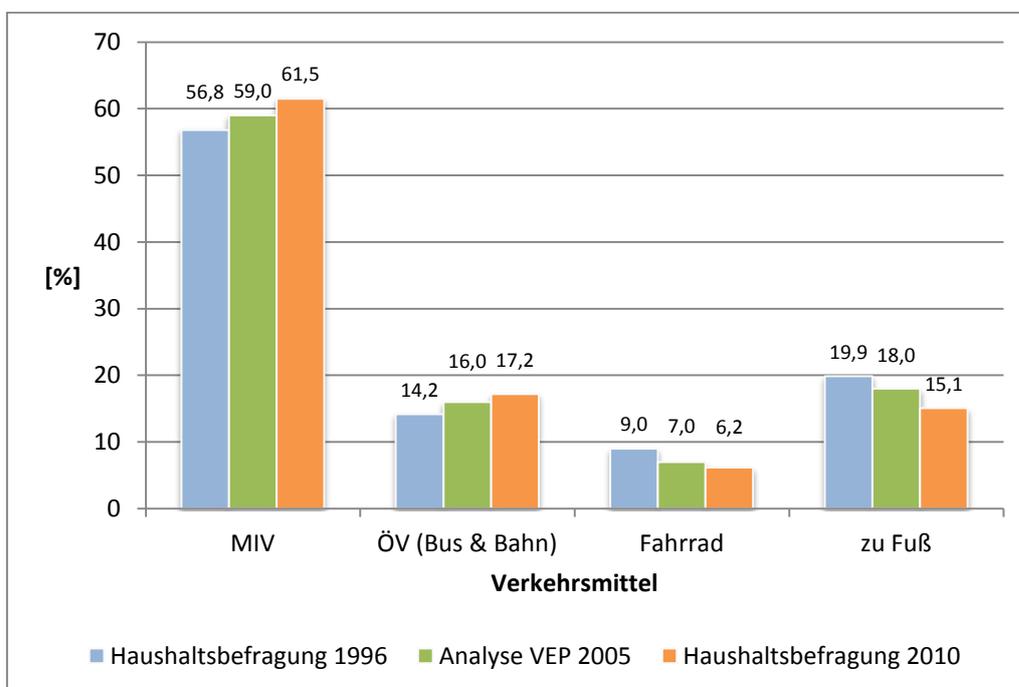
Bei den Anteilen der Verkehrsmittel an der Gesamtzahl aller zurückgelegten Wege, dem sogenannten Modal-Split, dominiert der Motorisierte Individualverkehr (unter dem Pkw und Krafträder zusammengefasst werden). Im Ergebnis wird deutlich, dass 61,5 % aller von

Mönchengladbachern (ab 14 Jahren) zurückgelegten Wege mit dem MIV als Fahrer oder Mitfahrer zurückgelegt werden. Die Verkehrsmittel des so genannten Umweltverbundes – Busse und Bahnen mit 17,2 %, Fahrrad mit 6,2 % und „zu Fuß“ mit 15,1 % – spielen dagegen eine wesentlich geringere Rolle und werden insgesamt nur für rund ein Drittel aller Wege genutzt.

Im Vergleich mit anderen deutschen Städten in der Größenordnung von 200.000 bis 300.000 Einwohnern lässt sich erkennen, dass die in der Stadt Mönchengladbach mit rund 62 % MIV-Aufkommen an allen Wegen, eine hohe Pkw-Affinität besteht.

Im zeitlichen Vergleichen mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung von 1996 hat der Anteil des MIV sowie der des ÖV zugenommen, wohingegen die Anteile der Verkehrsmittel „zu Fuß“ und Fahrrad im selben Zeitraum rückläufig sind.

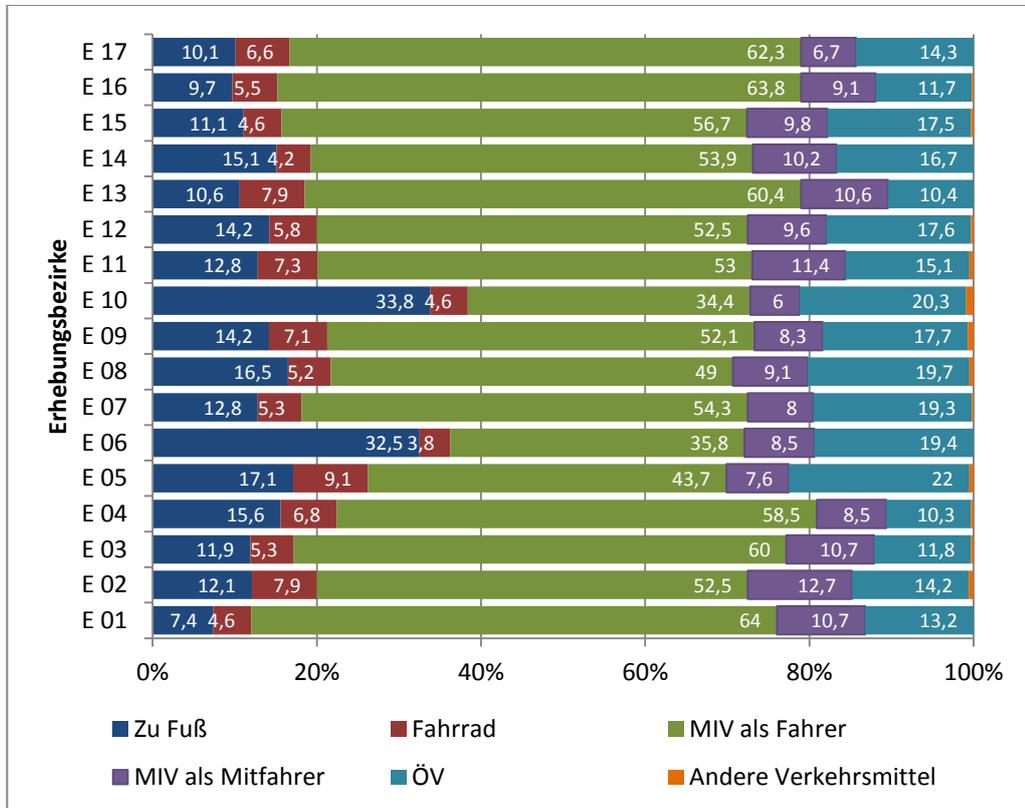
■ **Abbildung 10: Entwicklung des Modal-Split in der Stadt Mönchengladbach bezogen auf alle Einwohner ab 10 Jahren**



Die nachfolgende Abbildung zeigt den Modal-Split-Anteil (ab 14 Jahre) nach Erhebungsbezirken. Dabei ist festzustellen, dass die Einwohner in den Zentren Gladbach (E06) und Rheydt-Mitte (E10) durch die integrierte Lage jeweils rd. 33% ihrer Wege zu Fuß erledigen, was im Vergleich zu den übrigen Bezirken sehr hoch ist. Dementsprechend liegt der MIV-Anteil der in den beiden Zentren lebenden Einwohner mit 44 % (Gladbach E06) bzw. 40% (Rheydt-Mitte E10) vergleichsweise niedrig. Die ÖV-Anteile sind bei den Einwohnern aus Eicken (E05) mit 22,0%, Rheydt-Mitte (E10) mit 20,3%, Bungt/Hardterbroich/Schloss Rheydt/Geneicken (E08) mit 19,7%, Gladbach (E06) mit 19,4% und Dahl/Ohler/Westend (E07) mit 19,3% am höchsten. Am geringsten sind die ÖV-Anteile bei den Einwohnern in den

Erhebungsbezirken Windberg/Am Wasserturm (E04) mit 10,3%, in Giesenkirchen/Schelsen (E13) mit 10,4%, Rheindahlen (E16) mit 11,7% und in Venn/Waldhausen (E03) mit 11,8%.

■ **Abbildung 11: Modal-Split nach Erhebungsbezirken**



Quelle: Haushaltsbefragung 2010, eigene Darstellung

■ **Abbildung 12: Erhebungsbezirke der Haushaltsbefragung 2010**



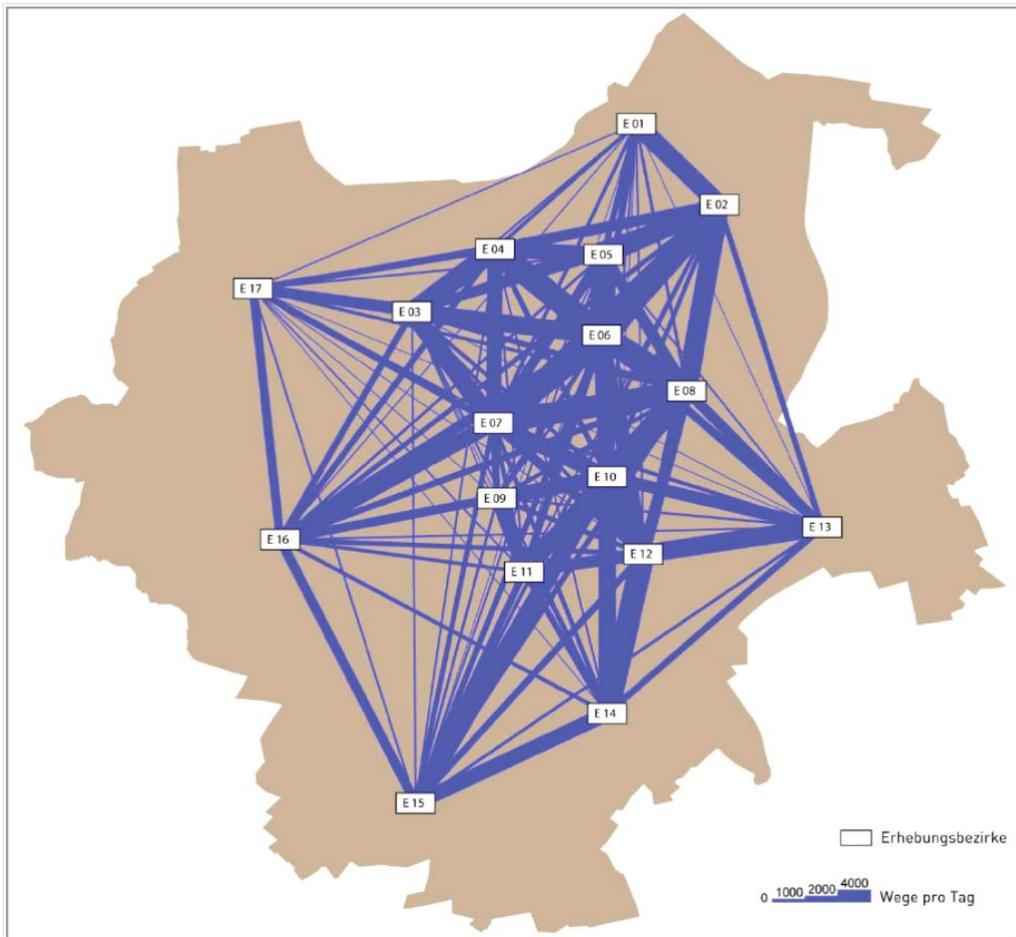
Verkehrsverflechtungen

Laut Haushaltsbefragung legen die Mönchengladbacher rund 785.000 Wege pro Tag zurück. Davon sind rund 610.000 Binnenwege, also Wege die innerhalb der Stadtgrenzen starten und enden. Besonders ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zu den Zentren Gladbach mit 110.000 Wegen und Rheydt-Mitte mit fast 100.000 Wegen pro Tag aus dem gesamten Stadtgebiet. Darüber hinaus existieren ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bereich

- Heyden/Geistenbeck/Mülfort und Odenkirchen/Sasserath
- Westend/Holt/Dahl/Ohler und Buntg/Hardterbroich/Schloss Rheydt/Bonnenbroich-Geneicken

mit jeweils rund 7.500 Wegen pro Tag in den entsprechenden Korridoren. Die folgende Karte verdeutlicht die vielfältigen Verflechtungen zwischen den Stadtteilen Mönchengladbachs.

■ **Abbildung 13: Verkehrsverflechtung zwischen Erhebungsbezirken**



Quelle: Spiekermann AG (2011) Haushaltsbefragung 2010 zum Verkehrsverhalten der Mönchengladbacher

5.2 Fahrgastnachfrage

Die Fahrgastnachfrage auf den Buslinien der NEW mobil & aktiv wurden im Jahr 2014 erhoben. In der nachfolgenden Tabelle sind die Linienbeförderungsfälle verteilt auf die Buslinien dargestellt.

■ **Tabelle 15: Fahrgastnachfrage auf den ÖPNV-Linien an den Verkehrstagen Mo-Fr sowie Sa als Linienbeförderungsfälle (2014)**

Linie	Linienbeförderungsfälle ¹⁴ Mo-Fr pro Tag		Linienbeförderungsfälle Sa pro Tag	
	Fälle	Anteil	Fälle	Anteil
Linie 1	7.374	6,7%	3.094	5,5%
Linie 2	9.233	8,4%	5.978	10,7%
Linie 3	4.673	4,2%	3.361	6,0%

¹⁴ Die Zahl der Linienbeförderungsfälle ist in der Regel größer als die Fahrgastzahl, da Umsteiger auf zwei oder mehr Linien gezählt werden.

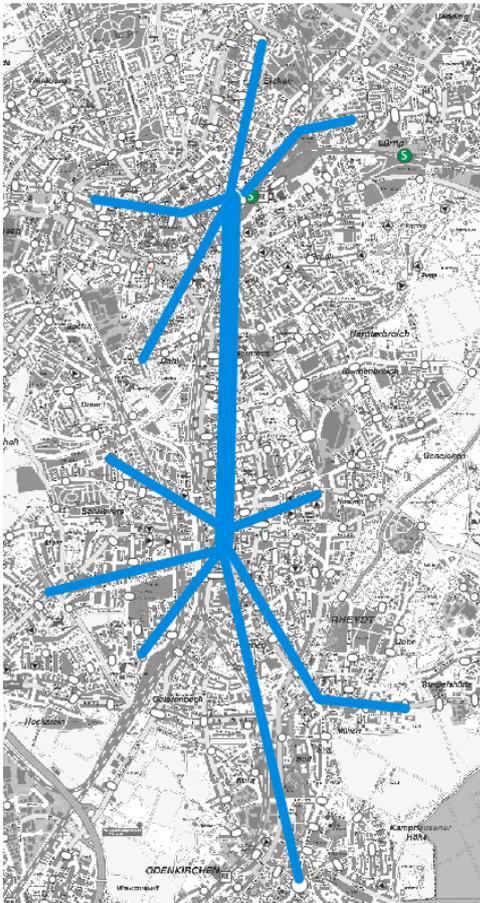
Linie	Linienbeförderungsfälle ¹⁴ Mo-Fr pro Tag		Linienbeförderungsfälle Sa pro Tag	
Linie 4	5.775	5,2%	3.057	5,5%
Linie 5	1.779	1,6%	-	-
Linie 6	6.646	6,0%	4.214	7,5%
Linie 7	6.250	5,7%	3.636	6,5%
Linie 8	3.782	3,4%	1.919	3,4%
Linie 9	4.082	3,7%	1.754	3,1%
Linie 10	5.131	4,7%	3.313	5,9%
Linie 13	1.747	1,6%	996	1,8%
Linie 14	463	0,4%	-	-
Linie 15	4.713	4,3%	2.656	4,7%
Linie 16	4.104	3,7%	1.628	2,9%
Linie 17	7.019	6,4%	3.730	6,7%
Linie 19	7.291	6,6%	2.999	5,4%
Linie 20	3.032	2,8%	1.560	2,8%
Linie 21	40	0,0%	-	-
Linie 22	3.419	3,1%	1.394	2,5%
Linie 23	2.536	2,3%	1.066	1,9%
Linie 24	2.395	2,2%	1.383	2,5%
Linie 26	1.632	1,5%	518	0,9%
Linie 29	453	0,4%	212	0,4%
Linie 31	495	0,4%	265	0,5%
Linie 33	4.384	4,0%	1.580	2,8%
Linie 36	2.399	2,2%	1.063	1,9%
Linie 97	3.204	2,9%	1.167	2,1%
Linie CE89	455	0,4%	354	0,6%
Linie SB1	2.414	2,2%	1.460	2,6%
Linie SB4	1.553	1,4%	969	1,7%
Linie SB81	940	0,9%	-	-
Linie SB83	828	0,8%	684	1,2%
Summe	110.241	100,0%	56.010	100,0%

Aus den Erhebungsdaten wird zudem ersichtlich, welche die häufigsten genutzten Relationen in der Stadt Mönchengladbach sind. Diese werden in Tabelle 16 dargestellt. Abgeleitet ergibt sich aus diesen Relationen ein räumliches Bild, welches eine starke Verbindung zwischen den Zentren Gladbach und Rheydt sowie eine sternförmige Anordnung auf diese Zentren widerspiegelt (s. Abbildung 14).

■ **Tabelle 16: Top-25-Relationen**

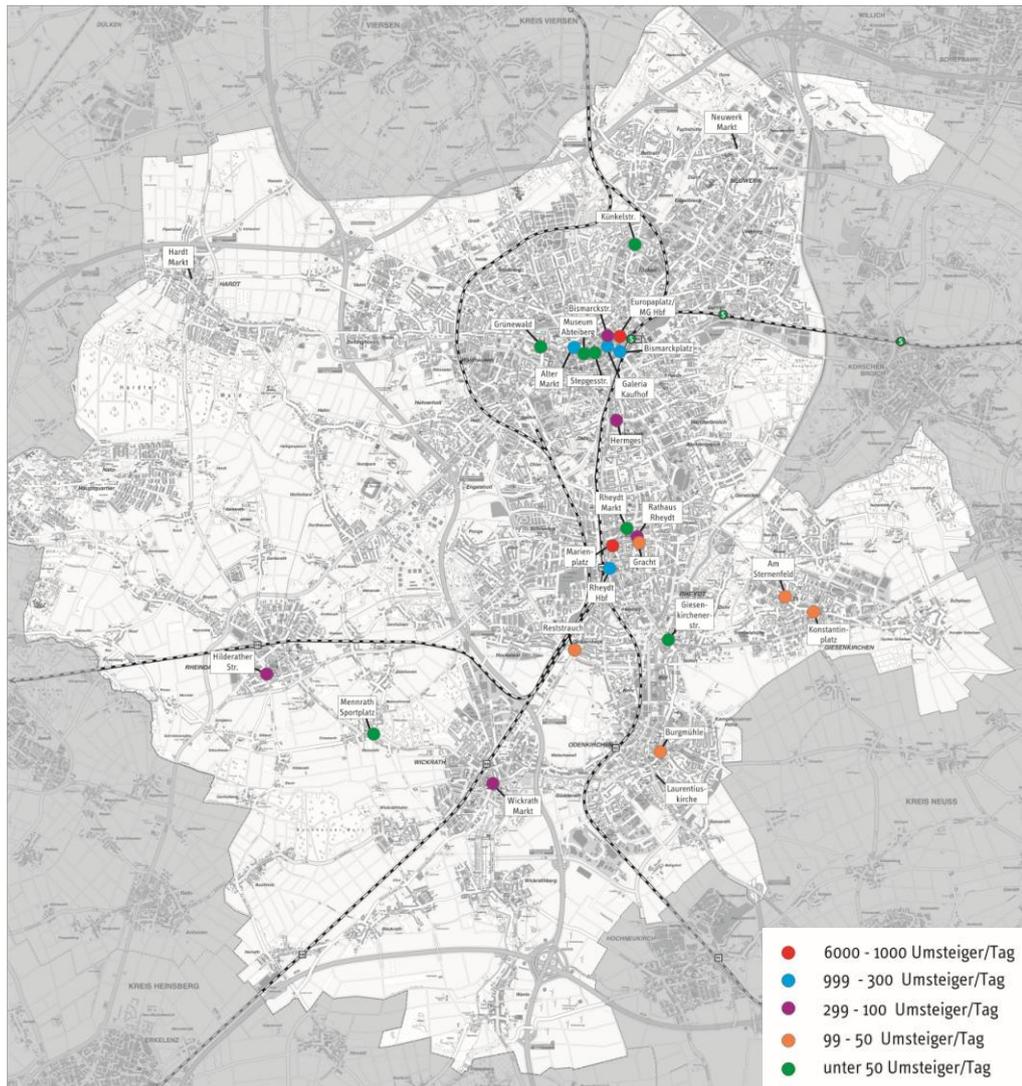
Rang	Von/nach	Von/nach
1	MG Hbf/Europaplatz	Alter Markt
2	Marienplatz	MG Hbf/Europaplatz
3	MG Hbf/Europaplatz	Polizeipräsidium
4	MG Hbf/Europaplatz	Abteiberg
5	Hochschule	MG Hbf/Europaplatz
6	Alter Markt	Galeria Kaufhof
7	Bismarckplatz	Marienplatz
8	MG Hbf/Europaplatz	Rathaus Rheydt
9	Marienplatz	Burgmühle
10	Hermges	MG Hbf/Europaplatz
11	MG Hbf/Europaplatz	Grünewald
12	Marienplatz	Giesenkirchener Str.
13	Eicken Markt	MG Hbf/Europaplatz
14	Marienplatz	Hubertusstraße
15	MG Hbf/Europaplatz	Voltastraße
16	Marienplatz	Eibenstraße
17	Künkelstraße	MG Hbf/Europaplatz
18	Hermges	Marienplatz
19	Marienplatz	Römerbrunnen
20	Hochschule	Rheydt Hbf
21	Marienplatz	Geneicken Bf
22	MG Hbf/Europaplatz	Aktienstraße
23	MG Hbf/Europaplatz	Gutenbergstraße
24	Marienplatz	Akazienstraße
25	Abteiberg	Galeria Kaufhof

■ **Abbildung 14: räumliche Ableitung der Top-25-Relationen**



Bei der Erhebung der Nachfrage im Nahverkehr der Stadt Mönchengladbach konnten zudem bedeutende Umsteige Haltestellen im Netz identifiziert werden. Diese sind in Abbildung 15, geclustert nach Umsteigevorgängen, dargestellt.

■ **Abbildung 15: Umsteigehalttestellen**



6 Potenzialanalyse

6.1 Darstellung von Linienabschnitten mit sehr schwacher Nachfrage

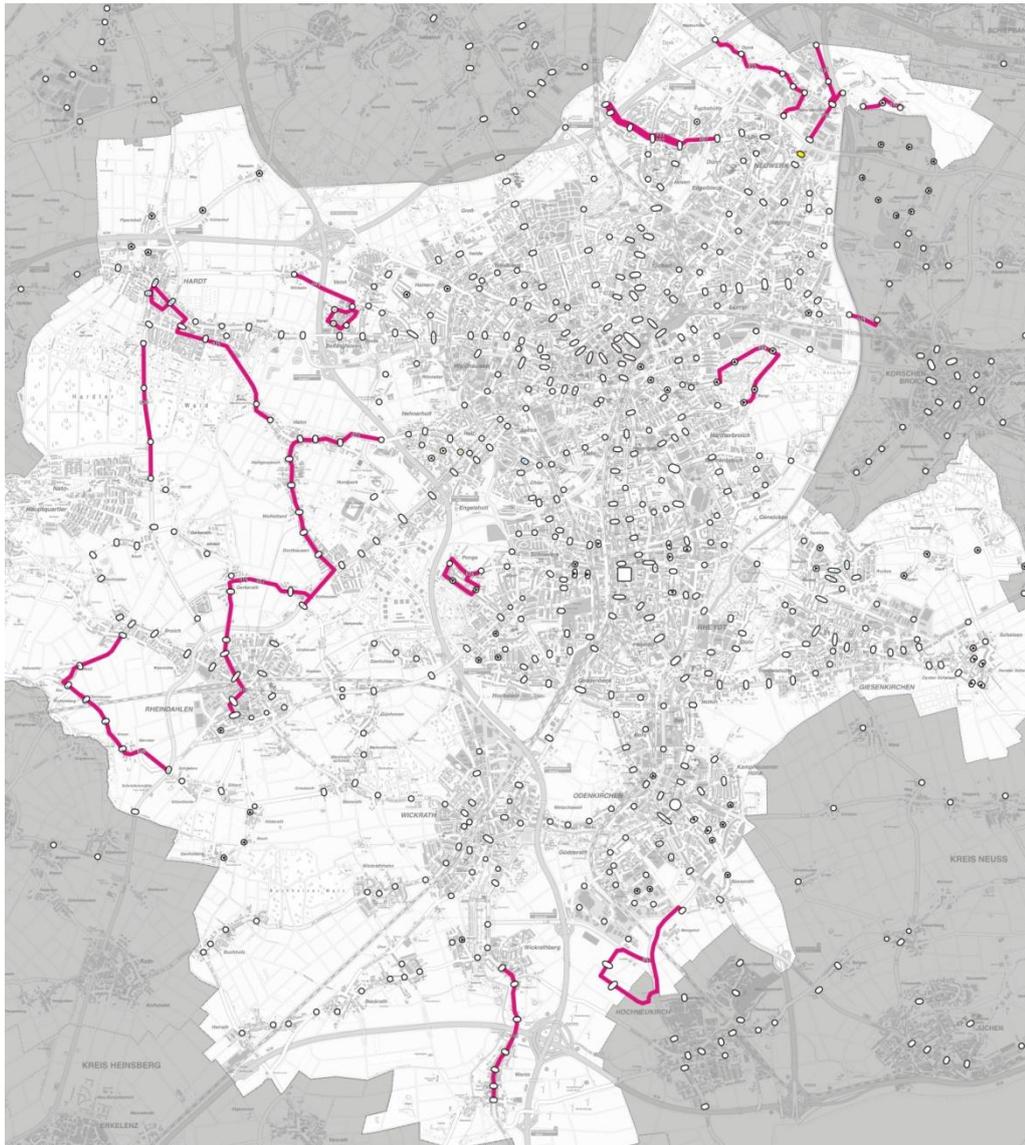
Auf Basis der Daten der ÖV-Verkehrserhebung der Stadt Mönchengladbach aus dem Jahr 2014, wurden Linienabschnitte mit geringer und sehr geringer Nachfrage im ÖPNV-Netz der Stadt Mönchengladbach identifiziert. Im Sinne der Netzüberplanung sollten diese Abschnitte erneut überprüft werden, da diese Potenzial für Einsparungen im ÖPNV-Angebot bieten können. Die daraus resultierenden (etwaigen) Einsparungen können somit für potenzielle Angebotserweiterungen an anderer Stelle genutzt werden. Die im Folgenden dargestellten Linienabschnitte weisen eine besonders schwache Nachfrage auf:

■ **Tabelle 17: Linienabschnitte mit geringer und sehr geringer Nachfrage**

Linien	Linienabschnitt	Grad der bestehenden Nachfrage ¹⁵
003	Winkeln Kreuz – Bertold-Brecht-Platz	Gering (außerhalb des Schulverkehrs)
007	Lockhütte - Adlerstraße	sehr gering (außerhalb des Schulverkehrs)
007	Kothausen Kapelle – Gerkerather Weg	gering
008	Bungtstraße – Volksgarten Restaurant	Sehr gering (außerhalb des Schulverkehrs)
010	Flughafen R.A.S. – Flughafen Terminal	sehr gering
010	Rhein-Maas-Zentrum - Trabrennbahn Tribüne	gering
015	Weg zum Nordpark – Hilderather Str.	gering
015	Hehn Schrammen – Hardter Waldstraße	gering
015	Neersbroicher Str. – Donk Wendeplatz	gering
016	Wickrathberg Kirche – Wanlo Markt	Gering (außerhalb des Schulverkehrs)
24	Pongs Mitte - Pongs	gering
26	Abz. Schriefers - Rochusstraße	Gering
26	Weg nach Herdt – Am Kirschbaum	Sehr gering (außerhalb des Schulverkehrs)
29	Pilgramsweg - Korschenbroich	Gering
33	Beckrath Kirche – Lockhütte	Gering
36	Abtshof – Am Nordkanal	Sehr gering
97	Mongshof – Regiopark 2	Sehr gering

¹⁵ Gemäß ÖV-Verkehrserhebung Mönchengladbach 2014

■ **Abbildung 16: Abschnitte mit geringer Fahrgastnachfrage gemäß ÖV-Verkehrserhebung 2014**



6.2 Darstellung von Relationen mit Fahrgastpotenzialen im ÖPNV

Analog zum vorangestellten Kapitel 6.1 erfolgt im Folgenden die Darstellung der Relationen mit Fahrgastpotenzial, welches noch nicht zufriedenstellend vom ÖPNV abgeschöpft ist.

Von besonderem Interesse sind die Fahrgastpotenziale, also die Verkehrsrelationen, bei denen der ÖPNV [ÖV] weitere Fahrgäste gewinnen kann. Für diese Betrachtung spielt das Aufkommen des Individualverkehrs [IV] ebenfalls eine zentrale Rolle. Im Rahmen der Modal-Split-Analysen werden die IV und ÖV-Wegerelationen als Gesamtpotenzial definiert und die derzeitigen ÖV-Fahrgäste hierzu ins Verhältnis gesetzt. Der ÖV-Anteil an allen Wegen gibt Anhaltspunkte für die Relationen, auf denen der ÖV im Vergleich zum IV eine schwache Nutzung aufweist.

In der folgenden Tabelle werden fünfzehn Relationen mit entsprechendem Potenzial dargestellt. Grundlage dieser Betrachtungen sind die Auswertungen gemäß des Verkehrsmodells der Stadt Mönchengladbach.

■ **Tabelle 18: ÖPNV-Potenzial-Relationen in der Stadt Mönchengladbach**

Relation	Modal-Split-Anteil [ÖV]	Wege pro Tag [IV + ÖV] ¹⁶ und Richtung
Venn - Eicken	2 %	ca. 3.400
Venn - Gladbach	12 %	ca. 3.000
Bonnenbroich-Geneicken - Schrievers	1 %	ca. 2.300
Rheydt - Giesenkirchen-Mitte	7 %	ca. 2.100
Rheydt - Odenkirchen-Mitte	12 %	ca. 1.800
Lürrip - Rheydt	8 %	ca. 1.800
Hardterbroich-Pesch - Giesenkirchen-Mitte	7 %	ca. 1.700
Dahl - Giesenkirchen-Mitte	8 %	ca. 1.700
Neuwerk-Mitte - Venn	2 %	ca. 1.400
Venn - Uedding	1 %	ca. 1.300
Flughafen - Waldhausen	1 %	ca. 1.200
Wickrath-Mitte - Windberg	6 %	ca. 1.100
Hardt-Mitte - Rheydt	9 %	ca. 1.000
Flughafen - Windberg	1 %	ca. 900
Giesenkirchen-Mitte - Odenkirchen-Mitte	9 %	ca. 900

Vor dem Hintergrund der Auswertungen auf Basis des Verkehrsmodells und etwaiger Plausibilitätsfehler, wurden die hier dargestellten Relationen noch einmal mit den Daten der ÖV-Verkehrserhebung abgeglichen. Die Relationen Flughafen - Waldhausen und Flughafen - Windberg wurden dabei als nicht plausibel eingestuft und werden im Weiteren nicht als Potenzialrelation aufgenommen.

¹⁶ **Vergleichswert:** Zwischen den Stadtteilen Venn und Eicken / Gladbach und Rheydt / Giesenkirchen-Mitte und Gladbach werden in Summe die meisten Wege in der Stadt Mönchengladbach auf den Einzelrelationen pro Tag absolviert (ca. 6.000 bis 7.000 Wege in Hin- und Rückrichtung bzw. ca. 3.000 bis 3.500 Wege pro Einzelrichtung)

6.3 Prognose der Verkehrsentwicklung

6.3.1 Bevölkerungsprognose für die Stadt Mönchengladbach

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in Mönchengladbach ist nicht eindeutig prognostizierbar. Gemäß dem in 2006 publizierten „Wegweiser Demographischer Wandel 2020“, in dem die Bertelsmann-Stiftung Daten zur Entwicklung der Einwohnerzahl von 2.959 Kommunen in Deutschland liefert, wird für Mönchengladbach ein Rückgang der Bevölkerung zwischen 2003 und 2020 um 3,4 Prozent vorausgesagt. Demgegenüber wird in der Studie „Wohnatlas 2016 - Leben in der Stadt“, in der für 36 deutsche Großstädte eine Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030 durchgeführt wurde, ein Bevölkerungsrückgang von 3,98 % vorhergesagt. Hierin wird auch explizit der Zuzug im Rahmen der Flüchtlingskrise in Deutschland ab 2015 berücksichtigt. Demgegenüber wird in der durch das Land NRW herausgegeben „Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060“ für Mönchengladbach ein leichtes Wachstum bis 2030 prognostiziert und erst danach leichte Schrumpfungstendenzen erwartet (-1,1 % bis zum 01.01.2040).

In der jüngeren Vergangenheit konnte auch ein leichtes Ansteigen der Bevölkerung in der Stadt Mönchengladbach verzeichnet werden. Zwischen 2013 und 2014 erhöhte sich die Einwohnerzahl um 1.510 Personen sowie zwischen 2014 und 2015 um weitere 3.465 Personen. In den ersten neun Monaten der letzten Berichtsperiode kamen weitere 2.460 Personen hinzu.

Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans sollte somit mit stabilen Einwohnerzahlen auf heutigem Niveau (ca. 270.000 Einwohner) gerechnet werden. Ein etwaiges moderates Abweichen der Zahlen sowohl nach oben oder nach unten, ist generell als unkritisch in Bezug zur ÖPNV-Angebotskonzeption zu werten.

6.3.2 Verändertes Mobilitätsverhalten

Die Pluralisierung der Lebensstile führt bspw. in Städten und vor allem in Großstädten mittlerweile zu einem erkennbaren Abrücken von traditionellen Mustern. So verzichten bspw. junge Erwachsene auf einen eigenen Pkw und nutzen vorzugsweise den Umweltverbund zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse. Eine Grundvoraussetzung hierfür ist jedoch ein attraktives und modernes ÖPNV-Angebot.

Die generelle Zunahme der Einpersonenhaushalte führt unter anderem dazu, dass insgesamt mehr Wege durchgeführt werden. Diese potenziellen zusätzlichen Wege, die überwiegend in den Bereich der Nahmobilität fallen, sollten mit einem entsprechenden Angebot durch den ÖPNV abgeschöpft werden. Grundlage hierfür ist ein attraktives ÖPNV-Angebot für kurze, nähräumliche Strecken.

Auch die Zahl der Personen die in Teilzeit- und geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen arbeiten, stieg in den letzten Jahren enorm an und der Trend scheint sich fortzusetzen. Diese

Personengruppen haben oftmals nicht die finanziellen Ressourcen für eigenen Pkw und sind auf den ÖPNV angewiesen.

Der Stellenwert des Autos sinkt und Mobilität wird heute anders, vernetzter zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln gedacht und praktiziert. Insbesondere in den Großstädten ist (auch vor dem Hintergrund ansteigender Einwohnerzahlen) dem ÖPNV zukünftig ein noch höherer Stellenwert, als zentrales Bindeglied zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten, beizumessen.

Konkrete Handlungsbedarfe werden somit allgemein bei folgenden Handlungsfelder gesehen:

- Ausbau der Bus- und Bahnangebote (u. a. Verbesserungen bei der Taktfrequenz))
- Einfacheres Tarifsystem für öffentliche Verkehrsmittel
- Pünktlichkeit verbessern und Fahrtzeiten reduzieren
- Ausbau der Fahrgastinformationssysteme (bspw. Anzeigetafeln und verlässliche Bahnsteigdurchsagen) an den Haltestellen
- Anschlusssicherungssysteme zwischen Bahnen und Bussen ausbauen
- Ausbau attraktiver Radwege und sicherer Fahrradabstellanlagen an zentralen Orten wie Bahnhöfen

6.3.3 Veränderungen der Raum, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Zukünftige stadträumliche Entwicklungen werden insbesondere in den westlichen Stadtteilen stattfinden. Durch den Abzug des Militärs und Standortaufgaben, werden große Kasernenflächen in Rheindahlen-Land und Hauptquartier zugänglich und frei für zukünftige Entwicklungen. Des Weiteren finden zahlreiche Gewerbeflächenentwicklungen am Stadtrand Mönchengladbachs statt. Die Gewerbegebiete und Bürostandorte in Hardt-Mitte, in Lürrip (City-Ost) sowie Rheindahlen sollen ausgebaut werden. Zusätzlich wird an den Autobahnabfahrten der A 61 südlich von Mönchengladbach das Gewerbegebiet Gütterath weiter ausgebaut und das direkt anschließende Gewerbegebiet Regiopark ist mit ca. 120 ha ein weiteres großes Gewerbe- und Logistikzentrum, dessen Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist. Bislang sind hier etwa 3.500 neue Arbeitsplätze geschaffen worden und nach Abschluss des derzeit laufenden Endausbaus werden insgesamt 5.000 Arbeitsplätze vorhanden sein. Aufgrund der Struktur der angesiedelten Betriebe vorwiegend aus dem Logistikbereich wurden dort verstärkt Arbeitsplätze für geringqualifizierte Arbeitskräfte geschaffen, die vielfach nicht über einen Pkw verfügen.

Derzeit befinden sich neue Baugebiete wie die Roermonder Höfe, REME oder Holbeinstraße in Planung bzw. bereits in Realisierung. Auch weitere bedeutende Unternehmensstandorte wie der Nordpark befinden sich in Realisierung und im Gewerbegebiet Hügelstraße wird die Unternehmenserweiterung um ca. 1.000 zusätzliche Mitarbeiter kurz- bis mittelfristig erwartet. Bis 2020 werden durch die Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete insgesamt über 2.000 neue Einwohner und rund 3.000 neue Arbeitsplätze erwartet. Beispielsweise sind

dies unter anderem die Wohnstandorte Roermonder Höfe, Holbeinstraße, Klötersgasse, Herzogstr./Königstraße und City Ost, wobei das Entwicklungsgebiet City Ost auch einen Großteil der neuen Arbeitsplätze beinhaltet.

Die Siedlungsentwicklung steht auch immer im Zusammenhang mit dem ÖPNV. Änderungen der Nutzung und Neuentwicklung von Flächen in der Stadt Mönchengladbach haben Einfluss auf den ÖPNV. In den nachfolgenden Tabellen sind bereits realisierte und geplante Änderungen der Siedlungsentwicklung mit hoher Relevanz für den ÖPNV aufgeführt.

■ **Tabelle 19: Siedlungsflächen- und Infrastrukturentwicklung mit hoher Relevanz für den ÖPNV**

Name	Art	Stadtteil/Lage
Baugebiet am Bunten Garten	Wohnbebauung	Windberg
Baugebiet Winkelner Straße	Wohnbauflächen	Hardt-Mitte
City Ost	Gewerbeflächen bzw. Büroflächen	Lürrip
Dahlener Heide**	Wohnbauflächen	Rheindahlen-Land
Gewerbegebiet Hardt	Gewerbegebiet	Hardt-Mitte
Gewerbegebiet Rheindahlen	Gewerbeflächenentwicklung	Rheindahlen-Mitte
Hügelstraße	Unternehmenserweiterung	Westend
JHQ	Aufgabe Nato-Stützpunkt	Hauptquartier
Mackenstein	Gewerbegebiet	Hardt-Mitte mit Übergang nach Viersen
Nordpark**	Zentrum unter dem Leitbild Freizeit und Sport / Gewerbegebiet und Einkaufsstandort, hochwertige Gewerbeflächenentwicklung	Rheindahlen-Land
Polizeipräsidium	Verlegung des Polizeipräsidiums	Neuwerk-Mitte (Krefelder Straße)
Regiopark**	Interkommunales Gewerbegebiet (vorwiegend Logistik)	Sasserath
REME	Wohnbebauung und Büro	an der Bahnstrecke MG – Düsseldorf - Lürrip
Roermonder Höfe	Wohnbebauung	Gladbach
Westend	Gewerbeflächen bzw. Büroflächen	Westend

** Ausbau noch nicht abgeschlossen

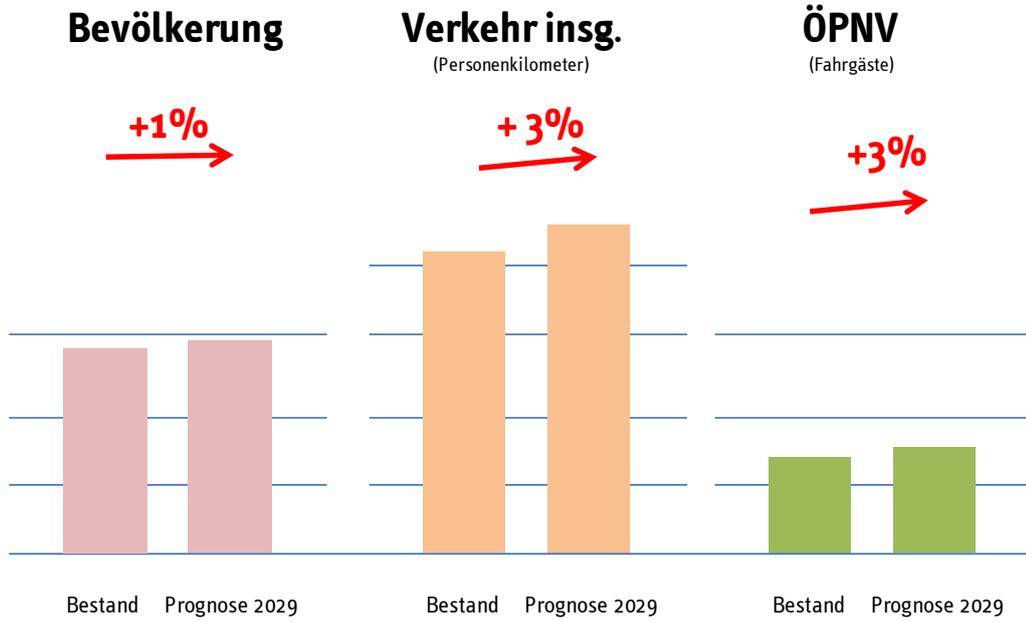
6.3.4 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung (ohne Berücksichtigung von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr)

Auf der Basis der dargestellten Grundlagen können für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Mönchengladbach folgende Entwicklungstendenzen abgeleitet werden:

- Die Lage und die Anziehungskraft der Stadt Mönchengladbach führt zu vielfältigen und intensiven überlokalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre wird zukünftig noch an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen.
- Da jedoch von den 785.000 Wegen, die die Mönchengladbacher pro Tag zurücklegen, rund 610.000 auf die Binnenwege fallen, ist die Bedeutung der innerstädtischen Mobilität zu unterstreichen.
- Durch die prognostizierte Stabilität bzw. leichte Zunahme der Bevölkerung sowie unter Berücksichtigung der allgemeinen Tendenzen im Verkehrsverhalten wird der Verkehr in der Stadt Mönchengladbach insgesamt zunehmen.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität in der Stadt Mönchengladbach ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – aus. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV Verbindungen längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.
- Der Berufsverkehr wird weiter zunehmen. Die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes und die damit einhergehende Veränderungen werden zu einer stärkeren Nachfrage des ÖPNV im großstädtischen Kontext führen.
- Die weiterhin dynamische Entwicklung der bereits etablierten Entwicklungsgebiete Nordpark und Regiopark werden zu einer weiteren Nachfrage im ÖPNV führen.
- Mit Fertigstellung der weiteren Entwicklungsgebiete in der Stadt Mönchengladbach wird vorort der ÖPNV einen weiteren Bedeutungszuwachs erfahren.

Insgesamt kann unter den Rahmenbedingungen von einer leicht steigenden Nachfrageentwicklung bis 2029 ausgegangen werden. Das Verkehrsaufkommen wird voraussichtlich um etwa 3 % ansteigen, dabei ist von einem Fahrgastzuwachs im öffentlichen Verkehr aufgrund der allgemeinen Entwicklungen um etwa ebenfalls 3 % auszugehen.

■ **Abbildung 17: Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2029 (ohne Angebotsmaßnahmen im ÖPNV)**



7 Ansprüche unterschiedlicher Personengruppen

7.1 Personengruppen im ÖPNV

Im Sinne eines sozial nachhaltigen Mobilitätsangebots soll sich die Gestaltung des ÖPNV an den Mobilitätsbedürfnissen der (potenziellen) Fahrgäste orientieren. Dabei sind die Ansprüche der Fahrgäste durchaus nicht homogen. Auf Grundlage einer umfassenden Literaturstudie und der Auswertung statistischer Quellen können zehn relevante Zielgruppen nach verschiedenen Kriterien beschrieben, wie z. B. ihre soziodemografischen und Mobilitäts-Kenngrößen, typische Räume und Zeiten ihrer Mobilität sowie Anforderungen und Erwartungen an den ÖPNV.

- Mobilitätseingeschränkte im Sinne von Personen, die aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten oder aufgrund anderer Umstände (Mitführen von Gepäck, Kinderwagen etc.) in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt sind.
- Migranten im Sinne von Personen, die in Deutschland leben, aber keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen oder die nicht-deutscher Herkunft sind.
- Berufstätige und Pendler als Personen mit stark habitualisierten arbeitstäglichen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort.
- Freizeit- und Gelegenheitsnutzer.
- ÖPNV-Unkundige, die den ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen nie oder nur selten nutzen.
- Fahrgäste, die größere Einrichtungen im Sinne von Institutionen, die ein nennenswertes Verkehrsaufkommen von Beschäftigten, Kunden und Besuchern mit sich bringen, besuchen.
- Kinder und Jugendliche.
- Eltern in der Familienphase, die sich vorwiegend um kleine Kinder kümmern oder Personen, die sich um ältere Familienangehörige kümmern.
- Ältere Menschen.

Die summarische Betrachtung erfordert Vereinfachungen und Verallgemeinerungen. Es ist nicht Sinn der Zielgruppenbetrachtung, einzelnen Personen, die sich einer der Gruppen zuordnen lassen, immer sämtliche Eigenschaften dieser Gruppe zuzuschreiben. Das Zielgruppensystem ist nicht geschlossen, d. h. es ist nicht jede natürliche Person eindeutig genau nur einer Gruppe zuordenbar; vielmehr werden die Zielgruppen nach typischen Situationen beschrieben, von denen mehrere zugleich auf ein und dieselbe Person zutreffen können. Ein wichtiges Kriterium für die Ausgestaltung des ÖPNV ist beispielsweise das Alter. Im Folgenden werden die wesentlichen Anforderungen verschiedener Zielgruppen, unterschieden nach dem Kriterium Alter, an den ÖPNV dargestellt. Dabei werden neben den reinen Anforderungen an das Bedienungsangebot auch weitere spezifische Aspekte, wie z. B. die Beförderungsqualität und Fahrgastinformation betrachtet.

SchülerInnen (6-18-jährige)

- Hoher Beförderungsbedarf zu bestimmten Zeiten
- Kapazitätsspitze in der morgendlichen Hauptverkehrszeit
- Fahrten am Mittag/ Nachmittag werden sich im Zuge der weiteren Einrichtung von Ganztageseschulen weiter zum Nachmittag verschieben und sich vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Schulformen weiter ausdifferenzieren (Schluss nach der sechsten, siebten, achten oder zehnten Stunden bei unterschiedlichen Anfangs- und Endzeiten).
- Ggf. abweichende Linienführung und Zeitlage der normalen Taktfahrten notwendig
- Zu den relevanten Zeiten ist hohes Platzangebot in den Fahrzeugen notwendig
- Sicherheitsaspekt auf der gesamten Wegekette von hoher Bedeutung
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Hochmobile Altersgruppe (19-25-jährige)

- Nutzung des ÖPNV für alle Wegezwecke
- Hohe Flexibilität des ÖPNV von Vorteil
- i. d. R. keine speziellen Anforderungen an Fahrzeugausstattung
- schnelle ÖPNV-Bedienung für diese Gruppe von besonderer Bedeutung
- Hohe Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs

Berufstätige Bevölkerung (26-60-jährig)

- Beförderungsbedarf überwiegend in den Hauptverkehrszeiten, zum Teil aber auch hohe Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs
- Möglichst schnelle und direkte Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsort
- Gute Lage der Haltestelle am Arbeitsort (idealerweise räumlich näher als Parkplätze für Pkws)
- Zunehmende Gleitzeitregelungen fordern ggf. auch flexibleren ÖPNV
- Dichtes Angebot

Senioren (über 60-jährige)

Mobile Senioren

- Hohe Flexibilität des ÖPNV (Freizeit- und Versorgungswege)
- Bedeutung des Abend-/ Nachtverkehrs sowie des Wochenendverkehrs
- Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen
- Sicherheitsempfinden (z. B. Werbung an Fensterscheiben, Hilfsbereitschaft der Fahrer)

Mobilitätseingeschränkte Senioren/ Hochbetagte

- i. d. R. notwendige Versorgungswege
- ÖPNV-Angebote auch im Nahbereich
- Barrierefreie Haltestellen (mit Witterungsschutz und Sitzplatzangebot in Einstiegsrichtung)
- Barrierefreie Fahrzeuge
- Sitzplatzverfügbarkeit in den Fahrzeugen
- Einfache und verständliche Fahrgastinformation in entsprechender Schriftgröße
- Leicht verständliche Vertriebswege der Fahrscheine, um kein Zugangshemmnis aufzubauen
- Sicherheitsempfinden (z. B. Werbung an Fensterscheiben, ausreichende Beleuchtung, Hilfsbereitschaft der Fahrer)

Weitere beispielhafte Anforderungen spezifischer Nutzergruppen sind u. a.:

- Sicherheit: Beleuchtung von Haltestellen, einsehbare Zuwege etc. → alle
- Informationen: deutliche Fahrgastinformationen, Hinweise und Anleitungen → Freizeit- und Gelegenheitsnutzer, ÖPNV-Unkundige
- Informationen: Mehrsprachigkeit der Hinweise → Personen ohne Deutschkenntnisse

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Festlegungen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz und Personenbeförderungsgesetz, sind im ÖPNV insbesondere die Ansprüche von Nutzerinnen und Nutzern die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind in besonderer Art und Weise zu berücksichtigen, die nachfolgenden Ausführungen greifen diesen Themenkomplex explizit auf.

7.2 Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Ein Leitziel für die Nahverkehrsplanung in der Stadt Mönchengladbach ist die Sicherung der ÖPNV-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Der Bereich der Mobilitätseinschränkungen kann u. a. in folgende Arten der Einschränkungen unterteilt werden:

- Behinderte Personen (z. B. Geh-, Seh- und Hörbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit psychischen Besonderheiten),
- Schwangere, Personen mit Kinderwagen, Kindern, schwerem Gepäck, Fahrrad,
- ältere und gebrechliche Personen, körperlich eingeschränkte Personen,
- Personen mit kurzzeitiger Einschränkung (kurzzeitig Unfallgeschädigte oder Kranke).

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehende steigende Zahl funktional eingeschränkter Menschen macht die Aufgabe der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sowie des zugehörigen öffentlichen Raums immer notwendiger und die Beachtung

der Belange dieser Nutzergruppen umso wichtiger. Für die Stadt Mönchengladbach sind folgende Kennwerte von besonderer Bedeutung¹⁷:

- 52.794 Mönchengladbacher haben eine vom Versorgungsamt dokumentierte Behinderung i.S. des SGB IX, davon
 - 6.396 mit einem Grad der Behinderung (GdB) von unter 30 und
 - 12.814 mit einem GdB von 30 oder 40
- Ab einem GdB von 50 wird eine „Schwerbehinderung“ anerkannt und auf Wunsch und bei Einsendung eines Lichtbildes hierüber ein Ausweis ausgestellt.
 - 33.584 Personen haben einen GdB von 50 – 100; hiervon haben
 - 28.053 Berechtigte sich einen Schwerbehindertenausweis ausstellen lassen. Hier von haben:
 - 13.922 Personen einen Ausweis, der Mobilitätsbeeinträchtigung ausdrücklich bescheinigt und zur unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV berechtigt, hiervon haben 13.725 das Merkzeichen „G“ (Gehbehindert/ Desorientiert z.B. bei geistiger Behinderung/Kräftemangel bei inneren Erkrankungen)
 - 2.406 haben zusätzlich das MZ „aG“ (außergewöhnlich gehbehindert)
 - 7.206 das MZ „B“ (für Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson),
 - 3.263 das MZ „H“ (für Hilflos)
 - 356 das MZ „BL“ (für Blind)
 - 33 das MZ „GL“ (für Gehörlos)

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren, d. h. die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt¹⁸.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ zu berücksichtigen sind.

¹⁷ Quelle Statistik des Versorgungsamtes MG; Stichtag 31.07.2013

¹⁸ Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

■ **Tabelle 20: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen**

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung¹⁹	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe^{20, 21}
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<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
Blinde und sehbehinderte Personen	<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)
Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge,

19 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

20 nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

21 FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), 2011

	<p>ggf. Rampen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, Vertriebsstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • Erreichbarkeit von Bedienelementen und Lesbarkeit von Fahrplänen u.a. durch entsprechende Höhenanordnung • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen 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
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten

	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<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 Bewegungsflächen²² • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr-scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen²³)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahr-scheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

Die dargestellten Aspekte entfalten besondere Bedeutung bei der Ausstattung der Haltestellen, der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation, die in den folgenden Kapiteln behandelt werden und sich auf die hier getroffenen Aussagen rückbeziehen.

²² Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

²³ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Anforderungen weiterer Nutzergruppen

Neben den speziellen Anforderungen, die mobilitätseingeschränkte Personen an den ÖPNV stellen, soll der Nahverkehrsplan zudem spezifische Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse einbeziehen, die sich aus der sozialen Rolle von Frauen und Männern (in Familienarbeit) ergeben. Um diese vielfältigen Anforderungen aus deren Sicht erfüllen zu können, ist ein attraktives ÖPNV-Angebot von großer Bedeutung. So ist z.B. bei der Liniennetz- und Fahrplangestaltung nach Möglichkeit die Anbindung und Erschließung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von relevanten Einrichtungen, wie Kinderbetreuungs- und Freizeiteinrichtungen, mit fußläufiger Erreichbarkeit von Haltestellen zu gewährleisten. Zudem ist ein schnelles und häufig verkehrendes ÖPNV-Angebot wünschenswert.

Anforderungen an die Sicherheit

Bei der Nutzung des ÖPNV spielt das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste eine große Rolle. Damit ein Unsicherheitsgefühl, insbesondere in den Tagesrandlagen sowie in den Nachtstunden, nicht zur Nutzung anderer Verkehrsmittel, zu einer Mobilitätseinschränkung oder sogar zu einem völligen Mobilitätsverzicht führt, ist es eine vordringliche Aufgabe des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen, diesem Sachverhalt durch spezielle (Gestaltungs-) Maßnahmen entgegenzuwirken:

- Sicherer Zugang zum ÖPNV durch Vermeidung bzw. Beseitigung von Angsträumen (z. B. beleuchtete, übersichtliche und sichere Zuwege),
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum sowohl an Haltestellen wie auch im Haltestellenumfeld insbesondere abends (z. B. durch ausreichende Beleuchtung, transparente Gestaltung sowie gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs),
- Bedarfsgerechte Fahrangebote für die unterschiedlichen Nutzergruppen in der Schwachverkehrszeit abends und am Wochenende (z. B. Bedienung mit Ausstiegsmöglichkeit zwischen den Haltestellen, Taxi-Ruf beim Fahrer),
- Bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge z. B. Stellplätze für Kinderwagen in Türnähe und Absenkanlagen gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG,
- Sicherheit im Fahrzeug durch höhere Aufmerksamkeit und Hilfsbereitschaft von Seiten des Fahrpersonals.

Zielsetzungen für die Umsetzung (Prioritätenreihung)

Die Erreichung des Ziels „Barrierefreier ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach“ wird zeitnah nicht in 100%iger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung für vier Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Anschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahn-

steigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose umzusetzen,

- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben,
- das jährliche „Haltestellenumbauprogramm“ wird zukünftig einen noch größeren Umfang einnehmen, vor allem bedingt durch die Bereitstellung von mehr Fördergeldern.

■ **Abbildung 18: Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“**

Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“		
↙	↓	↘
Neubau/umfassender Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Neuanschaffung Fahrzeuge: ⇒ barrierefrei im Sinne des BGG	Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen: ⇒ Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs bzw. einer stufenfreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs/Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/Sehbehinderte/Gehörlose	Nachbesserungen im Bestand: ⇒ Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur

Bezogen auf die zeitliche Priorisierung der Umbauten und Nachbesserungen im Bestand bzw. der Fortführung des bestehenden Programms zur barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen, sollten die Haltestellen mit den größten Ein-, Aus- und Umsteigeraufkommen in Mönchengladbach vorrangig behandelt werden, da an diesen Haltestellen das potentielle Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen ebenfalls am größten ist. Gemäß der Darstellung der Verknüpfungspunkte und Anschlüsse in Tabelle 28 ist die zeitliche Staffe-lung vorzusehen.

Eine Sonderstellung bei der Priorisierung sollen die Haltestellen einnehmen, die in unmittelbarer Nähe von Einrichtungen gelegen sind, die ein verstärktes Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Personen hervorrufen. Hierzu gehören bspw. Förderschulen, Werkstätten für behinderte Menschen, Seniorenresidenzen oder Pflegeheime, Krankenhäuser etc. Abseits des hohen Fahrgastaufkommens sind entsprechende Haltestellen ebenfalls prioritär barrierefrei umzugestalten.

Grundlage aller weiteren und hier beschriebenen Aktivitäten ist das Haltestellenkataster der Stadt Mönchengladbach, in welchem sämtliche Haltestellen mit aktueller Ausstattung, Mängeln etc. erfasst sind.

8 Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil hat im Nahverkehrsplan eine elementare Bedeutung. An dieser Stelle wird das Verkehrsangebot definiert, das durch die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot eine verständliche und konkrete Bewertungsgrundlage erhält.

8.1 Leitbild zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Nach § 1 und § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen ist der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten. 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 hoher Pünktlichkeit und Anschlussicherheit, fahrgastfreundlich ausgestatteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt.

8.1.1 Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems in der Stadt Mönchengladbach. Er trägt wesentlich dazu bei, die Qualität als Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandort zu sichern und zu verbessern. Der ÖPNV soll alleine und in Kombination mit anderen Verkehrsträgern die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt und Region befriedigen.

Zentrale Herausforderungen der kommenden Jahre sind die Stabilität von Wirtschaft und Gesellschaft, der Klimaschutz und die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Hierfür ist ein funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem essentiell. Der ÖPNV liefert als Teil des so genannten Umweltverbundes gemeinsam mit dem Fußverkehr, dem Fahrradverkehr und weiteren effizienten Verkehrsangeboten einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung dieser Herausforderungen. Ein hochwertiger ÖPNV trägt zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und seiner negativen Auswirkungen bei.

Im Mittelpunkt steht dabei das Ziel einer ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltigen Abwicklung des Verkehrs in der Stadt Mönchengladbach. Der Nachhaltigkeitsbegriff beinhaltet hier insbesondere

- einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,

- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen und Grundvoraussetzungen (Demografischer Wandel, gesetzlich vorgeschriebene Inklusion von Personen mit Mobilitätseinschränkungen) sowie
- den Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die die Stadt Mönchengladbach und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV ermöglicht nahtloses Reisen in diesem Gebiet und unterstützt die grenzübergreifenden Verflechtungen in Wirtschaft, Kultur und Freizeit.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Hier gilt viel mehr, dass die Grundversorgung durch den ÖPNV im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten ist.

In den Innenstädten von Gladbach und Rheydt hat der ÖPNV eine attraktive Erreichbarkeit der zentralen Einkaufs-, Verwaltungs- und Arbeitsplatzbereiche auf möglichst direkten und weitgehend störungsfreien Wegen zu gewährleisten. Ferner ist die Anbindung der verschiedenen Schul- und Bildungsstandorte, Freizeiteinrichtungen und Stadtteilzentren eine wichtige Aufgabe des ÖPNV in Mönchengladbach.

8.1.2 ÖPNV und Kunden

Der ÖPNV ist ein Partner der Menschen im Stadtgebiet und dessen Umland, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw unter Heranziehung geeigneter Marketinginstrumente ein.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache, bequeme sowie objektiv und subjektiv sichere Nutzbarkeit für die Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeuge, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot. Dabei sind auch Menschen mit ungenügenden Kenntnissen der deutschen Sprache zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist ferner auf eine vollständige barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems für Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen (§ 8(3) PBefG).

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, welche am 01.01.2013 in Kraft trat, präzisiert in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und

erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Der Partnerschaftsgedanke im ÖPNV umfasst bspw. den Aspekt, dass Kunden bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort erhalten und dass Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Störungen und Probleme angemessen reagieren.

8.1.3 ÖPNV-Nachfrage

Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am Verkehrsmarkt: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die in der Stadt Mönchengladbach mit dem ÖPNV und dem gesamten Umweltverbund einschließlich Carsharing zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) – steigen. Ziel ist es zum Einen, den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für möglichst viele Menschen zu etablieren und zum Anderen, den ÖPNV auch für jene Menschen zum selbstverständlichen Bestandteil ihrer Verkehrsmittelwahl zu machen, die ihr heutiges Verkehrsbedürfnis nicht allein mit dem ÖPNV realisieren können, oder als wahlfreie Verkehrsteilnehmer ihr Verkehrsbedürfnis nicht mit dem ÖPNV realisieren möchten.

8.1.4 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann,

- gewährleistet die Stadtentwicklungsplanung, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird; Siedlungsverdichtung genießt Priorität. Neue Siedlungsflächen werden im Einzugsbereich von Haltestellen leistungsfähiger ÖPNV-Achsen ausgewiesen;
- stimmt die Stadt Mönchengladbach ihre städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben in jedem Einzelfall umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans ab. Dabei stehen die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen im Mittelpunkt.

8.1.5 ÖPNV und Barrierefreiheit

Im Kapitel 3.1.4 wurde der Begriff der Barrierefreiheit definiert und die Bedeutung der Barrierefreiheit für den ÖPNV dargestellt. Aufgrund der Novellierung des PBefG muss das Themenfeld Barrierefreiheit im ÖPNV eine deutlich zentralere Rolle einnehmen, als dieses in der Vergangenheit der Fall war. Dabei sind konkrete Aussagen, aber auch Ausnahmen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zu treffen.

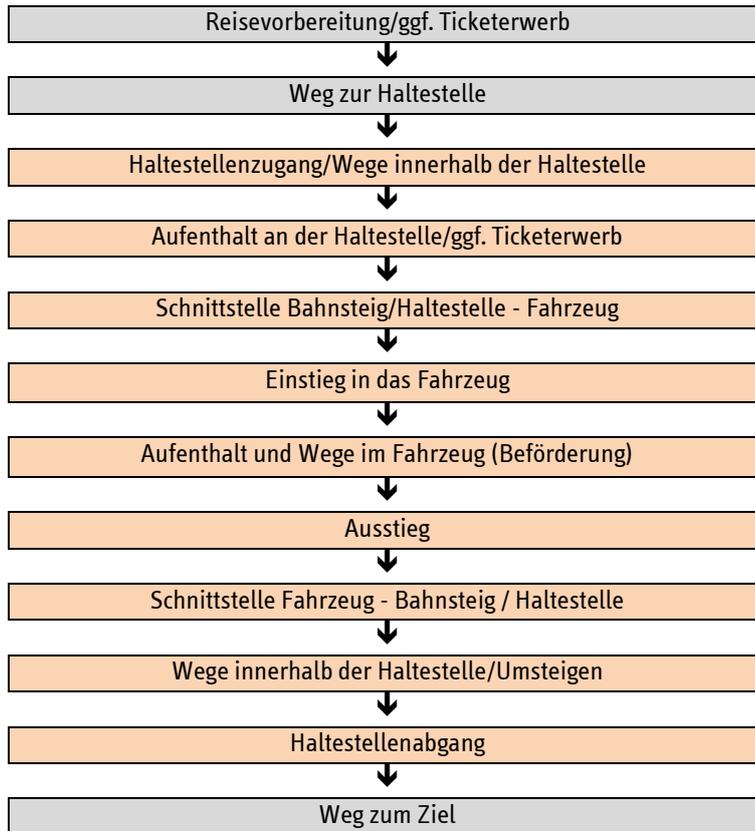
Wie in Kapitel 3.1.1 dargestellt, muss der Nahverkehrsplan dabei die zentrale Steuerungsfunktion übernehmen. Er muss zur konsequenten Wahrnehmung dieser Funktion aufzeigen

- wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll
- und wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit, als Ausnahme, (noch) nicht erreicht werden kann.

Das Ziel des Erreichens einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV²⁴ ist nur in Zusammenarbeit aller relevanten Akteure zu erreichen. 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 (siehe nachfolgende Abbildung).

²⁴ Novellierung des PBefG vom 19. Dezember 2012, § 8 Abs. 3 Satz 3: vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022.

■ **Abbildung 19: Mobilitätskette im ÖPNV²⁵**



Die Stadt Mönchengladbach verfolgt mit langfristigem Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Während bei den Fahrzeugen bereits ein hoher Standard in der Barrierefreiheit erreicht ist, wird bei den Haltestellen der Umsetzungsprozess vor dem Hintergrund finanzieller und personeller Ressourcen nach heutigem Stand noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere den Interessenvertretungen der Mobilitätseingeschränkten)

zu erreichen.

²⁵ eigene Darstellung nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im Kapitel 8.3.8 ff. aufgeführten Qualitätsstandards für die Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationsmedien. Da das vom Gesetzgeber im PBefG formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ bis zum Jahr 2022 in der Stadt Mönchengladbach unter den aktuellen Rahmenbedingungen noch nicht erreicht werden kann, gilt es darüber hinaus, unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs, begründete Ausnahmen von den zeitlichen Vorgaben des PBefG festzulegen.

Folgende Leitsätze werden von der Stadt Mönchengladbach formuliert.

1. Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Stadtgebiet für alle Fahrgäste

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“. Dies hat gleichzeitig eine Verbesserung der Nutzbarkeit für alle Fahrgäste zur Folge²⁶.

Die Erreichung des Ziels soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- entsprechend dem aktuellen Stand der Technik
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet, mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte.

2. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 19) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Trägern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen.

3. Orientierung am Leitbild einer „vollständigen Teilhabe“ und eines „Design für alle“

Bei der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ sind die Belange aller Nutzergruppen umfassend und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen, soweit der „Stand der Technik“ dies ermöglicht und die Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung

²⁶ Es handelt sich um einen globalen Zusammenhang. Im Einzelfall können barrierefreie Lösungen die Qualität der Nutzbarkeit des ÖPNV einschränken. Die Sicherung einer barrierefreien Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ist dabei höher zu bewerten im Vergleich zu Komforteinbußen für andere Fahrgäste (z. B. weniger Sitzplätze infolge einer größeren Sondernutzungsfläche). Grundsätzlich sind barrierefreie Lösungen anzustreben, ggf. auch durch die räumliche Verlegung von Haltestellen.

ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird.²⁷ Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen (die ggf. von allgemeinen Vorschriften abweichen, aber im Konsens abgestimmt wurden) angestrebt werden. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen.

4. Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung und
- einen ausreichenden Winterdienst
konsequent zu sichern.

5. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Die Stadt Mönchengladbach verfolgt im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezieller Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

- Basis ist das Haltestellenkataster der Stadt Mönchengladbach
- Die Abarbeitung der Liste erfolgt anhand einer POI²⁸-Priorisierung
- Bei Straßenumbaumaßnahmen werden betroffene Haltestellen generell barrierefrei umgestaltet

6. Konsequente Umsetzung einer durchgängigen Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Neufahrzeugen

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese entsprechend des aktuellen Standes der Technik durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

7. Verbesserungen an bestehenden Anlagen

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur vorzusehen, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können. Bodenindikatoren in Rillenstruktur an vorhandenen Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und/ oder nutzersensiblen Umfeld sollen unter Beachtung der Förder-

²⁷ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014

²⁸ Point of Interest (Ort von Interesse)

mittelbindung sukzessive durch Bodenplatten in Rippenstruktur ersetzt bzw. nachgerüstet werden²⁹.

8. Buskaps als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen

Buskaps werden vor dem Hintergrund ihrer Vorzüge zur Gewährleistung einer spaltfreien Anfahrbarkeit als Regelanwendung für die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV vorgesehen³⁰. Busbuchten erfordern wegen der Fahrdynamik der Busse große Flächen³¹ und sind innerhalb bebauter Gebiete für eine barrierefreie Haltestellengestaltung und einen darauf ausgerichteten Busbetrieb generell nur im Ausnahmefall (z. B. Haltestellen mit betrieblich erforderlichen Standzeiten) geeignet³². Busbuchten sollten in diesem Fall alternativ als Haltestellentasche oder im Sägezahnprinzip ausgebildet werden. Vorhandene (zu kurze) Busbuchten sollen an den nachfragestarken und den nutzersensiblen Haltestellen sukzessive zu Buskaps umgebaut werden.

9. Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen können unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 01.01.2022 zu erreichenden „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert werden. Unterstützend wirkt hier das entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend soll eine Prioritätenliste für den Um-/ Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

10. Frühzeitige und intensive Beteiligung der Interessenvertreter

Die Programme und Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV sind frühzeitig mit Interessenvertretern der Mobilitätseingeschränkten und der Fahrgastverbände abzustimmen³³.

29 In der Vergangenheit wurden Haltestellen nach dem damaligen „Stand der Technik“ mit Bodenindikatoren in Rillenausführung versehen. In der Zwischenzeit hat sich bundesweit deutlich gezeigt, dass diese nicht praxistauglich sind. Die Rillen sind von Blinden mit den üblichen Stockspitzen kaum zu erfassen, und insbesondere in fugenreichem Umfeld gar nicht zu ertasten. Hinzu kommt, dass Rillenplatten wesentlich schneller verschmutzen. (siehe: Kohaupt, Bernhard; Die Sprache der Bodenindikatoren; <http://www.unbehindertmobil.de/syntaxbodenindikatoren1.pdf>).

30 Haltestellen am Fahrbahnrand (d. h. Buskaps) können bei einer Taktfolgezeit von 5 Minuten an zweistreifigen Straßen mit bis zu 630 Kfz/ h und Richtung angelegt werden (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013)

31 Hinweis: Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Gesamtlänge von 88,70 m aufweisen (siehe: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber): EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs; Köln 2013)

32 siehe: Sozialverband VdK Deutschland e.V. (Hrsg.): Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung; Bonn 2008 (http://www.vdk.de/deutschland/pages/service/20090/handbuch_barrierefreie_verkehrsraumgestaltung) [Zugriff 12.02.2015]

33 Hinweis: Sicherheitsrelevante sowie haftungs- und versicherungsrechtliche Sachverhalte liegen grundsätzlich in der alleinigen Entscheidungshoheit der haftungsverantwortlichen Maßnahmenträger.

8.1.6 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- Konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem.
- Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen.
- Regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg)³⁴.
- Hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz³⁵).
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen abseits des Berufs- und Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung, unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots. Anzusprechende Zielgruppen mit Wachstumspotenzialen liegen hier insbesondere im Bereich des Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.

8.1.7 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent dazu beitragen, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Mönchengladbach zu flankieren. Dies gilt insbesondere für die Reduktion der Lärmemissionen sowie Schadstoff- und Treibhausgasbelastungen durch den MIV. Der Luftreinhalteplan Mönchengladbach, der Lärmaktionsplan sowie das Integrierte kommunale Klimaschutzkonzept der Stadt Mönchengladbach nehmen in ihren Zielsetzungen und Maßnahmen Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehr. Insbesondere handelt es sich dabei um Maßnahmen der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund. Eine klimafreundliche Verkehrspolitik beinhaltet demnach eine Optimierung des ÖPNV, eine Kampagne zur nachhaltigen Mobilität und Infrastrukturmaßnahmen, die den ÖPNV stärken sollen. Die verkehrsleistungsbezogenen Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgas-Emissionen durch den ÖPNV sind dabei schrittweise zu vermindern.

³⁴ Durch regelmäßige Erhebungen, Kundenbefragungen sowie sonstige geeignete Maßnahmen. Die Einführung bzw. Ausweitung entsprechender Maßnahmen ist mit zusätzlichen Kosten verbunden.

³⁵ Rückläufige Fahrgastzahlen aufgrund rückläufiger Schülerzahlen sind hier nicht mit inbegriffen. Die Akzeptanzförderung bei den wahlfreien Kunden steht im Vordergrund der Betrachtung.

8.1.8 ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des Produktes ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisation, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Infrastruktur-Betreiber, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen.
- Es werden alle bei der Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiter entwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

8.1.9 Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen

Der ÖPNV sollte, als Partner der Menschen in Stadt und Region, die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse zur Zufriedenheit der Bürger erfüllen können. Hierfür sind Informationen über das Angebot und den Zugang essenziell. Um einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf einer Strecke zu gewährleisten und um flexibel das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auswählen zu können, sind die Informationsangebote verkehrsträgerübergreifend auszugestalten. Folgende Themen im Bereich Information, Beratung und Orientierung an Kundenbedürfnissen (mit teilweise zeitlich unterschiedlichem Entwicklungshorizont) sind von zentraler Bedeutung:

- Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen, in öffentlichen Einrichtungen mit starkem ÖPNV-Bezug sowie in den Fahrzeugen, zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle (Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet) in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.
- Stärkung des zielgruppenorientierten Marketings durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Aufbau einer verkehrsmittelübergreifenden Informationsplattform, die dem Nutzer die möglichen Verbindungen von A nach B mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln anzeigt und vergleicht und dabei auch über Echtzeit-Informationen verfügt und Informationen zu Sonderverkehren bzw. Umleitungen u. ä. verbreiten kann.

- Entwicklung von Maßnahmen im Mobilitätsmanagement zur Verankerung von gezielten Angeboten für Unternehmen (inkl. öffentliche Verwaltungen), Schulen und neu Hinzugezogene, zwecks Analyse der Mobilitätsnachfrage und darauf aufbauend Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

8.2 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Infrastruktur

Um das vorgestellte Leitbild zu realisieren, werden für die nächsten Jahre folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Die Pflege und die Weiterentwicklung bestehender **Bedienungsqualitäten** unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte (vgl. Kapitel 8.1.6).
- Der 20-Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit wird in der Stadt Mönchengladbach als gesamtstädtisches Bedienungsangebot konsequent vermarktet. Durch die Abstimmung verschiedener Linienangebote unter- und zueinander sowie durch Überlagerung verschiedener Linienangebote auf starken Achsen, wird zu den genannten Verkehrszeiten ein 10-Minuten-Takt auf den bedeutungsstärksten Korridoren etabliert (*City-Takt*).

Mit einem konsequenten **10-Minuten-Takt** auf nachfragestarken Achsen, geht ein sehr hoher Komfortgewinn für die Fahrgäste einher und werden Kapazitätsengpässe angebaut. Durch die hiermit verbundenen sehr kurze Wartezeiten und der Verlässlichkeit, dass spätestens in zehn Minuten ein Bus kommen wird, können Fahrgäste prinzipiell ohne Fahrplankennntnis auf das ÖPNV-Angebot zurückgreifen. Hierdurch entsteht ein sehr attraktives Angebot, was zu einer erhöhten Fahrgastnachfrage führt.

Zwischen den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt wird in der HVZ und NVZ **mindestens ein 20/40-Minuten-Wechseltakt** vorgehalten. Der 20-Minuten-Takt der Haupt- und Nebenverkehrszeit soll dabei für mindestens ca. 80% der Bevölkerung an Wochentagen (montags bis freitags) zwischen 06.00 und 20.00 Uhr angeboten werden.

- Gewährleistung einer **attraktiven Erreichbarkeit der** zentralen Einkaufs-, Verwaltungs- und Arbeitsplatzeinrichtungen **in den Innenstädten Mönchengladbachs und Rheydts**, mit einem integrierten ÖPNV-Bedienungskonzept.
- **Verbesserung der Verknüpfung mit dem schienengebundenen Verkehr.** Den Verknüpfungspunkten zum Schienenverkehr soll eine stärkere Bedeutung als bisher zufallen. Die Verknüpfung zwischen den Bus- und Bahnlinien soll verbessert werden. Hierzu zählen eine bessere Anpassung der Fahrpläne der Buslinien an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen sowie eine bessere Anbindung der Bahnhöfe an das Busliniennetz durch Änderungen in den Linienwegen.

Für eine Verbesserung der Verknüpfung mit dem schienengebundenen Verkehr ist jedoch nicht nur ein Beitrag seitens des Busverkehrs erforderlich, sondern es sind auch entsprechende Voraussetzungen seitens SPNV zu schaffen. Neben der frühzeitigen Be-

kannt- bzw. Weitergabe der Fahrplanänderungen (Sommer – und Winterfahrplan) sowie der Einspeisung von IST-Fahrplanzeiten über den VRR in die DFI-Anlagen der kommunalen Verkehrsunternehmen, ist die Einhaltung der Fahrplanpünktlichkeit im SPNV eine Grundvoraussetzung für eine optimierte Bus-/Bahnverknüpfung.

- **Verbesserung der Erreichbarkeit der Entwicklungsflächen mit dem ÖPNV** und Einrichtung attraktiver Verbindungen von dort in die Zentren von Mönchengladbach und Rheydt sowie zu den Verknüpfungspunkten des Schienenverkehrs.
- Verbesserung und Ausbau der **Umsteigeverknüpfungen** zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln an ausgewählten Verknüpfungspunkten in der Stadt Mönchengladbach (SPNV, Schnellbus, Stadtbus, Regionalverkehr, ggf. auch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen) mittels Maßnahmen in der Fahrplanung, Anschlusssicherungsmaßnahmen im Fahrplan und im Betrieb, transparenter und leicht verständlicher Fußwegführung an Verknüpfungspunkten, dynamischer Fahrgastinformation, attraktiver baulicher Gestaltung etc..
- Verbesserung **Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln**: P+R, B+R (Etablierung von Radstation(en), Ausbau von Fahrradboxen etc.), K+R, Fernbusse, Carsharing, Fahrradverleihsysteme.
- Konsequente Weiterführung der Maßnahmen zur **Beschleunigung des ÖPNV** (Busspuren, LSA-Vorrangschaltungen) und Umsetzung weiterer wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsstabilität.
- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit dem langfristigen Ziel eines „**barrierefreien ÖPNV**“ in der Stadt Mönchengladbach. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der PBefG-Novelle 2013 in der festgelegt ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 zu erreichen ist. Hierzu ist das bestehende Haltestellenkataster der Stadt Mönchengladbach dauerhaft zu aktualisieren und das Haltestellenumbauprogramm zum barrierefreien Haltestellenumbau fortzuführen und in finanzieller Hinsicht auszubauen und abzusichern.
- **Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste**. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist entscheidend für die Wahl eines Verkehrsmittels. Die Steigerung des Sicherheitsempfindens im ÖPNV stärkt die ÖPNV-Nachfrage. Die Weiterentwicklung der bestehenden Ordnungspatenschaft zwischen Polizei, kommunalem Ordnungsdienst und Verkehrsunternehmen soll insgesamt zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens beitragen.
- Gezielte Stärkung **der Infrastruktur- und Fahrzeugqualität** entlang der Reisekette (einschließlich intermodaler Infrastruktur, wie bspw. Fahrabstellanlagen).
- Umfassende **Koordination des Betriebsablaufes** einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für die Stadt Mönchengladbach, mit Hilfe eines diskriminierungsfreien Betriebsleitsystems bzw. einer Datenplattform. Der SPNV und flexible Bedienungsformen sind mit einzubeziehen.
- Verbesserung der **Fahrgastinformationen** zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu geplanten und ungeplanten Störungen und alternativen Fahrtmög-

lichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Dies gilt insbesondere an Haltestellen, in Fahrzeugen sowie an weiteren relevanten Aufkommensschwerpunkten (z. B. in zentralen öffentlichen Einrichtungen). Als Informationsmedien sind Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet in einem einheitlichen Erscheinungsbild sowie in einfacher Sprache und Symbolik zu nutzen.

- Aufbau eines **Qualitätsmanagements** im ÖPNV unter Einbeziehung von Linienscouts (vgl. Kapitel 8.3.15).
- Weiterentwicklung des **Beschwerdemanagements** bei den Verkehrsbetrieben, mit kontinuierlicher Berichterstattung und Abstimmungsrunden zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen, mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung des ÖPNV.
- Ausbau des **zielgruppenorientierten Marketings** insbesondere durch attraktive Tarifangebote, durch leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Hochschulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen und Personenkreise (z. B. Neubürger, Senioren, Menschen mit Migrationshintergrund und besonderem Informationsbedarf; Mobilitätsmanagement). Damit ist eine kontinuierliche Marketingstrategie der NEW verbunden, zur Etablierung der NEW als starke Marke im Busverkehr.

In Ergänzung zu diesen Schwerpunkt-Zielsetzungen werden die nachfolgenden **spezifischen Zielsetzungen** verfolgt:

- Konsequente Einbindung des Nahverkehrs in der Stadt Mönchengladbach in die umwelt- und insbesondere klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Mönchengladbach zur Verringerung der Schadstoffemissionen im Verkehr (Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Fahrzeugflotte sowie Steigerung des Nutzeranteils im ÖPNV am gesamten Verkehrsgeschehen).
- Die Lärm- und Schadstoffemissionen im ÖPNV sollen weiter gesenkt werden. Ziel ist die Verringerung des Feinstaubausstoßes sowie beim CO₂-Ausstoß mittelfristig eine Verringerung der CO₂-Emissionswerte. Ansatzpunkte hierzu sind
 - eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste bzw. auf die Verkehrsleistung in Personenkilometern,
 - die Senkung des CO₂- und Feinstaubausstoßes sowie der Lärmemissionen der Fahrzeugflotte durch technische Maßnahmen,
 - die Anschaffung von Neufahrzeugen mit möglichst emissionsarmen Leistungsmerkmalen und Antriebstechniken, sowie
 - weitere Maßnahmen, die zur Reduktion der Emissionen dienen, wie z.B. Schulung des Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten etc.
 - restriktive Maßnahmen im MIV bei gleichzeitiger Bevorzugung des ÖPNV.

- Das Themenfeld Reduktion der Lärmemissionen im ÖPNV, soll in Mönchengladbach schwerpunktmäßig durch die sukzessive Modernisierung der Fahrzeugflotte erfolgen, wobei in der Tendenz lärmärmere Busse Vorgängermodelle ersetzen. Aus Lärmschutzgründen sollen nur Fahrzeuge mit der Zertifizierung „Blauer Engel“ (Omnibusse dürfen einen Geräuschgrenzwert von 77 dB(A) nicht überschreiten) zum Einsatz kommen.
- Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei allen verkehrs- und stadtplanerischen Entwicklungen und Veränderungen, insbesondere hinsichtlich der Erreichbarkeit relevanter Ziele sowie der Wirtschaftlichkeit des Betriebsablaufs, z.B. bei der Umgestaltung von Straßen/-abschnitten oder bei der Einrichtung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.
- Unmittelbare Bedienung von Stadterweiterungsgebieten und Gewerbeentwicklungsgebieten (bei entsprechenden Nachfragepotenzialen z.B. bei Zuzug der Bevölkerung bzw. Ansiedlung von Arbeitsplätzen) sowie der ÖPNV-relevanten Einkaufs- und Freizeitziele, um den dortigen (potenziellen) Fahrgästen direkt bei Ansiedlung eine attraktive Anbindung an den ÖPNV gewährleisten zu können, dabei auch Überprüfung der bestmöglichen Bedienungsform für eine möglichst hochwertige ÖPNV-Qualität in diesen Gebieten. Eine flexible Anpassung des Angebots ist je nach Entwicklungsstand des jeweiligen Gebiets vorzusehen.

8.3 Qualitätsstandards für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Die Qualitätsstandards für den ÖPNV sollen dazu beitragen, das erreichte Angebotsniveau des ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach zu etablieren, zu pflegen und weiter zu steigern. Eine wesentliche Zielrichtung ist es daher, die Qualitätsziele für das ÖPNV-Angebot konkret festzulegen. Anhand dieser „Qualitätsstandards“ soll das ÖPNV-Angebot in der Stadt Mönchengladbach im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden.

Die Qualitätsstandards sind bei Neuvergaben für alle in der Stadt Mönchengladbach aktuell und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der vom Aufgabenträger angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Rechtssichere Finanzierung des ÖPNV

- Zu beachten ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) mit ihren beihilfe- und vergaberechtlichen Rahmenseetzungen. Im Rahmen einer sog. Direktvergabe an die NEW als internen Betreiber sind die vom Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen und die dazu notwendige Finanzierung durch die Stadt als Aufgabenträger zu definieren und festzuschreiben. Die Formulierung von Qualitätsstandards ist somit eine wesentliche Voraussetzung für die

Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit Grundlage für die beihilfe-rechtskonforme Finanzierung des ÖPNV.

B) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt anhand klar formulierter Qualitätsstandards. Für die Planungsbeteiligten wird durch die Formulierung der Qualitätsstandards deutlich, dass dem finanziellen Aufwand für den ÖPNV eine konkret fassbare Leistung gegenüber steht. Dem Fahrgast wird gezeigt, dass er einen klar definierten Leistungsstandard erwarten kann.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots ermittelten Defizite sind eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.
- Ferner sind Qualitätsstandards Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle im Alltag.

C) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf der Basis von Qualitätsstandards wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach gewährleistet.

D) Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb

- Im Vorlauf einer wettbewerblichen Vergabe bzw. einer Direktvergabe sowie bei der Formulierung der Vorabbekanntmachung bilden Qualitätsstandards die entscheidende Grundlage für die spätere Bestellung der Verkehrsleistungen.

Die Ableitung der Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Berücksichtigung von sinnvollen, anerkannten wissenschaftlichen und brancheninternen Empfehlungen (siehe nächster Absatz) zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu nennen.
- Berücksichtigung der von raum- und siedlungsstrukturellen Entwicklungen, der gesellschaftlichen und demografischen Veränderungen sowie der geänderten Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot – Richt- und Grenzwerte gemäß FGSV, VDV etc.

Die in den folgenden Kapiteln formulierten Qualitäts-, Bedienungs- und Erschließungsstandards wurden vor dem Hintergrund anerkannter Richtlinien und Empfehlungen entwickelt. Anzumerken dabei ist, dass dabei sowohl die Empfehlungen von Seite der Verkehrsunternehmen (VDV³⁶) als auch der Wissenschaft berücksichtigt wurden (FGSV). Im Einzelnen sind zu nennen:

³⁶ Die NEW ist ein Mitgliedsunternehmen des VDV

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2008: Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2009: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2004: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2004: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (StMWVT) 1998: Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern

8.3.1 Betriebs-/Verkehrszeiten, Sonderverkehre

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-/Schichtzeiten, Schule und Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV anhand der Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in der Stadt Mönchengladbach und der Fahrgasterhebung.

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So / FT)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf. Es wird unterschieden zwischen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ)
- Normalverkehrszeit (NVZ)
- Schwachverkehrszeit (SVZ)
- Nachtverkehrszeit (NaVZ)

■ **Tabelle 21: Definition der Verkehrszeiten für die Stadt Mönchengladbach**

Uhrzeit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Mo-Fr	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sa	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
So/FT	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
■	Nachtverkehrszeit																							
■	Schwachverkehrszeit																							
■	Normalverkehrszeit																							
■	Hauptverkehrszeit																							

Eine Ausdehnung der Hauptverkehrszeiten über 19.00 Uhr hinaus ist ggf. im Einzelfall und für bestimmte Relationen zu prüfen. Grundsätzlich ist das Bedienungsangebot in der abendlichen Schwachverkehrszeit montags bis samstags auch auf den Bedarf der Beschäftigten im Einzelhandelsgewerbe auszurichten sowie den Beschäftigten aus Gewerbe- und Industriebetrieben anzupassen, die im Schichtbetrieb arbeiten. Zu berücksichtigen sind hierbei Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln (SPNV), insbesondere der jeweils letzte Anschluss an einem Verkehrstag.

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen an die Verkehrszeiten (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken) ist eine flexible Handhabung bei der Definition der Verkehrszeiten zu gewährleisten. In Schwachlastzeiten kann dies auch durch alternative Bedienformen wie z. B. Anruf-Sammel-Taxis erfolgen.

Bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster entsprechend anzupassen bzw. durch Anpassungen der Schulbeginn und –endzeiten eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen und Verstärkerfahrten abzubauen.

Bei Großveranstaltungen mit entsprechend zu erwartender gesteigerter Fahrgastnachfrage sollen spezielle Bedienungsangebote (Sonderverkehre) eingerichtet werden. Dabei sind auch die wichtigen Zubringerverkehre aus dem Stadtgebiet zu berücksichtigen.

8.3.2 Standards der Erschließungsqualität

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle. Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamtreisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV überproportional an und wird damit nicht

mehr konkurrenzfähig. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein.

Veröffentlichungen des VDV empfehlen für die Bewertung der Erschließungsqualität von Zugangsstellen im ÖPNV die Definition von kartographischen Einzugsbereichen um die Haltestellen und Bahnhöfe. Ein Umwegefaktor berücksichtigt dabei, dass der tatsächliche Weg zu einer Zugangsstelle im ÖPNV weiter ist als die Luftlinienentfernung eines kartographisch festgelegten Einzugsbereichs.

Die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche werden herangezogen, um die Erschließungsqualität in der Stadt Mönchengladbach zu bewerten. Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als im „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität bedient wird.

■ **Tabelle 22: Standards der Erschließungsqualität**

	Regelfall	Stadtzentrum Mönchengladbach und Rheydt	Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/km ²) ³⁷
Bus/ TaxiBus	300m	200m	500m
S-Bahn / RE	600m / 1.000m*	600m	800m
Mindestbedienung für Wertung der Haltestelle als „ÖPNV-bedient“ (HVZ+NVZ)	30 Min	30 Min	60 Min

Im Nachtnetz erhöht sich der Haltestelleneinzugsbereich auf einen durchgängigen Wert von 800 Metern.

Innerhalb der Erschließungsradien der Haltestellen ist die Fußwegesituation – bevorzugt entlang der Haupt-Fußwege – so zu entwickeln, dass sie aktuellen Anforderungen an eine attraktive Nahmobilität genügt. Maßgebende Aspekte sind dabei die Direktheit und die Einsehbarkeit der Wege, die Wegebreiten, die Beschaffenheit der Wege – auch im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit durch Mobilitätseingeschränkte. Die Sicherheit und die Wartezeiten an Querungsstellen mit dem Kfz-Verkehr, insbesondere an mit Lichtsignalanlagen ausgerüsteten Querungsstellen, stellen in diesem Kontext eine weitere Anforderung dar.

8.3.3 Netzhierarchie

Aufbauend auf den Ergebnissen der Raumstrukturanalyse, der siedlungsstrukturellen Gliederung, den Gewerbe- und Siedlungsplanungen sowie den Pendlerrelationen wird die

³⁷ Siehe Abbildung 2 (Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte)

* 600m für den innerörtlichen Verkehr; zu Zielen in der Region 1.000m

Netzhierarchie im ÖPNV abgeleitet, die für die Formulierung der Standards der Bedienungsqualität des ÖPNV-Angebots von Bedeutung ist. Ebenfalls fließen die Ergebnisse der umfangreichen Fahrgasterhebung und -befragung aus dem Jahr 2014 und die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2010 zum Verkehrsverhalten der Mönchengladbacher Bevölkerung hier mit ein.

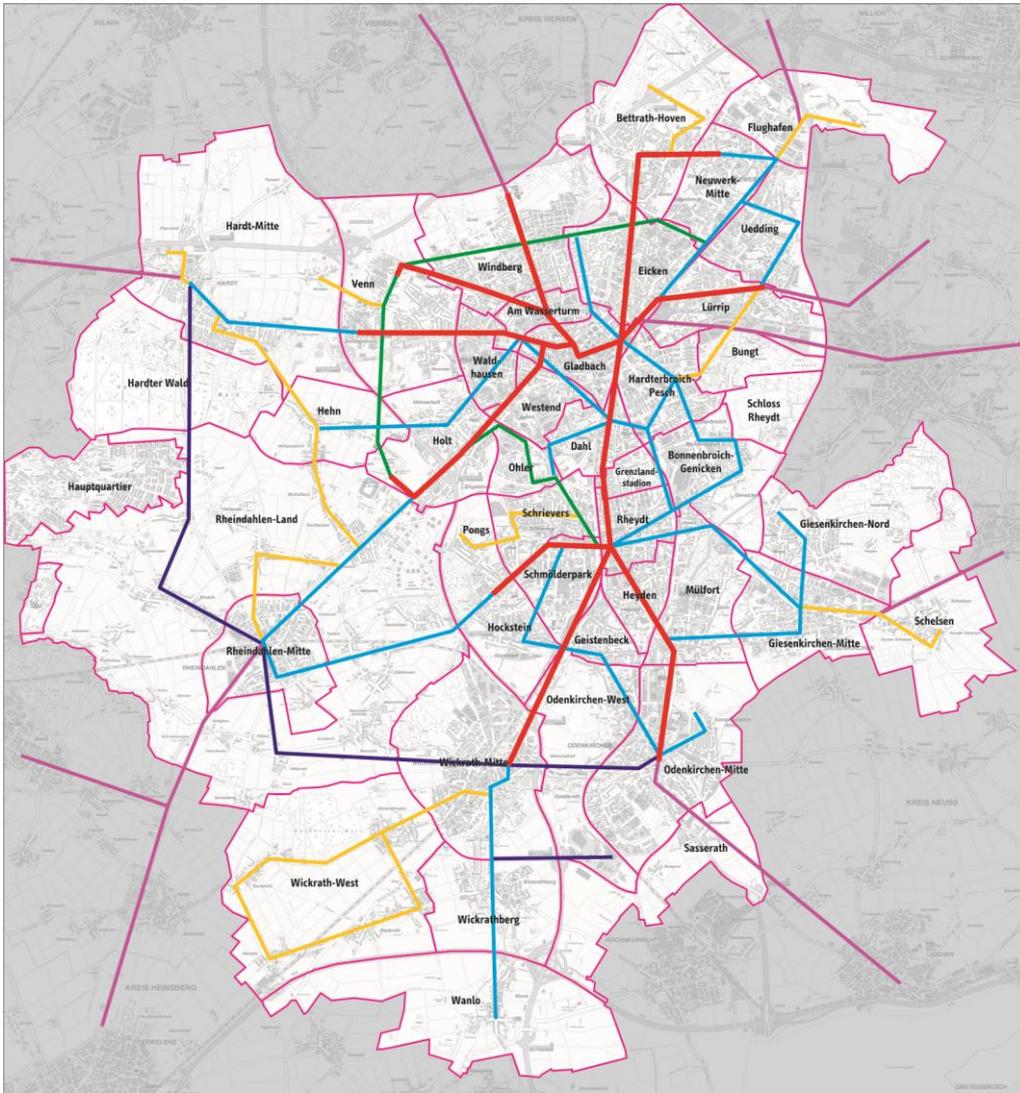
Die Netzhierarchie beschreibt ein planerisches Leitbild, welches die Bedeutung verschiedener Relationen unterscheidet. Dazu wurden auf Grundlage folgender quantitativer Kriterien,

- Anzahl der Einwohner,
- Einwohnerdichte,
- Arbeitsplatzzahlen
- Aussagen des Nahversorgungs- und Zentrenkonzept,
- Sportstättenentwicklungsplan und der Schulentwicklungsplanung,
- sich in Planung befindende Vorhaben mit stadtteilweiter Ausstrahlungskraft (Entwicklungsgebiete),
- Einzelstandorte mit besonderer ÖPNV-Relevanz (Sportstätten, größere Einkaufszentren, Krankenhäuser usw.),

die Stadtteile nach ihrer Verkehrsbedeutung kategorisiert³⁸. Auf Grundlage der abgeleiteten verkehrlichen Bedeutung der Stadtteile wurden die Relationskategorien zwischen den einzelnen Stadtteilen determiniert. Die Berücksichtigung der aktuellen Nachfrage im heutigen Liniennetz ergänzt das Ergebnis der Kategorisierung.

³⁸ vgl. Stadt Mönchengladbach 2015: Vorstudie Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach, S. 43

■ **Abbildung 20: Netzhierarchie Stadt Mönchengladbach**



<ul style="list-style-type: none"> City-Takt-Achse Hauptverbindung Nebenverbindung Tangentiale im Innenbereich Tangentiale im Außenbereich Umlandverbindung 	<p>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach Netzhierarchie</p> <p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Stand: 20.08.2016 Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23.000</p> <p>plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</p> <p>Mathias Schmechtig NahverkehrConsult</p>
--	--

Die Netzfunktionen werden wie folgt definiert:

■ **Tabelle 23: ÖPNV-Netzhierarchie in der Stadt Mönchengladbach**

Netzkategorie	Charakterisierung
City-Takt-Achse	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Zulauf auf und zwischen den Zentren von Gladbach und Rheydt • Relationen mit ausgeprägter Quell-/Zielbeziehung • Direkte Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial • Erschließungsfunktion wird innerhalb des Bedienungskorridors größtenteils nur auf direktem Linienweg übernommen
Hauptverbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtteilverbindend • Relationen mit bedeutender Quelle-/Zielbeziehung und erhöhtem Nachfragepotenzial zwischen den Stadtteilen und im stadtteilbezogenen Binnenverkehr • übernimmt Erschließungsfunktion in den einzelnen Stadtteilen
Tangentiale im Innenbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Tangential zu den Zentren Gladbach und Rheydt verlaufende, stadtteilübergreifende Verbindung mit Erschließungsfunktion • Erhöhtes bis moderates Nachfragepotenzial
Tangentiale im Außenbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit geringerem Nachfragepotenzial bzw. moderater Quelle-/Zielbeziehung • Verbindungen mit bestimmender, zeitlicher und/oder örtliche Sondernachfrage (bspw. Schwerpunkt Schulverkehre sowie Arbeits-, Schicht- oder Werkverkehre)
Nebenverbindung mit vorwiegender Erschließungsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> • bindet einen Teilraum an das übergeordnete Netz (Bus oder Schiene) oder an ein Hauptziel an
Umlandverbindung	<ul style="list-style-type: none"> • stellt eine Verbindung zu benachbarten Verkehrsräumen her, die insbesondere aufgrund der Pendlerbeziehungen von hoher Bedeutung sind

8.3.4 Standards der Bedienungsqualität

Unter Bedienungshäufigkeit wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes verstanden. Dabei sind vor allem die Kriterien Fahrtenhäufigkeit und Regelmäßigkeit der Bedienung von Bedeutung. Die Bedienungshäufigkeit wird differenziert nach den verschiedenen Verkehrszeitfenstern dargestellt (vgl. Tabelle 21), die sich durch die im Tages- und Wochenverlauf unterschiedliche Nachfrageverteilung ergeben. Im Sinne einer guten Merkbarkeit wird ein Grundraster der Vertaktung (d. h. möglich einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten) vorgegeben, welches an die jeweiligen Zeitfenster angepasst wird. In der Tabelle 24 wird daher bei der Darstellung der Bedienungshäufigkeit die Taktsystematik 10 – 20 – 40 – Minuten auf den bedeutendsten Relationen und zu den nachfragestärksten Verkehrszeiten

berücksichtigt, welche sich im Wesentlichen am Rhein-Ruhr-Takt und der Taktfamilie der S-Bahn orientiert. Tangentiale Relationen und Umlandverbindungen weichen von dieser Taktsystematik ab und weisen die Taktsystematik 30 – 60 – Minuten auf.

Zu beachten ist, dass sich die Taktzeit sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch durch das Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben kann. Ferner fließt bei der späteren Bewertung der Bedienungsqualität gemäß Netzhierarchisierung sowohl das Fahrtenangebot auf den Buslinien als auch auf den SPNV-Linien mit ein.

Die in Tabelle 24 formulierten Standards gelten jeweils für die in Tabelle 21 definierten Verkehrszeiten. Gemäß der Kategorisierung der Stadtteile und der Entwicklung der Netzhierarchie sind die folgenden Tabellen hierarchisch aufgebaut. Die Bedienungsstandards der Netzkategorie City-Takt-Achse stellen deutlich höhere Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit als die nachfolgenden Relationsgrade.

■ **Tabelle 24: Standards Bedienungsqualität**

Netz-kategorie	Bedienungshäufigkeit pro Stunde (Mindestfahrtenzahl)									
	HVZ	NVZ	SVZ	NaVZ	Sa NVZ	Sa SVZ	Sa NaVZ	So NVZ	So SVZ	So NaVZ
City-Takt-Achse	6	6	2	-	6	2	1	2	1	1
Hauptverbindung	3	3	1	-	2-3	1	-	2	nfo	-
Nebenverbindung (mit vorwiegender Erschließungsfunktion)	1-2	1-2	1	-	1-2	1	-	1	-	-
Tangentiale im Innenbereich	2	2	-	-	2	-	-	-	-	-
Tangentiale im Außenbereich	1	1	-	-	1	-	-	1	-	-
Umlandverbindung	Einzelfallbetrachtung auf Basis RIN ³⁹ (siehe ff. Seiten)									

nfo=nachfrageorientiert

39 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2008: RIN-Richtlinie für integrierte Netzgestaltung. Köln. S 24 ff

Bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken) können die Anzahl der An- und Abfahrten in den verschiedenen Verkehrszeiten ggf. flexibel angepasst werden, soweit das Taktsystem des jeweiligen Fahrplans nicht zu sehr beeinträchtigt wird. Ferner können insbesondere die Anforderungen im Schul- und Berufsverkehr zu weiteren Fahrtenangeboten führen, die das vorhandene Taktangebot verdichten.

Ziel ist ein vertaktetes Fahrplanangebot mit tagesdurchgängig einheitlichen Ankunfts- bzw. Abfahrtsminuten zu jeder Stunde, von denen nur in Ausnahmefällen z. B. wegen Schulanfangs- oder Schulschlusszeiten oder Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln abgewichen werden sollte.

In einzelnen Netzabschnitten kann die parallele Bedienung mehrerer Linien, insbesondere auch von SPNV-Linien und Bus-Linien zu einem höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der dargestellten Bedienungsstandards erforderlich wäre. Dies ist nicht zwangsläufig als Indiz für eine Überbedienung zu werten. Vielmehr wird dadurch folgenden Aspekten Beachtung geschenkt:

- Vermeiden des Brechens von Linien kurz vor dem Erreichen wichtiger Ziele und Verknüpfungspunkten,
- parallele Bedienung aus Kapazitätsgründen aufgrund hoher Nachfrage.

In den Nachtverkehrszeiten sind Einzelfahrten in den nachfragestarken Nächten (Nächte Freitag/Samstag, Samstag/Sonntag und Nächte vor Feiertagen) vorzusehen. Dabei kann eine Bedienung auch über in Randbereichen gelegene Haltestellen in den jeweiligen Stadtbezirken erfolgen, um eine wirtschaftlichere Bedienung in der NaVZ zu ermöglichen. Die Verbindungen konzentrieren sich hier auf das Ziel der Gladbacher und der Rheydter Innenstadt, weitere ausgewählte freizeitrelevante Ziele im Nachtverkehr sowie die Verknüpfung zu bestehenden Nachtverkehrsverbindungen im Regionalverkehr.

Festlegungen zu den Umlandbeziehungen

Die Relationen zu den regionalen Zielen im Mönchengladbacher Umland werden im Einzelfall betrachtet. Mönchengladbach ist einerseits für viele Gemeinden das nächstliegende Oberzentrum, andererseits liegt Mönchengladbach im Einzugsbereich der Städte Düsseldorf und Köln bzw. des Ruhrgebiets. Im Folgenden werden die Städte betrachtet, die direkt von Mönchengladbach mit dem ÖPNV erreicht werden können sowie die Städte, die in Hinblick auf die Pendlerbeziehungen eine wichtige Rolle einnehmen. Da verschiedene Städte partiell auf gleichem Linienweg erreichbar sind und die Bedeutung des Arbeitsplatzangebotes sich teilweise stark unterscheidet, erfolgt auf dieser Ebene lediglich eine Unterteilung nach den Verbindungsmodi im Status quo. Darauf aufbauend wird das notwendige Fahrtenangebot auf Basis der RIN⁴⁰ und unter Hinzunahme der Empfehlungen für Planung und Betrieb des

⁴⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2008: RIN-Richtlinie für integrierte Netzgestaltung. Köln. S 24 ff

öffentlichen Personennahverkehrs⁴¹ an die Relationen gelegt. Bezogen auf Mönchengladbach gelten diese hauptsächlich für die beiden Zentren Gladbach und Rheydt.

■ **Tabelle 25: 15 stärksten Ein-/Auspenderströme der Stadt Mönchengladbach**

	Relevante Einpendlerrelation nach Mönchengladbach	Relevante Auspendlerrelation aus Mönchengladbach	Geforderte Fahrtenpaare pro Werktag ⁴²
Viersen	X	X	40
Wegberg	X	X	30
Erkelenz	X	X	40
Korschenbroich	X	X	30
Düsseldorf	X	X	40
Krefeld	X	X	40
Jüchen	X	X	30
Schwalmtal	X	-	20
Willich	X	X	30
Neuss	X	X	40
Nettetal	X	X	30
Hückelhoven	X	-	30
Grevenbroich	X	X	40
Niederkrüchten	X	-	20
Köln	X	X	40
Aachen	-	X	-

8.3.5 Standards der Verbindungsqualität

Weitere bedeutende Faktoren für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes auf den Relationen ist die Verbindungsqualität, die vor allem durch die Kriterien Reisezeit (im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (MIV)) und Umsteigehäufigkeit bewertet wird.

Für beide Kriterien werden Zielwerte formuliert, die auf den Relationen mit hoher gesamtstädtischer Verkehrsbedeutung höhere Anforderungen erfüllen müssen als auf Relationen mit geringerer Verkehrsbedeutung. Beispielsweise wird für die obersten Relationsgrade als

41 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. S. 9

42 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. S. 9 (Fahrtenangebot (SPNV+ÖPNV) zwischen benachbarten Gemeinden im verstärkten Raum)

Zielwert formuliert, dass im ÖPNV eine Reisezeitverlängerung um 50% gegenüber der Reisezeit im MIV nicht überschritten werden soll⁴³.

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Auf den Hauptrelationen zu den Zentren Gladbach und Rheydt und zu den relevanten Zielen im Stadtgebiet Mönchengladbachs sollen möglichst umsteigefreie Verbindungen eingerichtet werden. In Summe sollten kurze Reisezeiten, unter Gewährleistung guter Umsteigebedingungen, Vorrang vor Direktverbindungen mit längeren Reisezeiten haben. Dies beinhaltet, dass Übergangszeiten auf erforderliche Mindestzeiten begrenzt werden. Zu beachten ist, dass Reisezeit und Umsteigehäufigkeit stark miteinander korrelieren. Umsteigen stellt auf der einen Seite eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes dar, auf der anderen Seite darf durch Umsteigen die Reisezeit nicht über Gebühr verlängert werden. Bei der Betrachtung der Umsteigehäufigkeit ist Umsteigen zulässig, wenn das Umsteigen zu keiner wesentlichen Verschlechterung des Reisezeitverhältnisses beiträgt. Die festgelegten Standards für Mönchengladbach werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

■ **Tabelle 26: Standards zur Verbindungsqualität in der Stadt Mönchengladbach**

Kategorie	Standards / Messgrößen	
Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsteigefreie Verbindung aller Stadteile zum Zentrum Gladbach oder zum Zentrum Rheydt (Ausnahme Hardter Wald, Hauptquartier und Rheindahlen Land: ein Umstieg zulässig) • Verbindung der Stadteile untereinander, innerhalb der Netzkategorien City-Takt-Achse, Hauptverbindung, Umlandverbindung und der Tangentialen im Innen- und Außenbereich maximal ein Umstieg • Verbindung der Stadteile untereinander, unter Berücksichtigung der Nebenverbindungen maximal zwei Umstiege 	
Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV⁴⁴	■ City-Takt-Achse	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,5
	■ Hauptverbindung	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8
	■ Nebenverbindung (mit vorwiegender Erschließungsfunktion)	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 2,2
	■ Tangentiale im Innenbereich	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8
	■ Tangentiale im Außenbereich	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8
	■ Umlandverbindung	■ Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV von maximal 1,8

43 Festlegung gemäß Empfehlungen durch Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2004: Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2004: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr

44 Gemäß: FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln

An den Verknüpfungspunkten sind auf den bedeutendsten Relationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von mehr als 20 Minuten ist an den Systemknoten auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlussicherung zu gewährleisten. Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z. B. Behinderungen und Störungen durch den MIV) mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag auf die normale Übergangszeit (vgl. Tabelle 27) von bis zu fünf Minuten zulässig.

Die im Folgenden dargestellten Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten stellen einen optimalen Zustand dar, wofür sowohl die Pünktlichkeit im ÖPNV- als auch im SPNV-System von hoher Bedeutung ist. Bei Verknüpfungen einer Linie mit hoher Priorität auf einer bestimmten Relation, können die Standards auf anderen Relationen dieser Linie vom Idealzustand abweichen.

■ **Tabelle 27: Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten/Systemknoten**⁴⁵

System	Systemknoten (max. Übergangszeit in Minuten)
Bus zu Bus	5-10
Bus zu S-Bahn oder Regionalverkehr bzw. vice versa	5-15

Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

- Von der Anforderung einer betrieblichen Anschlussicherung bei Taktfolgen von 20 Minuten oder länger kann an einzelnen Verknüpfungspunkten abgewichen werden, sofern die Fahrplangestaltung und die Gestaltung wirtschaftlicher Fahrzeugumläufe dem entgegenstehen. Für den Fall von Anschlussverlusten ist eine geeignete Rückfallebene zu entwickeln (vgl. Kapitel 8.3.7).
- Da verschiedene Linien an mehrere Verknüpfungspunkte gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung werden daher Prioritäten in der Anschlussbildung festgelegt (vgl. Kapitel 10.2).

⁴⁵ Festlegung gemäß Empfehlungen durch Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2004: Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2004: Verlässliche Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr.

Unter Systemknoten sind all die Haltestellen zu verstehen, die aufgrund ihrer Lage im Raum, der Andienung durch mehrere Linien und eine entsprechende Fahrgastnachfrage bedeutend für verschiedenste Verkehrsbeziehungen sind, die einen Umstieg erfordern. Die Kategorisierung der Haltestellen gemäß Kapitel 8.3.8 ist hierbei maßgeblich.

8.3.6 Netz- und Fahrplangestaltung

Übergeordnetes Ziel ist es, ein übersichtliches und leicht begreifbares Liniennetz im ÖPNV vorzuhalten, in dessen Ausgestaltung auch eine verkehrliche Klassifizierung des Bedienungsangebotes deutlich wird, die z. B. durch eine Unterscheidung der Liniennummern (z. B. vorangestellte Buchstaben für Schnellbusverbindungen oder Verwendung bestimmter Nummernkreise; im Rahmen der Vorgaben des VRR) erkennbar wird. Diese Differenzierung ist als Bestandteil der Fahrgastinformation entsprechend zu vermarkten.

Linienwege und Streckenführungen sind möglichst einheitlich und systematisch zu gestalten. Der Fahrplan einer Linie soll eine möglichst geringe Anzahl unterschiedlicher Linienwege aufweisen. Parallele Verkehre insbesondere zwischen Bus und SPNV, aber auch zwischen verschiedenen Buslinien sind zu vermeiden, sofern die jeweiligen Linien die gleichen verkehrlichen Funktionen abdecken. Ausgenommen sind hiervon Linien die durch Überlagerung der Linienwege auf Streckenabschnitten eine gewünschte Taktverdichtung erzeugen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein.

Einzelne Kurse, die insbesondere auf den City-Takt-Achsen und den Hauptverbindungen vom regulären Linienweg abweichen, sind nur dann zulässig, wenn Einzelziele (z.B. Schulen, Arbeitsstätten) nur zu bestimmten Tageszeiten angefahren werden müssen und wenn möglich, zeitlich parallele Fahrten (Verstärker, Schnellkurse etc.) den direkten und damit beschleunigten Linienweg bedienen. Bei Taktverkehren sollen die Abfahrtszeiten an den Haltestellen in allen Bedienungszeiträumen gleich sein, zusätzliche Fahrten (Schülerfahrten, Schnellkurse, Verstärker) können abweichen. Bei kürzeren Fahrtzeiten, z. B. in der SVZ, ist an den Unterwegshaltestellen ggf. zu warten.

8.3.7 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, 10-Minuten-Garantie

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist.

Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- Als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweilige Taktminute
- Verfrühungen sind nicht zulässig (gelten als Fahrtausfälle)
- Verspätungen von bis zu fünf Minuten werden in Ausnahmefällen toleriert

Für Mönchengladbach gilt die landesweit gültige Mobilitätsgarantie NRW. Hier heißt es: Bei Abfahrtsverspätungen von mehr als 20 Minuten können Fahrgäste im NRW-Nahverkehr einen Fernverkehrszug oder ein Taxi⁴⁶ zum Ziel nehmen. Voraussetzung für eine Kosten-

⁴⁶ Es werden tagsüber bis zu 25 €/Person und im Abend- und Nachtverkehr (20 Uhr bis 5 Uhr) bis zu 50 €/Person erstattet

übernahme ist, dass das gewünschte Nahverkehrsmittel mehr als 20 Minuten später an der Abfahrts Haltestelle abfährt als im Fahrplan angegeben und es keine alternative Verbindung gibt. Außerdem darf es keine andere Fahralternative mit Bus und Bahn geben. Die Mobilitätsgarantie NRW greift nicht bei Streik, Unwetter, Naturgewalten und Bombendrohungen sowie bei Verspätungen, die während der Fahrt auftreten. Wird durch eine während der Fahrt auftretende Verspätung ein Anschluss verpasst, so greift die Garantie ebenfalls nicht. Hat hingegen ein Anschlussverkehrsmittel mehr als 20 Minuten Verspätung an der Umstiegshaltestelle, so kann die Mobilitätsgarantie NRW ab dieser genutzt werden.

Für die Stadt Mönchengladbach wird diese Richtlinie verschärft. Es gilt über die VRR-Regelung hinaus:

- Ab 10 Minuten Verspätung am Ziel einer Fahrt im Stadtgebiet Mönchengladbachs mit einem VRR-Ticket wird der Fahrtpreis zurück erstattet.
- Wenn nach 20:00 Uhr durch eine Verspätung ein Anschluss verpasst wird, kann der Fahrtpreis zurück verlangt werden oder eine Taxibeförderung in Anspruch genommen werden.⁴⁷

Die Anschlussgarantie nach 20:00 Uhr gilt dabei für die im Kapitel 10.2 definierten Anschlussbildungen mit höchster Priorität. Desweiteren sind die Räume zu berücksichtigen, die nur durch ein geringes Fahrtenangebot erreichbar sind. Dies gilt insbesondere für die Nebenverbindungen und die entsprechenden Haltestellen, an denen die Nebenverbindungen gemäß Netzhierarchie mit den weiteren Netzkategorien verknüpft werden.

8.3.8 Haltestellen und Haltepunkte, Haltestellenmanagement

Die Beförderungsqualität wird in großem Maße durch die Ausstattung der Haltestellen definiert. Die Haltestelle dient dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖPNV zu nutzen.

Die klare Zielsetzung ist es, die Haltestellenqualität in der Stadt Mönchengladbach weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Wind- und Regenschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die verbesserte Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei und behindertenfreundlich zu gestalten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der PBefG-

⁴⁷ Einem vergleichbaren Ansatz gibt es vielerorts, hier z.B. das Beispiel des Nordhessischen Verkehrsverbundes: „Wenn Sie nach 20 Uhr durch eine Verspätung einen Anschluss verpassen, können Sie Ihr Geld zurück verlangen oder sich sogar ein Taxi nehmen. Bis zu 25 Euro Taxikosten werden erstattet.“ (vgl. NVV-Leitfaden 2013/14)

Novelle 2013 in der festgelegt ist, dass eine vollständige Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 zu erreichen ist (vgl. Kapitel 3.1 ff.)

Folgende Aspekte sind für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen zu optimieren:

- Barrierefreie und übersichtliche Gestaltung des Haltestellenbereichs sowie der Zugangswege,
- geringe Niveauunterschiede zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg (Bordsteinanhebung auf 16 cm, gemäß Straßenausbaudetails der Stadt Mönchengladbach),
- kurze und stufenfreie Umsteigewege an Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion,
- kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für Blinde, Seh- und Hörbehinderte (z. B. Taststreifen und Einstiegsmarkierungen),
- geeignete Bedienungshöhen bei Automaten⁴⁸ sowie gut einseh- und lesbare Haltestellenbeschriftungen (z. B. für Kinder, Rollstuhlfahrer, Kleinwüchsige).
- Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen (z. B. durch entsprechende Schriftgrößen, kontrastierende Farbgebung etc.).
- Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung zu erleichtern. Im Bereich der Haltestellen an verkehrsreichen Straßen sollten, soweit möglich, Querungshilfen angelegt sein.

Die Anforderungen an die Haltestellenausstattung werden für die Stadt Mönchengladbach gemäß folgender Kategorisierung festgelegt.

- Haltestelle 1. Ordnung: Zentrale Haltestellen in Mönchengladbach mit systematischer, nachfragerrelevanter Verknüpfung des SPNVs und/oder Hauptumsteigepunkt zwischen Buslinien (mehr als 4.000 Ein- und Aussteigevorgänge pro Werktag).
- Haltestelle 2. Ordnung: Bedeutsame Haltestellen auf Ebene der Stadtbezirke Mönchengladbachs sowie in den Zentren und Nebenzentren, die als wichtige Umsteigepunkte zwischen den Buslinien und/oder dem SPNV zu bewerten sind (zwischen 1.500 und 3.999 Ein- und Aussteigevorgänge pro Werktag).
- Haltestelle 3. Ordnung: Schnellbushaltestellen, wichtige Haltestellen und Nebenumsteigepunkte mit gesteigerter Bedeutung für einzelne Stadtteile Mönchengladbachs und Umsteigepunkte zwischen den Buslinien und/oder dem SPNV (zwischen 500 und 1.499 Ein- und Aussteigevorgänge pro Werktag).
- Haltestelle 4. Ordnung: Durchschnittlich nachgefragte Haltestellen und Umsteigepunkte (zwischen 100 und 499 Ein- und Aussteigevorgänge pro Tag)
- Haltestelle 5. Ordnung: alle weiteren Haltestellen

⁴⁸ Heute Fahrscheinautomaten nur an den Bahnhöfen, keine reinen ÖPNV-Automaten. Hinweis erlangt Wirksamkeit falls zukünftig Automaten eingesetzt werden sollen.

■ **Tabelle 28: Haltestellen und Verknüpfungspunkte in Mönchengladbach**

Verknüpfungspunkt	Ein- und Aussteiger pro Tag (Bus)⁴⁹	Linien (ohne NachtExpress) (Stand 21.09.2016)
Haltestellen 1. Ordnung		
Europaplatz / MG Hbf.	37.500	002, 003, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 013, 015, 017, 019, 023, 029, 031, 033, 036, 097, CE89, SB1, SB4, SB81, SB83
Marienplatz	20.000	001, 002, 004, 006, 014, 016, 019, 020, 024, 097, SB1, SB81
Galeria Kaufhof	5.500	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033
Alter Markt	5.300	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033
Bismarckplatz	5.300	001, 002, 005, 009, 015, 017, 019, 097, SB1, SB4, SB81, SB83
Rheydt Hbf.	4.200	001, 002, 006, 014, 016, 019, 024, SB1
Haltestellen 2. Ordnung		
Museum Abteiberg	3.300	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033
Rathaus Rheydt	3.100	004, 006, 016, 019, 097, SB4, SB81
Burgmühle	2.700	001, 002, 020, 022, 026, 097,
Wickrath Markt	2.600	006, 016, 026, SB1
Hermges	2.400	001, 002, 005, 009, SB1
Giesenkirchener Str.	2.100	001, 002, 024,
Am Minto (vormals Stepegstr.) ⁵⁰	1.900	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033
Hilderather Str.	1.700	004, 015, 017, 026, SB81
Hochschule	1.700	001, 002, SB1
Polizeipräsidium	1.600	019, 097, SB4
Fliethstraße	1.550	001, 002, 005, 009, 019, 097, SB81
Beispiele für Haltestellen 3. Ordnung (hierzu zählen sämtliche Schnellbushaltestellen die nicht zu den Haltestellen der 1. u. 2. Ordnung zu zählen sind)		
Grünewald	1.400	003, 007, 013, 023, 033
Reststrauch	1.100	006, 016, 020, 022, SB1
Geneicken Bf.	1.100	004, 006, SB81

⁴⁹ Gemäß Zählung aus dem Jahr 2014. Durch die konzeptionelle Veränderung der Befahrung der Hindenburgstr., werden zum Teil erhebliche Veränderungen bei den betroffenen Haltestellen vorliegen, die zum Bearbeitungsstand nicht bekannt sind (Stand 01.11.2016).

⁵⁰ Hier zukünftig deutliche Steigerung der Fahrgastnachfrage erwartet

Verknüpfungspunkt	Ein- und Aussteiger pro Tag (Bus) ⁴⁹	Linien (ohne NachtExpress) (Stand 21.09.2016)
Eicken Markt	900	002, 003, 033
Hardt Markt	800	013, 015, 023, 026
Wasserturm	600	008, 010, 019
Beispiele für Haltestellen 4. Ordnung		
Lürrip Kirche	500	007, 017, 029
Regiopark 2	400	002, 016, 097, SB 1
Dohrer Straße	300	020, 022, 024
Rhein-Maas-Zentrum	200	010, 036
Beispiele für Haltestellen 5. Ordnung		
Hardter Waldstraße	87	015, 023, 026
Hehn Kirche	82	015, 025
Wanlo Kreuz	62	006, 016
Bungt	11	008
Flughafen Terminal	8	010

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale sind:

Erläuterung:

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- 1 im Einzelfall zu prüfen
- nicht erforderliche Ausstattung
- * Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

■ **Tabelle 29: Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte**

Ausstattungsmerkmal	1	2	3	4	5
<i>Komfort, Kundenservice und Sauberkeit</i>					
Witterungsschutz ⁵¹ für relevante Einstiegsrichtungen (transparent mit Reklame)	■	■	■	■	○*
Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	■	■	■	■	■
Sitzgelegenheit	■	■	■	○*	○*

⁵¹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattungsmerkmal	1	2	3	4	5
Abfallbehälter	■	■	■	■	○
Fahrgastinformation					
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs (falls erforderlich)	■	■	○	-	-
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. P+R, B+R, öffentliche Einrichtungen)	■	■	■	■	○
Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	■	■	○	-	-
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	■	■	■	■	○
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Haltestellenschild (alle Linien an einem Mast vermerken), Fahrplan, Tarifinformationen)	■	■	■	■	■
Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	■	■	■	■	■
Uhr	○	○	-	-	-
Telefon / Notruf (bei entsprechendem Bedarf im Einzelfall an Standorten mit besonderen Problemen beim subjektiven Sicherheitsempfinden.)	○	„1	„1	„1	„1
Taxi+Ride (nach Möglichkeit mit Bestellmöglichkeit im Bus)	■	■	○	-	-
Bike+Ride an Haltestellen mit relevantem Einzugsbereich im Radverkehr (mögliche Ausstattung: Fahrradboxen oder andere qualitätsvolle, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen)	<p>Radverkehrsförderung ist eine Angebotsplanung. Das Aufstellen hochwertiger B+R-Anlagen vermag Verkehrsverlagerungen zu initiieren, sowohl in Bezug auf die Gesamtfahrt (ÖV+Rad statt Pkw) als auch für den Vor- und Nachlauf (mit Rad statt Pkw zum Bf.). Neben den dargestellten Maßnahmen im ÖPNV, können ergänzende Verbesserungen im Bereich Radverkehr dazu beitragen, Ziele im Bereich des Umweltschutzes durch die einhergehende Verkehrsverlagerung zu erreichen. Geeignete Standorte für B+R-Angebote sind im Rahmen der Nahmobilitätsplanung zu definieren und entsprechend baulich auszustatten.</p>				

Anforderungen an Haltestellen bezogen auf den Aspekt der Barrierefreiheit

Folgende Aspekte sind für die im Kapitel 7 genannten Nutzergruppen (Anforderungen an die Barrierefreiheit und Anforderungen spezieller Nutzergruppen (vgl. Tabelle 20)) bei der Haltestellengestaltung von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Haltestellen durch mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern:

■ **Tabelle 30: Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte / Barrierefreiheit**

Ausstattungsmerkmal	1	2	3	4	5
<i>behindertengerechte Gestaltung/Barrierefreiheit</i>					
Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle ⁵²	■	■	■	■	○*
Bushaltestellen sind in der Regel als Buskap oder als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer bordsteinparallelen Anfahrbarkeit	■	■	■	■	○*
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ⁵³ (Bordhöhe: 16 cm ⁵⁴)	■	■	■	■	○*
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Leitstreifen), visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einstiegsmarkierung (gemäß Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach)	■	■	■	■	■
Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	■	■	■	■	■
Akustische Fahrgastinformation für Blinde und Sehbehinderte (DFI mit Sprachausgabe, Rufsäule mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. alternativer Ansatz mit Außenlautsprecher am Fahrzeug); Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	■ ¹	■ ¹	○*	○*	_*
Kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	■	■	■	■	■
Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	■	■	○	-	-
Ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der fahrzeugseitigen Mehrzweckfläche mit mind. 1,50 x 1,50m unter Beachtung der Auskrägung der Rampe)	■	■	■	■	■
Bussteigkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordstein)	■	■	■	■	-
Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	■	■	■	■	○

52 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

53 Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

54 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Fall unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall 14 cm an Busbuchten.

Haltestellenmanagement

Das den Stadtverkehr betreibende Verkehrsunternehmen ist für die Information an den Haltestellen, für die Fahrscheinautomaten (so vorhanden) und die Wartung, Pflege und Aktualisierung der Haltestellenmasten zuständig. Hierzu werden mit dem Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards z. B. zur Aktualität der Informationen über Liniennetzplan, Fahrplan, Tarife sowie zur Datenlieferung der bestehenden DFI bzw. des bestehenden Lautsprechers für Durchsagen und des bestehenden Fahrscheinautomaten vereinbart.

■ **Tabelle 31: Anforderungen an die Instandhaltung und Sauberkeit der Fahrgastinformation an den Haltestellen**

	1	2	3	4	5
Sauberkeit					
Fahrgastinformationen: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; es ist bedarfsabhängig zu reinigen. Bei Anzeige von Verunreinigungen erfolgt Reinigung bei - Kategorie 1: innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie 2 innerhalb von 4 Werktagen - Kategorie 3 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 4 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 5 innerhalb von 2 Wochen nach Meldung.	■	■	■	■	■
Instandhaltung					
Fahrgastinformation: Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen; bedarfsabhängig auszutauschen. Bei Anzeige von fehlenden bzw. beschädigten Fahrgastinformationen (Erfassung u.a. im Rahmen von Kontrollfahrten der Verkehrsaufsicht) erfolgt Schadenbehebung bei - Kategorie 1 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 2 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 3 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 4 innerhalb von 1 Woche - Kategorie 5 innerhalb von 1 Woche nach Meldung.	■	■	■	■	■

8.3.9 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Mit Bezug auf das sich ändernde Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung, welche zunehmend multimodal unterwegs ist, ist die Mischung und Flexibilisierung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel zu fördern. Zudem ist für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV keine flächendeckende Erschließung bereitstellen kann, wird das Fahrrad (im Einzelfall auch der Pkw) zu einem wichtigen Ergänzungsverkehrsmittel. Um diese mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sind Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) erforderlich. Bestehende B+R-Anlagen,

deren Kapazitäten regelmäßig erschöpft sind, sollen ausgebaut werden. Zur Verbesserung der inter- und multimodalen Verknüpfung sind ergänzende bauliche Ausstattungen durch die Baulastträger an den Verknüpfungspunkten vorzusehen.

B+R Potentiale bestehen insbesondere bei folgenden Voraussetzungen:

- Haltestellen an Tarifgrenzen
- Endhaltestellen
- Haltestellen in der Nähe von POI (Krankenhäuser, Freizeitziele...)
- Haltestellen mit attraktiven Bedienungsangebot
- Verknüpfungspunkte mit Bedienung verschiedener Relationen

Drei verschiedene Ausstattungsstandards werden für die Einrichtung von B+R-Anlagen vorgesehen. Unterschieden wird zwischen B+R mini, B+R basis und B+R plus:

- B+R mini: mindestens 2 Anlehnbügel im Haltestellenumfeld von ausgewählten Bushaltestellen in dezentralen Siedlungsbereichen
- B+R basis: mindestens 5 Anlehnbügel im Haltestellenumfeld von SPNV-Haltestellen sowie im Bereich nachfragestarker Bushaltestellen in zentralen Bereichen Siedlungsbereichen, eine Überdachung sollte vorgesehen werden
- B+R plus: Fahrradanhänger nach Bedarf, mindestens 1/3 der Abstellanlagen sollte überdacht sein, darüber hinaus sind Fahrradboxen zum Vermieten / der Aufbau einer Radstation/Fahrradparkhaus einzurichten, vorzugsweise an den nachfragestärksten Verknüpfungspunkten

Vorhandene Bike-and-Ride-Stationen sollen dabei erweitert oder optimiert werden, dazu ist eine Prüfung der vorhandenen Ausstattung notwendig. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit (Beleuchtung, Handhabung, Zugang) als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. An aufkommensstarken Haltestellen im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen. Die Einrichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen erhöht die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems vor allem in Bereichen, in denen längere Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle erforderlich wären.

Die B+R-Anlagen sind so zu platzieren, dass kurze Wege zum Bahnhofs- bzw. Haltestellenzugang sichergestellt ist. Darüber hinaus ist auf eine günstige Lage am Radverkehrsnetz zu achten. Entsprechende Hinweise und Planungen sind ebenfalls dem Nahmobilitätskonzept der Stadt Mönchengladbach zu entnehmen.

Im Zentrumsbereich der Stadt Mönchengladbach sollte der Aufbau und die Errichtung eines Fahrradverleihsystems angestrebt werden. Dazu sind Stationen an wichtigen Quell- und Zieleinrichtungen (z.B. Bahnhöfe, Innenstadt und Hochschule) und in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen im Zentrum von Mönchengladbach einzurichten.

An zentralen Verknüpfungspunkten und weiteren geeigneten Plätzen ist die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen zu prüfen.

P+R-Anlagen sind i.d.R. nur an SPNV-Haltestellen vorzusehen. Der Auslastungsgrad von P+R-Plätzen soll regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

P+R- und B+R-Anlagen, Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Systeme sind soweit als möglich in das Tarif- und Vertriebssystem sowie in das Marketing des ÖPNV zu integrieren, um die Durchgängigkeit der Verkehrsmittelnutzung aus Kundensicht zu verbessern.

Die Anlagen, an denen ein sehr gutes ÖPNV-Angebot zu verzeichnen ist und an denen eine Vielzahl der hier dargestellten Ausstattungsmerkmale zum Tragen kommen, sollten im Sinne einer **Mobilstation** weiterentwickelt werden. Hierzu ist es wichtig die Aspekte Kommunikation und Marketing, Information und Service und Treffpunkt sowie Aufenthaltsbereiche in die Gesamtkonzeption aufzunehmen⁵⁵.

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Insbesondere im SPNV sollen ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme vorgehalten werden. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste sind zu beachten.

8.3.10 Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität dar. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität im Linienverkehr. Eingesetzt werden sollen saubere, moderne, ansprechende, komfortable und für den Fahrzweck geeignete Fahrzeuge.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bzw. der Verordnung sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein. Im Regelfall darf das Fahrzeugalter 14 Jahre nicht überschreiten, Ausnahmen sind für Reservefahrzeuge zulässig.

Alle Fahrzeuge sind in Niederflerbauweise vorzuhalten (Die Einstiegschwelle muss um ca. 80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 340 mm heraus abgesenkt werden („Kneeling-Technik“) und ein durchgängig stufenfreier Fahrgastraum muss gewährleistet sein.

Darüber hinaus werden folgende Mindestanforderungen an alle im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach eingesetzten Fahrzeuge gestellt:

- Solobusse sollen mindestens 2-türig, Gelenkbusse mindestens 3-türig sein und einen podestlosen Boden zwischen den Türen aufweisen.

⁵⁵ Siehe Zukunftsnetz Mobilität NRW - Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

- Die eingesetzten Solobusse müssen eine Kapazität von mindestens 80 Fahrgastplätzen aufweisen, davon mindestens 27 Sitzplätze. Die eingesetzten Gelenkbusse müssen eine Kapazität von mindestens 130 Fahrgastplätzen aufweisen, davon mindestens 45 Sitzplätze. Bei Solobussen sind mindestens 19 Sitzplätze und bei Gelenkbussen sind mindestens 29 Sitzplätze in Fahrtrichtung anzuordnen.
- Stoffbezogene Sitze in allen Fahrzeugen, Mindestsitzabstand 710 mm bei allen Fahrzeugtypen
- Für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere für Rollstuhlfahrer ist in jedem Fahrzeug eine mechanische Rampe an der 2. Tür sowie eine Rufeinrichtung zum Fahrer (Taster) vorzuhalten. Zudem ist im Wageninneren eine Sondernutzungsfläche (mind. 900 x 1300 mm) vorzuhalten.
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle
- Bei Neuanschaffung sind Fahrzeuge mit Videoüberwachung vorzusehen. Ausnahmen hiervon können in Absprache mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.
- Zum Wohlbefinden der Fahrgäste, sind in der warmen wie in der kalten Jahreszeit jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse zu gewährleisten. Dies kann bspw. durch Klimaanlage, leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlagen oder Klappfenster und Dachluken erfolgen. Die Anforderungen gelten sowohl für Fahrer als auch Fahrgastraum gemäß der Vorgabe der VDV-Schrift 231.⁵⁶
- Die Fahrzeuge müssen über Kommunikationsmöglichkeiten für eine Verbindung vom Fahrer zur Betriebsleitstelle verfügen.
- Die Fahrzeuge müssen mit einer akustischen Haltestellen- und Umsteigeansage im Fahrzeug ausgestattet sein.
- Fahrtziel und Linienbezeichnung müssen an der Front und der Einstiegsseite angezeigt werden, die Liniennummer am Heck und der Fahrerseite.
- Die Busse sind mit Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR) auszurüsten.
- Alle Fahrzeuge sind mit Türsicherung mit Anfahrsperre auszustatten.
- Einbindung von allen Fahrzeugen in ein Rechnergestütztes Betriebsleitungssystem (RBL).
- Alle Fahrzeuge sind mit Fahrscheindrucker, elektronischem Einstiegskontrollsystem (EKS) und Entwerter auszustatten.
- Sicherheitseinrichtungen an Türen (Quetschschutz) sind verpflichtend.
- Info-Bildschirme (Bildschirmanzeigen) mit Anzeige der nächsten Haltestelle und Linienverlaufsanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge) sind verpflichtendes Ausstattung

⁵⁶ Städte in NRW, in denen die Klimaanlage als Ausstattungsstandard (zumindest bei Neuanschaffung der Busse) festgelegt ist, sind z.B. Gelsenkirchen und Münster (Stadtbus und vertaktete Regiobuslinien mit Stadtbusfunktion),

tungsmerkmal. Perspektivisch sollen an entsprechenden Haltestellen die bedeutendsten Umsteigebeziehungen angesagt und angezeigt werden.

- Kennzeichnung der Fahrzeuge mit dem Logo des Verkehrsunternehmens und dem VRR-Logo.
- Mindestens 40 eingesetzte Fahrzeuge müssen mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet sein.

Es wird der Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Umweltstandards verfolgt. Zur Schadstoffreduktion sind bei Neuanschaffungen die Fahrzeuge mit SCRT (Selective Catalytic Reduction Trap) oder anderen Filtersystemen auszustatten, sofern durch die Vorgaben der jeweils gültigen Euronorm nicht motorseitig bereits eine stärkere Reduktion erreicht wird. Bei Neuanschaffungen ist die jeweils gesetzlich vorgeschriebene, höchstmögliche europäische Emissionsnorm einzuhalten. Für alle eingesetzten Fahrzeuge ab Baujahr 2014 sind die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 einzuhalten. Für die eingesetzten Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mindestens die Grenzwerte der Abgasnorm EEV oder Euro 5 einzuhalten.

In Bezug auf die Lärmemissionen sind bei den Fahrzeugen des ÖPNV alle technischen Minderungspotenziale auszuschöpfen und in regelmäßigen Abständen von den Verkehrsunternehmen Fahrerschulungen zu lärmarmen Fahrweise durchzuführen. Folgende Anforderungen sind zur Reduzierung der Lärmemissionen von den in Mönchengladbach im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen einzuhalten.

- Zur Reduktion der Lärmemissionen müssen die Fahrzeuge über eine Motorraumkapselung und Geräuschkapselung verfügen. In jedem Fall wird eine Begrenzung der Fahrgeräusche auf 80 dB(A) festgelegt. Bei Neuanschaffung sind lediglich Fahrzeuge mit Zertifizierung „blauer Engel“ (< 78dB(A)) zulässig.
- Zur Reduzierung der Lärmemission an Endhaltestellen sind die Fahrzeuge mit einer Standheizung auszurüsten (gilt für alle Fahrzeuge ab dem Baujahr 2005).
- Bei Neuanschaffungen sind möglichst lärmarme Reifen einzusetzen, die durch das Umweltzeichen „Blauer Engel“ für lärm- und rollwiderstandsarme Reifen ausgezeichnet sind.
- Für Druckluftgeräusche sollte ein Richtwert von 72 dB(A) eingehalten werden.
- Nach bewiesener Praxistauglichkeit und Marktfähigkeit sind auf ausgewählten Linien Fahrzeugen mit Elektroantrieb einzusetzen (Strategieentwicklung des Verkehrsunternehmens, ggf. Entwicklung einer/mehrerer E-Linien als Probetrieb etc.).

Der ungehinderte Blick der Fahrgäste durch die Wagenfenster ist zur Orientierung nötig. Er sollte nicht durch Werbegrafik beeinträchtigt werden. Diese darf daher nur auf Teilen der gesamten Fensterfläche eines Fahrzeugs angebracht werden und soll höchstmögliche Transparenz aufweisen. Für Fahrzeuge ab dem Baujahr 2012 gilt, dass aus Gründen der Barrierefreiheit auf den Fahrzeugen keine Beklebung mit Werbung im Sichtfeld (Ausnahme: sogenannte traffic-boards) erlaubt ist.

Anforderungen an die Fahrzeuge bezogen auf den Aspekt der Barrierefreiheit

Für die Anforderungen an die Barrierefreiheit und die Anforderungen spezieller Nutzergruppen wie sie unter Kapitel 5.2.14 formuliert sind, sind folgende Ausstattungsmerkmale von besonderer Bedeutung, um die Nutzbarkeit der Fahrzeuge durch mobilitätseingeschränkte Personen zu verbessern:

- Niederflurtechnik mit ausklappbarer Rampe und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe,
- Podestfreier Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 bei Standardlinienbus und Gelenklinienbus,
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzungsfläche,
- Behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche),
- Ergänzende Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte,
- Kontrastreiche Innenraumgestaltung,
- Behindertengerechte Haltegriffe, Handläufe und Bedienelemente,
- Zur Verbesserung der Fahrgastinformation sollen die Fahrplantabellen um den Hinweis der behindertengerecht eingerichteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte ergänzt werden (bspw. im Linienband der Fahrpläne).

Anforderungen an die Fahrzeuge bezogen auf den Aspekt der Sauberkeit

Die Betreiber sollen sicherstellen, dass Fahrzeuge und Anlagen turnusmäßig und im Bedarfsfall auch zusätzlich gereinigt werden. Die jeweils für die Sauberkeit zuständigen Akteure sollen den Ist-Zustand sowie die Kundenzufriedenheit regelmäßig differenziert erheben und bei Mängeln und Schäden Maßnahmen ergreifen, insbesondere die Reinigungsintervalle anpassen. Die Prioritäten sind da zu setzen, wo die Kundenrelevanz am höchsten ist.

Platzangebot und Fahrgastkomfort

Von den Verkehrsunternehmen ist ein ausreichendes Platzangebot in den Verkehrsangeboten sicherzustellen. Die im Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards dürfen dabei nicht unterschritten werden. Ein Überschreiten des Standards wird notwendig, wenn die Fahrgastnachfrage regelmäßig oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte

- „maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo.-Fr.) und

- „durchschnittliche (Maximal-) Besetzung⁵⁷ pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 21.00 Uhr (Mo.-Fr.).

Dieser Ansatz berücksichtigt die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z. B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei Linien mit kurzem Laufweg sind die Kennwerte für die gesamte Linie zugrunde zu legen. Bei langlaufenden Linien sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte“ zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung.

- Wird regelmäßig (d. h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25 %) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, ist eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten zu prüfen. Hieraus ggf. erforderliche Angebotsanpassungen unterliegen den in Kapitel 8.3.4 (Bedienungsstandards) beschriebenen Verfahrensregelungen. Der systematische Einsatz der Zählbusse inkl. Auswertung der Daten und Übermittlung entsprechender Statusberichte durch das Verkehrsunternehmen an den Aufgabenträger sind hierbei vorzusehen.
 → Zielsetzung „Gewährleistung des Fahrgastkomforts“

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

■ **Tabelle 32: Richtwerte zum Fahrgastkomfort der Bedienungsangebote**

Fahrzeug	„maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 21.00 Uhr (Mo.-Fr.) („Komfort-Grenze“)
Midibus	40
Standardlinienbus	70
Gelenkbus	105

Bei Großveranstaltungen und extremen Witterungslagen gelten die aufgeführten Richtwerte ausdrücklich nicht.

8.3.11 Fahrgastinformation

Fahrgastinformation ist ein Querschnittsthema. Es bestehen bspw. Überschneidungen zu:

- Barrierefreiheit

⁵⁷ Es werden jeweils die maximalen Besetzungswerte je Fahrt/ Kurs zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert über den gesamten Tag gebildet.

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Marketing Vertrieb und Tarif
- Qualitätsmanagementsystem und Beschwerdemanagement

In diesen genannten Kapiteln finden sich Elemente der „Fahrgastinformation“, die hier nicht noch einmal wiederholt werden.

Fahrgastinformation ist ein weites Feld und umfasst:

- Gedruckte Informationen
- Aushänge
- Statische Informationen und dynamische Informationen
- Fahrgastinformation in und am Fahrzeug
- An Vertriebsstellen
- Via Internet oder weiteren mobilen Diensten
- Via Telefon
- Im Störfall
- In der Kundenbetreuung
- Und die gesamte Öffentlichkeitsarbeit einschl. Pressemeldungen.

Er ist erforderlich, sicherzustellen, dass Fahrgastinformationen nach den gleichen Grundsätzen und auf Basis einer einheitlichen Sprachregelung erfolgen. Überall dort, wo Fahrgäste Nahverkehrsangebote nachfragen, müssen einheitlich und, kundenfreundlich aufbereitete und vollständige Information vorliegen. Die dem Fahrgast vermittelten Informationen sollen über die gesamte Wegekette von der Vorbereitung der Fahrt, über die Haltestelle bis hinein in das Fahrzeug und dann beim Verlassen der Haltestelle eine größtmögliche Einheitlichkeit aufweisen. Das schließt auch ein einheitliches Design (z. B. Piktogramme), eine einheitliche Beschriftung und eine einheitlich übereinstimmende Benennung mit ein.

Alle Kommunikationswege müssen bestmöglich barrierefrei gestaltet werden. Es ist anzustreben, möglichst alle Informationen zum Lesen und Hören (und ggf. zum Tasten) zur Verfügung zu stellen. Mindestens das Zwei-Sinne-Prinzip sollte möglichst schnell durchgängig umgesetzt werden. In allen Medien ist die größtmögliche Schrift zu verwenden bzw. anzubieten. Auf maximale Kontraste ist Wert zu legen.

Der Druck und die Veröffentlichung von Fahrplänen ist eine Pflichtaufgabe. An jeder Station und an jeder Haltestelle müssen alle aktuellen Aushangfahrpläne vorhanden sein. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan z. B. anlässlich von Großveranstaltungen oder Bau- und Umleitungsmaßnahmen sind in geeigneter Weise Informationen und Sonderfahrpläne bereitzustellen.

Es ist sicherzustellen, dass an Haltestellen und Stationen ausreichend und genügend große Vitrinen für gedruckte Fahrgastinformationen vorgehalten werden. Fahrgastinformationen haben Vorrang vor anderen Informationen und eventuellen Kooperationshinweisen.

Die Haltestellenbenennung soll so selbsterklärend wie möglich sein. In der Regel erfolgt eine Orientierung an Straßennamen. Sofern dies nicht möglich oder sinnvoll ist, können auch Eigennamen, benachbarte (öffentliche) Einrichtungen oder Gemarkungsnamen herangezogen werden.

Aktuelle Informationen zum Betriebsablauf (Echtzeitdaten) sind an den zentralen Haltestellen sowie in ausgewählten Einrichtungen darzustellen, um den Fahrgästen ein umfassendes Bild über die Fahrplanlage ihres Verkehrsmittels vermitteln zu können. In die Funktionalitäten sind alle in Mönchengladbach verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen sowie die Verkehrsmittel im SPNV einzubinden.

Bei unvorhersehbaren Störungen im Betriebsablauf sind möglichst kurzfristig umfassende, verständliche und unternehmensübergreifende Informationen über Art und voraussichtliche Dauer der Störung sowie ggf. über Reisealternativen an die Fahrgäste in den betroffenen Fahrzeugen und an den betroffenen Haltestellen weiterzugeben. Diese Informationen sollen auch für Fahrgäste nutzbar sein, die sich vor Beginn ihrer Reise über den aktuellen Ist-Fahrplan informieren möchten (z.B. im Internet, Information per SMS etc.).

Für eine umfassende Information bestehender und potenzieller Fahrgäste ist ein ausreichendes Angebot an Informationsstellen, Kundenzentren und Mobilitätszentralen sicherzustellen und die Informationsangebote in elektronischen Medien zeitgemäß weiterzuentwickeln.

■ **Tabelle 33: Standards Printmedien**

■ Kategorie	■ Standards/Messgrößen
■ Fahrplanbuch	<p>Es ist ein Fahrplanbuch für das gesamte ÖV-Angebot zu erstellen. Die Fahrplanbücher sind jeweils zum Fahrplanwechsel neu zu erstellen. Die Fahrplanbücher enthalten mindestens folgende Informationen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrplantabellen zu allen Linien des konzessionierten Linienverkehrs und des SPNV • Erläuterungen zu Änderungen im neuen Fahrplan • Ausführungen zum Angebot und zum Umgang mit bedarfsgesteuerten Angeboten, Bürgerbussen etc. • Erreichbarkeitsverzeichnis (Institutionen) • Haltestellenverzeichnis • Übersicht zentrale Haltestellen bzw. Haltestellenfunktionspläne für die Verknüpfungspunkte Bahn / Bus, ZOB und weitere wichtige Verknüpfungspunkte Bus / Bus • Tarifinformationen (Fahrkartensortiment, Preisstufenübersicht lokal / regional, Tarifinformationen) • Besondere Serviceangebote • Verzeichnis der Service - Center und Vertriebsstellen • Informationen zu Servicenummern, Adressen, Zuständigkeiten • Markierung barrierefreier Haltestellen im Fahrplanbuch

■ Kategorie	■ Standards/Messgrößen
■ Liniennetzplan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es ist ein Liniennetzplan für das gesamte ÖV - Angebot einschließlich der grenzüberschreitenden Verbindungen zu erstellen. Zur Tarifinformation ist ein Preiszonenplan zu erstellen. Eine dazu ergänzende tabellarische Darstellung der Preisstufen ist wünschenswert. Diese Medien sind bei Bedarf zum Fahrplanwechsel aktualisiert neu herauszugeben. ■ Linien mit nur temporärem Angebot sollten entsprechend gekennzeichnet werden.
■ Tarifinformation	<ul style="list-style-type: none"> ■ Informationen zum Tarif sind in kompakter Form anzubieten.
■ Plakate bzw. digitale Innenanzeige	<ul style="list-style-type: none"> ■ Über wichtige Änderungen im ÖPNV - Angebot (Fahrplanwechsel, Tarifänderungen, Änderungen im Netz, langfristige Baustellen usw.) ist durch Aushang bzw. entsprechender Plakate oder durch digitale Innenanzeige in den Bussen rechtzeitig zu informieren.
■ Printmedien	<ul style="list-style-type: none"> ■ Informationen zu kurzfristig notwendigen Änderungen des Fahrplanes (Umleitungen o.ä.) sind in der örtlichen und regionalen Tagespresse zeitnah zu veröffentlichen

■ **Tabelle 34: Standards stationärer Service**

■ Kategorie	■ Standards / Messgrößen
■ KundenCenter	<ul style="list-style-type: none"> ■ KundenCenter sind zwingend zu betreiben ■ Die KundenCenter liegen in verkehrsgünstiger Lage in der Nähe von Bahnhöfen/ZOB oder zentralen Verknüpfungspunkten. Die KundenCenter erfüllen mindestens folgende Aufgabe: umfassende Beratung über das ÖPNV- und SPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif etc.), Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben/Verkauf von Medien, Entgegennahme vom Beschwerden/Reklamationen, Verwaltung von Fundsachen. ■ Die KundenCenter müssen ca. 40 Stunden in der Woche zu nachfrage relevanten Zeiten geöffnet haben. ■ Die Personalausstattung soll sich an der Kundennachfrage orientieren. Die KundenCenter sollen Besuchern den Zugang zur elektronischen Fahrplanauskunft ermöglichen, so dass diese Fahrplaninformationen selbständig ausdrucken können (abhängig vom Platzangebot in den KundenCentern und der Möglichkeit entsprechende Terminals aufstellen zu können) oder durch das Servicepersonal ausgedruckt bekommen. ■ Zur individuellen Planung sind detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch kompetente Mobilitätsberatung im KundenCenter anzubieten.

■ Kategorie	■ Standards / Messgrößen
■ Verkaufsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Verkaufsstellen erfüllen mindestens folgende Aufgabe: Grundangebot an Kundeninformationen, Verkauf der gesamten Fahrausweis-Angebotspalette, Ausgaben / Verkauf von Medien. Anzustreben ist die Möglichkeit der elektronischen Fahrplanauskunft in den Verkaufsstellen. ■ Die Öffnungszeiten der Verkaufsstellen orientieren sich möglichst am Angebot der KundenCenter. Die Öffnungszeiten können durch eine Mittagspause unterbrochen werden. ■ Die Verkaufsstellen sind durch eine einheitliche Außenwerbung kenntlich zu machen.
■ Öffentliche Einrichtungen mit hohem Bezug zum ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Ausstattung von zentralen (öffentlichen) Einrichtungen mit Monitoren mit dynamischen Fahrgastinformationen („Abfahrtsmonitore“) sind wünschenswert.

■ **Tabelle 35: Standards Information über Telefon und Internet**

■ Kategorie	■ Standards / Messgrößen
■ Buchung bedarfsgesteuerter Verkehre	<ul style="list-style-type: none"> • Für die Buchung von vom Aufgabenträger finanzierten Fahrten bedarfsgesteuerter Angebote (AST) ist eine einheitliche, aus dem Festnetz und dem Mobilfunknetz gleichermaßen erreichbare Telefonnummer vorzuhalten. • Die Erreichbarkeit der Hotline ist an allen Wochentagen zu gewährleisten. • Für das Angebot ist eine einheitliche Buchungsfrist vorzusehen. Diese darf maximal 30 Minuten betragen. • Die Buchungsmöglichkeit per Internet ist zu gewährleisten. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
■ Information per Telefon	<ul style="list-style-type: none"> • Für die telefonische Kundeninformation wird die landesweiteinheitliche „Schlaue Nummer für Bus & Bahn“ eingesetzt. • Die Erreichbarkeit der telefonischen Kundeninformation ist an allen Wochentagen ganztägig zu gewährleisten. • In der Zeit von Montag bis Samstag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufern neben Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot und zum Tarif auch Informationen zu aktuellen Änderungen gegeben werden kann. • In der Zeit von werktags 20.00 Uhr bis 8.00 Uhr und sonntags ganztägig ist vom Verkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass Anrufer Angaben zum planmäßigen Fahrplanangebot sowie – soweit möglich – Informationen zu aktuellen Änderungen erhalten. • Die bereitzustellende Kapazität hat sich an der tageszeitlich schwankenden Zahl der Anrufe auszurichten. Sicherzustellen ist, dass 80 % der Anrufer bei normaler Verkehrslage im 1. Versuch bedient werden. • Über Zahl und Art der Anrufe ist eine Statistik zu führen und auf

■ Kategorie	■ Standards / Messgrößen
	Wunsch dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.
■ Information per Internet	<ul style="list-style-type: none"> • Das gesamte Internetangebot ist barrierefrei auszugestalten (barrierefreies Internetangebot). • Die Fahrplanauskunft per Internet (EFA bzw. HAFAS) ist bereitzustellen und laufend zu aktualisieren. Ergänzend hierzu ist auch eine Tarifauskunft für das Gebiet des VRR und angrenzende Räume anzubieten. • Informationen zu aktuellen Änderungen (z.B. Zusatzverkehr zu Großveranstaltungen) sind innerhalb von 24 Stunden in das System einzupflegen. • Informationen über kurzfristige Betriebsstörungen sind auf der Homepage des Verkehrsunternehmens laufend aktuell darzustellen. • Über die Homepage des Verkehrsunternehmens ist die Möglichkeit zu geben, Informationen zu bestellen. Für den Fahrscheinkauf (Zeitkarten) per Internet sind geeignete Lösungen anzubieten. • Über die Homepages der Verkehrsunternehmen sind die Fahrpläne aller Linien sowie Liniennetzpläne als Download anzubieten. • Anzubieten sind weiterhin Infos zu Zuständigkeiten / Ansprechpartnern. • Zur individuellen Planung müssen detaillierte und aktuelle Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und Anschlussverbindungen durch das Internet abrufbar sein.

8.3.12 Anforderungen an das Fahrpersonal

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens insbesondere die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals sowie das Fahrverhalten sind ähnlich bedeutend einzuschätzen, wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge. Zur Gewährleistung eines möglichst hohen Servicestandards im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach werden neben der Auferlegung von Anforderungen, in der Form von Pflichten, auch eine adäquate Bezahlung des Personals und positive Arbeitsbedingungen durch die Verkehrsunternehmen als maßgeblich erachtet.

Anforderungen an das Fahrpersonal

- Tragen eines Namensschildes, auf dem der Name des Verkehrsunternehmens und der Name des Fahrers als Ansprechpartner für den Kunden erkennbar ist
- Sicheres Beherrschen der deutschen Sprache⁵⁸

⁵⁸ siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere An-

- Detailreiche Kenntnis des Liniennetzes und des Linienvverlaufs (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen, sowie Kenntnis über sämtliche Verknüpfungspunkte und Anschlüsse im ÖPNV-Netz der Stadt Mönchengladbach)
- In der Lage sein Auskünfte zu den Anschlussmöglichkeiten geben können
- Gute Ortskenntnisse in der Stadt Mönchengladbach: Kenntnis der Stadtteile und Stadtviertel sowie wichtiger öffentlicher Einrichtungen, wie z.B. Sportanlagen, öffentliche Verwaltung, Museen, Schulen
- Kennen und Anwenden Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR
- Richtigen Fahrpreis für jede gewünschte Fahrtverbindung nennen und verkaufen können
- Die Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher bedienen können
- Sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten
- Tragen einer vorgegebenen Dienstkleidung
- Über die tariflichen Übergangsgebiete des VRR und über seine verbundweiten Sonderangebote jederzeit richtig Auskunft geben können.

Anforderungen an die Verkehrsunternehmen

- Mit der Direktvergabe ist beabsichtigt, auch die Interessen des Personals zu wahren. Das Verkehrsunternehmen soll das tarifvertraglich vereinbarte Niveau für das private Omnibusgewerbe nicht unterschreiten. Die Vergütung des Fahrpersonals einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge.
- Regelmäßige Schulung der Fahrzeugführer zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals (Mobilitätsberatung)
- Schulung der Fahrer zum korrekten Anfahren barrierefreier Haltestellen etc.
- Schulung der Fahrer zum freundlichen Umgang mit Fahrgästen und Kunden
- Anreizsystem zur Vergütung guter Fahrerleistung entwickeln

8.3.13 Qualitätsanforderungen Betrieb, Leitstelle und Störungsmanagement

Die Koordination des Betriebsablaufs in der Stadt Mönchengladbach erfolgt durch ein Betriebsleitsystem. In die Informations-Funktionalitäten sind alle in Mönchengladbach verkehrenden Buslinien, bedarfsgesteuerte Bedienungsformen⁵⁹ sowie die Verkehrsmittel im SPNV über eine Datenplattform einzubinden.

strengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.

59 So die technischen Voraussetzungen hierfür gegeben sind.

Für möglichst kurze Reisezeiten im ÖPNV-System in Mönchengladbach, aber auch zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Verbesserung der Umweltwirkungen im öffentlichen Verkehr ist die Beschleunigung der Verkehrsmittel zum Beispiel durch separate ÖPNV-Trassen sowie Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen weiter umzusetzen und erforderlichenfalls auszubauen. Hierzu gehört auch die leistungsfähige Gestaltung der ÖPNV-Knotenpunkte im Stadtgebiet. Der Aufgabenträger wirkt ferner auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Bei Störungen ist zwischen „geplanten“ und unvorhersehbaren Störungen zu unterscheiden. Unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Straßensperrungen aufgrund von Verkehrsunfällen) können zu einer einmaligen Abweichung vom Fahrplan führen, für die planerisch keine Vorsorge getroffen werden kann. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, Störungen zu erfassen. Das Fahrpersonal meldet Störungen an die Leitstelle, woraufhin Entscheidungen für den Betriebsablauf auch auf weiteren Linien getroffen werden können. So können z.B. bei kleineren Fahrplanabweichungen Linien an Verknüpfungspunkten zum Warten aufgefordert werden, wodurch Anschlüsse gesichert werden. Eine permanent besetzte Zentrale Betriebsleitstelle (ZBL) ist durch das VU vorzusehen.

Das Verkehrsunternehmen hat die für die dauerhafte Abdeckung der Fahrgastnachfrage erforderliche Anzahl an ausreichend dimensionierten Fahrzeugen (inkl. Reservefahrzeuge) vorzuhalten und einzusetzen. Dies gilt insbesondere auch für Störungsfälle, um den fortlaufenden Betrieb gewährleisten zu können (zeitl. Vorgabe für den Einsatz eines Ersatzfahrzeuges: innerstädtisch innerhalb von max. 45 Minuten und außerhalb des Stadtgebietes binnen max. 90 Minuten).

8.3.14 Qualitätsanforderungen Marketing, Vertrieb und Tarif

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit der Aufgabenträgerorganisation aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit weiteren Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes. Entsprechende Anforderungen sind in der Qualitätsvereinbarung der Aufgabenträgerorganisation formuliert.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z.B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche, Senioren).

Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten

zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten in der Stadt Mönchengladbach hin.

Die Sicherstellung eines verständlichen und nachvollziehbaren Tarifsystems ist zu gewährleisten. Im Untersuchungsgebiet gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften sind sicherzustellen und fortzuentwickeln.

Die Weiterentwicklung der elektronischen, kundenfreundlichen Fahrkarten (z. B. Handyticket, eTicket) ist vorzusehen. Die elektronische Monatskarte ist mit entsprechender Chipfunktion (VDV-Kernapplikation) anzubieten, um künftig Zusatzdienste hierüber buchbar zu machen und somit die Karte als Mobilitätskarte über den ÖPNV hinaus einsetzbar ist.

Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. Ggf. sind ergänzende Tickets zum VRR-Standardsortiment zu entwickeln. Bspw. City-Tickets vergleichbar mit dem City O Ticket in Oberhausen oder das Ab-in-die-City-Ticket in Wuppertal.

Für Marketing, Fahrgastinformation, Vertrieb und Tarif sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern.

8.3.15 Qualitätsmanagementsystem (QMS)

Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird.

Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („ÖDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde (d.h. der Aufgabenträger) die Betreiber dazu verpflichten, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Die Aufgabenträger können die Verkehrsunternehmen im Rahmen des ÖDA verpflichten, die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Qualitätserfüllung in geeigneter Form kontinuierlich nachzuweisen. Er kann dieser Beweispflicht bspw. durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nachkommen.

Die Stadt Mönchengladbach hat somit als Aufgabenträger des ÖPNV sicherzustellen, dass die von ihm an das Verkehrsunternehmen geleistete Ausgleichsleistung u.a. aufgrund von objektiv und transparent aufgestellten Parametern gewährt wird. Objektiv und transparent bedeutet auch, dass sie nachprüfbar sind. Das für die Messung und Überwachung der gesetzten Qualitätsziele notwendige Qualitätscontrolling wird in enger Abstimmung zwischen der Stadt als Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen aufgebaut.

8.3.15.1 Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV im VRR

Im Folgenden werden die zentralen Aussagen der Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (AG Qualitätsmanagement im kommunalen ÖPNV im VRR 11.10.2011) wiedergegeben, die für die Ausgestaltung des QMS in der Stadt Mönchengladbach von besonderem Interesse sind:

[...] „Aufgabe eines QMS ist es, durch verschiedene Mess- und Steuerungsverfahren die definierten Qualitätsstandards zu sichern. In der DIN EN 13816:2002 sind Vorgaben hinsichtlich der Qualitätsstandards als Teil des QMS sowie Hinweise zu den Mess- und Steuerungsinstrumenten enthalten. Als Mess- und Steuerungsinstrumente werden in erster Linie direkte Leistungsmessungen (DPM) und die Messungen von Qualitätstestern (MSS) herangezogen, während Kundenzufriedenheitsmessungen (CSS) eher informativen Charakter aufweisen. Unternehmen, die nach der DIN EN 13816 zertifiziert sind, können Elemente hieraus im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems verwenden.

Der Aufbau eines QMS ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und Verantwortlichkeiten zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine ständige Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV erfordert.

Die jeweiligen AT sind frei, darüber hinausgehende oder abweichende Vereinbarungen zum Qualitätscontrolling mit den VU zu treffen.

Das QMS orientiert sich an den Grundsätzen der Sparsamkeit und Verhältnismäßigkeit, die Durchführung erfolgt unter weitest gehender Nutzung vorhandener Daten und Ressourcen bei den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Das QMS erfasst dabei alle im Hoheitsgebiet eines Aufgabenträgers tätigen Verkehrsunternehmen. Der Systemaufbau kann in mehreren Stufen erfolgen (modulares System).

Für das Grundraster des QMS sind folgende Steuerungselemente vorgesehen, die gleichzeitig geeignet sind, die Transparenz in der Qualitätssicherung sowohl für die AT als auch für die Kunden zu erhöhen:

Qualitätsvereinbarung:

In der Qualitätsvereinbarung werden zwischen AT und VU einvernehmlich Qualitätsziele und Messverfahren festgelegt sowie notwendige Anpassungen und Konkretisierungen für den weiteren Prozess dokumentiert. Grundsätzliche Aufgabe der Vereinbarung ist es, Verbindlichkeit herzustellen. Die Qualitätsvereinbarung steht im Zentrum des Qualitätsmanagementsystems.

Eine Bindungswirkung kann des Weiteren über entsprechende Anpassungen der Betrauung bzw. des NVP hergestellt werden. Dabei können die verbindlichen Ziele und Zielwerte z.B. in einer Anlage zum NVP formuliert werden. Bei Ausschreibungen und Direktvergaben sind die Vereinbarungen in die Verkehrsverträge bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu integrieren. Es ist empfehlenswert, die Art der Integration und deren Verbindlichkeit unter vergabe- und steuerrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen.

Qualitätsbericht:

Im Qualitätsbericht werden die Qualitätsleistungen bezogen auf einen bestimmten Zeitraum dargestellt. Die Ergebnisse sämtlicher Qualitätsmessungen werden mit den vereinbarten Zielwerten verglichen und dokumentiert. Bei signifikanten Abweichungen sind Erläuterungen anzufügen. Die zeitliche Betrachtung ermöglicht die Beschreibung von Entwicklungen. Die Veröffentlichung des Berichts nach Gesprächen zwischen AT und VU schafft Transparenz, regt die Diskussion an und unterstützt die Steuerung.

Gespräche zwischen AT und VU:

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen AT und VU über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln auf Initiative von VU oder/und AT anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

Steuerungskreis:

Neben den internen und anlassbezogenen Gesprächen wird ein jährlicher AT- und VU-übergreifender Steuerungskreis gebildet, der den Rahmen für einen Erfahrungsaustausch und für übergreifende Regelungen des Qualitätsmanagementsystems gibt.

Auf Grundlage dieser Gespräche wird die Aktualität des QMS regelmäßig überprüft und Anpassungserfordernisse formuliert. Die neuen Zielwerte können entweder in einer neuen Zielvereinbarung oder in den Qualitätsbericht aufgenommen werden. In der Übersichtsgrafik in Anlage 1 sind die hier beschriebenen Elemente in den Wirkungsablauf des Qualitätsmanagementsystems eingebunden. Hieraus ist erkennbar, dass das Qualitätsmanagementsystem einen fortlaufenden Prozess darstellt.

Verfahrensklassen der Messung:

In der DIN EN 13816 werden drei Verfahrensklassen zur Messung von Leistungen und Zufriedenheit vorgestellt (siehe auch VDV-Schrift 10008 "Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV").

- *Direkte Leistungsmessung (Direct Performance Measures – DPM),*
- *Messung der Leistung über Beurteilung durch Testkunden (Mystery Shopping Surveys – MSS) und*
- *Befragungen zur Kundenzufriedenheit (Customer Satisfaction Surveys – CSS)*

Diese drei Messverfahren sind wie folgt definiert:

Mit der direkten Leistungsmessung (DPM) kann die Leistung anhand festgelegter objektiver Skalen überwacht, beurteilt und ausgerechnet werden. Es werden nachweisbare Ergebnisse auf Basis „harter Fakten“ ermittelt. Das Ergebnis ist somit objektiv.

Dies können je nach technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Vollerhebungen z.B. der Pünktlichkeit auf Basis von RBL-Systemen oder aber auch repräsentative Messungen über z.B. vier Wochen über das Jahr verteilt sein.

„Testkunden-Verfahren“, „Mystery Shopping Surveys“ (MSS) oder „Silent Shopping“ sind die bekanntesten einer Vielzahl synonym verwendeter Begriffe für Qualitätsmessungen durch

geschulte interne und externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder in der Verkaufsstelle.

„Customer Satisfaction Surveys (CSS) sind Verfahren zur Bewertung der Kundenzufriedenheit und sind daher klar von Maßnahmen zur Leistungsbewertung zu unterscheiden. CSS dienen dazu, den Grad der Zufriedenheit mit den erbrachten Leistungen zu bewerten.“ (Auszug aus DIN)

Hier kann z.B. auf die Ergebnisse des jährlich durchgeführten ÖPNV-Kundenbarometers zurückgegriffen werden.

Bei den im Folgenden beschriebenen Qualitätsstandards wird die Kundenzufriedenheitsbefragung meist als Messmethode empfohlen. Die Ergebnisse sollen jedoch nur zu informativischen Zwecken (ohne vorherige Festlegung von Zielwerten) genutzt werden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Leistungsmerkmale bzw. Qualitätsstandards eine unterschiedliche Bedeutung für den Kunden haben (vgl. beispielhaft Anlage 2 „Zufriedenheitswerte nach Bedeutung“). [...]

8.3.15.2 Qualitätsmanagementsystem für die Stadt Mönchengladbach

Das Qualitätsmanagement im ÖPNV umfasst alle organisatorischen Maßnahmen, die der Sicherung der Angebots- und Servicequalität dienen. Die nachfolgend im Nahverkehrsplan beschriebenen Verfahren beinhalten dabei ausschließlich das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Das Qualitätsmanagement umfasst

- die Qualitätsfestlegung,
- die Qualitätskontrolle und -messung,
- das Qualitätsberichtswesen sowie
- die Qualitätssicherung.

Die **Qualitätsfestlegung** erfolgt durch den Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen werden die Anforderungen in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert. Diese Anforderungen sind dann verbindlich für die gesamte Laufzeit.

Qualitätskontrolle: Bei einem ÖDA kann die Qualitätskontrolle neben der Erfassung der grundsätzlichen Leistungserfüllung (Nichtleistung) auch die Erfassung einer minderwertigen Leistungserbringung (Schlechtleistung) bzw. das Erreichen von festgelegten Qualitätszielwerten umfassen. Die betrifft folgende Qualitäten:

- technische Qualitäten (z.B. Fahrzeugstandards),
- objektive Qualität (z.B. Zielwerte Pünktlichkeit),
- kundenseitig empfundene subjektive Qualitäten (z.B. Freundlichkeit des Fahrpersonals).

Anstelle eigener Kontrollen bzw. Messungen durch den Aufgabenträger wird bei Direktvergaben die Qualitätskontrolle für den ÖDA i.d.R. vollständig als Qualitätsnachweis dem Verkehrsunternehmen übertragen. Das Unternehmen weist somit durch geeignete, vom Aufgabenträger im ÖDA festgelegte Verfahren in fixierten Zyklen die Qualitätserfüllung nach.

Die vom Verkehrsunternehmen zu erstellenden **Qualitätsberichte** sind das Instrument zur Dokumentation der Qualitätserfüllung gegenüber dem Aufgabenträger. Bei einem ÖDA werden Form, Inhalt und Termine in den Vergabeunterlagen festgelegt.

Die **Qualitätssicherung** beinhaltet

- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität
- Anpassung der Vergütung bei (wiederholter bzw. permanenter) Nichterfüllung der Anforderungen

8.3.15.3 Der Schwerpunkt der Qualitätssicherung liegt auf Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung. Anforderungen der Stadt Mönchengladbach

Qualitätsfestlegung

Die Festlegung der aus Sicht des Aufgabenträgers erforderlichen Qualitäten und Standards erfolgt im Nahverkehrsplan. Diese Anforderungen können in der Vorabbekanntmachung bzw. in den Vergabeunterlagen präzisiert werden.

Qualitätskontrolle

Die Qualitätskontrolle soll aus Sicht des Aufgabenträgers grundsätzlich in der Hand des Verkehrsunternehmens liegen⁶⁰. Grundsatz ist, dass vom Verkehrsunternehmer systematisch die Qualität selbst kontrolliert und in Form von Qualitätsberichten kontinuierlich dargelegt wird. Die Qualitätskontrolle besteht dabei aus vier Bausteinen (Instrumente, siehe Tabelle 37):

- direkte Messung
- Mystery Shopping
- Kundenzufriedenheitsbefragungen
- Kundenhinweise

Offene und verdeckte Kontrollen des Aufgabenträgers werden nur vorgesehen, wenn der Wahrheitsgehalt der Qualitätsberichte angezweifelt wird.

Qualitätssicherung

Als Maßnahmen zur Qualitätssicherung und -verbesserung werden vom Aufgabenträger folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Turnusmäßiger Arbeitskreis „Qualitätsmanagement“ (i.d.R. im zeitlichen Kontext mit dem jährlichen Qualitätsbericht),

⁶⁰ Begründung: Für ein umfassendes, eigenes Qualitätsmanagement beim Aufgabenträger müsste in der Stadtverwaltung eine eigene Struktur mit entsprechenden Personal- und Sachressourcen aufgebaut werden.

- Anlassbezogene Arbeitsgespräche mit Fixierung von Maßnahmen und Fristen,
- Bei permanenter Nichterfüllung Erstellung eines Maßnahmenplan durch das Verkehrsunternehmen, aus dem ersichtlich wird, mit welchen Maßnahmen bis wann eine messbare Qualitätsverbesserung bzw. der Zielwert erreicht wird.

■ **Tabelle 36: Bausteine und Inhalte des Qualitätsmanagements**

Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
Qualitätsfestlegung
Verbindliche Festlegung der Leistungen und Qualitäten in den Vergabeunterlagen (Vertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen)
Qualitätskontrolle
<p>Direktvergabe:</p> <p>Aufgabenträger lässt kontinuierlich mit verschiedenen Instrumenten (siehe Tabelle 37) vom Verkehrsunternehmen die Qualität der Leistungserbringung im Hinblick auf</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Schlecht- und Minderleistungen ■ Nichtleistungen ■ Erreichen von festgelegten Zielwerten ■ Kundenzufriedenheit <p>überwachen und dokumentieren.</p>
Qualitätsberichte
<p>Qualitätsberichte des Verkehrsunternehmens entsprechend der Vorgaben des ÖDA (Kurzberichte quartalsweise und Gesamtberichte jährlich)</p> <p><i>Option: jährliche Berichterstattung an zuständigen Fachausschuss und Pressegespräch zur Qualitätserfüllung</i></p>
Qualitätssicherung
In den Vergabeunterlagen fixierte Verfahren zur Beseitigung der festgestellten Mängel bzw. zur Erfüllung der Zielwerte (z.B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, gemeinsam festgelegte Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung);

■ **Tabelle 37: Instrumente der Qualitätskontrolle**

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
Direkte Messung (DPM)	Verkehrsunternehmen	Auswertung der Daten aus kontinuierlichen Erfassungen des Verkehrsunternehmens (RBL, automatische Zählsysteme) und	<ul style="list-style-type: none"> ■ ab 2019 ■ permanente Erfassung

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
		<p>Abgleich der Zielerfüllung anhand festgelegter Zielwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Pünktlichkeit (vgl. Kapitel 8.3.7) → auch CSS ■ Fahrtausfälle (vgl. Kapitel 8.3.7) ■ Anschlusssicherheit (Pünktlichkeit an festgelegten Anschlussknoten)(vgl. Kapitel 8.3.5) → auch CSS ■ Inanspruchnahme der „Mobilitätsgarantie NRW“ bzw. erweiterter Ansatz für die Stadt Mönchengladbach (vgl. Kapitel 8.3.7) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ quartalsweise Nachweis über Status-Bericht an den Aufgabenträger ■ AT und VU entwickeln gemeinsame Strategie und abgestimmtes Vorgehen zur Übergabe und Aufbereitung der Zähldaten

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
<p>„Testkunden-Verfahren“, „Mystery Shopping Surveys“ (MSS) oder „Silent Shopping“ sind die bekanntesten einer Vielzahl synonym verwendeter Begriffe für Qualitätsmessungen durch geschulte interne und externe Erhebungsteams. Als Testkunden ermitteln die Teams auf der Basis definierter Merkmale und Maßstäbe die Servicequalität dort, wo das Unternehmen die Dienstleistung erbringt, z. B. im Fahrzeug oder in der Verkaufsstelle.</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fixierung von Zielwerten in den Vergabeunterlagen ■ verdeckte Kontrolle der Leistungserfüllung durch (dem Fahr- und Servicepersonal) unbekanntes Personal ■ Mit Hilfe eines Testkundenverfahrens wird auf Grundlage der objektiven Beobachtung von unabhängigen Testteams, anhand der in Kapitel 8.3.13 ff festgelegten Qualitätsstandards, die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Fahr- und Vertriebspersonal, die Verfügbarkeit und Qualität von Informationen vor Fahrtantritt und unterwegs, die Möglichkeiten (und Funktionalität) des Fahrscheinerwerbs, die Sauberkeit und Gepflegtheit sowie Komfort und Bequemlichkeit der Fahrzeuge und Haltestellen ermittelt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ab 2020 ■ Durchführung möglichst jährlich (damit Aufgabenträger frühzeitig auf Negativentwicklungen reagieren kann) ■ Erhebungen per Zufallsprinzip, stichprobenweise über das ganze Jahr und das Bedienungsgebiet verteilt (möglichst periodische oder kontinuierliche Erhebung) ■ Dokumentation im jährlichen Qualitätsbericht

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
<p>„Customer Satisfaction Surveys“ (CSS) sind Verfahren zur Bewertung der Kundenzufriedenheit und sind daher klar von Maßnahmen zur Leistungsbewertung zu unterscheiden. CSS dienen dazu, den Grad der Zufriedenheit mit den erbrachten Leistungen zu bewerten.</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wahrnehmung der Dienstleistungs- und Servicequalität durch die Fahrgäste <p>Bspw. Teilnahme am jährlichen Kundenbarometer TNS Infratest zur Evaluierung folgender Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Pünktlichkeit ■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Anschlüssen ■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit der angebotenen Taktfrequenz ■ Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Platzangebot im Fahrzeug ■ Sicherheitsempfinden der Fahrgäste 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ab 2020 ■ Kundenzufriedenheitsbefragungen können z. B. über regelmäßige (jährliche) systematisierte Kundenbarometer erfolgen ■ Dokumentation im jährlichen Qualitätsbericht

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
<p>Kundenhinweise bzw. Beschwerde- management</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kundenhinweise und Beschwerden sind keine objektiven Messgrößen, da sie nicht repräsentativ sind. Sie liefern jedoch wichtige Hinweise über Schwerpunkte der Nichterfüllung von Qualitäten. ■ Mit Hilfe eines Beschwerdemanagementsystems wird die Entgegennahme und Bearbeitung von Beschwerden von Fahrgästen und anderen Personen systematisiert und erleichtert. Ziele sind dabei die Kundenbindung und die rasche Klärung und Behebung von Problemen. Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für das Beschwerdemanagement und müssen dementsprechend eingehende Beschwerden dokumentieren, Maßnahmen ergreifen und dem Aufgabenträger in regelmäßigen Abständen Bericht erstatten. ■ Kundenhinweise werden Bestandteil des Qualitätsmanagements, wenn diese vom Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger offengelegt werden (z. B. überblickartige Darstellung im Qualitätsbericht) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ab 2019 ■ permanente Erfassung ■ spätestens nach drei Wochen, wünschenswert innerhalb von 10 Tagen, sollen Kunden eine Antwort auf ihre Beschwerden erhalten haben ■ Jährliche Berichterstattung

Was? Instrument	Wer? Zuständigkeit	Wie? Methode	Wann? Zeitpunkte Erfassung und Nachweise
Fahrgastbeirat	Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zur besseren Wahrnehmung der Interessen der ÖPNV-Nutzer/innen soll in der Stadt Mönchengladbach die mögliche Einrichtung eines Fahrgastbeirats durch die Verwaltung vorbereitend geprüft werden. ■ Schwerpunkt der Funktion des Fahrgastbeirats wäre dabei die Vermittlerrolle zwischen den Fahrgästen und den Verkehrsunternehmen einzunehmen. ■ In regelmäßigen Sitzungen sollen die Mitglieder zu eigenen Ideen oder eingereichten Vorschlägen diskutieren. Die Ergebnisse werden dann an die zuständige Stelle weitergeleitet. Der Fahrgastbeirat bringt Anregungen und Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastsituation, zur Akzeptanz und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs ein ■ Er soll unabhängiges Bindeglied zwischen den Fahrgästen, den Verkehrsbetrieben und der Stadtverwaltung sein. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Etablierung in 2019 ■ min. zwei Sitzungen pro Jahr

9 ÖPNV-Angebotsanalyse als Bestandsaufnahme und Zustandsbewertung

Die Stadt Mönchengladbach verfügt über ein differenziertes ÖPNV-Netz, das durch das straßengebundene Angebot des Busverkehrs bestimmt wird, welches sich seinerseits am SPNV-Netz und –Bedienungsangebot orientiert. Es existieren acht Haltepunkt des SPNV im Stadtgebiet bzw. in den Stadtteilen mit entsprechender Andienung durch Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn. Mönchengladbach wird aktuell durch das IC-Zugpaar 2222/2223 Aachen-Mönchengladbach-Krefeld-Berlin (Mo.-Fr.), durch den IC 1918/IC 1919 (Fr. bzw. So.) sowie den ICE 1046 (So.) (jeweils Aachen-Mönchengladbach-Krefeld-Berlin) an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen. Desweiteren verkehren derzeit (Stand Januar 2017) sechs ICE-Zugpaare an Samstagen und Sonntagen zwischen Utrecht bzw. Amsterdam und Frankfurt mit Halt in Mönchengladbach Hauptbahnhof.

Die Angebotsvielfalt des straßengebundenen ÖPNVs der Stadt Mönchengladbach lässt sich gemäß folgender Produktprofilierung qualifizieren. Den verschiedenen Produkten können dabei folgende Attribute zugeordnet werden:

■ **Tabelle 38: Produktprofilierung Busverkehr Stadt Mönchengladbach**

Abkürzung	Produkt	Anwendungsgebiet	Geschwindigkeit	Linien
SB	StädteSchnell-Bus	Region	> 35 km/h	SB 1, SB 4, SB 81, SB 83, 097
CE	CityExpress	Stadtgebiet und Umland	20-25 km/h	CE 89
RL/SL	Regionallinien und Linien mit starker Ausrichtung auf den Schulverkehr*	Stadt, Umland und Nachbargemeinden	> 18 km/h	013, 017, 018*, 019, 021*, 025*, 026, 027*, 031, 036, 864
	Stadtlinienbus	Stadt, Umland und Nachbargemeinden	> 18 km/h	001, 002, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 014, 015, 016, 020, 022, 023, 024, 029, 033
NB	Nachtbus	Stadtgebiet	> 18 km/h	NE 1, NE 2, NE 3, NE 4, NE 5, NE 6
ASB/AST	AnrufSammelbus, Anrufsammeltaxi	Randzonen im Stadtgebiet	Flexibel	Wickrath / Rheindahlen, Bedburdyck / Giesenkirchen

*nur an Schultagen

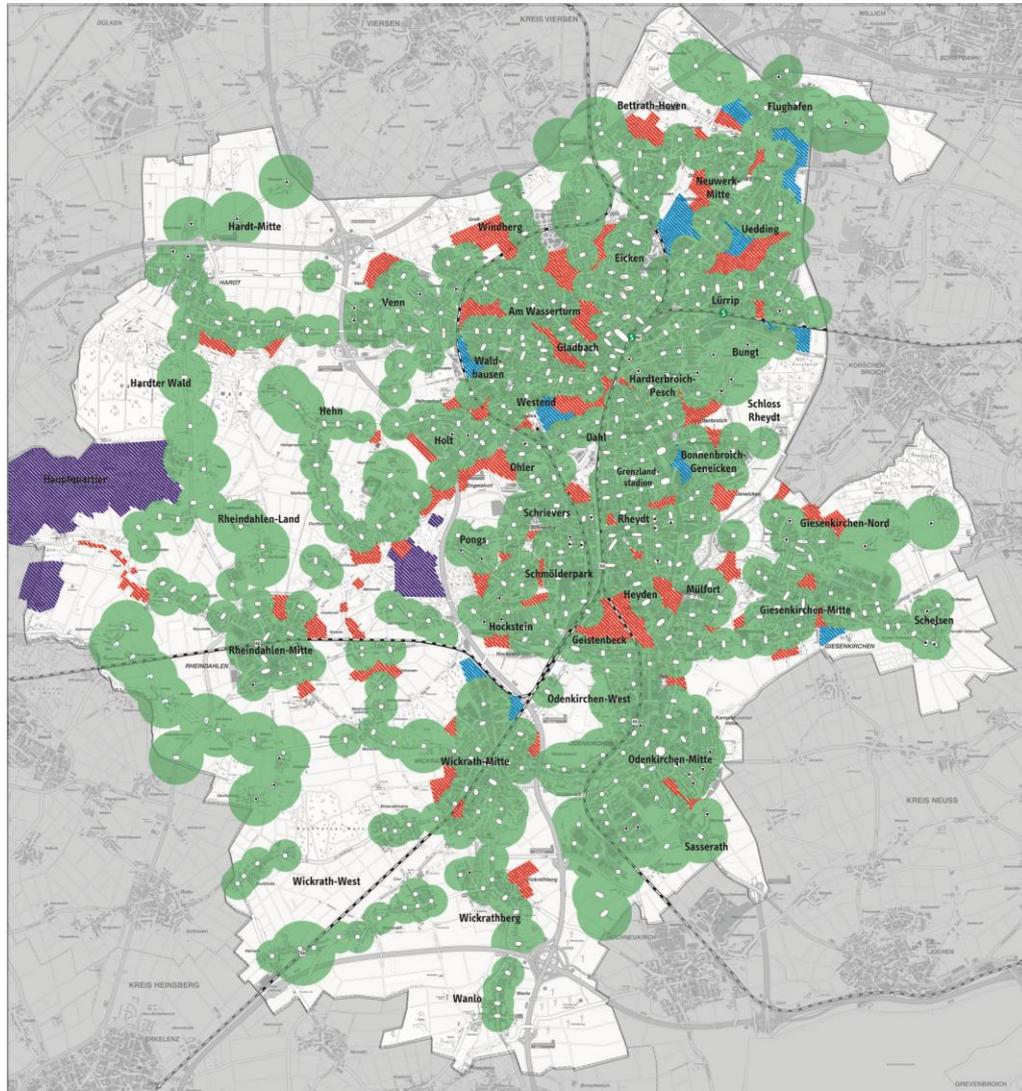
Die hier dargestellten Produkte übernehmen unterschiedliche Funktionen im ÖPNV der Stadt Mönchengladbach. Die Spannweite des Angebots variiert von schnellen, direkten Verbindungen bis zur flächigen Erschließung in nachfrageschwachen Bereichen.

9.1 ÖPNV-Erschließung / Erschließungsqualität

Die Bewertung des ÖPNV-Angebots zur Erschließungsqualität erfolgt anhand der definierten Qualitätsstandards gemäß Kapitel 8.3.2 (Erschließung).

Die nachfolgende Abbildung/Karte zeigt die Einzugsbereiche der Haltestellen mit einem Einzugsradius von 300 Metern. Für Haltestellen im Bereich geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/km²) wurde ein Radius von 500 Metern und für SPNV-Haltepunkte von 1000 Metern angesetzt. Aufgrund der zentralen Lage mit häufiger Bedienung sind die Haltestellen in den Stadtzentren Gladbach und Rheydt mit einem 200-Meter-Einzugsradius versehen. Der Einzugsradius einzelner Haltestellen wird durch Zäsuren, wie nicht über- und unterquerbare Bahnstrecken, Autobahnen oder Gewässer, eingeschränkt und in der folgenden kartographischen Darstellung entsprechend berücksichtigt (siehe bspw. Haltestelle Wickrath Siedlung). Die sich hieraus ergebenden Defizite in Form vom ÖPNV unerschlossenen Wohn- und Gewerbebereichen werden in der folgenden Abbildung entsprechend hervorgehoben.

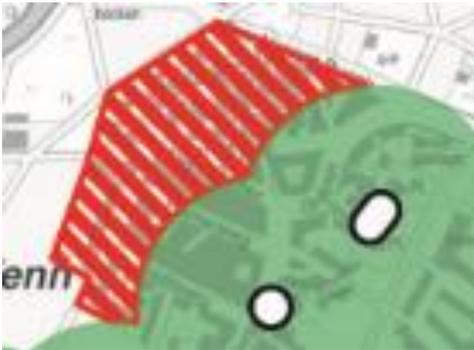
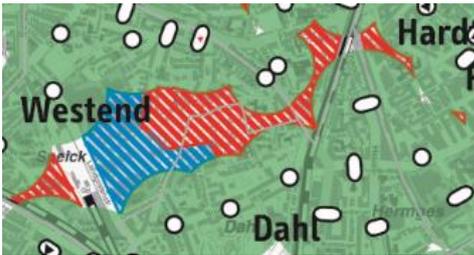
Abbildung 21: Einzugsradien der Haltestellen und Erschließungsdefizite

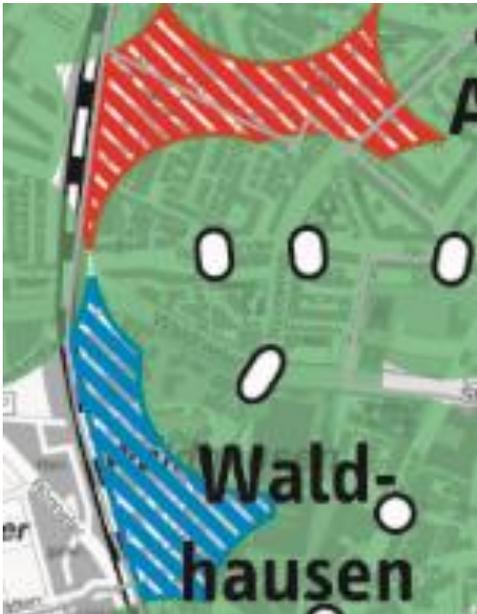
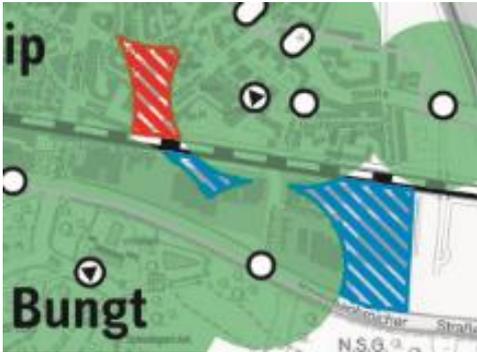
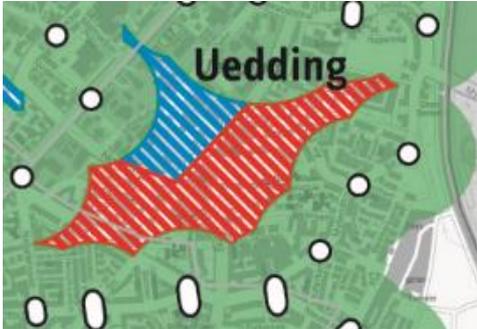


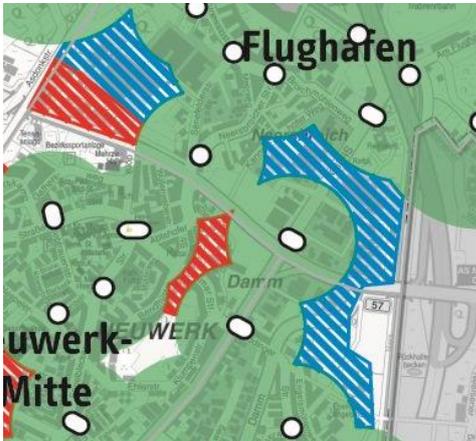
Die Bewertung der Erschließungsqualität zeigt, dass die zentralen Bereiche im Untersuchungsraum sowie Siedlungsschwerpunkte durch die vorhandenen öffentlichen Verkehrssysteme zu einem hohen Grad erschlossen sind. Die in der vorangestellten Karte dargestellten Erschließungsdefizite beziehen sich auf die derzeit durch die Verkehrsmittel des ÖPNV unerschlossenen Wohn- und Gewerbebereiche. Weitere Flächen wie Kleingärten, Parks etc. werden hier nicht als Defizit dargestellt. In der Stadt Mönchengladbach sind aufgrund der

Festlegung der Qualitätsstandards zur Erschließungswirkung der Haltestellen folgende Erschließungsdefizite festzustellen:

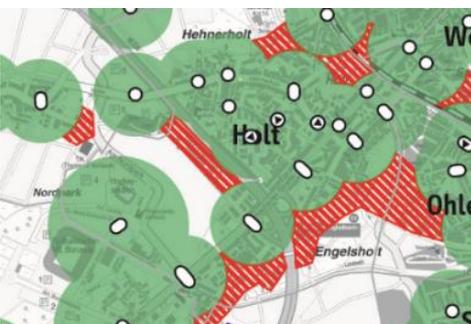
■ **Tabelle 39: Bewertung der Erschließungsdefizite**

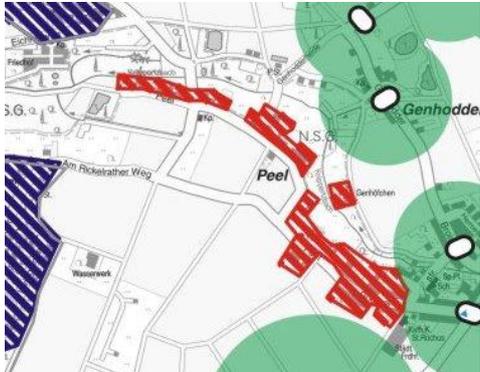
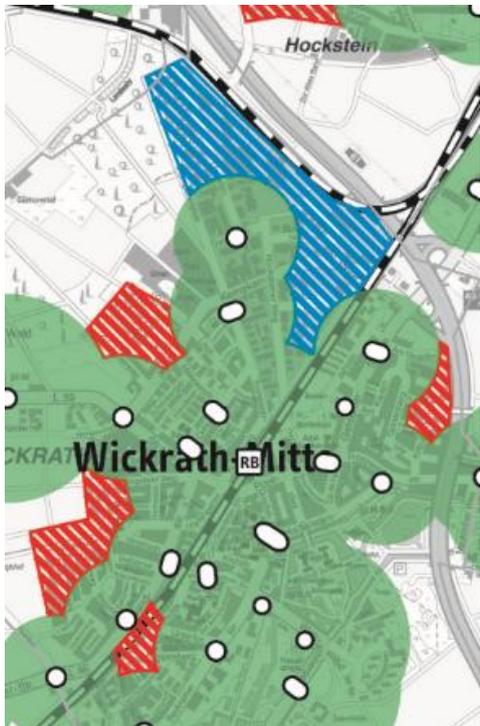
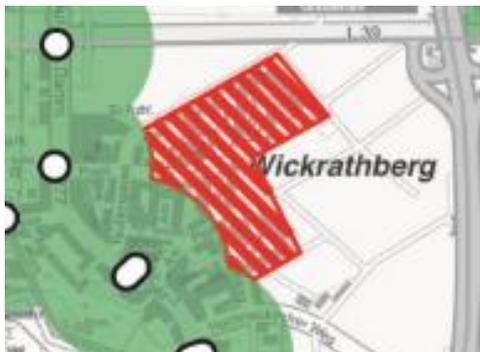
Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
Stadtbezirk Nord		
Hardt (Bereich südlich des Karrenwegs/Vorster Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbereiche in klassischer Randlage • Wohngebiet, weitgehend 1-2-Familienhäuser, tlw. Mehrfamilienhäuser als Zeilenbebauung • Distanz zur nächsten Haltestelle jeweils 400 Meter • Moderate Einwohnerbetroffenheit ca. 100 Wohneinheiten 	Kein Handlungsbedarf aufgrund geringer Distanz zu den nächsten Haltestellen
Venn (Bereich nordwestlich von Venn-Nord) 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsbereiche in klassischer Randlage • Wohngebiet, weitgehend 1-2-Familienhäuser, • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 550 m • Moderate Einwohnerbetroffenheit ca. 100 Wohneinheiten • Straßenführung lässt alternative Linienführung nicht zu 	Geringer Handlungsbedarf
Westend/Dahl 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbegebiet Landgrafenstraße sowie Sportstätten, Klinikgelände • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 500 m 	Geringer Handlungsbedarf
Windberg 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr dünnbesiedelte Randlage, weitgehend 1-2-Familienhäuser • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m 	Geringer Handlungsbedarf

Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Waldhausen / Windberg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet Waldhausen/Windberg Mehrfamilienhäuser in Zeilenbebauung • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 400 m • Gewerbegebiet Waldnielerstraße. • u.a. Aldi, Rewe • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 500 m 	<p>Kein Handlungsbedarf</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>
Stadtbezirk Ost		
<p>Lürrip / Bungt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Lürrip: Wohngebiet, Reihenhausbebauung • Bungt: Defizit in Gewerbeerschließung • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m 	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Uedding</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Großflächiges Erschließungsdefizit, jedoch neben Wohnbebauung auch große Sportanlagen, Kleingärten und Grundschule, Förderschule, Waldorf-Schule • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m • Einwohnerbetroffenheit ca. 100 Wohneinheiten • Alternative Linienführungen prinzipiell möglich 	<p>Mittlerer Handlungsbedarf</p>

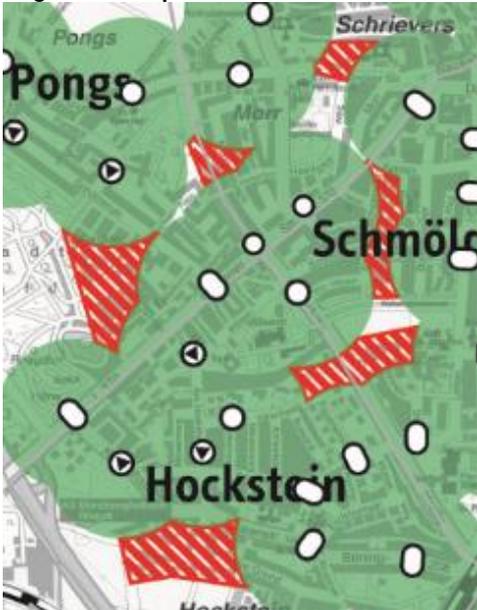
Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Neuwerk</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Südlich des Flughafens gelegenes Gewerbe sowie Mehrfamilienhausbebauung. • Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 600 m • Moderate Einwohnerbetroffenheit ca. 75 Wohneinheiten • Zusätzliche Haltestelle auf der Krefelder Str. möglich • Alternative Linienführungen prinzipiell möglich 	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>
<p>Neuwerk Neuwerk/Eicken</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Nördlicher Bereich: Gesamtschule Neuwerk, Moderate Einwohnerbetroffenheit in aufgelockerter Mehrfamilienhausbebauung • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m • Gewerbegebiet Süchtelner Straße und Böttgerstraße • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m • Alternative Linienführungen über Süchtelner Str., Siemensstraße, Künkelstraße prinzipiell möglich 	<p>Geringer bis mittlerer Handlungsbedarf</p>

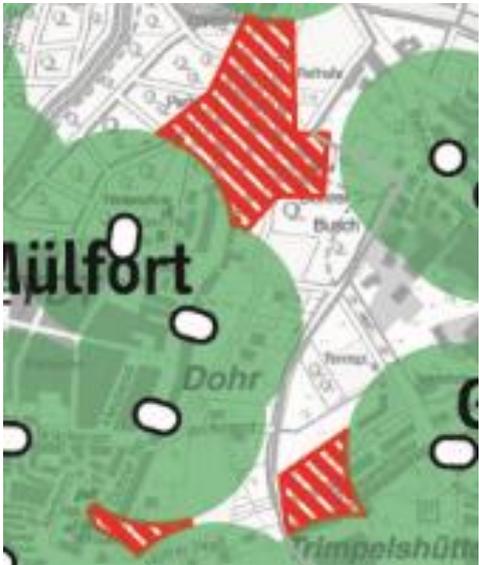
Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Giesenkirchen-Nord (nördlicher Randbereich, Giesenkirchen-Mitte (südlicher Randbereich) sowie Blumensiedlung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Nord: Wohngebiet in Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, geringe Einwohnerbetroffenheit Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 500 m • Blumensiedlung: Wohngebiet in Mehrfamilienhausbebauung, geringe Einwohnerbetroffenheit • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 400 m Mitte: Distanz bis zur nächsten Haltestelle für das Wohngebiet max. 400 m für das Gewerbegebiet 700 m 	<p>Kein Handlungsbedarf.</p>
<p>Bettrath-Hoven (Bereich Piepersweg und Bockersend)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsrand in verdichteter Reihenhausstruktur, ca. 50 Wohneinheiten • Distanz zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
Stadtbezirk West		
<p>Osten Rheindahlen-Land und Hauptquartier</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Nach Abzug des stationierten US-Militärs brachgefallene Flächen. Distanz zu nächster Haltestelle sehr groß. Im Bereich Hauptquartier ist Haltestellen-Infrastruktur vorhanden 	<p>Handlungsbedarf ergibt sich aus Nachnutzung</p>
<p>Holt Holt/Ohler</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsbereiche in klassischer Randlage Wohngebiet, weitgehend 1-2-Familienhäuser, tlw. Leerstehende Zeilenbebauung (ehemalige Kaserne) Distanz zur nächsten Haltestelle jeweils 400 m Einfamilienhausbebauung zw. Holt und Ohler Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m moderate Einwohnerbetroffenheit Alternative Linienführung Linie 014 prüfen 	<p>Kein Handlungsbedarf</p> <p>Handlungsbedarf</p>
<p>Rheindahlen, Rheindahlen-Land</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Wohnbebauung am Siedlungsrand bzw. sehr dünn besiedelte Flächen Distanz zur nächsten Haltestelle max. 500 m (Ausnahme Bereich Grotherath ca. 800 m) 	<p>Geringer Handlungsbedarf</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Rheindahlen-Land zwischen Broich und Hauptquartier</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr dünn besiedelte Wohnbebauung, geringe Einwohnerbetroffenheit • Distanz zur nächsten Haltestelle bis zu 1300 m 	<p>Mittlerer Handlungsbedarf.</p>
<p>Wickrath-Mitte</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ein- und Mehrfamilienhausstruktur mit ca. 200 Wohneinheiten, • Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 500 m • Gewerbegebiet mit zahlreichen Einzelhandelsgeschäften sowie Gastronomie • bis zu 1000 Meter bis zur nächsten Haltestelle • Verlängerung Linie 016 und Einrichtung neuer Haltestellen prüfen 	<p>Handlungsbedarf</p> <p>Handlungsbedarf</p>
<p>Wickrathberg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, ca. 200 Wohneinheiten • Distanz zur nächsten Haltestelle bis zu 900 m 	<p>Handlungsbedarf</p>

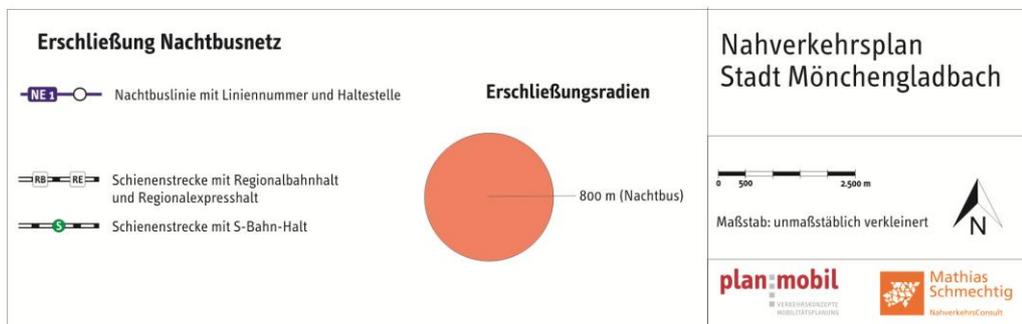
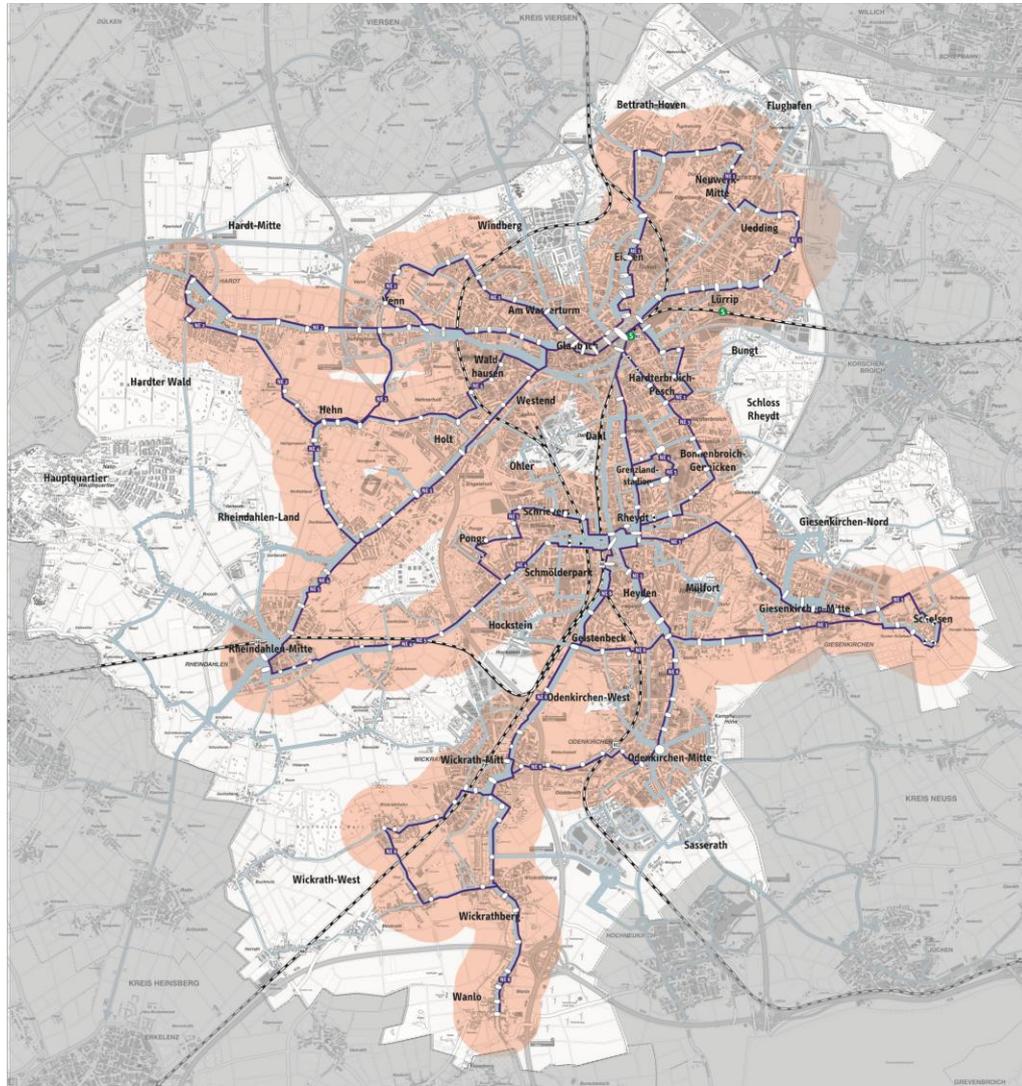
Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
Stadtbezirk Süd		
<p>Norden von Bonnenbroich-Geneicken, Süden von Hardterbroich-Pesch</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsrand in dünn besiedeltes Wohngebiet mit 1-2 Familienhäusern • geringe Einwohnerbetroffenheit ca. 50 Wohneinheiten • Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 500 m 	Kein Handlungsbedarf
<p>Süden von Bonnenbroich-Geneicken sowie Gewerbegebiet Zentrale Lage Rheydt</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Bonnenbroich-Geneicken: Gewerbegebiet Bonnenbroicher Straße mit wenigen großen Betrieben, • Wohngebiet: Seniorenzentrum vorhanden • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 400 m • Rheydt: städtische Blockrandbebauung • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 300 m 	Kein Handlungsbedarf Handlungsbedarf Kein Handlungsbedarf
<p>Rheydt, Schrievers</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Rheydt: Kleine Flächen im zentralen Bereich • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 300 m • Schrievers: Wohngebiet in Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, ca. 100 Wohneinheiten • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 450 m 	Kein Handlungsbedarf Kein Handlungsbedarf

Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Pongs, Schmölderpark, Hockstein</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnbebauung in aufgelockerter Struktur in 1-2 Familienhäusern, • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 400 m 	<p>Kein Handlungsbedarf</p>
<p>Odenkirchen-Mitte, Bereich Grünstraße, Rollberg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • zentraler Bereich Odenkirchen, • Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 400 m 	<p>Kein Handlungsbedarf</p>

Stadtbereich	Bewertung der Situation / betroffene Bevölkerung (geschätzt)	Handlungsbedarf
<p>Mülfort</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • dünnbesiedelte Wohnstruktur • Distanz bis zur nächsten Haltestelle max. 600 m 	<p>Kein Handlungsbedarf</p>
<p>Heyden/Geistenbeck</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • größeres zusammenhängendes Erschließungsdefizit in dicht besiedelter Wohnstruktur; östlich der Gleise weniger dichte Struktur: Schule, Kindergarten • Distanz zur nächsten Haltestelle max. 600 m • Nord-Osten: Wohnbebauung in Blockrandstruktur, maximal 500 Meter bis zur nächsten Haltestelle 	<p>Handlungsbedarf</p> <p>Kein Handlungsbedarf</p>

Erschließungswirkung Nachtbus

■ **Abbildung 22: Erschließung Nachtbus**



In der vorangestellten Abbildung wird die Erschließungswirkung des Nachtbusnetzes dargestellt. Für den Nachtbus gilt ein erweiterter Einzugsradius von 800 Metern. Insgesamt weist

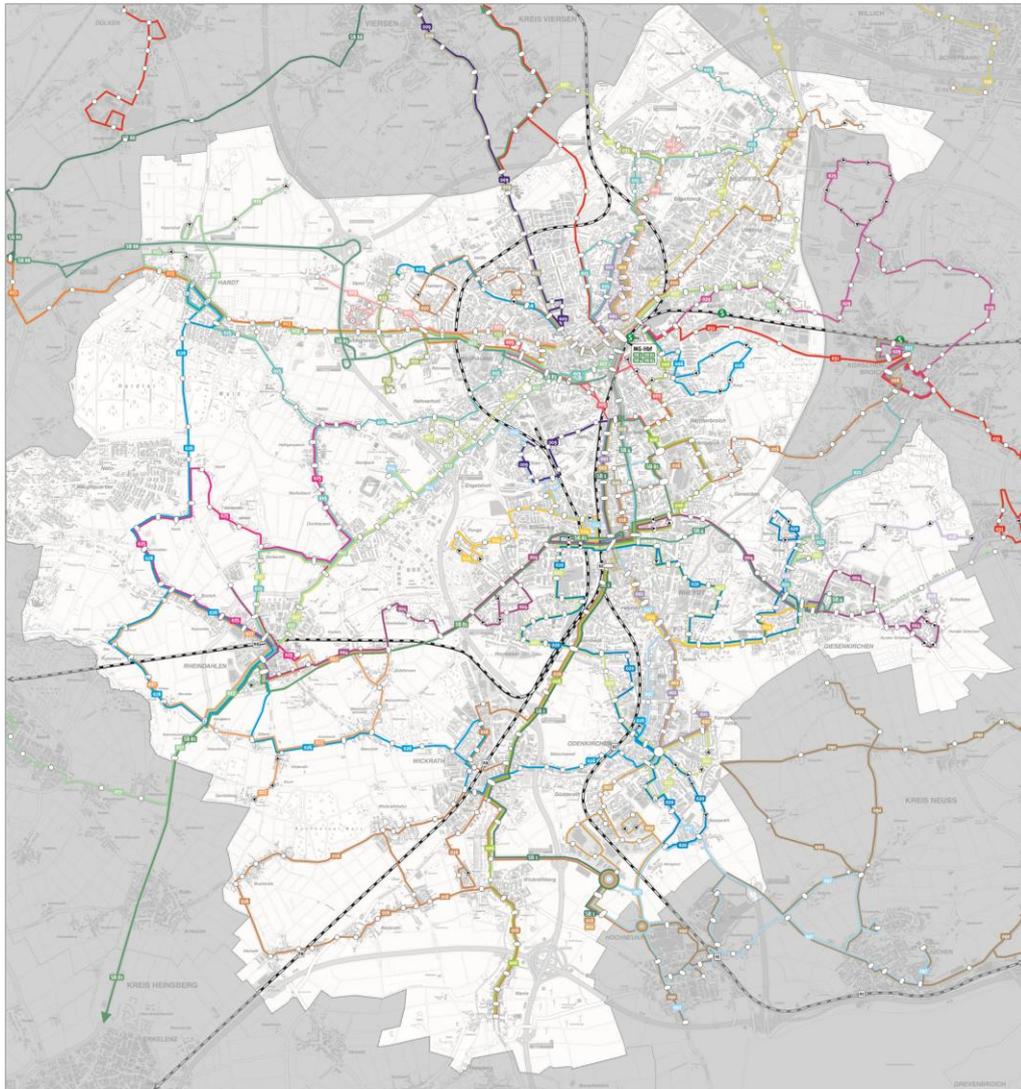
das System eine hohe Wirksamkeit auf. Lediglich für vier Stadtbereiche sind Defizite erkennbar:

- Dahl / Ohler
- Giesenkirchen-Nord
- Sasserath
- Windberg

9.2 Bewertung Liniennetz- und Fahrplangestaltung

In der folgenden Abbildung 23 wird das Busliniennetz der Stadt Mönchengladbach basierend auf dem Fahrplan 2015/2016 dargestellt.

■ **Abbildung 23: Liniennetzplan (Bus)**



<p>Liniennetz Fahrplan 2015/2016</p> <ul style="list-style-type: none"> —026— ○ Buslinie mit Liniennummer und Haltestelle —SB 81— ○ Schnellbuslinie mit Liniennummer und Haltestelle —CE 89— ○ Cityexpress mit Liniennummer und Haltestelle —RE— — Schienenstrecke mit Regionalbahnhalt und Regionalexpresshalt —S— — Schienenstrecke mit S-Bahn-Halt 	<p>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach</p> <p><small>Quelle: Fahrplabach Mönchengladbach/Jüchen/Korschenbroich 2015/2016</small></p> <p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000</p> <p>plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</p> <p>Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult</p>
---	--

Das Busliniennetz ist durch die radiale Ausrichtung auf die beiden Stadtzentren Gladbach und Rheydt geprägt. Nur sehr wenige Linien haben einen tangentialen Charakter oder haben eine von den Zentren losgelöste Linienführung.

Durch die ergänzende Wirkung von vielen Linienangeboten zwischen den beiden Zentren von Gladbach und Rheydt existiert in diesem Bereich insgesamt ein dichtes Fahrtenangebot.

Jedoch wird durch die teilweise sehr unterschiedliche, verästelte und parallele Linienführung zwischen Gladbach und Rheydt keine konsequente Taktverdichtung auf einer Stammstrecke erzielt. Somit werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte des SPNV-Netzes (Gladbach Hbf./Europaplatz sowie der Bahnhof Rheydt/Marienplatz) zwar mit einer hohen Taktfolge durch das Busangebot in der Stadt Mönchengladbach angefahren, dennoch ist es aus Fahrgastperspektive nicht immer intuitiv erkennbar, von welchen teilweise nah beieinander liegenden Haltestellen die nächste Fahrtmöglichkeit besteht.

Für die Linien in den Stadtrandbereichen (bspw. Linie 16) ist festzuhalten, dass diese zum Teil unterschiedliche Linienendpunkte haben, womit uneinheitliche Linienverläufe in den unterschiedlichen Fahrplanlagen verbunden sind. Hierunter leiden die Transparenz und die Orientierungsmöglichkeit für die (potenziellen) Fahrgäste.

Ebenfalls ist anzumerken, dass sich die Linienenden vieler Buslinien ebenfalls in den Zentren von Gladbach und Rheydt befinden. Im Hinblick auf eine Netzüberprüfung und Netzoptimierung ist zu prüfen, welche Vorteile durch die etwaige stärkere Ausgestaltung von Durchmesserlinien, über die heutigen innenstädtischen Endpunkte hinaus, erzielt werden können.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über das Verkehrsangebot der verschiedenen Buslinien in Mönchengladbach.

■ **Tabelle 40: Linienübersicht Stadt Mönchengladbach mit Bedienungsangebot (Fahrplanangebot 2015/2016)**

Linien	Linienweg	Bedienung		
		Mo-Fr	Sa	So u. Feiertag
		Taktung	Taktung	Taktung
CE 89	MG-Hbf. - Viersen - Dülken	60'	60'	-
SB 1	MG-Hbf. - Marienplatz - RY-Hbf. - Wickrath - [Regiopark]	30'	30'	-
SB 4	MG-Hbf. - Rathaus Rheydt - Giesenkirchen	30'	30'	-
SB 81	MG-Hbf. - Marienplatz - Rheindahlen - Erkelenz	60'	-	-
SB 83	MG-Hbf. - Waldniel - Niederkrüchten - Elmpt	60'	60'	-
001	Eicken - Kaiser-Friedrich-Halle - Marienplatz - Rheydt Hbf. - Odenkirchen	20'	30'/20'/30'	-
002	Eicken - MG-Hbf. - Marienplatz - Rheydt Hbf. - Odenkirchen	20'/30'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
003	Bettrath - Eicken - MG-Hbf. - Waldhausen - Venn Winkeln	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
004	Rheindahlen - Marienplatz - Giesenkirchen - Schelsen	20'/30'	30'/20'/30'	60'/30'/60'
005	MG-Hbf. - Hermges - Sternstr.	20'	-	-
006	MG-Hbf. - Marienplatz - Rheydt Hbf. - Wickrath - Wanlo	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'

Linien	Linienweg	Bedienung		
		Mo-Fr	Sa	So u. Feiertag
		Taktung	Taktung	Taktung
007	Heimer - Bettrath - Neuwerk - Uedding - Lürrip - MG-Hbf. - Holt	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
008	Volksgarten - MG-Hbf. - Windberg - Venn	20'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
009	Ohlerfeld - MG-Hbf. - Helenabrunn Wegweiser	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
010	Flughafen - Uedding - MG-Hbf. - Windberg - Hamern	20'/30'	30'/20'/30'/60'	60'/30'/60'
013	MG-Hbf. - Hardt - Waldniel - Niederkrüchten - [Elmpt]	60'	60'	60'
014	Rheydt - Ohler - Holt - Nordpark	60'	-	-
015	Neuwerk - Bettrath - MG-Hbf. - Hehn - Hardt/Kothausen - Rheindahlen	20' (40')/60'	30'/20'(40')/30'(60')/60'	60+120'/30(60')/60'
016	Korschenbroich - Schloss Rheydt - Marienplatz - Rheydt Hbf. - Wickrath - Buchholz/Regiopark	20' (40')/60'	20' (40')/30' (60')	60'/30(60')/60'
017	Lürrip - MG-Hbf. - Rheindahlen - Wegberg	10' (20' bzw. 30')/ 10' (20' bzw. 60')/ 20'(60')/ 10' (20' bzw. 60') /30' (60)	20#40 (60)/ 20 (60) / 30 (60) / 30 (120)/ 60	60' / 30'(120')/60'
018	Ringesfeldchen - Schelsen - Giesenkirchen	Schulverkehr	-	-
019	Rheydt Hbf. - Marienplatz - MG Hbf. - Viersen - Süchteln - Grefrath - Vinkrath	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'
020	Sasserath - Odenkirchen - Hockstein - Marienplatz - Giesenkirchen - Tackhütte	40'/60'/120'	60'/40'/60'/120'	120'/60'/120'
021	Giesenkirchen - Korschenbroich	Schulverkehr	-	-
022	Odenkirchen - Hockstein - Marienplatz - Giesenkirchen - Ruckes	40'/120'	60'/40'/60'/120'	120'/60'/120'
023	MG-Hbf. - Hardt - Hauptquartier	20'#40'/60'	30'/20'#40'/60'	60'/120'
024	Pongs - Marienplatz - RY-Hbf. - Giesenkirchen	20(40')/60'	30' (60')/20' (40')/30' (60')/60'	60'/30'/60'
025	Hehn - Gerkerath - Broich - Rheindahlen	Schulverkehr	-	-
026	Hardt - Rheindahlen - Wickrath - Odenkirchen	40'	40'/60'	60'
027	Schriefers - Genholland - Mennrath - Günhoven - Rheindahlen	Schulverkehr	-	-
029	MG-Hbf. - Herrenshoff - Korschenbroich	60'	60'	60'
031	MG-Hbf. - Korschenbroich - Pesch - Liedberg - [Glehn - Steinforth]	30'/60'/30'/60'	60'	60'
033	Lockhütte - Bettrath - Eicken - MG-Hbf. - Waldhausen - Venn	20'	30'/20'/20'#40'/60'	120'/60'

Linien	Linienweg	Bedienung		
		Mo-Fr	Sa	So u. Feiertag
		Taktung	Taktung	Taktung
036	MG-Hbf. - Neuwerk - Neersen - Schiefbahn - Willich	20'/60'	30'/20'/30'/60'	60'
097	MG-Hbf. - Marienplatz - Odenkirchen - [Regiopark - Otzenrath/Spenrath - Hochneukirch] - Jüchen	20#40'	60'/20#40'/120'	120'/60'
864	MG-Giesenkirchen - Korschenbroich - Neuss - Düsseldorf	30'/60'/120'	120'	120'
NE 1	Alter Markt - Lürrip - Neuwerk - Eicken - Volksgarten - Alter Markt	-	60'	60'
NE 2	MG-Hbf. - Alter Markt - Hardt - Hehn - Waldhausen - Alter Markt - MG-Hbf.	-	60'	60'
NE 3	Alter Markt - Marienplatz - Giesenkirchen - Rathaus Rheydt - Alter Markt	-	60'	60'
NE 4	Alter Markt - Hehn - Rheindahlen - Marienplatz - Alter Markt	-	60'	60'
NE 5	Alter Markt - Marienplatz - Pongs - Rheindahlen - Alter Markt	-	60'	60'
NE 6	Marienplatz - Odenkirchen - Wickrath - Wanlo - Wickrathhahn - Marienplatz	-	60'	60'

*In Klammern beschriebenes Bedienungsangebot bezieht sich auch einzelnen Linienabschnitte
Bus verkehrt mit 2 Fahrten pro Stunde im Abstand 20 Minuten, 40 Minuten, 20 Minuten, usw.*

Im Stadtverkehr Mönchengladbach verkehren die meisten Linien in der Taktsystematik 20/40/60-Minuten-Takt. Der 20-Minuten-Takt wird dabei auf den Hauptlinien tagesdurchgängig Montag bis Freitag bis ca. 21:00 Uhr angeboten, samstags bis ca. 14:30 Uhr. Anschließend wechselt die Taktsystematik in der Regel auf einen 30-Minuten-Takt.

Linien in nachfrageschwächeren Bereichen verkehren auch tagsüber in einem 40-Minuten-Takt oder im 60-Minuten-Takt. Die Schnellbuslinien SB 1 und SB 4 verkehren im 30-Minuten-Takt, die übrigen SB-Linien sowie die CE-Linie verkehren wiederum im Stundentakt.

Die RE- und RB-Verbindungen in Mönchengladbach (RE 4, RE 8, RE 13, RE 42, RB 27, RB 39) verkehren im Grundangebot im Stundentakt (RB 34 in den Zwischenzeiten nur zweistündlich), teilweise mit weiteren Fahrten in der HVZ, die unvertaktet sind. Die Linie RB 33 Richtung Duisburg verkehrt im 30-Minuten-Takt zwischen Mönchengladbach Hbf. und Duisburg Hbf. auf dem übrigen Abschnitt im Stundentakt. Lediglich die S-Bahn-Linie S 8 von Mönchengladbach Hbf. Richtung Düsseldorf verkehrt Montag bis Freitag tagesdurchgängig im 20-Minuten-Takt, abends und am Wochenende im 30-Minuten-Takt. Diese S-Bahn-Linie bedient in Mönchengladbach neben dem Hauptbahnhof nur noch die S-Bahn-Station Lürrip.

9.3 Bedienungshäufigkeit und Bedienungsregelmäßigkeit

Als essentieller Teil der Bedienungsqualität werden im Folgenden die Bedienungshäufigkeit und die Regelmäßigkeit der Bedienung (Takt) bewertet. Grundlage für die Bewertung des Angebots sind die Bedienungsstandards gemäß Kapitel 8.3.4.

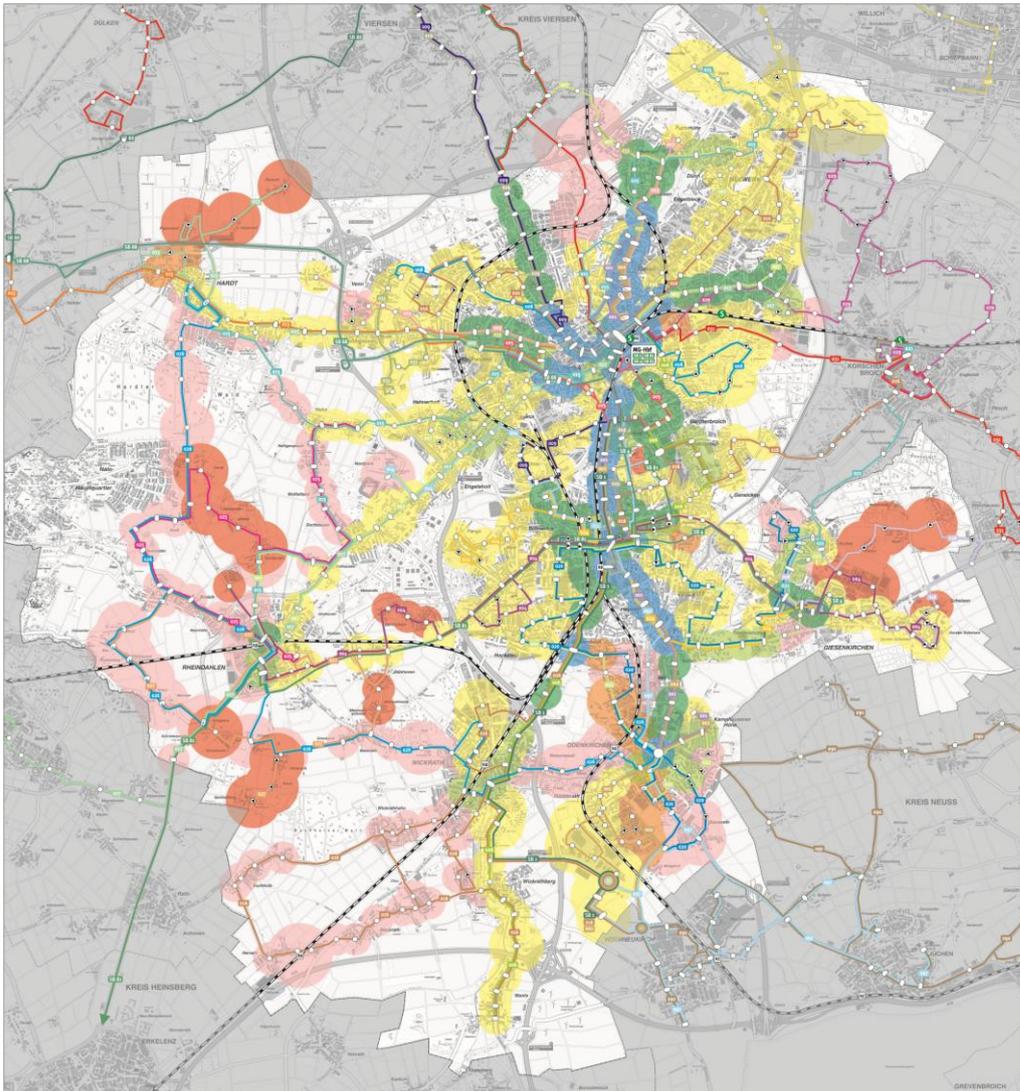
Korridorbezogenes Fahrtenangebot (Montag-Freitag)

In einem ersten Analyseschritt erfolgt die Betrachtung des Bedienungsangebots an den verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet. Über die Einfärbung der Einzugsradien einer Haltestelle (siehe nachfolgende Abbildung 24) wird veranschaulicht, wie sich die Bedienungsqualität räumlich in der Stadt Mönchengladbach darstellt. Die sechs Kategorien der Bewertung zeigen Bedienungshäufigkeiten zwischen T10+ (Fahrtenangebot häufiger als im 10-Minuten-Takt) bis hin zur Bedienung durch Einzelfahrten. Dabei überlagern die jeweils höheren Bedienungshäufigkeiten die Niedrigeren. Durch die Einfärbung der Einzugsradien ergeben sich Bedienungskorridore gemäß der dargestellten Kategorisierung. Die Korridore mit besonders dichtem Taktangebot begründen sich aus dem überlagerten Angebot mehrerer Linien. Außerhalb der Stadtzentren haben die Linien oftmals separate Linienwege, so dass sich um die Stadtzentren herum eine Bedienungshäufigkeit in einem 20-Minuten-Takt ergibt, was dem Grundangebot vieler Buslinien in Mönchengladbach entspricht.

Die westlichsten Stadtteile Mönchengladbachs (bspw. Hardter Wald oder Wickrath-West) sowie der Stadtteil Giesenkirchen-Nord werden hingegen nur im 40-Minuten-Takt oder weniger bedient.

Aus der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass sich bereits heute verschiedene, starke Korridore mit einer Bedienung im 10-Minuten-Takt ergeben.

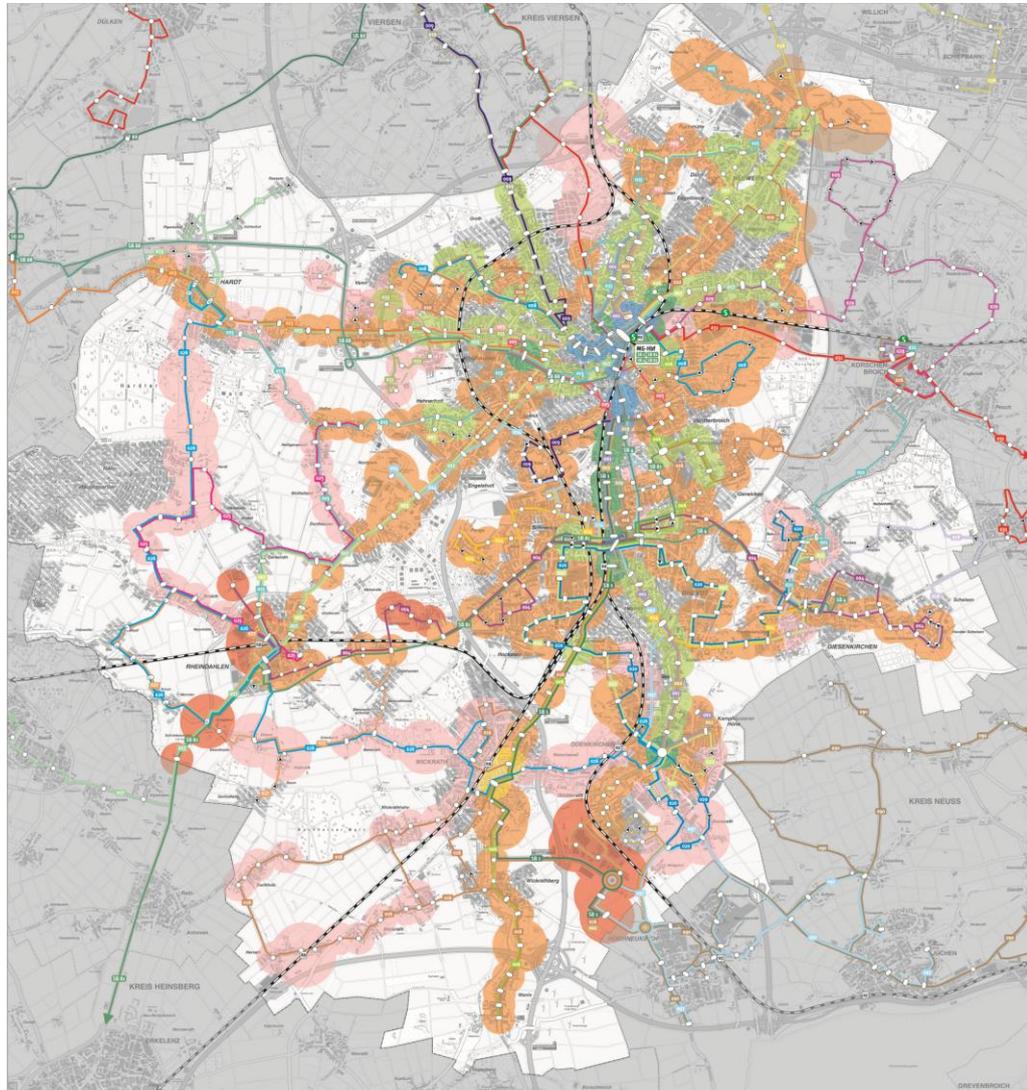
Abbildung 24: Korridorbezogenes Taktangebot (Mo-Fr)



<p>Korridorbezogene Darstellung der Taktichte (Mo-Fr)</p> <ul style="list-style-type: none"> 026 Buslinie mit Liniennummer und Haltestelle SB 81 Schnellbuslinie mit Liniennummer und Haltestelle CE 89 Cityexpress mit Liniennummer und Haltestelle RB RE Schienenstrecke mit Regionalbahnhalt und Regionalexpresshalt S Schienenstrecke mit S-Bahn-Halt 		<p>Erschließungsradien</p> <ul style="list-style-type: none"> 600 m (SPNV-Haltestelle) 500 m (< 500 EW/km²) 300 m (Regelfall) 200 m (Stadtzentren) 	<p>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach</p> <p><small>Quelle: Fahrplanbuch 2015/2016</small></p> <p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000</p> <p></p>
<ul style="list-style-type: none"> Bedienung häufiger als T10 Bedienung im T10 Bedienung häufiger als T20 	<ul style="list-style-type: none"> Bedienung im T20 Bedienung häufiger als T30 /im T30 	<ul style="list-style-type: none"> Bedienung im T40 bis T60 Bedienung seltener als T60 bzw. durch Einzelfahrten 	<p>plan:mobil <small>VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</small></p> <p>Mathias Schmechtig <small>NahverkehrsConsult</small></p>

Korridorbezogenes Fahrtenangebot (Samstag)

■ **Abbildung 25: Korridorbezogenes Taktangebot (Sa)**



Korridorbezogene Darstellung der Taktichte (Sa) <ul style="list-style-type: none"> —○— Buslinie mit Liniennummer und Haltestelle —○— Schnellbuslinie mit Liniennummer und Haltestelle —○— Cityexpress mit Liniennummer und Haltestelle — — — Schienenstrecke mit Regionalbahnhalt und Regionalexpresshalt — — — Schienenstrecke mit S-Bahn-Halt 		Erschließungsradien <ul style="list-style-type: none"> 600 m (SPNV-Haltestelle) 500 m (< 500 EW/km²) 300 m (Regelfall) 200 m (Stadtzentren) 	Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach <small>Quelle: Fahrplanbuch 2015/2016</small>
<ul style="list-style-type: none"> ● Bedienung häufiger als T10 ● Bedienung im T10 ● Bedienung häufiger als T20 ● Bedienung im T20 ● Bedienung häufiger als T30 /im T30 ● Bedienung im T40 bis T60 ● Bedienung seltener als T60 bzw. durch Einzelfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungsdefizit am Samstag 	 Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000	 plan:mobil <small>VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</small> Mathias Schmechtig <small>Nahverkehrskonzept</small>

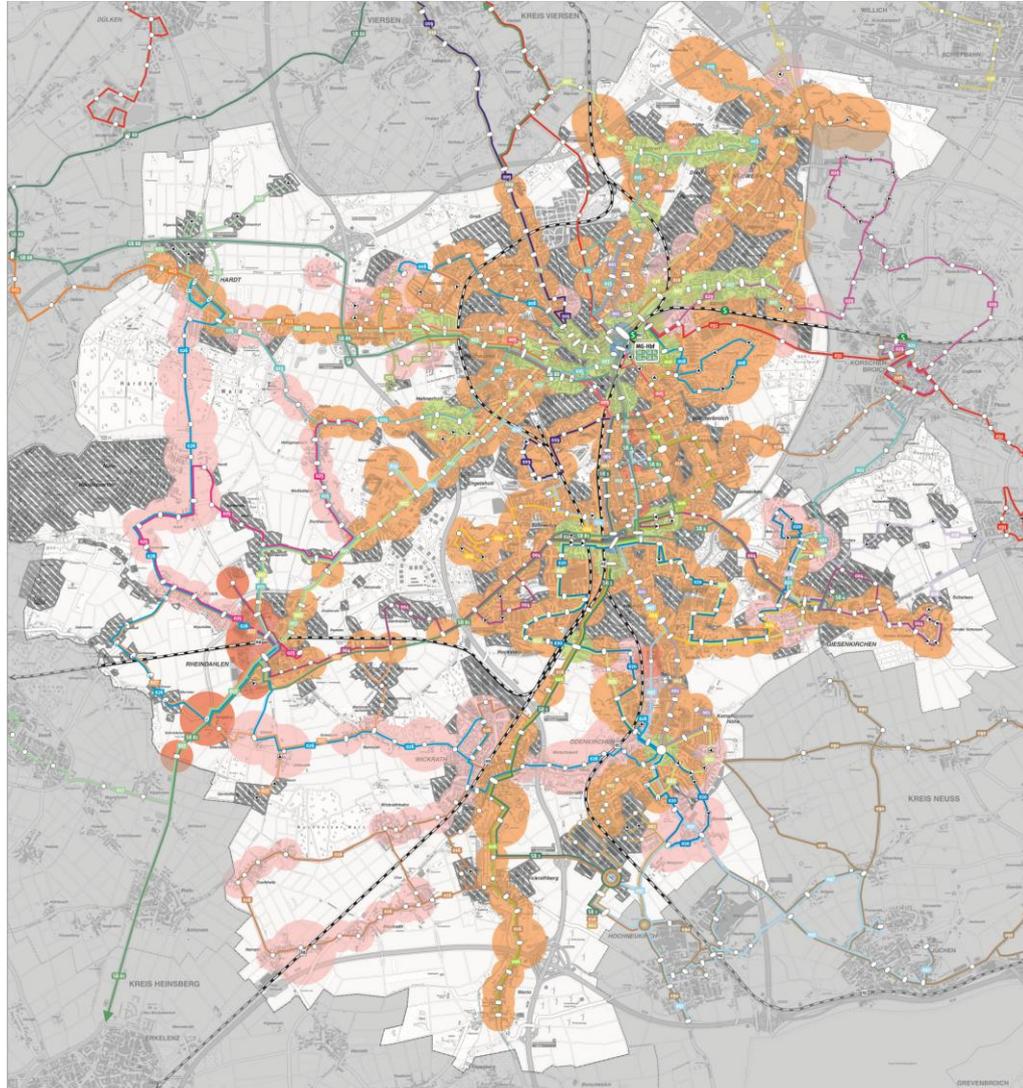
Die Betrachtung der korridorbezogenen Taktichte am Samstag zeigt im Vergleich zu Montag-Freitag deutlich, dass das Bedienungsangebot insgesamt deutlich ausgedünnter ist. Während auf den zentralen Korridoren (bspw. zwischen Gladbach und Rheydt oder zwi-

schen Gladbach und Venn) wochentags ein Angebot im 10-Minuten-Takt und besser vorherrscht, dünnt es sich Samstag abschnittsweise auf einen 20-Minuten-Takt aus. Ein Großteil der Bereiche, die zwischen Montag und Freitag in einem durchgehenden 20-Minuten-Takt bedient werden, weisen am Samstag nur noch einen 30-Minuten-Takt oder geringer auf. Vor allem die westlichen Stadtteile Mönchengladbachs werden darüber hinaus nur im Stundentakt angedient.

Da die Linien 005, 014, 018, 021, 025 und 027 am Samstag nicht verkehren, ergeben sich durch die ausbleibende Bedienung teilweise weitere Erschließungsdefizite zusätzlich zum insgesamt geringeren Fahrtenangebot. Vor allem in Rheindahlen bzw. Rheindahlen-Land, in Giesenkirchen-Nord und Giesenkirchen-Mitte sowie rund um Wickrath ergeben sich somit am Samstag größere Erschließungsdefizite.

Korridorbezogenes Fahrtenangebot (Sonntag)

■ **Abbildung 26: Korridorbezogenes Taktangebot (So)**



<p>Korridorbezogene Darstellung der Taktichte (So)</p> <ul style="list-style-type: none"> —○— Buslinie mit Liniennummer und Haltestelle —○— Schnellbuslinie mit Liniennummer und Haltestelle —○— Cityexpress mit Liniennummer und Haltestelle — — — Schienenstrecke mit Regionalbahnhalt und Regionalexpresshalt — — — Schienenstrecke mit S-Bahn-Halt 	<p>Erschließungsradien</p> <ul style="list-style-type: none"> 600 m (SPNV-Haltestelle) 500 m (< 500 EW/km²) 300 m (Regelfall) 200 m (Stadtzentren) <p> Erschließungsdefizit am Sonntag</p>	<p>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach</p> <p><small>Quelle: Fahrplänenbuch 2015/2016</small></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 33%;">● Bedienung häufiger als T10 <li style="width: 33%;">● Bedienung im T20 <li style="width: 33%;">● Bedienung im T40 bis T60 <li style="width: 33%;">● Bedienung im T10 <li style="width: 33%;">● Bedienung häufiger als T30 /im T30 <li style="width: 33%;">● Bedienung seltener als T60 bzw. durch Einzelfahrten <li style="width: 33%;">● Bedienung häufiger als T20 	<p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000</p> <p>plan:mobil Mathias Schmechtig <small>VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG NahverkehrsConsult</small></p>	

Das ausgedünnte Fahrtenangebot des Samstags gegenüber dem Angebot Montag-Freitag setzt sich am Sonntag fort. Wie schon in Tabelle 40 aufgezeigt, verkehren sämtliche Schnellbuslinien sowie die Linien 001, 005, 014, 018, 021, 025 und 027 nicht am Sonntag. Daneben werden viele Linien nur im Stundentakt betrieben. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Stadtteile, die auch schon am Samstag Erschließungsdefizite bzw. ein eingeschränktes Bedienungsangebot aufweisen sowie Bereiche, in denen das Schnellbusangebot eine besondere Bedeutung hat, bzw. das Basisangebot im Busverkehr darstellt. Im Einzelnen sind dies die nördlichen Bereiche von Windberg bzw. der westliche Teil von Bettrath-Hoven, Giesenkirchen-Mitte und die südlichen Abschnitte von Odenkirchen-West.

Für Sonn- und Feiertage ist darüber hinaus anzumerken, dass das erste Fahrtenangebot auf den Buslinien erst ab ca. 08:45 Uhr besteht. Für eine Großstadt mit ca. 270.000 Einwohnern ist dies bemerkenswert spät. Vergleichbar große Städte haben einen deutlich früheren Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen. Es folgen Beispiele für den Betriebsbeginn am Sonn- und Feiertag in vergleichbar großen Städten:

- Braunschweig: ca. 05:30 Uhr
- Chemnitz: ca. 05:00 Uhr
- Gelsenkirchen: ca. 06:00 Uhr
- Kassel: ca. 05:30 Uhr

Fahrten- und Bedienungsangebot zwischen den Stadtteilen

Gemäß der vorangestellten Analyse sind für Stadt Mönchengladbach folgende wesentliche Ergebnisse für das Themenfeld Fahrten- und Bedienungsangebot festzuhalten:

- Auf den wichtigsten und zentralen Relationen sind nur sehr wenige Defizite zu verzeichnen. Der 10-Minuten-Takt durch das überlagerte Angebot von mindestens zwei Linien ist in den Hauptnachfragezeiten etabliert. Angebotsdefizite bestehen hier hauptsächlich zu Tagesrandzeiten und am Wochenende.
- Ein Defizit auf den angesprochenen Relationen besteht in Form von Engpässen bei den Kapazitäten im Busverkehr. Trotz des tlw. guten Taktangebots übersteigt die Nachfrage zeitweise die vorgehaltenen Kapazitäten. Dies betrifft insbesondere den Korridor zwischen den Zentren Gladbach und Rheydt und die hier verkehrende Linien. Ein weiteres Beispiel hierfür ist die ÖPNV-Achse Rheindahlen – Nordpark – Holt – Mönchengladbach Hbf. Bereits durch die nur anteilige Ansiedlung neuer Unternehmen im Nordpark sind die Fahrzeuge der Linie 017 auf dieser Relation zu verschiedenen Tageszeiten so belastet, dass gelegentlich Fahrgäste an den Haltestellen zurück gelassen werden müssen.
- Abseits der zentralen Relationen bestehen Defizite auf einzelnen Relationen wie bspw.
 - Rheydt – Rheindahlen-Mitte
 - Gladbach – Hardterbroich-Pesch – Giesenkirchen-Mitte
 - Holt – Ohler – Rheydt

- Vor dem Hintergrund des heute schwerpunktmäßig auf die zwei Zentren radial ausgerichteten ÖPNV-Netzes, bestehen insbesondere Defizite auf tangentialen Verbindungen. Zu beachten bleibt: Das Nachfragepotenzial auf den tangentialen Relationen ist deutlich geringer einzuschätzen als das Potenzial den radial zu den Zentren verlaufenden Relationen. In Hinblick auf etwaige Angebotsverbesserungen ist dieser Umstand gesondert zu berücksichtigen und somit sind die hier dargestellten Ergebnisse nur im Zusammenhang mit den Ergebnissen des Kapitels 6.2 zu sehen.
- Einzelne Relationen haben erst in der jüngeren Vergangenheit durch städtebauliche Entwicklung und entsprechender Dynamik bei der Fahrgastnachfrage an Bedeutung gewonnen (z.B. Linie 014 in Richtung Nordpark). Diese Entwicklungen können noch nicht hinreichend aus den Erhebungsergebnissen der Fahrgastzählung abgelesen werden, werden hier dessen ungeachtet berücksichtigt.

Erreichbarkeit und Anbindung relevanter Umlandgemeinden

Die Erreichbarkeit und Anbindung der relevanten Umlandgemeinden wurden gemäß der Vorgaben der FGSV – Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), welche in den Anforderungen zu den Qualitätsstandards dargestellt und angewendet wurden, überprüft (vgl. Kapitel 8.3.4). Gemäß Tabelle 41 lässt sich festhalten, dass bis auf die Verbindung zwischen Nettetal und Mönchengladbach die Anforderungen zur Bedienungshäufigkeit erfüllt werden.

■ **Tabelle 41: Anbindung relevanter Umlandgemeinden**

	Fahrten pro Stunde an einem Werktag	Fahrten pro Werktag	direkte Busverbindung vorhanden	Bahnverbindung vorhanden	Geforderte Fahrtenpaare/Werktag
Viersen	4	~75	-	X	40
Wegberg	2-3	~40	X	X	30
Erkelenz	2	~45	-	X	40
Korschenbroich	4	~60	X	X	30
Düsseldorf	3-6	~100	-	X	40
Krefeld	2-4	~70	-	X	40
Jüchen	2-4	~50	X	-	30
Schwalmtal	1-2	~30	X	-	20
Willich	2	~35	-	X	30
Neuss	3-5	~90	-	X	40
Nettetal	1	~20	-	X	30
Hückelhoven	2	~40	-	X	30
Grevenbroich	3-6	~80	X	X	40
Niederkrüchten	1	~20	X	-	20

	Fahrten pro Stunde an einem Werktag	Fahrten pro Werktag	direkte Busverbindung vorhanden	Bahnverbindung vorhanden	Geforderte Fahrtenpaare/Werktag
Köln	2-4	~60	-	X	40
Aachen	2	~40	-	X	-

Fahrten- und Bedienungsangebot zwischen den Stadtteilen und unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden

Bei der Betrachtung der Stadtteilbeziehungen zu unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden sind gemäß nachfolgender Tabelle Defizite für die Relationen Giesenkirchen-Mitte – Korschenbroich, Hardt-Mitte – Viersen bzw. Viersen-Dülken feststellbar.

■ **Tabelle 42: Stadtteilbeziehungen zu den unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden**

Stadtteil in Mönchengladbach	Nachbarkommune bzw. Ortsteil der Nachbarkommune	zugehörige Gemeinde	Fahrtenpaare pro Tag im Status quo mindestens sechs erfüllt
Neuwerk-Mitte	Neersen	Willich	ja
Neuwerk-Mitte	Schiefbahn	Willich	ja
Betrath-Hoven	Viersen	Viersen	ja (mit Umstieg)
Lürrip	Korschenbroich	Korschenbroich	ja
Giesenkirchen-Mitte	Korschenbroich	Korschenbroich	nein
Giesenkirchen-Mitte	Liedberg	Korschenbroich	ja
Giesenkirchen-Mitte	Jüchen	Jüchen	ja (mit Umstieg)
Rheydt	Korschenbroich	Korschenbroich	ja
Odenkirchen-Mitte	Jüchen	Jüchen	ja
Odenkirchen-Mitte	Hochneukirch	Jüchen	ja
Herrath (Wickrath-West)	Erkelenz	Erkelenz	ja
Rheindahlen-Mitte	Erkelenz	Erkelenz	ja
Rheindahlen-Mitte	Rath-Anhoven	Wegberg	ja
Rheindahlen-Mitte	Wegberg	Wegberg	ja
Hardt-Mitte	Waldniel	Schwalmtal	ja
Hardt-Mitte	Dülken	Viersen	nein (mit Umstieg)
Hardt-Mitte	Viersen	Viersen	nein (mit Umstieg)

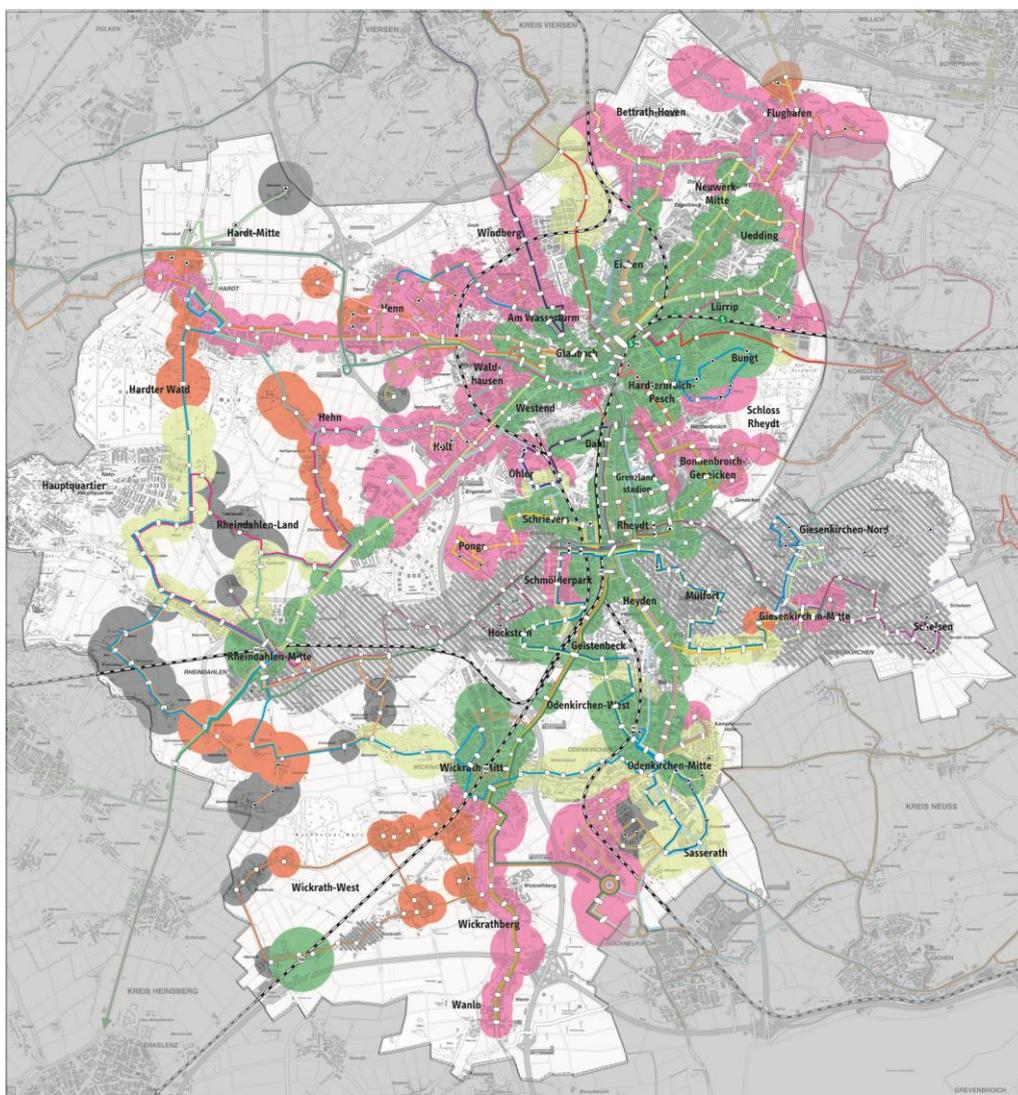
Anbindung der 44 Stadtteile an die Haltepunkte des SPNV

Die Abbildung 27 beschreibt die Erreichbarkeit der SPNV-Haltepunkte in Mönchengladbach aus den einzelnen Stadtteilen, im Detail von jeder Bushaltestelle. Bewertet wird die Erreichbarkeit aus der Kombination der Faktoren Reisezeit und Taktangebot. Vor dem Hintergrund, dass das Umsteigen zwischen verschiedenen ÖPNV-Systemen nur dann akzeptiert wird, wenn die Fahrtzeit im Zubringersystem begrenzt ist, werden im Folgenden die Bushaltestellen differenziert bewertet. Es wird zwischen Fahrtzeiten unter (grünliche Einfärbung) und über 10 Minuten (rötliche Einfärbung) unterschieden. Sollte ein SPNV-Haltepunkt nur durch einen Umstieg Bus/Bus erreichbar sein, werden die entsprechenden Bereiche in dieser Betrachtung als unerschlossen behandelt.

Der gesamte Nordraum der Stadt Mönchengladbach ist deutlich auf den Hauptbahnhof in Gladbach ausgerichtet. Das radial auf den Hauptbahnhof ausgerichtete Liniennetz ermöglicht von vielen Bushaltestellen kurze Fahrtzeiten. Im südlichen Bereich Mönchengladbachs ist das Liniennetz heterogener ausgebildet, wodurch nicht immer direkte Verbindungen zum nächstgelegenen SPNV-Haltepunkte als schnellste Verbindung ausgestaltet sind. Folgende Auffälligkeiten sind erkennbar:

- **Odenkirchen:** Die Linien 001 und 002 führen zwar durch Odenkirchen, bedienen jedoch nicht den Bahnhof. Somit sind die an diesen Linien gelegenen Haltestellen auf den Bahnhof Rheydt ausgerichtet, wodurch sich lange Reisezeiten zum nächsten SPNV-Haltepunkt in Bezug auf die durch die Linien 001 und 002 erschlossenen Gebiete in Odenkirchen (Südwestlicher Bereich)
- **Schmölderpark, Hockstein, Geistenbeck, Giesenkirchen-Nord und Mülfort:** Die Linien 020 und 022 führen zwar durch Rheydt, bedienen jedoch nicht direkt den Bahnhof Rheydt. Die an diesen Linien gelegenen Bushaltestellen erhalten ihre Verknüpfung am Bahnhof Odenkirchen für Verbindungen der Relation Mönchengladbach – Köln/Koblenz. Hierdurch erklären sich die langen Reisezeiten zum nächsten SPNV-Halt, in Bezug auf die durch die Linie 020 und 022 erschlossenen Gebiete in den Stadtteilen Schmölderpark, Hockstein und Geistenbeck. Die südwestlichen Bereiche Schmölderparks und Hocksteins, die durch die Linie 004 bedient werden, haben keine SPNV-Anbindung gemäß den hier zugrunde gelegten Anforderungen. Zudem sind aufgrund der Linienführung weite Teile Mülforts und Giesenkirchen-Nord nicht direkt an einen SPNV-Haltepunkt angebunden.
- **Schelsen und Rheindahlen-Land:** Die Linie 004 verkehrt im 20-Minuten-Takt zwischen Schelsen, über Rheydt nach Rheindahlen. Die Linie bedient jedoch weder den Bahnhof in Rheydt noch den Bahnhof in Rheindahlen direkt. Somit haben Schelsen, große Teile von Geistenbeck (s.o.) und die auf der beschriebenen Achse liegenden Gebiete in Rheindahlen-Land keinen direkten Anschluss an den SPNV.

Abbildung 27: Erreichbarkeit der SPNV-Haltepunkte (Verknüpfung ÖPNV)



Ergänzungsverkehr

Bei Sonderveranstaltungen werden anlassbezogen zusätzliche Leistungen angeboten. So erhöht sich beispielsweise v.a. bei Fußballspielen, aber auch bei Konzerten im Stadion im Borussia-Park die Taktfrequenz bzw. es werden Sonder- und Shuttleverkehre durch das VU angeboten. Die Ergänzungsverkehre und die dadurch entstehenden Mehrleistungen sind Bestandteil der von den Verkehrsunternehmen zusätzlich zum Regelangebot zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

9.4 Reisezeit und Umsteigehäufigkeit

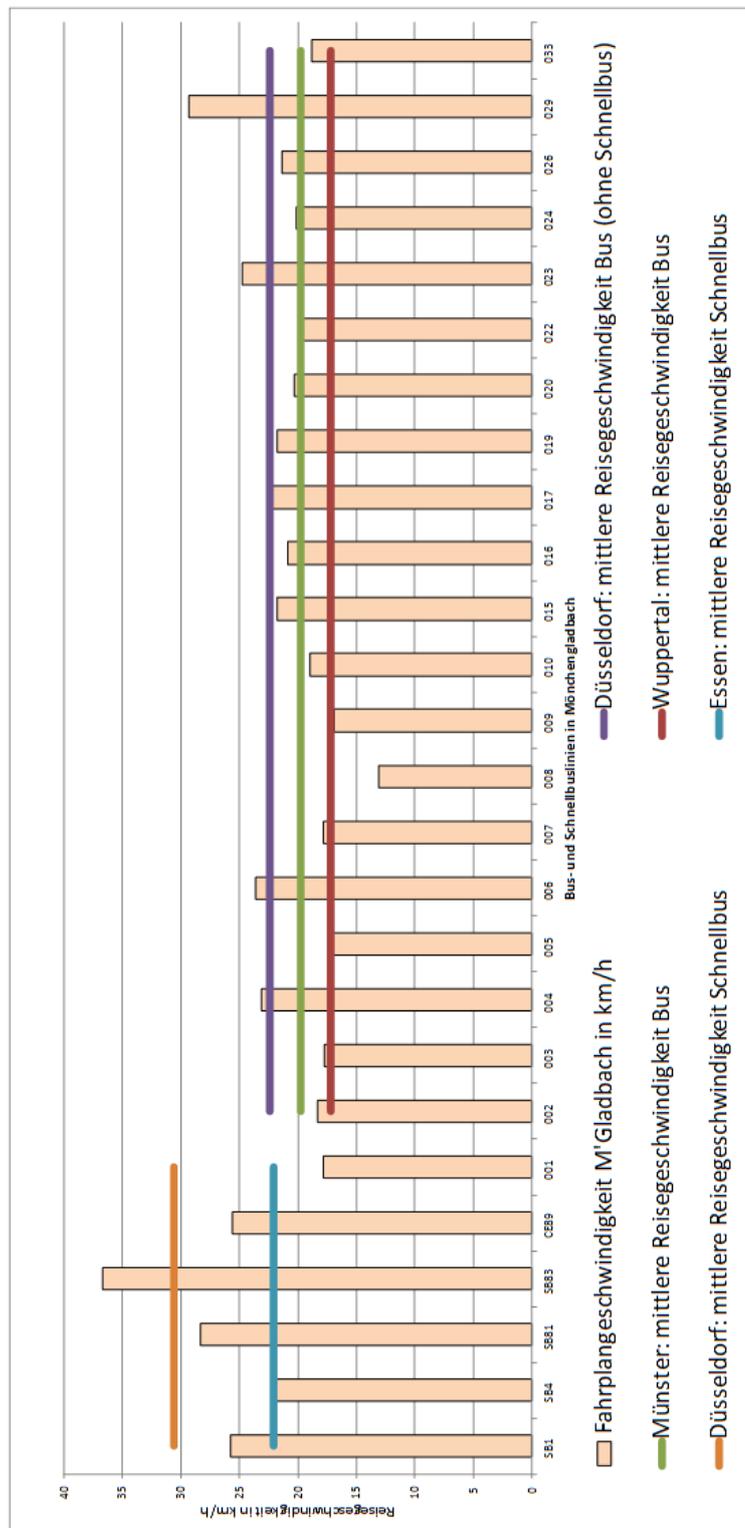
Reisezeit

Weitere bedeutende Faktoren für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes auf den Relationen sind die Reisezeit (im Verhältnis zum MIV) und die Umsteigehäufigkeit. Das Reisezeitverhältnis sowie die Umsteigehäufigkeit sollten auf denjenigen Relationen möglichst gering sein, die auf Stadtteile mit sehr hoher gesamtstädtischer Verkehrsbedeutung ausgerichtet sind. Mit Unterstützung des Verkehrsmodells wurden die Reisezeiten (IV und ÖV) ermittelt und ins Verhältnis gesetzt.

Bei der Bewertung des Reisezeitverhältnisses ÖV/IV zwischen den Stadtteilen wird auffällig, dass es hier weniger zu problembehafteten Einzelrelationen kommt, sondern das aufgrund der gewählten Referenzhaltestellen, der hohen Systemgeschwindigkeit des MIV in Realität und Modell und weiteren Aspekten das Verhältnis insgesamt als sehr ungünstig zu bezeichnen ist. Zur Validierung dieses Sachverhalts erfolgt als Zwischenschritt ein Vergleich zwischen der Fahrplangeschwindigkeit der Mönchengladbacher Buslinien und den mittleren Reisegeschwindigkeiten im Busverkehr, ausgewählter Städte in NRW. Anschließend werden ausgewählte und bedeutende Relationen mit einem deutlich negativem Reisezeitverhältnis, gemäß Ist-/Soll-Vergleich aufgeführt.

Im folgenden Diagramm werden die Fahrplangeschwindigkeiten der Mönchengladbacher Buslinien als einzelne Balken dargestellt. Als Beurteilungsreferenz werden die Reisegeschwindigkeiten im Busverkehr anderer Städte in NRW als farbige Linien hinzugefügt. Hierdurch lässt sich ablesen, dass sich die Geschwindigkeit des Busverkehrs in Mönchengladbach in Summe nicht auf einem deutlich niedrigeren Niveau bewegt als in den Vergleichsstädten. Jedoch wird deutlich, dass einzelne Linien besondere Auffälligkeiten zeigen, also eine deutlich geringere Geschwindigkeit haben. Dies sind insbesondere die Linien 001, 002, 003, 005, 007, 008 und 009.

Abbildung 28: Vergleich der Reisegeschwindigkeiten im Busverkehr ausgewählter Städte in NRW und Buslinien in Mönchengladbach⁶¹



⁶¹ Linie CE 89 in der Verantwortung der NEW mobil und aktiv Viersen GmbH. Bedienungsschwerpunkt liegt in der Stadt Viersen.

Folgende Relationen weisen besonders hohe Abweichungen vom geforderten Standard (vgl. Kapitel 8.3.5) auf:

- Gladbach – Hardterbroich-Pesch
- Rheydt – Dahl/Westend
- Giesenkirchen-Mitte – Odenkirchen-Mitte
- Heyden – Hardterbroich-Pesch
- Waldhausen – Westend – Dahl – Hardterbroich-Pesch
- Mülfort – Heyden
- Hardterbroich-Pesch – Bunt – Schloss Rheydt – Bonnbroich-Geneicken
- Rheydt – Heyden – Odenkirchen-Mitte

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass der Stadtteil Geistenbeck insgesamt ein sehr schlechtes Reisezeitverhältnis auf fast allen Relationen aufweist.

Die Analyse zeigt insgesamt, dass vor allem die benachbarten Stadtteile in räumlicher Nähe zu Gladbach und Rheydt erhebliche Defizite aufweisen, was im Allgemeinen auf die radiale Ausrichtung der Linien auf die Zentren zurückzuführen ist. Die benachbarten Stadtteile sind auf vielen Relationen nur über einen Umstieg in Gladbach oder Rheydt erreichbar, was sich entsprechend negativ auf die Reisezeit bzw. das hier betrachtete Reisezeitverhältnis niederschlägt. Vor dem Hintergrund dieses Sachverhalts sind auch die Mängel auf den tangentialen Relationen abseits der Zentren Gladbach und Rheydt zu erklären.

Umsteigehäufigkeit

Zu beachten ist, dass die Analyseergebnisse zur Reisezeit und zur Umsteigehäufigkeit stark miteinander korrelieren. Das Umsteigen im und zwischen den Verkehrssystemen mit möglichst kurzen Umsteigezeiten und Umsteigewegen stellt eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes dar. Bezogen auf die wichtigsten Relationen im Stadtgebiet weisen folgende Relationen ein Defizit gemäß den definierten Standards auf:

- Westend – Wickrath-Mitte
- Heyden – Hardterbroich-Pesch
- Heyden – Westend

Losgelöst von der Betrachtung der Relationen weisen folgende Stadtteile insgesamt Auffälligkeiten in Hinblick auf die Umsteigebeziehungen zu weiteren Stadtteilen auf:

- | | |
|-----------------|--------------------|
| ■ Hardt-Mitte | ■ Schrievers |
| ■ Neuwerk-Mitte | ■ Schmölderpark |
| ■ Uedding | ■ Odenkirchen-West |
| ■ Geistenbeck | ■ Rheindahlen-Land |

9.5 Verknüpfungen

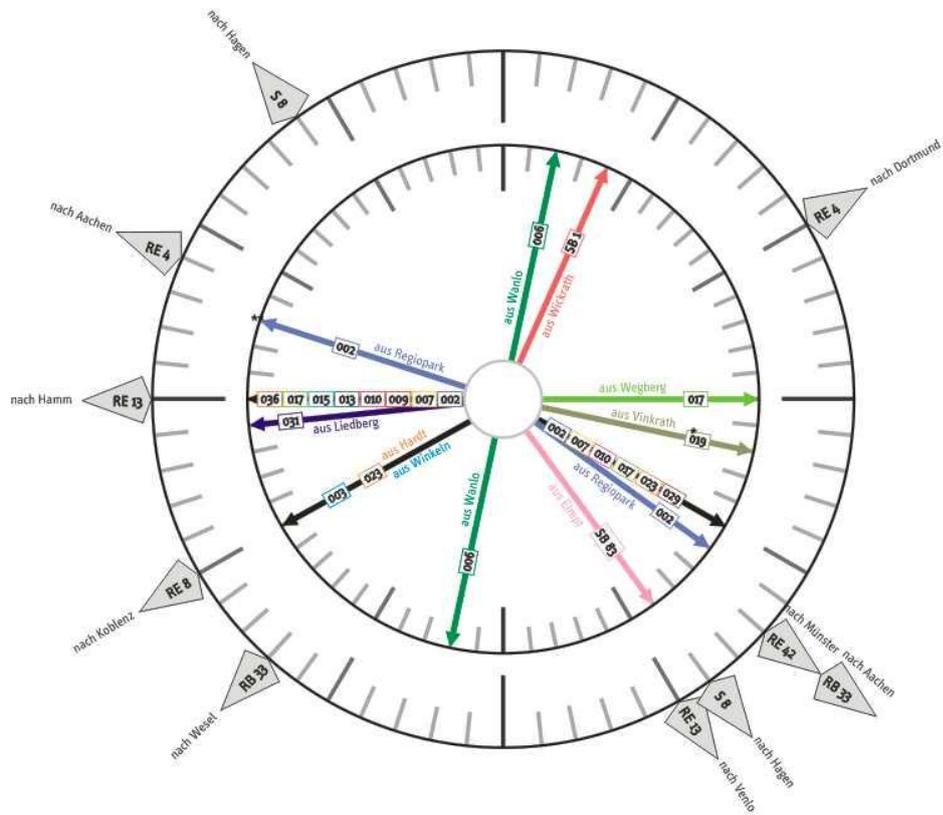
9.5.1 Verknüpfung von Bus und Schiene und zeitliche Angebotskoordination

Die bedeutendste Bus/Schiene –Verknüpfen besteht am MG Hauptbahnhof/Europaplatz als zentraler Verknüpfungspunkt zahlreicher SPNV- und Buslinien. Der Hauptbahnhof in Rheydt weist durch die Anzahl der ankommenden und abfahrenden Linien sowie durch die zum Teil fehlende Barrierefreiheit zwar eine geringere Bedeutung als der Hauptbahnhof in Gladbach auf, nimmt jedoch insbesondere für die südlichen Stadtteile eine wichtige Rolle ein.

Das Thema der Verknüpfung des Busangebots mit dem Schienenangebot wird im Folgenden für die beiden SPNV-Haltestellen MG Hauptbahnhof und Rheydt Hauptbahnhof in Form von Umsteigeuhren dargestellt. Betrachtet werden alle Linien des Busangebots, die in einem geringeren Taktangebot als einen 20-Minuten-Takt verkehren.

Auf Basis des in Kapitel 8.3.5 festgelegten Wertes von 10 Minuten Umsteigezeit erfolgt die Auswertung zur Verknüpfungssituation. Die Umsteigeuhren zeigen entweder die ankommenden Züge und die abfahrenden Busse zu den jeweils bestimmenden Taktlagen an, oder die abfahrenden Züge und die ankommenden Busse. Die Zeitdifferenz zwischen ankommenden und abfahrenden Produkten zeigt die Übergangs- bzw. Umsteigezeit zwischen den verschiedenen Linien an.

■ **Abbildung 31: Umsteigeuhr MG Hbf, Mo-Fr Schwachverkehrszeit, Verknüpfung Bus - Schiene**

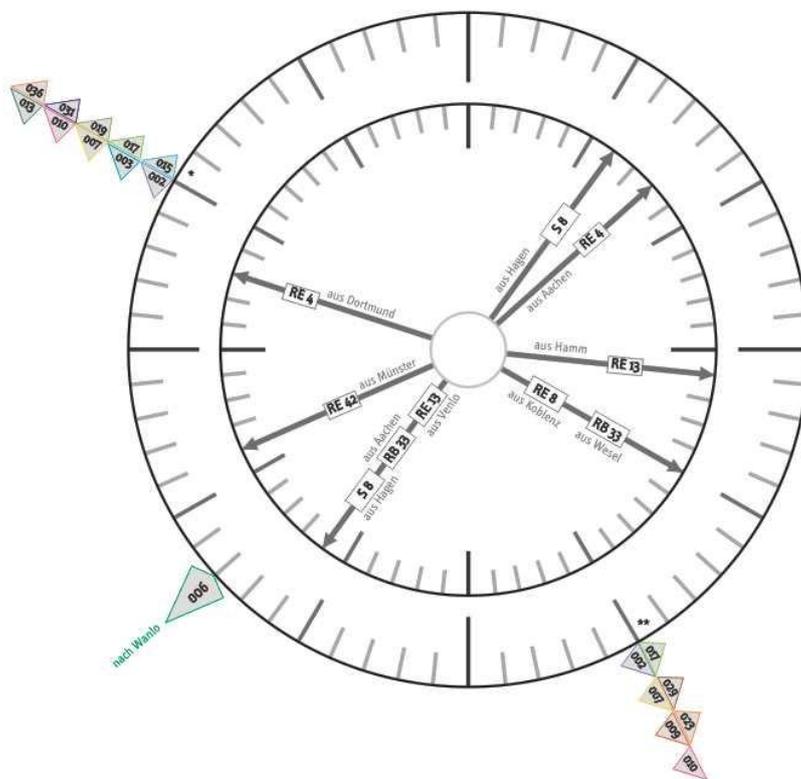


* 002 aus Eicken
 007 aus Holt und aus VIE Heimer
 010 aus Hamern und aus Flughafen
 017 aus Lürrip
 023 aus Hardt
 029 aus Korschenbroich

** 002 aus Eicken
 007 aus Holt und aus VIE Heimer
 009 aus Ohlerfeld
 010 aus Hamern und aus Flughafen
 013 aus Niederkrüchten

015 aus Neurwerk und aus Hardt/Rheindahlen
 017 aus Wegberg
 036 aus Willich

■ **Abbildung 32: Umsteigeuhr MG Hbf, Mo-Fr Schwachverkehrszeit, Verknüpfung Schiene - Bus**



* 002 nach Eicken und nach Regiopark 003 nach Winkeln 007 nach VIE Heimer 010 nach Hamern 013 nach Niederkrüchten 015 nach Rheindahlen und nach Neuwerk	017 nach Wegberg und nach Lürrip 019 nach Vinkrath 031 nach Liedberg 036 nach Willich	** 002 nach Eicken und nach Regiopark 007 nach VIE Heimer und nach Holt 009 nach Ohlerfeld 010 nach Hamern und nach Flughafen 017 nach Wegberg 023 nach Hardt	029 nach Korschenbroich
--	--	--	-------------------------

Im Rahmen der Überplanung sind – aufgrund der Vielzahl an möglichen Beziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn – Prioritäten für die einzelnen Relationen und den damit verbundenen Verknüpfungspunkten zu formulieren. Da verschiedene Buslinien in ihrem Verlauf mehrere Verknüpfungspunkte andienen und somit nicht alle möglichen Verknüpfungen fahrplanseitig zufriedenstellend hergestellt werden können, muss eine entsprechende Konkretisierung und Priorisierung für die einzelnen Linien erfolgen.

Aufgrund des insgesamt deutlich geringeren Angebots an allen weiteren SPNV-Haltepunkten, sowohl im Bus- als auch im Schienenverkehr, erfolgt für diese eine generelle Analyse zur Verknüpfungssituation.

■ **Tabelle 43: Defizitanalyse Bus/Schiene-Verknüpfung weitere SPNV-Haltepunkte (Mo-Fr, Tagverkehr)**

Verknüpfungspunkt	Linien	Bestimmende Taktlage (Tagverkehr)	Defizit
Rheydt Hbf.	014	zur Minute '39	<ul style="list-style-type: none"> • auf RE4: 24 Minuten Übergang • auf RB27: 28 Minuten Übergang • auf RB33 (Duisburg): 51 Minuten Übergang • auf RB33 (Aachen): 46 Minuten Übergang • auf RB39: 57 Minuten Übergang
	SB1	zur Minute '21 und '51	<ul style="list-style-type: none"> • auf RE4: 13 Minuten Übergang • auf RB39: 15 bzw. 45 Minuten Übergang
Wickrath Bf.	016*	zur Minute '12, '32 und '52	<ul style="list-style-type: none"> • Auf RE4: 18 Minuten Übergang • Auf RB 33: 17 Minuten Übergang
	026	von Westen kommend zur Minute '05, '35 und '55. Von Osten kommend zur Minute '11 und '51	<ul style="list-style-type: none"> • Auf RB33: 17 Minuten Übergang
Odenkirchen Bf.	020	zur Minute '16, '36 und '56	<ul style="list-style-type: none"> • Auf RB27: 15 Minuten Übergang
	022	zur Minute '17, '37 und '57	-
	026	zur Minute '03, '23 und '53	-
Rheindahlen Bf.	015	zur Minute '11, '31 und '51	-
	026	zur Minute '09, '29 und '49 (im T40)	-
	004*, 007*, 025*, 027*, AST-Verkehr*	zur Minute '22, '27, '33, '42, '45 und '48	<ul style="list-style-type: none"> • Auf RB39: 23 – 44 Minuten Übergang
Herrath Bf.	016	zur Minute '05, '25 und '45 (im T40)	<ul style="list-style-type: none"> • auf RB33: 17 Minuten Übergang
Lürrip S-Bf.	031	zur Minute '12	-
MG Genhausen	026*, 027	zur Minute '22 (T120)	<ul style="list-style-type: none"> • auf RB39: 47 Minuten Übergang

*sehr geringe Fahrtenanzahl oder Schulbusfahrten. Betrachtet werden die Fahrten, die innerhalb der SPNV-Fahrzeiten liegen.

■ **Tabelle 44: Defizitanalyse Schiene/Bus-Verknüpfung weitere SPNV-Haltepunkte (Mo-Fr, Tagverkehr)**

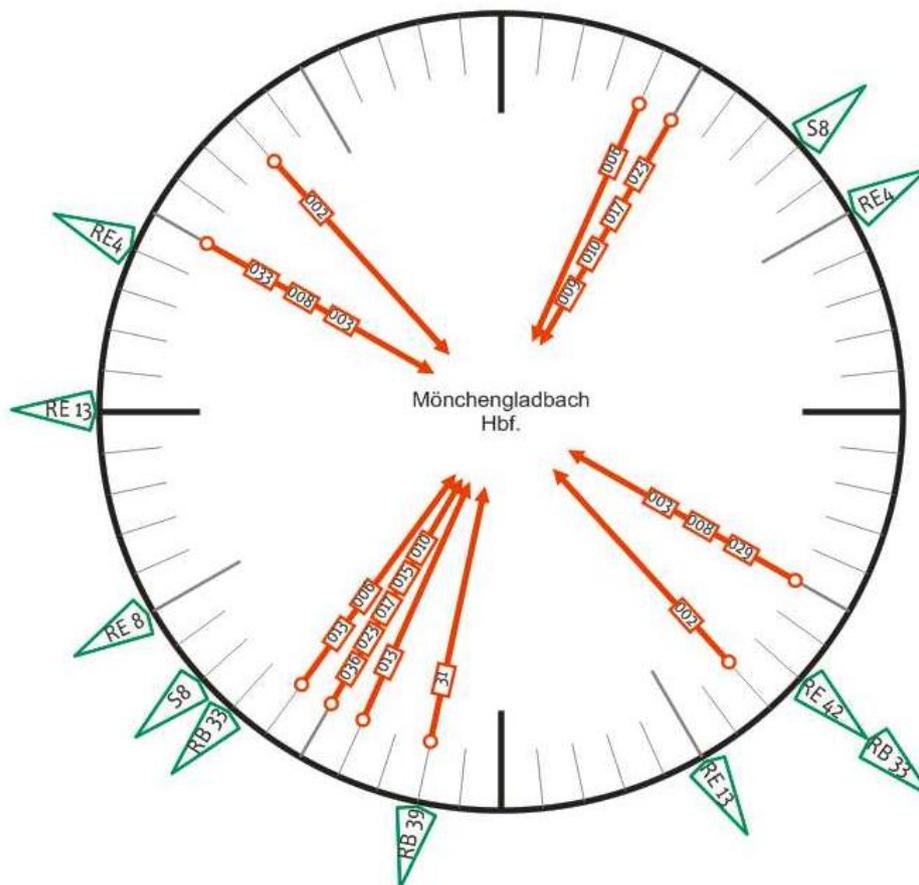
Verknüpfungspunkt	Linien	Bestimmende Taktlage (Tagverkehr)	Defizit
Rheydt Hbf.	014	zur Minute 54	<ul style="list-style-type: none"> • Von RE8: 39 Minuten Übergang • Von RB33: 29 Minuten Übergang • Von RB39: 34 Minuten Übergang
	SB1	zur Minute 26 und 56	-
Wickrath Bf.	016	zur Minute '15, '35 und '55	• Von RE4: 18 Minuten Übergang
	026	Von Osten kommend zur Minute '11 und '51	• Von RB33: 29 Minuten Übergang
Odenkirchen Bf.	020	zur Minute '17, '37 und '57	-
	022	zur Minute '16, '36 und '56	-
	026	zur Minute '03, '23 und '43	• Von RE8: 15 Minuten Übergang
Rheindahlen Bf.	015	zur Minute '03, '23 und '43	-
	026	zur Minute '12, '32 und '52	-
	004*, 007*, 025*, 027*, AST-Verkehr*	zur Minute '22, '27, '42 und '57	• Von RB39: 39 – 44 Minuten Übergang
Herrath Bf.	016	zur Minute '05, '25 und '45 (im T40)	• -
Lürrip S	031	zur Minute '31	-
MG Genhausen	026*, 027 (Schulbus)	zur Minute '22	• Von RB39: 37 Minuten Übergang

*sehr geringe Fahrtenanzahl oder Schulbusfahrten. Betrachtet werden die Fahrten, die innerhalb der SPNV-Fahrzeiten liegen.

Verknüpfung Bus/Schiene (Sonn- und Feiertag)

Aufgrund des veränderten Taktschemas am Sonn- und Feiertag (30/60-Minuten-Takt) erfolgt hier zusätzlich eine Analyse zur Verknüpfungssituation für die Verknüpfungspunkte Europaplatz/MG Hbf. und Rheydt Hbf. Abweichend zu den vorangegangenen Auswertungen werden im Folgenden sämtliche Linien berücksichtigt.

■ **Abbildung 34: Umsteigeuhr Bus/Schiene-Verknüpfung MG Hbf. (Sonn- und Feiertag, SPNV ab)**



Die Abbildung 34 verdeutlicht, dass die Verknüpfungssituation Bus-SPNV am Hauptbahnhof Mönchengladbach als nicht optimal für den Sonn- und Feiertag einzuschätzen ist.

- Die zu den Minuten '35 und '36 ankommenden Buslinien 006, 010, 013, 015, 017, 023 und 036 haben auf die abfahrenden Züge der RB 33, S8 und RE8 nur zwischen einer und fünf Minuten Übergangszeit.
- Die von der Nachfrage als sehr bedeutend einzuschätzende Linie 002 hat insgesamt sehr lange Übergangszeiten zu fast allen abfahrenden Zügen.
- Die zur Minute '50 ankommenden Buslinien 003, 008 und 033 entfalten keine verknüpfende Wirkung. Die Übergangszeit zur S8 als nächstmögliche SPNV-Verknüpfung, beträgt 18 Minuten, was als lange bzw. unattraktive Übergangszeit zu bewerten ist.

Aufgrund des sehr geringen Bedienungsangebots (sowohl Bus als auch Schiene) am Sonntag an allen weiteren SPNV-Haltepunkten in Mönchengladbach sind optimierte Verknüpfungen in Mönchengladbach Hbf./Europaplatz mit Priorität herzustellen. Die hierfür notwendigen Fahrplananpassungen wirken sich auf den übrigen Linienvorlauf aus. Es ergeben sich somit ausgehend von dem Verknüpfungspunkt Mönchengladbach Hbf./Europaplatz die Fahrplanzeiten der Busse an den weiteren SPNV-Haltepunkten, weshalb die detaillierte Betrachtung der Verknüpfungssituation am Sonntag hierfür nicht erfolgen muss.

9.5.2 Verknüpfung mit ergänzenden Verkehrsmitteln

9.5.2.1 Fahrrad und ÖPNV

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV kann auf verschiedene Arten erfolgen:

1. **Vortransport:** Mit dem (eigenen) Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, es dort abstellen und die Fahrt mit dem ÖV fortsetzen. Hierfür sind sichere Abstellanlagen am Einstiegsort erforderlich.
2. **Nachtransport:** Mit dem ÖV die erste Wegstrecke zurücklegen und an der Zielhaltestelle das dort abgestellte, eigene (Zweit-)Rad für die Weiterfahrt nutzen, z.B. für den „letzten Kilometer“ zur Arbeit. Hierfür sind Abstellanlagen am Zielort erforderlich.
3. **Fahrradmitnahme:** Mit dem eigenen Fahrrad zu einer ÖPNV-Haltestelle fahren, das Rad im ÖPNV mitnehmen, um damit an der Zielhaltestelle weiter zu fahren. Hierfür ist die Fahrradmitnahmeoption Voraussetzung.
4. **Fahrradverleihsysteme:** Der Einsatz von Leihrädern ist eine Sonderform und findet im Vor- und Nachtransport statt, erfahrungsgemäß mit dem Schwerpunkt auf dem Nachtransport. Es bedarf eines Leihradangebotes.

Zu 1 und 2: Vor- und Nachtransport werden auch als Bike-and-Ride (B+R) bezeichnet.

Zu 3: Für die **Fahrradmitnahme im ÖPNV** ist im VRR ein Zusatzticket notwendig. Bestimmte Monatstickets erlauben aber die Mitnahme eines Fahrrads im gewählten Geltungsbereich. Grundsätzlich ist die Mitnahme eines Fahrrads, Pedelecs oder E-Bikes nur möglich, wenn es die Betriebssituation/ Platzsituation im Fahrzeug es zulässt. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die Mitnahme dabei nur in den gekennzeichneten Abstellbereichen (z.B. Mehrzweckabteile), aber ganztätig erlaubt.

Ausnahme bildet die Mitnahme von Falträdern in Bussen und Bahnen des VRR. Die Mitnahme dieser ist kostenlos, da sie als Handgepäck gelten. (vgl. www.vrr.de/faltrad)

B+R

Das Rad und der ÖV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. In Kombination stärken sie ihre Position als Alternative zum Pkw und sollten daher gemeinsam vermarktet werden. Ein gutes B+R-Angebot kann zudem helfen, den Druck bei der Fahrradmitnahme zu verringern.

Die Situation beim Fahrradparken im Umfeld der Innenstädte von Gladbach und Rheydt zeigt einen qualitativ und quantitativ guten Bestand an Fahrradabstellanlagen. Insbesondere an den Hauptbahnhöfen besteht ein hoher Bedarf an Fahrradabstellanlagen, hier ist ein Mangel an Stellplätzen festzustellen. Die Radstation am Hbf Rheydt ist an ihre Kapazitätsgrenzen angelangt. An den weiteren Bahnhöfen/ Haltepunkten besteht – ausgenommen vom Bahnhof Lürrip – bislang ein unzureichendes Angebot an Abstellanlagen. Tabelle 45

beschreibt den quantitativen Bestand der Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Haltestellen in der Stadt Mönchengladbach.

■ **Tabelle 45: vorhandene Fahrradabstellanlagen an SPNV-Halten in Mönchengladbach**

SPNV-Halt	B+R-Plätze an SPNV-Halten
- Genhausen	12
- Hauptbahnhof	666*
- Herrath	12
- Lürrip	50
- Rheydt Hbf	30 plus 206 Plätze in Radstation
- Rheydt-Odenkirchen	40
- Wickrath	12
- Rheindahlen Bf.	Fahrradboxen oder Überdachung im Rahmen der Modernisierung

Quelle: VRR

*Einweihung Radstation 04/2017

Fahrradverleih

Öffentliche Fahrradverleihsysteme erfreuen sich einer immer größeren Beliebtheit. Sie sind optimaler Bestandteil eines multimodalen Ansatzes und erfüllen nahezu perfekt die individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr. Ein öffentliches Fahrrad-Verleihsystem ergänzt Bus und Bahn und bietet die Möglichkeit, den letzten Kilometer von der Haltestelle zum Arbeitsplatz oder zum Freizeitziel radelnd zurückzulegen.

In Mönchengladbach gibt es kein öffentliches Fahrradverleihsystem. Es existieren einige private Anbieter, die Fahrräder verleihen. Für spontane Alltagsradfahrer mit kürzeren Wegen und kurzer Ausleihdauer bieten sich diese jedoch nicht an.

9.5.2.2 Pkw und ÖPNV

Die Kombination von ÖPNV und Pkw wird üblicherweise folgendermaßen praktiziert:

- Mit dem (eigenen) Pkw als Zubringer zum Schienenverkehr: Hierfür sind Park and Ride-Plätze (P+R) angebracht.
- Mit einem Mietauto bzw. Carsharing-Auto im Vor- bzw. Nachlauf zum i.d.R Schienenverkehr: Hierfür müssen Mietwagen bzw. Carsharing-Autos am Bahnhof vorhanden sein.
- Bringen bzw. Holen von anderen Personen (eigene Kinder oder andere Verwandte, Besuch) mit dem Auto zum bzw. vom Schienenverkehr: Hierfür sind Kurzzeitparkplätze, sog. Kiss and Ride-Plätze (K+R), sinnvoll.

P+R

In der jüngeren Vergangenheit wurde die Anzahl der P+R-Plätze deutlich ausgebaut. Diese gehören inzwischen zum Standard nicht nur an modernisierten Bahnhöfen. Üblicherweise sind diese kostenlos. Insgesamt verfügt Mönchengladbach über ein breites Angebot an Park and Ride Parkplätzen an den SPNV-Halten.

■ **Tabelle 46: P+R-Anlagen an SPNV-Halten im Stadtgebiet**

SPNV-Halt	Pkw-Stellplätze
- Genhausen	-
- Hauptbahnhof	65
- Herrath	vorhanden*
- Lürrip	200
- Rheydt Hbf	60
- Rheydt-Odenkirchen	65
- Wickrath	90
- Rheindahlen Bf.	-

Quelle: VRR & DB

*Parkmöglichkeiten vorhanden, jedoch keine Angabe über Anzahl Stellplätze

Kiss and Ride-Plätze sind selten als solche ausgewiesen, meist wird zum Absetzen von Mitfahrern „wild“ gehalten. Am Hauptbahnhof Mönchengladbach und Rheydt Hbf. sind Stellplätze für Kurzzeitparker gekennzeichnet. Am Hauptbahnhof Mönchengladbach sind diese allerdings kostenpflichtig.

Carsharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch ein attraktives Carsharing-Angebot sinnvoll ergänzt werden. Der ÖPNV soll hierbei die Basis für die alltägliche Grundmobilität bilden. Das Carsharing-System bietet darüber hinaus die Rückfallebene für den Sonderfall des Gepäcktransportes und für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden.

Carsharing unterscheidet sich im Wesentlichen von der konventionellen Autovermietung durch eine flächendeckende Greifbarkeit von Fahrzeugen in Wohnortnähe oder Betriebsnähe, die Tarifstruktur, den elektronischen Zugang rund um die Uhr und die Möglichkeiten der Kurzmietdauer ab einer halben Stunde. Somit ergeben sich flexible Möglichkeiten für die Nutzung der Carsharing Fahrzeuge für die Kunden.

Mit insgesamt sechs Carsharing-Stationen in der Stadt verfügt Mönchengladbach über ein im Verhältnis zu seiner Größe und zu anderen Städten ein unterentwickeltes Carsharing. Die Stationen sind mit jeweils einem Fahrzeug, von denen 4 von dem Carsharing-Dienst Flinkster betrieben werden, ausgestattet. Die beiden weiteren Stationen werden von Santander

Carsharing betrieben. Alle Stationen werden in Kooperation mit lokalen Autohäusern betrieben, welche die Autos zur Ausleihe zur Verfügung stellen.

Im Juni 2016 wurde das Carsharing in der Stadt Mönchengladbach durch ein Angebot der NEW AG und der Drive-CarSharing GmbH ergänzt, welches vorerst im zweijährigen Probebetrieb läuft. Im ersten Schritt können ab Ende Juni 2016 NEW und Hochschulmitarbeiter sowie Studierende der Hochschule Niederrhein auf 18 Fahrzeuge aus dem NEW-Fuhrpark zurückgreifen. Die Autos sind als stationsbasiertes CarSharing-System auf vier Standorte in Mönchengladbach, einen in Viersen und einen in Erkelenz verteilt. Nach der einmaligen Registrierung erhalten die Teilnehmer eine Zugangskarte. Buchungen sind möglich über Internet, eine Smartphone-App oder per Telefon (vgl. <https://www.new.de/ueber-new/presse/news-detail/news/new-startet-pilotphase-zum-carsharing-in-der-region/>).

9.6 Bewertung Haltestellen

Eine detaillierte Bewertung der Haltestellen im Stadtgebiet von Mönchengladbach wird an dieser Stelle nicht durchgeführt. Es wird lediglich ein Überblick über Mängel gegeben:

- Die in Tabelle 29 definierten Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind derzeit in der Realität nicht vollständig erfüllt und lösen im Falle einer Umsetzung zusätzlichen Investitionsbedarf aus.
 - Beispielsweise sind beim Ausstattungsmerkmal DFI von den in Tabelle 28 aufgeführten Haltestellen 2. Ordnung bislang zwei Haltestellen/Verknüpfungspunkte noch nicht mit einer DFI ausgestattet (hierbei handelt es sich um die Haltestellen Giesenkirchener Str. und Fliethstraße).
 - Im Zusammenhang mit der „Akustischen Fahrgastinformation“ – ungeachtet des Hinweises „im Einzelfall zu prüfen“ – gilt die Tatsache, dass bislang zwölf Verknüpfungspunkte, nämlich Bismarckplatz, Eicken Markt, Hilderather Straße, Burgmühle, Reststrauch, Mülfort, NEW, Polizeipräsidium, Geneicken Bahnhof, Voltastraße, Künkelstraße und Hensenweg im Stadtgebiet MG entsprechend ausgestattet sind.
 - Lediglich am Europaplatz/MG Hbf. wird die Uhrzeit angezeigt und somit das Kriterium Uhr als Ausstattungsmerkmal erfüllt.
 - Eine Erhebung sämtlicher Haltestellen wurde durchgeführt und in einem Haltestellenkataster gespeichert.

9.7 Bewertung der Beförderungsqualität, Beförderungskapazität, Platzangebot

In der folgenden tabellarischen Übersicht erfolgt die Betrachtung der Beförderungsqualität auf den unterschiedlichen Linien im Mönchengladbacher Stadtgebiet. Auf Basis der Daten der ÖV-Verkehrserhebung der Stadt Mönchengladbach 2014 erfolgt eine Auswertung der

maximalen Besetzung der einzelnen Linien zu den unterschiedlichen Verkehrszeiten. Dargestellt werden die jeweils maximale Besetzung und die hierzu gehörige Uhrzeit. In einer bzw. zwei weiteren Spalten erfolgt die Darstellung des Auslastungsgrades für einen Gelenk- bzw. Standardlinienbus. Für den Gelenkbus (GL) wurde hierfür ein Maximalwert von 120 Fahrgästen, für den Standardlinienbus (SL) ein Maximalwert von 80 Fahrgästen angenommen. Hierbei ist zu beachten, dass diese Maximalwerte sich sowohl auf Sitz- als auch Stehplätze beziehen. Für eine Betrachtung bezogen auf die reinen Sitzplatzkapazitäten müssten die Werte von 120 bzw. 80 in etwa halbiert werden.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Bereiche farblich hervorgehoben, für die aufgrund der dargestellten Werte eine Gelenkbusbedienung aus Gründen des Komforts als erforderlich erachtet wird.

■ **Tabelle 47: Bewertung der Beförderungskapazität in den einzelnen Verkehrszeiten**

Linie	max. Besetzung HVZ	Auslastung in %		max. Besetzung NVZ	Auslastung in %		max. Besetzung SVZ	Auslastung in %	
		GL	SL		GL	SL		GL	SL
001	79 (13:00 Uhr)	66	99	59 (10:00 Uhr)	49	74	9 (05:45 Uhr)	8	11
002	108 (07:00 Uhr)	90	135	82 (16:00 Uhr)	68	103	57 (21:30 Uhr)	48	71
003	49 (13:30 Uhr)	41	61	38 (20:30 Uhr)	32	40	23 (21:30 Uhr)	19	29
004	79 (13:00 Uhr)	66	99	52 (12:00 Uhr)	43	65	10 (22:15 Uhr)	8	13
005	40 (07:15 Uhr)	33	50	19 (11:30 Uhr)	16	24	8 (05:45 Uhr)	7	10
006	67 (07:30 Uhr)	56	84	50 (12:45 Uhr)	42	63	18 (21:00 Uhr)	15	23
007	79 (07:00 Uhr)	66	99	41 (11:00 Uhr)	34	51	24 (21:15 Uhr)	20	30
008	48 (07:30 Uhr)	40	60	29 (12:30 Uhr)	24	36	5 (05:45 Uhr)	4	6
009	89 (14:00 Uhr)	74	111	28 (11:15 Uhr)	23	35	13 (21:30 Uhr)	11	16
010	73 (07:00 Uhr)	61	91	50 (11:45 Uhr)	43	63	25 (05:30 Uhr)	21	31
013	83 (16:00 Uhr)	69	104	62 (06:45 Uhr)	52	78	17 (22:00 Uhr)	14	21
014	42 (07:30 Uhr)	35	53	17 (11:30 Uhr)	14	21	Kein Angebot	-	-
015	64 (08:00 Uhr)	53	80	35 (12:00 Uhr)	29	44	25 (05:30 Uhr)	21	31
016	75 (15:15 Uhr)	63	94	43 (12:30 Uhr)	36	54	20 (05:45 Uhr)	17	25
017	71 (13:45 Uhr)	59	89	49 (11:30 Uhr)	41	61	22 (21:30 Uhr)	18	28
019	98 (15:15 Uhr)	82	123	70 (11:30 Uhr)	58	88	26 (21:15 Uhr)	22	33
020	59 (15:15 Uhr)	49	74	57 (12:30 Uhr)	48	71	18 (05:30 Uhr)	15	23
021	17 (07:45 Uhr)	14	21	Kein Angebot	-	-	Kein Angebot	-	-

Linie	max. Besetzung HVZ	Auslastung in %		max. Besetzung NVZ	Auslastung in %		max. Besetzung SVZ	Auslastung in %	
		GL	SL		GL	SL		GL	SL
022	65 (13:00 Uhr)	54	81	38 (11:45 Uhr)	32	48	19 (22:00 Uhr)	16	24
023	61 (07:30 Uhr)	51	76	34 (12:00 Uhr)	28	42	22 (21:30 Uhr)	18	28
024	60 (07:45 Uhr)	50	75	25 (10:45 Uhr)	21	31	12 (21:15 Uhr)	10	15
026	58 (16:00 Uhr)	48	73	66 (12:15 Uhr)	55	83	3 (05:45 Uhr)	3	4
029	44 (07:15 Uhr)	37	55	12 (12:00 Uhr)	10	15	4 (21:30 Uhr)	3	5
031	33 (16:00 Uhr)	28	41	10 (12:00 Uhr)	8	13	17 (05:45 Uhr)	14	21
033	50 (07:30 Uhr)	42	63	33 (11:00 Uhr)	28	41	5 (05:45 Uhr)	4	6
036	55 (15:15 Uhr)	30	69	29 (12:15 Uhr)	24	36	15 (22:30 Uhr)	13	19
097	76 (08:00 Uhr)	63	95	37 (12:45 Uhr)	31	46	7 (23:15 Uhr)	6	9
SB1	67 (07:45 Uhr)	56	84	37 (12:15 Uhr)	31	46	35 (05:00 Uhr)	29	44
SB4	52 (13:15 Uhr)	43	65	34 (06:45 Uhr)	28	43	16 (05:45 Uhr)	13	20
SB81	43 (13:45 Uhr)	36	54	21 (11:30 Uhr)	18	26	Kein Angebot	-	-
SB83	48 (18:00 Uhr)	40	60	38 (20:00 Uhr)	32	48	31 (05:45 Uhr)	26	39

9.8 Darstellung der Betriebskilometer des Fahrplanstandes 2015/2016 nach Verkehrstag und Linie

Für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkung und Bewertung zukünftiger Maßnahmen sowie der damit verbundenen Darstellung wirtschaftlicher Konsequenzen ist die Analyse der Betriebsleistung im Status quo von besonderem Interesse. In der folgenden Tabelle werden auf Basis des Verkehrsmodells und der dort hinterlegten Fahrpläne die Servicekilometer im Status quo für die verschiedenen Verkehrstage dargestellt.

■ **Tabelle 48: Betriebsleistung im Status quo innerhalb der Stadt Mönchengladbach (Fahrplanstand 2015/2016)**

Linie	Betriebsleistung Fahrplanstand 2015/2016		
	Servicekilometer Mo-Fr	Servicekilometer Sa	Servicekilometer So u. FT
SB 1	726	559	-
SB 4	485	366	-
SB 81	404	-	-
SB 83	341	330	-
001	1061	798	-
002	1703	1157	589

Linie	Betriebsleistung Fahrplanstand 2015/2016		
	Servicekilometer Mo-Fr	Servicekilometer Sa	Servicekilometer So u. FT
003	1001	791	331
004	1654	1262	678
005	507	-	-
006	1728	1373	726
007	1416	1031	540
008	749	548	116
009	943	680	276
010	1361	1067	588
013	410	315	258
014	173	-	-
015	2137	1556	831
016	2100	1088	397
017	1722	1138	660
018	70	-	-
019	877	529	139
020	900	732	393
021	18	-	-
022	804	679	366
023	803	475	243
024	748	571	219
025	76	-	-
026	932	752	356
027	74	-	-
029	126	114	67
031	190	350	99
033	997	401	118
036	721	562	210
097	755	408	156
864	k.A.	k. A.	k. A.
NE 1	-	76	76
NE 2	-	90	90
NE 3	-	96	96
NE 4	-	95	95
NE 5	-	92	92
NE 6	-	104	104

9.9 Bewertung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Betriebs- und Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben folgende Probleme, Störungen und Kapazitätsengpässe in genannt:

■ **Tabelle 49: Probleme in Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

Linie(n)	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
-	LSA Europaplatz LSA Hindenburgstraße / Breitenbachstraße Richtung Voltastraße LSA Am Nordpark / Gladbacherstr. LSA Am Nordpark / Busbahnhof LSA Moses-Stern-Str. / Wickrather Str. LSA Moses-Stern-Str. / Odenkirchener Str.	Lichtsignalanlagen die aufgrund Schaltung, Störung, fehlender Bevorrechtigung etc. zu Problemen im Betriebsablauf führen	-
002	Von-der-Helm-Straße	Verzögerungen	Fahrbahnverschwenkungen, Zone 30
006/016	Dohler Str.	Verzögerungen	Fahrbahnbreite
001, 002, SB 1	Friedrich-Ebert-Str	Engpass	Kapazitäten Straßenraum erschöpft
007, 015	Hehnerholt, zwischen Kreisverkehr und an der Holter Heide	Engpass	Parkende Fahrzeuge
009	Brunnenstraße zwischen Aktienstr. Und Hephata	Engpass	Straßenraum zu eng
009 / 014	Konradstraße	Engpass	Straßenraum zu eng
014	Landscheidung auf Bahnstraße	Abbiegen schwierig	Verkehr, fehlende Bevorrechtigung
009	Betrather Str. / Franziskanerstr.	Behinderungen	Parkende Fahrzeuge
008/033	Wendeschleife Breiter Graben	Behinderungen	Parkende Fahrzeuge

Linie(n)	Linienabschnitt bzw. Haltestelle	Störung/Probleme	Gründe (sofern bekannt)
sämtliche	Stresemannstr.	Behinderungen	Anlieferverkehr
016	zwischen Buchholz und Herrath	Sicherheit	Fehlende Fahrbahnbegrenzung
026, 027	zwischen Griesbarth und Sittard	Sicherheit	Fehlende Fahrbahnbegrenzung
027	Genholland	unzulängliche Wendemöglichkeit	Fehlende Infrastruktur

Darüber hinaus sind folgende Aspekte zu berücksichtigen, die im Hinblick auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nachteilig zu bewerten sind:

- Hohe Fahrgastnachfrage führt zu langen Standzeiten an den Haltestellen durch die Ein- und Aussteigevorgänge
- Hohe Fahrgastnachfrage in Verbindung mit Barzahlung / Einzelfahrscheinenerwerb beim Fahrpersonal erhöht darüber hinaus die Standzeit
- Es gibt tlw. betriebliche Probleme aufgrund nicht mehr zeitgemäßer Fahrzeitprofile, die sich insbesondere durch die vermehrte Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ergeben haben
- Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen hat für die Themen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine hohe Relevanz. Zahlreiche Lichtsignalanlagen in der Stadt Mönchengladbach besitzen die technische Voraussetzung der Beeinflussung durch den Busverkehr (Bevorrechtigung). Es wurde aber im Lauf der Jahre, in konsensueller Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und als jeweilige Einzelfallentscheidung, die absolute ÖV-Beschleunigung, wie sie Anfang der 90er in den LSA-Steuerungen eingesetzt wurde, zurückgenommen. Vor dem Hintergrund der sukzessiven Überplanungen besteht mittlerweile großer Handlungsbedarf, die Optimierungsmöglichkeiten durch Busbeschleunigung noch einmal generell zu hinterfragen und ggf. auszubauen, um die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu erhöhen.

9.10 Bewertung Fahrgastinformation, Vertrieb, Tarif und Marketing

Fahrgastinformation

Informationen zum Fahrplan und Liniennetz im Untersuchungsraum können über verschiedene Kommunikationswege bezogen werden. Dazu gehören:

- Fahrplanbuch und Tarif-/ Verkehrslinienplan
- Internetportal(e) NEW / efa.vrr
- VRR App

- Verkaufsstellen und Kundenzentren
- Fahrplaninformationen über Telefon
- Aushangfahrpläne

Zum Verkehrslinienplan ist anzumerken, dass mit der Novellierung gemäß Vorgabe des VRR zum Fahrplanwechsel 2016/2017, eine deutliche Verschlechterung der Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit des Linienverlaufs einhergegangen ist. Während im Linienplan 2015/2016 noch die einzelnen Linien farblich unterschieden werden konnten und separat dargestellt wurden, sind in der neuen Version sich im Linienverlauf überschneidende Linien zusammengefasst dargestellt worden. Insbesondere für Personen mit geringer Netzkenntnis fällt es schwer, den Linienverlauf auf dem Plan eindeutig nachzuvollziehen und zu entscheiden, welche Linie welche Haltestelle bedient. Im Sinne der leichteren Orientierung, der Zugänglichkeit des ÖPNV und somit der potenziellen Gewinnung neuer Fahrgäste hat hier eine eindeutige Verschlechterung im Bereich der Fahrgastinformation stattgefunden.

Im Hinblick auf die Fahrgastinformation ist positiv zu bemerken, dass dynamische Fahrgastinformationen (DFI) bereits an vielen Haltestellen im Stadtgebiet umgesetzt wurden. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung, der den DFIs aus Fahrgastperspektive beigemessen wird, ist ein kontinuierlicher Ausbau der Anlagen gemäß der Kategorisierung der Haltestellen (vgl. Kapitel 8.3.8) und der Anforderungen an die Ausstattung (gemäß Tabelle 29) vorzusehen.

Vertrieb

Im Bereich „Servicequalität“ ist das vergleichsweise dichte Netz an Vertriebsstellen hervorzuheben, welches das Stadtgebiet weitgehend umfassend abdeckt. Neben einfachen Verkaufsstellen, bei denen man das gängige Ticketsortiment erwerben kann, gibt es außerdem Kunden-Center der NEW MöBus. Neben dem kompletten Ticketangebot bieten die Kunden-Center einen umfassenden Beratungsservice.

■ **Tabelle 50: Service- und Vertriebsstellen**

Stadt / Stadtteil / Ort	Anzahl	Art der Vertriebsstelle
Jüchen	3	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Korschenbroich	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Bettrath	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Eicken	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Giesenkirchen	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Hardt	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Hardterbroich	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Hehn	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Holt	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets

Stadt / Stadtteil / Ort	Anzahl	Art der Vertriebsstelle
Lürrip	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Neuwerk	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Nordpark	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Odenkirchen	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Pesch	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Rheindahlen	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Rheydt	2	MöBus KundenCenter
	7	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Stadtmitte	1	MöBus KundenCenter
	3	Verkaufsstellen für VRR-Tickets
Venn	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Waldhausen	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Wickrath	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Windberg	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Niederkrüchten	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Schwalmtal	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Viersen	1	Verkaufsstelle für VRR-Tickets
Willich	2	Verkaufsstellen für VRR-Tickets

- Neben dem stationären Verkauf ist der Fahrscheinerwerb auch beim Fahrpersonal, per Internet oder VRR-App möglich.
- Die Öffnungszeiten der Kunden-Center sind zukünftig flexibler an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen, der Qualitätsstandard hierfür ist entsprechend angepasst worden.

Tarif

Die ÖPNV-Angebote in der Stadt Mönchengladbach sind vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) integriert. Alle im Nahverkehrsraum genehmigten Linienverkehre unterliegen dem VRR-Verbundtarif. Der VRR-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im gesamten Gebiet die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen).

Die Fahrscheinpalette des VRR-Tarifes ist breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten. Herauszustellen sind die in den

letzten 10 Jahren neu eingeführten, auf bestimmte Zielgruppen ausgerichteten Ticketformen⁶²:

- „SchokoTicket“ (seit 2002; Zielgruppe „Schüler“; verbundweite Gültigkeit),
- „BärenTicket“ (seit 1. Oktober 2003; Zielgruppe „ab 60 Jahre“; Jahresticket für gesamten VRR-Raum; Zusatznutzen, wie 1.-Klasse-Nutzung),
- „Mein Ticket“ („SozialTicket“) (seit 1. Januar 2013; Abo-Ticket)⁶³.
- „HappyHourTicket“ (seit 2016, Online-Ticket; gilt von 18 Uhr bis um 6 Uhr morgens für beliebig viele Fahrten in der Preisstufe A für eine Person)
- "YoungTicket" für Auszubildende,
- "SemesterTicket" für Studenten,
- "FirmenTicket" für Berufstätige
- Für Veranstaltungen und für Großkunden sind vom Verkehrsunternehmen darüber hinaus Kombitickets und Sonderticketlösungen anzubieten (auf Basis einer bestehenden KombiTicket-Vereinbarung im VRR).

Marketing

Es existiert heute kein dezidiertes Marketing-Gesamtkonzept, welches eine konsequente Strategie zur Bewerbung des ÖPNVs beinhaltet. Hierzu ist anzumerken, dass im Bereich des Marketings nicht ausgeschöpfte Potenziale in Bezug auf die Gewinnung neuer Fahrgäste liegen. Insbesondere im zielgruppenorientierten Marketing, aber auch in der Vermarktung von Angebotsstrukturen wird ein Handlungsbedarf identifiziert. Eine ergänzende Bewerbung der Bereiche, die ein hohes Kundenpotential haben, muss im Eigeninteresse des Verkehrsunternehmens liegen und muss im Sinne der Kundengewinnung geschehen. Insbesondere sollten folgen Themenfelder zukünftig mit entsprechenden Marketingstrategien unterlegt werden:

- Bewerbung neuer Linien und neuer Linienführungen wie sie aus dem Linienkonzept erwachsen sind.
- Bewerbung des ausgeweiteten Fahrtenangebots am Samstag und Sonntag gemäß Linienkonzept.
- Bewerbung von Angeboten die für bestimmte Zielgruppen von Interesse sind - Zielgruppenorientierte Kampagnen (auch in Kooperation mit dem VRR bspw. in Bezug auf besondere Ticketformen)
- Kreatives und innovatives Marketing für ausgewählte Linien mit bspw. Bezug zu Zielen im Linienverlauf

⁶² siehe www.vrr.de

⁶³ siehe <http://www.vrr.de/de/tickets/vielfahrer/sozialticket/index.html>

9.11 Online-Bürgerbeteiligung als weitere Grundlage der Angebotskonzeption

Über die eigens für den Nahverkehrsplan erstellte Webseite www.nahverkehrsplan-mg.de wird die Öffentlichkeit mit Informationen zum Nahverkehrsplan versorgt. Darüber hinaus bot Sie den Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mönchengladbach erneut (1. Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Liniennetzkonzeptes) die Möglichkeit ihre Anmerkungen und Hinweise im Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans einzubringen.

Die Anmerkungen der Mönchengladbacher Einwohner beziehen sich in der Regel auf das Fahrplanangebot im Jahr 2016, während nur einzelne Teilnehmer Anmerkungen zum Liniennetzkonzept (Szenario 2) abgegeben haben. Auf folgende Mängel wurde verwiesen (Auszug):

- Kapazitätsengpässe
- Verspätungsanfälligkeit (durch Vielzahl von ein- und aussteigenden Fahrgästen)
- Fehlendes Angebot am Sonntagmorgen
- Fehlendes Angebot nach Veranstaltungen am späten Abend
- Verbesserte Anbindung über dichteres bzw. längeres Fahrtenangebot zu wichtigen Zielen, insbesondere Nordpark und Regiopark
- Fehlende Direktverbindungen: Innenstadt - Rheydt am Samstag, Venn – Nordpark, Hardt – Dülken, Holt – Rheydt
- Hinweis auf einzelne Defizite in der Ausstattung von bestimmten Haltestellen (z.B. Witterungsschutz oder Abfallbehälter)
- Fehlende Klimaanlage in den Fahrzeugen

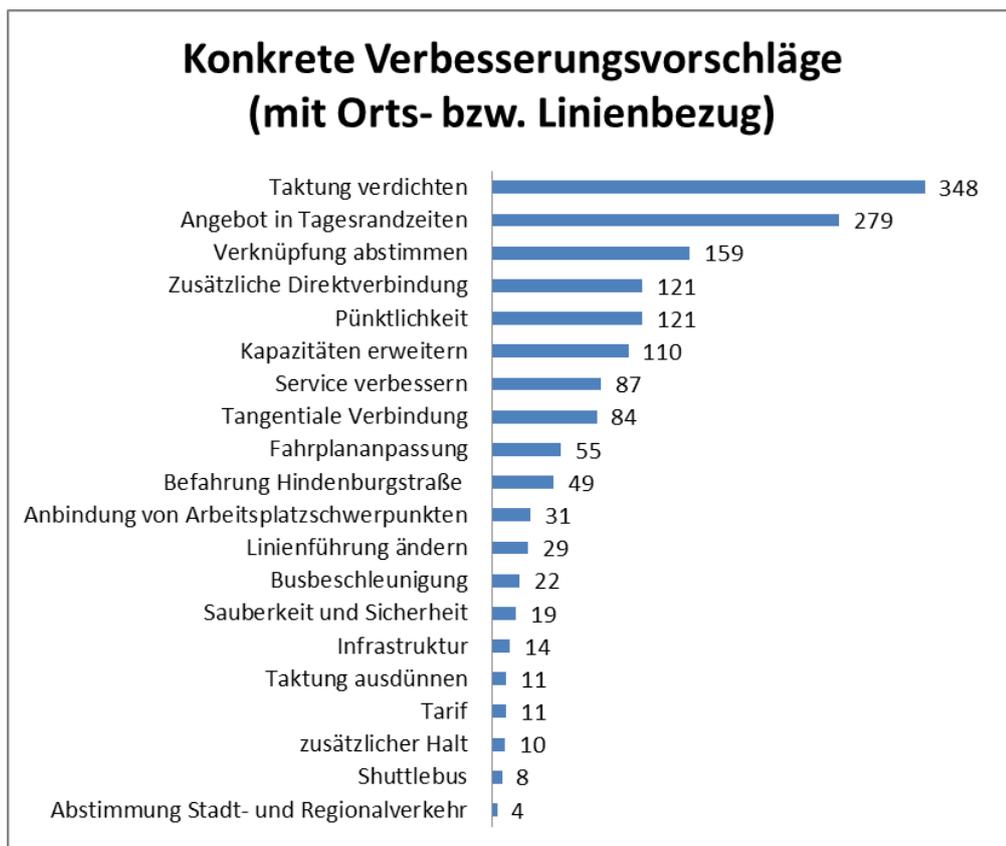
Bei der umfangreichen Umfrage (1.714 Teilnehmer) zum ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach im Rahmen der Liniennetzkonzeption im Frühjahr 2015 sind folgende Schwerpunktthemen für eine allgemeine Verbesserung des ÖPNV benannt worden:

■ **Abbildung 35: Allgemeine Verbesserungsvorschläge gemäß Online-Bürgerbeteiligung**



Neben den allgemeinen Anregungen hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung auch die Möglichkeit, spezielle bzw. konkrete Themenfelder zu benennen, um lokale und spezifische Verbesserungsvorschläge vorort anzusprechen. Werden diese Aussagen zusammengefasst lässt sich erkennen, dass das Themenfeld Verdichtung des Angebots der maßgebliche Hinweis aus der Bevölkerung ist. „Takt verdichten“, „Ausweitung des Angebots in Tagesrandzeiten“, „Zusätzliche Direktverbindungen“, „Erweiterung der Kapazitäten“ sowie „Schaffung von tangentialen Verbindungen“ stehen stellvertretend für diesen Wunsch. Die nachfolgende Abbildung fasst dies zusammen.

■ **Abbildung 36: Konkrete Verbesserungsvorschläge**



10 Angebotskonzeption

Die bestehenden Strukturen des ÖPNV-Angebots in der Stadt Mönchengladbach sind unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil definierten Entwicklungsziele und Standards weiterzuentwickeln. Neben den Entwicklungszielen bilden die Analyse des ÖPNV-Angebots, die Zustandsbewertung sowie die benannten Mängel und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren (Bürgerschaft, Arbeitskreis, Verkehrsunternehmen, Nachbaraufgabenträger) die Grundlagen der Maßnahmenentwicklungen.

In der Maßnahmenkonzeption werden die einzelnen Maßnahmen nach getrennt nach Handlungsfeldern dargestellt. Diese sind:

- Liniennetz und Fahrplan
- Verbesserung der Umsteigesituation
- Infrastruktur und Betrieb
- Intermodale Verknüpfung
- Alternative Bedienformen
- Marketing, Vertrieb und Tarif
- Qualitätsmanagement

10.1 Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan

Der Angebotskonzeption liegt ein intensiver Abstimmungsprozess zu Grunde. Im Rahmen der Liniennetzkonzeption wurden die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mönchengladbach sowie Vertreter wichtiger Institutionen einbezogen. Im Ergebnis wurde in den politischen Gremien das Szenario 2 als Grundlage der Angebotskonzeption im Nahverkehrsplan beschlossen. Diesem Szenario liegen folgende Maßnahmen zugrunde:

- Angebotsverdichtung/Taktverdichtung auf nachfragestarken Achsen
- Ergänzung von bedeutenden Tangential- und Ringlinien
- Taktreduzierung schwach nachgefragter Linienabschnitte
- Erschließung der Entwicklungsgebiete
- Linienbegradigungen / Abbau umwegiger Linienführungen
- Verringerung von Erschließungsdefiziten
- Verbesserte Erschließung von Einzelzielen (z.B. Krankenhäuser)
- Verdichtung des Taktangebotes auf starken Korridoren, City-Takt (tlw. zeitlich begrenzt)
- Neue Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn und Bus/Bus (verbesserte Anbindung einzelner Stadtteile an den SPNV)
- Ausweitung des Bedienungszeitraums am Samstag und Sonntag auf starken Achsen
- Ausweitung im städtischen Schnellbusnetz durch ausgewählte Schnellbusverbindungen

Die Maßnahmen werden in Liniensteckbriefen auf den folgenden Seiten beschrieben. Dargestellt werden die Veränderungen der Linien zum Fahrplanstand 2015/2016 sowie die angepassten Betriebszeiten und Bedienungsangebote der einzelnen Linien.

Erläuterungen zu den nachfolgenden Liniensteckbriefen:

Mo-Fr: Montag – Freitag

Sa: Samstag

So: Sonn- und Feiertag

HVZ: Hauptverkehrszeit (Spitzenzeiten im Berufs- und Schulverkehr)

NVZ: Normalverkehrszeit

SVZ: Schwachverkehrszeit

T10: 10-Minuten-Takt

T20: 20-Minuten-Takt

T30: 30-Minuten-Takt

T40: 40-Minuten-Takt

T60: Stundentakt

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

Verkehrszeiten:

HVZ: Mo-Fr 7 bis 9:30Uhr und 13 bis 19 Uhr

NVZ: Mo-Fr 6 bis 7 Uhr, 9:30 Uhr bis 13 Uhr und 19 bis 21 Uhr
Sa 7 bis 21 Uhr
So 12 bis 21 Uhr

SVZ: Mo-Fr 5 bis 6 Uhr und 21 bis 24 Uhr
Sa 5 bis 7 Uhr und 21 bis 24 Uhr
So 7 bis 12 Uhr und 21 bis 24 Uhr

Bedienungszeitraum beschreibt die Zeit zwischen der ersten Abfahrt und der letzten Ankunft.

Die in den Liniensteckbriefen dargestellten Uhrzeiten sind als ca.-Angaben zu verstehen.

Linie SB1: Neuwerk – MG Hbf – Marienplatz – Rheydt Bf – Wickrath –Regiopark
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktung unverändert im T30 ▪ Verlängerung des Linienwegs über neues Polizeipräsidium bis Neuwerk, Verwaltungsstelle ▪ Der Bedienungszeitraum des Regioparks ist zum Status quo unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuwerk, Verwaltungsstelle – neues Polizeipräsidium - MG Hbf/Europaplatz – Bismarckplatz – Hermges – Hochschule – Marienplatz – Rheydt Bf – Reststrauch – Am Ringofen – Wickrath Markt – Schlossbad Ndrh. – Regiopark I – Regiopark II
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 04:30 – 21:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 04:30 – 18:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So -</p> <p style="padding-left: 40px;">Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T30</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T30</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T30 (keine Bedienung in abendlicher SVZ)</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: T30 (bis ca. 18 Uhr)</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: T30 (keine Bedienung in abendlicher SVZ)</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung mit der Linie SB83 an der Haltestelle MG Hbf zur Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen Hardt und Rheydt
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung der neuen Haltestelle: neues Polizeipräsidium ▪ Einrichtung neuer Haltestelle Klumpenstraße (2019)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Verlängerung des Linienwegs bis Neuwerk, Verwaltungsstelle

Linie SB4: (Lambertsstr./Sonnenhausplatz –) MG Hbf – Rathaus Rheydt – Giesenkirchen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf/Europaplatz – Bismarckplatz – Polizeipräsidium – Rathaus Rheydt – Gracht – Lehwaldstraße – Druckerstraße – Am Sternfeld – Konstantinplatz – Nellessenweg (bis Lambertsstraße/Sonnenhausplatz als neue Endhaltestelle → abhängig von der Infrastruktur, Ausbau Haltestelle notwendig)
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:30 – 21:00 Uhr Sa ca. 06:30 – 18:00 Uhr So -</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T30 Mo-Fr NVZ: T30 Mo-Fr SVZ: keine Bedienung außer einem Fahrtenpaar am Morgen Sa NVZ: T30 (bis ca. 18:00 Uhr) Sa SVZ: T30 (keine Bedienung in der abendlichen SVZ) So NVZ: - So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: provisorische Haltestelle Lehwaldstraße, in 2018 Einrichtung endgültige Haltestelle

Linie SB81: MG Hbf – Marienplatz – Rheindahlen – Rathaus Anhoven – Erkelenz
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf/Europaplatz – Bismarckplatz – Fliethstraße – Monforts Quartier – Schorchwerke – Kabelwerk – Geneicken Bf. – Rathaus Rheydt – Marienplatz – Dahleener Straße/Friedhof – Schützenstraße – Stadtwald – Voosen – Hilderather Straße – Schriefersmühle – Abz. Schönhausen – Rath Anhoven – Keyenberg Neu – Beecker Straße – Ziegelweiher – Erkelenz ZOB – Erkelenz Bf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 06:30 -20:00 Uhr</p> <p>Sa -</p> <p>So -</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T60</p> <p>Mo-Fr NVZ: T60</p> <p>Mo-Fr SVZ: -</p> <p>Sa NVZ: -</p> <p>Sa SVZ: -</p> <p>So NVZ: -</p> <p>So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie SB83: MG Hbf – Waldhausen Kirche – Hardt – Waldniel – Elmpt (- Roermond)⁶⁴
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktung unverändert im T60 ▪ Neue Linienführung ab Waldnieler Straße durch Hardt über Vorster Straße und Tomper Straße ▪ ggf. Verlängerung nach Roermond
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf/Europaplatz – Bismarckplatz – Waldnieler Straße – Waldhausen Kirche – Heilstättenweg – Hardt Markt – Waldnieler Heide – Waldniel Kirche – Industrie- straße – Lüttelforster Mühle – Silverbeek – Lindbruch – Abzw. Boscherhausen – Heinrichsstraße – An der Wae – Nollesweg – Elmpt Deutsches Zollamt (– Roermond)
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 06:00 – 21:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 05:30 – 21:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So -</p> <p style="padding-left: 40px;">Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung mit der Linie SB1 an der Haltestelle MG Hbf zur Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen Hardt und Rheydt
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Neue Linienführung

⁶⁴ Aktuell wird die Verlängerung der Linie bis Roermond geprüft (weitere Planungspartner: Euregio, Provinz Limburg, Kreis Viersen). Abhängig von einer positiven Finanzierungszusage der beteiligten Akteure ist eine entsprechende Verlängerung der Linie zukünftig umzusetzen.

Linie 001: Eicken – Kaiser-Friedrich-Halle – Rheydt Bf – Kamphausener Höhe
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Veränderungen zur heutigen Linie 001 ▪ Änderung der Fahrplanlage, wenn Linie 002 im T10 verkehrt (Vermeidung von Kolonnenfahrten)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Künkelstraße – Landgericht – Bismarckplatz – Hermges – Marienplatz – Rheydt Bf – Giesenkirchener Straße – Burgmühle – Clemens-August-Straße
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:00 – 21:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 05:30 – 20:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So -</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T20</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T20</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T20 (keine Bedienung in der abendlichen SVZ)</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, danach T30</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: T30 (keine Bedienung in der abendlichen SVZ)</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 001 und Linie 002 ergänzen sich auf dem parallelverlaufenden Linienweg zwischen Bismarckplatz und Burgmühle zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassen der Fahrplanlage in Abhängigkeit vom T10 auf der Linie 002

Linie 002: Am Hommelsbach – Eicken – MG Hbf/Europaplatz – Rheydt Bf – Regiopark
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Künkelstr. über Eickener Str. und Hovener Str. bis Am Hommelsbach ▪ Taktverdichtung in der HVZ zwischen Künkelstraße und Giesenkirchener Straße
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Hommelsbach – Künkelstraße – MG Hbf/Europaplatz – Hermges – Marienplatz – Rheydt Bf – Burgmühle (Kamphausener Höhe Kirche) – Laurentiuskirche – Ros-tocker Straße / Regiopark III
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 04:00 – 00:30 Uhr Sa ca. 04:30 – 00:30 Uhr So ca. 06:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20; zw. Künkelstr. und Giesenkirchener Str. zusätzliche Fahrten zur Taktverdichtung T5/15</p> <p>Mo-Fr NVZ: T20</p> <p>Mo-Fr SVZ: T30</p> <p>Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, danach T30</p> <p>Sa SVZ: T30 ab 19:30 nur zwischen Künkelstr. – Nievelsteinstraße</p> <p>So NVZ: T60</p> <p>So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 001 und Linie 002 ergänzen sich auf dem parallelverlaufenden Linienweg zwischen Bismarckplatz und Burgmühle zum T10 ▪ Linie 002 und Linie 003 ergänzen sich auf dem parallelverlaufenden Linienweg zwischen Hoven Kreuz und MG Hbf/ Europaplatz zum T10 ▪ In der HVZ werden drei zusätzliche Fahrten pro Stunde eingesetzt, die versetzt zum 10-Minuten-Takt verkehren. ▪ Linie 002 und Linie 033 ergänzen sich zwischen MG Hbf. und Künkelstraße zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt

- Ab Juli 2017: Verlängerung bis Am Hommelsbach
- Ab Juli 2018: Verdichtung des Angebots in der HVZ zwischen Künkelstraße und Giesenkirchener Straße

Linie 003: Lockhütte – Bettrath – Eicken – MG Hbf/Europaplatz – Waldhausen – Venn – Winkeln
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Hoven Kreuz bis Lockhütte über Hansastrafße (Ersatz für Wegfall Linie 033) ▪ Bedienung der Haltstelle Am Hommelsbach entfällt (wird durch verlängerte Linie 002 bedient)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lockhütte – Hoven Kreuz – Künkelstraße – Eicken Markt – MG Hbf/Europaplatz – Alter Markt – Ostmarkstraße – Thomas-Mann-Straße / Winkeln Kreuz
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:00 Uhr So ca. 09:00 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 bis Thomas-Mann-Str.; T40 bis Winkeln Kreuz Mo-Fr NVZ: T20 bis Thomas-Mann-Str.; T40 bis Winkeln Kreuz Mo-Fr SVZ: morgendliche Bedienung T20, abendliche Bedienung T60 Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, danach T30 Sa SVZ: T60 So NVZ: T60; T30 zwischen MG Hbf und Bettrath So SVZ: T120; T60 zwischen MG Hbf und Bettrath</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 002 und Linie 003 ergänzen sich im Abschnitt MG Hbf und Hoven Kreuz zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: T20 bis Thomas-Mann-Str., T40 weiter bis nach Winkeln plus 2 Schülerfahrten; Linienänderung

Linie 004: Rheindahlen – Rheydt Marienplatz – Giesenkirchen – Schelsen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung Samstagsabends zwischen Hilderather Str. und Konstantinplatz ▪ Früherer Betriebsbeginn am Sonntag (ab ca. 6:30 Uhr im T60)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hilderather Straße – Rheindahlen Bf – Hubertusstraße – Marienplatz – Geneicken Bf – Am Sternenfeld – Konstantinplatz – Schelsen Kirche
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:30 Uhr So ca. 06:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20, T40 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche Mo-Fr NVZ: T20, T40 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche Mo-Fr SVZ: T30, T60 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, danach T30, T40 bzw. T60 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche Sa SVZ: T30, T60 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche So NVZ: T30, T60 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche So SVZ: T30, T60 zwischen Konstantinplatz und Schelsen Kirche</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 004 und Linie 019 ergänzen sich im Abschnitt Rheydt und Schützenstraße zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktverdichtung Sa Abend ▪ Ab Juli 2018: Taktverdichtung So früh

Linie 005: Neuwerk Verwaltungsstelle – Lürrip S-Bf – Volksbad – MG Hbf – Hermges – Sternstraße – Am Wasserturm – Franziskanerstr.
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung des Linienwegs ab MG Hbf über Volksgarten Restaurant – Bungt – Volksbad – Lürrip S-Bf – Mühlenweg – Am Baumhof und Loosenstr. nach Neuwerk Verwaltungsstelle im T40 ▪ Verlängerung bis Wasserturm über Hermann-Piecq-Anlage/Ludwig-Weber-Str., Viersener Str.
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuwerk Verwaltungsstelle – Lürrip S-Bf – Volksbad – MG Hbf/Europaplatz – Hermges – Burggrafenstraße – Sternstraße – Am Wasserturm – Franziskanerstr.
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 21:00 Uhr</p> <p>Sa -</p> <p>So -</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20, T40 zwischen MG Hbf und Neuwerk Verwaltungsstelle</p> <p>Mo-Fr NVZ: T20, T40 zwischen MG Hbf und Neuwerk Verwaltungsstelle</p> <p>Mo-Fr SVZ: morgendliche Bedienung T20, T40 zwischen MG Hbf und Neuwerk Verwaltungsstelle; keine abendliche Bedienung</p> <p>Sa NVZ: -</p> <p>Sa SVZ: -</p> <p>So NVZ: -</p> <p>So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung am S-Bahn-Halt Lürrip zur Anschlussbildung zwischen S8 von/nach Düsseldorf und Linie 005 von/nach Neuwerk Verwaltungsstelle
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neubau Endhaltestelle Wasserturm oder Franziskanerstr. (Fläche für Standzeit) ▪ Verlegung der Haltestelle Sternstraße(2017) und Einrichtung Haltestelle Krankenhaus Bethesda Haupteingang, Nespeler Str. und Weberstr. und S-Bhf. Lürrip (2018) ▪ Einrichtung neuer Teilhaltestellen Bungtstr., Bungt, Volksbad, Volksgarten Restaurant (2018)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Verlängerung bis Wasserturm/Franziskaner Str. ▪ Ab Juli 2018: Verlängerung über S-Bahnhof Lürrip bis Neuwerk

Linie 006: (Lambertsstr./Sonnenhausplatz –) MG Hbf – Marienplatz – Rheydt Bf – Wickrath – Wanlo
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtung zwischen MG Hbf und Rheydt Hbf in der Nachfragespitze; Evaluierung Probetrieb T10 → Entscheidung über Ausweitung gesamte HVZ ▪ Taktverdichtung Samstagsabends zwischen MG Hbf und Wickrath Markt ▪ Früherer Betriebsbeginn am Sonntag (ab ca. 6:30 Uhr) ▪ Verlängerung des Linienweges ab MG Hbf über Goebenstraße, Friedrichstraße und Stepgesstraße bis Lambertsstraße/Sonnenhausplatz als neue Endhaltestelle → abhängig von der Infrastruktur, Ausbau Haltestelle notwendig
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf/Europaplatz – Volksgartenstraße – Monforts Quartier – Geneicken Bf – Marienplatz – Rheydt Bf – Reststrauch – Wickrath Markt – Wanlo Markt
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienzeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 04:30 – 00:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 04:30 – 00:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 06:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T20, T10 zwischen Rheydt Hbf. und MG Hbf</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T20</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T30 zwischen MG Hbf und Wickrath Markt, T60 zw. Wickrath Markt und Wanlo Markt</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, T30 ab 14 Uhr bis 19:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: ab 19:30 Uhr T60, T30 zwischen MG Hbf und Wickrath Markt</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: T60, T30 zwischen 13:00 und 19:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 006 und Linie 016 ergänzen sich im Abschnitt Rheydt und Wickrath zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktverdichtung Mo-Fr zum T10 in der Nachfragespitze, bei Nachfrage des Angebots Ausweitung der Taktverdichtung in der HVZ; Sa Abend ▪ Ab Juli 2018: Taktverdichtung So früh

Linie 007: Heimer – Bettrath – Neuwerk – Uedding – Lürrip – MG Hbf – Holt – Rheindahlen Hilderather Str.
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Holt Kirche bis Rheindahlen Hilderather Str. als schnelle Verbindung (ab Holt Kirche nur Bedienung wichtiger Haltestellen bis Rheindahlen) ▪ Abschnitt Holt Kirche - Kahle Heide entfällt (Bedienung übernimmt Linie 015) ▪ Taktverdichtung zwischen MG Hbf und Neuwerk Verwaltungsstelle Sa ab 19:30 Uhr
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viersen Heimer – Bettrath Kirche – Neuwerk Verwaltungsstelle – Uedding Kirche – Lürrip Kirche – MG Hbf/Europaplatz – Alter Markt – Kahle Heide – Am Nordpark – Hilderather Str.
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:00 Uhr So ca. 09:00 – 23:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 (Abschnitt Lockhütte – Heimer T40) Mo-Fr NVZ: T20 (Abschnitt Lockhütte – Heimer T40) Mo-Fr SVZ: morgendliche Bedienung T20 (Abschnitt Lockhütte – Heimer T40), abendliche Bedienung T60 Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr (Abschnitt Lockhütte – Heimer T40), danach T30 Sa SVZ: morgendliche Bedienung T30 (Abschnitt Lockhütte – Heimer T60), abendliche Bedienung T60; ab 19:30 zwischen MG Hbf und Neuwerk Verwaltungsstelle T30 So NVZ: T30 (Abschnitt Lockhütte – Heimer T60) So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 007 und Linie 017 ergänzen sich in ihrem parallelen Linienverlauf zur jeweiligen Taktverdoppelung ▪ Verknüpfung in Viersen Heimer mit Linie von/nach Viersen ▪ ab Holt Kirche nur Bedienung wichtiger Haltestellen bis Rheindahlen
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung neuer Haltestelle in Rheindahlen: Vogtsgarten (2018)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ab Juli 2017: Taktverdichtung zwischen MG Hbf. und Neuwerk Vw.-St. von 19:30 Uhr bis Betriebsende auf T30; Verlängerung ab Holt Kirche bis Rheind. Hilderather Str.

Linie 008: Venn – Windberg – MG Hbf/Europaplatz – Volksgarten – Rheydt Bf
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Reyerhütte bis Rheydt Hbf. über Gabelsberger Straße, Hardterbroicher Str., Hardterbroicher Allee, Stiegerfeldstraße, Dohler Straße und Ritterstraße, Heppendorfstraße, Schlossstraße, Düsseldorfer Str. bis Rheydt Hbf. ▪ Fahrten bis Breiter Graben auch in den Sommerferien
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Breiter Graben – Wasserturm – Alter Markt – MG Hbf/Europaplatz – Vitusbad – Hardterbroicher Allee – Ritterstraße – Geneicken Bf. – Rheydt Hbf.
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:00 – 21:00 Uhr Sa ca. 06:30 – 20:30 Uhr So ca. 11:00 – 20:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 Mo-Fr NVZ: T20 Mo-Fr SVZ: Morgens T20, abendliche SVZ keine Bedienung Sa NVZ: T20 bis 14 Uhr, bis ca. 19 Uhr T30, bis ca. 20:30 Uhr T60 Sa SVZ: - So NVZ: bis ca. 19 Uhr T30, ab ca. 19 Uhr bis ca. 20:30 Uhr T60; Abschnitt Gabelsbergerstraße bis Rheydt Hbf. T60 So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Korridor Gladbach – Windberg – Venn/Hamern wird von den Linien 008 und 010 in einem gemeinsamen T10 bedient.
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung einer neuen Haltestelle: Schlossstraße (2018) ▪ Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Hardterbroicher Allee / Pollerhütte ▪ Verlegung der Haltestelle Gabelsbergerstraße (2018)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Fahrten bis Breiter Graben auch in den Sommerferien ▪ Ab Juli 2018: Verlängerung ab Reyerhütte bis Rheydt Hbf.

Linie 009: Ohlerfeld – MG Hbf – Wegweise – [Viersen – Süchteln]
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> Keine Veränderungen zum Status quo
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> Landscheidung – Ohler – Hermges – MG Hbf – Alter Markt – Viersen Wegweiser – Viersen Busbahnhof – Rade – Süchteln
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebietes)
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:00 Uhr So ca. 09:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 Mo-Fr NVZ: T20 Mo-Fr SVZ: morgendliche Bedienung T20 und abendliche Bedienung T60 nur zw. Landscheidung und MG Hbf Sa NVZ: bis ca. 14 Uhr T20, von ca. 14:00-18:00 Uhr T30, ca. 18-20:00 Uhr T30 nur zw. Landscheidung und MG Hbf, ab ca. 20 Uhr T60 nur zw. Landscheidung und MG Hbf Sa SVZ: morgendliche Bedienung T30 und abendliche Bedienung T60 nur zw. Landscheidung und MG Hbf So NVZ und SVZ: ca. 9 Uhr bis ca. 14 Uhr T60 MG Hbf nur zw. Landscheidung und MG Hbf, ca. 14 Uhr bis ca. 18 Uhr T30 ca. 18 Uhr bis ca. 24 Uhr T60 nur zw. Landscheidung und MG Hbf</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> Linie 009 und Linie 019 ergänzen sich im Abschnitt Wegweiser und MG Hbf zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> -

Linie 010: Neuwerk – Uedding – MG Hbf – Windberg - Hamern
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ neuer Linienweg ab Dammer Straße über neues Polizeipräsidium, L390 und Abtshofer Straße zum neuen Linienende Neuwerk Verwaltungsstelle ▪ Abschnitt Dammer Str. Flughafen Terminal entfällt (Bedienung durch Linie 025) ▪ Taktverdichtung Samstag ab 19:30 Uhr zwischen MG Hbf. und Hamern ▪ Betriebsbeginn am Sonntag ab 06:30 Uhr zwischen MG Hbf. und Hamern
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuwerk Verwaltungsstelle – neues Polizeipräsidium – Dohrweg – Zeppelinstr. – MG Hbf – Wasserturm – Windberger Allee – Hamern
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienzeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:30 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:00 Uhr So ca. 06:30 – 00:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 Mo-Fr NVZ: T20 Mo-Fr SVZ: morgens T20, abends T30 zw. MG Hbf und Hamern, T60 zw. MG Hbf und Neuwerk Sa NVZ: T20 von bis ca. 14:00 Uhr; T30 von ca. 14:00 -20:00 Uhr; ab ca. 20:00 zw. MG Hbf und Hamern T30, zw. MG Hbf und Neuwerk T60 Sa SVZ: morgens T30, abends T60 So NVZ: T30 bis 20:00 Uhr, 20:00 - 21:00 Uhr T60 So SVZ: T60</p>
Maßgeliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Korridor Gladbach – Windberg – Venn/Hamern wird von den Linien 008 und 010 in einem gemeinsamen T10 bedient.
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedienung der neuen Haltestelle: neues Polizeipräsidium
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Linienwegänderung mit neuem Linienende Neuwerk Verwaltungsstelle; Taktverdichtung Sa Abend ▪ Ab Juli 2018: Taktverdichtung So früh

Linie 013: MG Hbf – Hardt – Waldniel – Niederkrüchten – [Waldniel – Niederkrüchten – Elmpt]
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Linienweg ist unverändert zur heutigen Linie 013 ▪ Betriebsbeginn sonntags ab 06:30 Uhr (zwischen MG Hbf. und Tomper Straße)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf – Hardt – Waldniel – Niederkrüchten – [Waldniel – Niederkrüchten – Elmpt]
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebietes)
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:30– 00:00 Uhr Sa ca. 06:00 – 00:30 Uhr So ca. 06:30 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T60 + Schulverstärkerfahrten Mo-Fr NVZ: T60 Mo-Fr SVZ: T60 Sa NVZ: T60 Sa SVZ: T60 So NVZ: T60 So SVZ: T60, ca. 6:30 Uhr bis 8:30 Uhr nur MG Hbf – Tomper Str. Abweichendes Bedienungsangebot außerhalb des Stadtgebietes</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 013 und Linie 023 ergänzen sich im Abschnitt Hardt - Gladbach zum T20 in HVZ und NVZ, in SVZ zum T30 ▪ Verknüpfung 013/023 mit der neuen Linie 035 an der Haltestelle Stationsweg zur Realisierung einer attraktiven Verbindung zwischen Hardt und dem Nordpark
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Taktverdichtung So früh

Linie 014: Konstantinplatz – Rheydt Hbf – Marienplatz – Ohler – Holt – Nordpark BusBf
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Rheydt Hbf über Wickrather Str., Berliner Str., Stapperweg, Steinstr., Duvenstr., Giesenkirchener Str., Mülforter Str., Dömgesstr. bis Konstantinplatz (Übernahme des Linienasts Giesenkirche der Linie 024) ▪ Linienführung über Haltestelle Waater Str. in Giesenkirchen ▪ Verbesserte Anbindung Geistenbeck durch die Linienführung über Stapperweg und Einrichtung neuer Haltestellen ▪ Taktausweitung auf T40 (Mo-Fr)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konstantinplatz – Waater Str. – Geistenbeck Sparkasse – Rheydt Hbf – Marienplatz – Hunsrückstr. – Ohler – Bahnstraße/Monschauer Str. – Böcklinstraße – Nordpark
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 06:00 - 21:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 07:00 - 21:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 8:30 - 21:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T40 / T20 in der morgendlichen Spitze zw. Rheydt u. Nordpark</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T40</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: Rheydt Hbf – Konstantinpl. T40; Rheydt – Nordpark keine Bedienung</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: Rheydt Hbf – Konstantinplatz T60; Rheydt – Nordpark keine Bedienung</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung mit der Linie 035 an der Haltestelle Nordpark Busbahnhof
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung neuer (Teil)Haltestellen (2017): Egerstr., Gotzweg, Waater Str., Dionysiusstr.
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktverdichtung (T40) zwischen Nordpark und Rheydt; Abschnitt Rheydt Hbf. bis Konstantinplatz wird übernommen ▪ Ab Juli 2020: Bei entsprechender Fahrgastnachfrage ganztägige Ausweitung T20

Linie 015: Neuwerk – Bettrath – MG Hbf – Hehn -Hardt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung des Linienwegs in Holt: Schleifenfahrt über Drauschke Str. und An der Holter Heide jeweils nur im Einrichtungsbetrieb ▪ Verkehrt zwischen Donk Wendepplatz und Hardt Markt im T40 ▪ Taktverdichtung im Abschnitt Nw.-Markt bis Elisabethkirche von T40 auf T20 durch Überlagerung der Linien 015 und 025
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Donk Wendepplatz – Broichmühlenweg – Neuwerk Markt – Bettrath Kirche – Spielkaulenweg – Saumstr. – Schürenweg – Kaiser-Friedrich-Halle – MG Hbf – Bismarckplatz – Friedrichstr. – Burggrafenstr. – Zur Schmiede – Holt Kirche – Immelmannstr. – Hehn Pauen – Wehresbäumchen – Hardt Verwaltungsstelle – Hardter Waldstr.
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:00 – 01:00 Uhr So ca. 08:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T40 Mo-Fr NVZ: T40 Mo-Fr SVZ: T60 Sa NVZ: bis 14 Uhr T40, ab 14 Uhr T60 Sa SVZ: T60 So NVZ: T60 So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung im Abschnitt Neuwerk Markt – Elisabethkirche und Kaiser-Friedrich-Halle – Hehn Pauen auf T20 durch Überlagerung mit neuer Linie 025 ▪ In der SVZ (bzw. außerhalb des Bedienungszeiten der Linie 001) verkehrt die Linie 015 im Bereich Eicken statt über die Kaldenkirchener Str. über die Hohenzollernstr.
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Änderung des Linienwegs in Holt, Abschnitt Holt – Rheindalen Bedienung durch Linie 025

Linie 016: Korschenbr. – Schloss Rheydt – Marienplatz – Wickrath – Buchholz/Im Schlaun
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begradigung des Linienwegs zwischen Rheydt Hbf und Schloss Rheydt
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Buchholz/Im Schlaun/Wickrath – Wickrath Markt – Wickrath Bhf – Daimlerstr. – Reinartz – Rheydt Hbf – Rheydt Markt – Kabelwerk – Bonnenbroich Sparkasse – Ritterstr. – Meutersweg – Rheydter Str. – Hindenburgstr. – Korschenbroich Bhf
Geplantes Grundangebot (Im Stadtgebiet von Mönchengladbach)
<p>Zeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr Sa ca. 05:30 – 22:00 Uhr So ca. 09:00 – 22:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 zwischen Schloss Rheydt und Wickrath, T40 zw. Wickrath Markt und Buchholz, sowie Wickrath Markt und Im Schlaun</p> <p>Mo-Fr NVZ: T20 zwischen Schloss Rheydt und Wickrath T40 zwischen Korschenbroich und Schloss Rheydt, T40 zwischen Wickrath Markt und Buchholz sowie Im Schlaun</p> <p>Mo-Fr SVZ: T60 zwischen Marienplatz und Regiopark (ab ca. 21:30 Uhr) 1 Fahrt zw. Korschenbroich und Regiopark (Verdichtung auf T30)</p> <p>Sa NVZ: T20 bis ca. 14:00 Uhr zw. Schloss Rheydt und Wickrath Markt ca. 14 Uhr bis ca. 20 Uhr T30 zw. Schloss Rheydt und Marienplatz zw. Buchholz und Wickrath T40 bis ca. 14 Uhr, danach T60</p> <p>Sa SVZ: 1 Fahrt zw. Korschenbroich und Marienplatz T60 zwischen Marienplatz und Wickrath Markt</p> <p>So NVZ: T60 zw. Korschenbroich und Schloss Rheydt sowie zwischen Wickrath Markt und Buchholz, T30 zwischen Schloss Rheydt und Rheydt Hbf. zw. 13:00 und 19:00 Uhr</p> <p>So SVZ: eine Fahrt zwischen Rheydt Hbf. und Regiopark eine Fahrt zwischen Korschenbroich und Rheydt Hbf.</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 006 und Linie 016 ergänzen sich im Abschnitt Rheydt und Wickrath zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung einer neuen Haltestelle: Köhlersfahrt auf der Ritterstraße (2018)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Begradigung des Linienwegs zwischen Rheydt Hbf. u. Schloss Rheydt

Linie 017: Lürrip - MG Hbf – Rheindahlen - Wegberg
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung des Linienwegs über Liverpooler Allee und Am Nordpark zum Nordpark ▪ Taktverdichtung auf Linienabschnitten
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Am Brückensteg – Lürrip Kirche – Voltastraße – MG Hbf – Bismarckplatz - Friedrichstraße – Bleichstraße – Geroplatz – Engelsholt – Lilienthalstraße – Enscheder Straße – Belgrader Straße – Nordpark Busbahnhof – Am Nordpark – Hohe Straße – Industriehof – Hilderather Straße (-Wegberg)
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebietes)
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca.0 4:30 – 00:30 Uhr Sa ca. 05:30 – 00:00 Uhr So ca. 06:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T10 zw. Voltastraße – Hilderather Straße* T20 zw. Am Brückensteg und Voltastraße T60 zw. Hilderather Straße und Wegberg Busbahnhof</p> <p>Mo-Fr NVZ: T10 zw. Voltastraße und Nordpark Busbahnhof* T20 zw. Nordpark Busbahnhof– Hilderather Straße T20 zw. Am Brückensteg und Voltastraße T60 zw. Hilderather Straße und Wegberg Busbahnhof</p> <p>Mo-Fr SVZ: T30 zw. MG Hbf/Europaplatz – Hilderather Straße T60 zw. Am Brückensteg – MG Hbf/Europaplatz</p> <p>Sa NVZ: T20 bis ca. 14 Uhr, ab ca. 14 Uhr T30 zw. Am Brückensteg und Hilderather Straße T60 zw. Hilderather Straße und Wegberg Busbahnhof</p> <p>Sa SVZ: T30 zw. MG Hbf/Europaplatz – Hilderather Straße T60 zw. Am Brückensteg - MG Hbf/Europaplatz</p> <p>So NVZ und SVZ: MG Hbf - Hilderather Straße zw 6:30 Uhr und 11:00 Uhr und ca. 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr T60, zw. ca. 9:30 Uhr und 20:00 Uhr T30, Am Brückensteg – MG Hbf/Europaplatz T60 Hilderather Straße – Wegberg Busbahnhof T120</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 007 und 017 Ergänzung im Abschnitt Lürrip Volksbadstr. und MG Hbf zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ konsequenter Gelenkbuseinsatz; Errichtung neuer Haltestellen: Enscheder Straße (2019), Belgrader Straße (2019), Vogtsgarten (2018)

Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt

- Ab Juli 2017: Taktverdichtung Mo-Fr (Taktverdichtung in Sommerferien nicht möglich), Sa Abend
- ab Juli 2018: Taktverdichtung So früh; Taktverdichtung auch in den Sommerferien
- ab Dezember 2019: Linienwegänderung über Liverpools Allee

Linie 018: Ringesfelden – Schelsen - Giesenkirchen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringesfeldchen – Meerkamp Kirche – Am Sterndenfeld – A sternweg – Corresburger Weg – Schelsen Post – Am Düvel – Giesenkirchen Altenheim – Am Sternefeld
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum Mo-Fr ca. 7:30 – 8:30 und 11:00 – 15:30 (Schulverkehr) Sa - So -</p> <p>Takt Mo-Fr: Schulverkehrsrelevante Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Franz-Meyers-Gymnasium 8:05 Uhr – 15:12 Uhr ▪ Katholische Grundschule Meerkamp 7:45 Uhr – 13:20 Uhr
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie 019: Elisabeth-Krankenhaus – MG Hbf – Viersen – Süchteln – Grefrath - Vinkrath
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung ab Marienplatz über Dahlemer Str./Bachstr., Bogenstr. und Hirschweg bis Elisabeth-Krankenhaus ▪ Abschnitt Marienplatz – Rheydt Hbf entfällt
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elisabethkrankenhaus – Steinrathshof – Marienplatz – Rathaus Rheydt – Breite Straße – MG Hbf – Am Minto – Krankenhaus Maria Hilf – Krankenhaus St. Franziskus – Beberich – Viersen – Süchteln
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebietes)
<p>Bedienzeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 04:30 – 00:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 06:00 – 00:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 08:30 – 00:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20</p> <p>Mo-Fr NVZ: T20 (bis ca. 20:00 Uhr)</p> <p>Mo-Fr SVZ: Morgens keine Bedienung, ab ca. 20 Uhr T60 zw. MG Hbf / Europaplatz und Süchteln /Grefrath</p> <p>Sa NVZ: ca. 07:30 Uhr bis ca. 14:30 Uhr T20 ab ca. 14:30 Uhr T30 MG Hbf/Europaplatz und Süchteln</p> <p>Sa SVZ: ca. 06:00 Uhr bis ca. 08:00 Uhr T30; ab 20:00 Uhr T60 zw. MG Hbf/Europaplatz und Süchteln</p> <p>So NVZ: T60 zw. MG Hbf/Europaplatz und Süchteln</p> <p>So SVZ: T60 zw. MG Hbf/Europaplatz und Süchteln</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 009 und Linie 019 ergänzen sich im Abschnitt Wegweiser und MG Hbf zum T10 ▪ Linie 004 und Linie 019 ergänzen sich im Abschnitt Rheydt und Schützenstraße zum T10
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung: Ausbau Endhaltestelle Elisabeth-Krankenhaus
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Verlängerung ab Marienplatz bis Elisabeth-Krankenhaus; Abschnitt Marienplatz bis Rheydt Hbf. entfällt

Linie 020: Gütterath – Sasserath – Odenkirchen – Hockstein – Marienplatz – Giesenkirchen - Tackhütte
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung des Linienwegs in Rheydt: Ab St. Josefs-Kirche über Keplerstraße, Limitenstraße /Odenkirchener Str. zum Rheydter Hbf ▪ Änderung des Linienwegs in Odenkirchen und Sasserath: In beiden Richtungen über Talstr., Kölner Straße und L19 bis Oppelner Str./Gewerbegebiet Gütterath-Ost
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tackhütte – Worringer Straße – Zoppenbroicher Straße – Am Sternenfeld – Friesenstr. – Kruchenstraße – Altmülfort – Schule Torfbend – Keplerstraße – Frankfurter Straße – Rheydt Hbf – Marienplatz – Bootsstraße – Eisenbahnstraße – Espenstraße – Böningstraße – Restrauch – Luisental – Burgmühle – Sasserath – Mongshof – Rostocker Straße
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 23:30 Uhr Sa ca. 05:00 – 00:30 Uhr So ca. 08:30 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T40 Mo-Fr NVZ: T40 Mo-Fr SVZ: T120 Sa NVZ: T40 Sa SVZ: T60 morgens; T120 abends So NVZ: T60 So SVZ: T120</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 020 und Linie 022 ergänzen sich in Abschnitten des gleichen Linienwegs zu einem T20 ▪ Verknüpfung an den Haltestellen Am Sternenfeld (mit Linie 004) und Burgmühle (Linie 001/002) ▪ Verknüpfung am Bahnhof Rheydt mit dem RE 4
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung neuer Haltestellen (2018) im Bereich Keplerstr., Sasserath u. Mongshof
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Linienwegänderung im Bereich Keplerstr. einschl. provisorische Haltestelle Frankfurter Str.; Änderung im Bereich Sasserath/Gew. Gütterath

Linie 021: Giesenkirchen – Trietenbroich - Korschenbroich
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konstantinplatz – Am Sternenfeld – Zoppenbroicher Straße – Ruckes – Trietenbroich – Rheydter Straße – Hindenburgstraße – Korschenbroich Bf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum Mo-Fr ca. 07:30 – 15:30 Uhr Sa - So -</p> <p>Takt Mo-Fr: Schulverkehr</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Franz-Meyers-Gymnasium 8:05 Uhr – 15:12 Uhr ▪ Katholische Grundschule Meerkamp 7:45 Uhr – 13:20 Uhr
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie 022: Odenkirchen – Hockstein – Marienplatz – Giesenkirchen - Ruckes
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderungen des Linienwegs in Odenkirchen Mitte: Neue Endhaltestelle Burgbongert ▪ Abschnitte Burgbongert - Kamphausener Höhe entfällt
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Burgbongert – Görlitzer Straße – Burgmühle – Geistenbeck Sparkasse – Hockstein Kirche – Eisenbahnstraße – Schmölderpark – Bootstraße – Marienplatz – Lehwaldstraße – Keplerstraße – Schule Torfbend – Bruchstraße – Dohrer Straße – Dionysiusstraße – Arnoldstr. – Am Sternenfeld – Ruckes
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:30 – 23:30 Uhr Sa ca. 05:30 – 00:30 Uhr So ca. 08:30 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T40 Mo-Fr NVZ: T40 Mo-Fr SVZ: T120 Sa NVZ: T40 Sa SVZ: T60 morgens; T120 abends So NVZ: T60 So SVZ: T120</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 020 und Linie 022 ergänzen sich in Abschnitten des gleichen Linienwegs zu einem T20 ▪ Verknüpfung an den Haltestellen Am Sternenfeld (mit Linie 004) und Burgmühle (Linie 001/002)
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Änderung Linienweg in Odenkirchen Mitte, Linienende Burgbongert; Abschnitte Burgbongert bis Kamphausener Höhe entfällt

Linie 023: MG Hbf – Hardt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ optionale Verlängerung bis zum ehemaligen JHQ in Abhängigkeit der Eröffnung und Belegung der Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge ▪ Taktverdichtung Samstag ab 20 Uhr bis Betriebsende zwischen MG Hbf und Tomper Straße (T60)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf – Am Minto – Waldnieler Str. – Waldhausen Kirche – Beltinghoven – Heilstättenweg – Wehresbäumchen – Hardt Verwaltungsstelle – Hardter Waldstraße
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienzeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 05:00 – 23:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 09:00 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T20/T40</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T20/T40</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ und SVZ: zw. ca. 5:30 Uhr und 15:30 Uhr T30, ca. 15:00 Uhr bis ca. 18:00 T60, ab ca. 18 Uhr T60 zwischen MG Hbf und Tomperstr.</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ und SVZ: bis ca. 20:00 Uhr T60, ab ca. 20:00 Uhr T120</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 013 ergänzt die Linie 023 im Abschnitt Hardt – Gladbach zum T20 in der HVZ und NVZ, in der SVZ zum T30
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassung nur bei optionaler Verlängerung bis ehemaliges JHQ
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktverdichtung ▪ Ab Juli 2020: optionale Verlängerung bis ehem. JHQ oder Mackenstein

Linie 024: Pongs – Marienplatz – Rheydt Hbf
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abschnitt Rheydt Hbf – Konstantinplatz entfällt (Übernahme durch verlängerte 014) ▪ Taktänderung von T20 auf T40
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pongs – In der Aue – Beerenweg – Akazienstraße – Hunsrückstraße – Marienplatz – Rheydt Hbf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 5:30 – 0:00 Uhr Sa ca. 06:00 – 00:30 Uhr So ca. 09:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T40 Mo-Fr NVZ: T40 Mo-Fr SVZ: T60 Sa NVZ: T40 Sa SVZ: T60 So NVZ: T60 So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktänderung von T20 auf T40; Abschnitt Rheydt Hbf. bis Konstantinplatz entfällt (Übernahme durch Linie 014)

Linie 025: Rheindahlen – Gerkerath – Hehn – Holt – MG Hbf – Neuwerk – Flughafen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alte Linie 025 bekommt Liniennummer 028 ▪ Neue Linie 025 verkehrt zwischen Flughafen und Rheindahlen Hilderather Straße im T40 ▪ Taktverdichtung im Abschnitt Neuwerk Markt – Elisabethkirche und Kaiser-Friedrich-Halle – Hehn Pauen auf T20 durch Überlagerung mit Linie 015
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rheindahlen Hilderather Str. – Rheindahlen Bf – Gerkerath – Kothausen Kapelle – Dorthausen – Hehn Pauen – Immelmannstr. – Holt Kirche – Burggrafenstr. – Bleichstr. – Lüpertzender Str. – MG Hbf – Kaiser-Friedrich-Halle – Bergstr. – Saumstr. – Nelkenstr. – Bettrath Kirche – Neue Verwaltungsstelle – Rhein-Maas-Zentrum – Trabrennbahn Tribüne – Flughafen Terminal
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:00 – 00:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 05:00 – 01:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 08:30 – 00:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T40</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T40</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: bis ca. 14:00 Uhr T40, ab ca. 14:00 Uhr T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktverdichtung im Abschnitt Neuwerk Markt – Elisabethkirche und Kaiser-Friedrich-Halle – Hehn Pauen auf T20 durch Überlagerung mit neuer Linie 015
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Alte Linie 025 bekommt Liniennummer 028; T40 zwischen Flughafen und Hilderather Str.

Linie 026: Hardt – Rheindahlen – Wickrath – Odenkirchen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotskürzung in HVZ und NVZ von T40 auf T60, jedoch mit Verstärkung im Schülerverkehr
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Karrenweg – Hardt Markt – Hardter Landstraße - Koch Tankstelle – Buhsen – Broich Kappelchen – Rheindahlen Bf – Hilderather Straße – Sittard – Mennrath Sportplatz – (Schumannstraße – Orffstraße) – Wickrath Bf – Wickrath Markt – Wetschewell Hoven – Laurentiuskirche – Burgmühle – Odenkirchen Bf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:30 – 21:00 Uhr Sa ca. 06:30 – 21:00 Uhr So ca. 12:00 - 21:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T60 + Verstärkerfahrten Mo-Fr NVZ: T60 Mo-Fr SVZ: - Sa NVZ: T60 Sa SVZ: - So NVZ: T60 So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung am Bahnhof Odenkirchen mit der RE 8 von/nach Köln
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Taktreduzierung auf T60

Linie 027: Schriefers – Genholland – Mennrath – Günhoven - Rheindahlen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geusenstraße - Günhoven Denkmal – Griesbarth – Genholland – Hilderath – Schriefers – Genhausen – Woof – Broich Kappelchen – Rheindahlen Bf – Hilderather Straße – Geusenstraße
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr Schulverkehr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa -</p> <p style="padding-left: 40px;">So -</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr: Schulverkehrsrelevante Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Schulen in der Geusenstraße in Rheindahlen aus Rheindahlen-Land
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie 028: Hehn – Gerkerath – Broich - Rheindahlen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung der Liniennummer, Linienweg der alten Linie 025
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geusenstraße – Rheindahlen Bf – Broich Kapellchen – Buhsen – Koch Tankstelle – Herdt – Gerkerath – Kothausen Kapelle – Dorthausen - Rönnetterweg
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum Mo-Fr Schulverkehr Sa - So -</p> <p>Takt Mo-Fr: Schulverkehrsrelevante Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Schulen in der Geusenstraße in Rheindahlen aus Rheindahlen-Land
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie 029: MG Hbf – Herrenshoff – Korschenbroich
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung City-Ost in Abhängigkeit der Realisierung der City-Ost
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf - Vitusbad – City Ost – Lürrip Kirche – Zollhausstraße – Rothausen – Bauesweg – Görtzhof – Herrenshoff Sportplatz – Willicher Straße – Raderbroich – Altenheim – Korschenbroich Bf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 06:00 – 22:00 Uhr Sa ca. 06:00 – 22:00 Uhr So ca. 12:30 – 22:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T60 Mo-Fr NVZ: T60 Mo-Fr SVZ: T60 Sa NVZ: T60 Sa SVZ: T60 So NVZ: T60 So SVZ: nur abendliche Bedienung T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassungen im Rahmen der Entwicklung City-Ost
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2020: Anbindung City-Ost in Abhängigkeit der Realisierung der City-Ost

Linie 031: MG Hbf – Korschenbroich – Pesch – Liedberg – (Glehn – Steinforth)
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf /Europaplatz – Lürrip S-Bahnhof – Korschenbroich Hindenburgstraße – Pesch Kirche (– Liedberg Kirche – An der Bleiche)
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Mönchengladbacher Stadtgebietes)
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:30 – 23:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 05:30 – 00:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 09:30 – 23:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T30</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie 033: Künkelstr. – MG Hbf – Waldhausen - Venn
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegfall des Abschnitts Künkelstr. – Lockhütte (Übernommen von Linie 003) ▪ Einführung eines T20 in HVZ und NVZ
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Künkelstr – MG Hbf – Sternstraße – Nicodemstraße – Stationsweg – Rönnetter Ring – Venn Kirche – Breiter Graben
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr ca. 05:30 – 23:00 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa ca. 06:00 – 19:30 Uhr</p> <p style="padding-left: 40px;">So ca. 09:00 – 19:30 Uhr</p> <p>Takt</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr HVZ: T20</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr NVZ: T20</p> <p style="padding-left: 40px;">Mo-Fr SVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa NVZ: bis ca. 14:00 Uhr T20, ab ca. 14:00 Uhr T30, ab ca. 18:30 Uhr T60</p> <p style="padding-left: 40px;">Sa SVZ: -</p> <p style="padding-left: 40px;">So NVZ: T60</p> <p style="padding-left: 40px;">So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2017: Entfall Abschnitt Lockhütte - Künkelstr. in Zusammenhang mit Linienänderung 002 und Linie 003 im Bereich Eicken/Bettrath, ▪ Ab Juli 2017: T20 in HVZ und NVZ

Linie 035: Nordpark – Waldhausen – Eicken – Uedding - Neuwerk
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung neuer Tangentiallinie über Nordpark - Rönnetter - Venn - Windberg - Eicken - Uedding - Neuwerk; Linienweg über Willicher Damm und Nordring ▪ T30 in HVZ und NVZ, keine Bedienung in SVZ
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nordpark Busbahnhof – Heidgesberg – In der Duis – Venn Kirche – Breiter Graben – Leostraße – Ebelshof – Bleichgrabenstraße – Peter-Nonnenmühlen-Allee – Bergstraße – Künkelstr. – Nordring – Lehmkuhlenweg – Dohrweg – Dammer Str. – Neuwerk Verwaltungsstelle
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 06:00 – 20:30 Uhr</p> <p>Sa -</p> <p>So -</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T30</p> <p>Mo-Fr NVZ: T30</p> <p>Mo-Fr SVZ: -</p> <p>Sa NVZ: -</p> <p>Sa SVZ: -</p> <p>So NVZ: -</p> <p>So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verknüpfung mit der Linie 014 an der Haltestelle Nordpark Busbahnhof
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ertüchtigung Infrastruktur Nordring ▪ Errichtung neuer Haltestellen Belgrader Straße; Marienburger Straße , Peter-Nonnenmühlen-Allee, Süchtelner Straße, Nordring, Lehmkuhlenweg, neues Polizeipräsidium, Kluppenstraße, Diebesweg, Engelblecker Str./Nordring, Krefelder Str., Willicher Damm, Heidgesberg, Venn Kirche ▪ Ausbau Endhaltestelle Neuwerk Verwaltungsstelle ▪ Einrichtung neuer Haltestelle Kluppenstraße (2019)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Dezember 2019: Einrichtung neuer Linie; T30 in HVZ und NVZ, keine Bedienung in SVZ

Linie 036: MG Hbf – Neuwerk – Neersen – Schiefbahn – Willich
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie bis Hügelstraße (abhängig von Entwicklung des Gewerbegebiets Hügelstraße und etwaiger finanzieller Beteiligung des Unternehmens)
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ SMS Group – Berliner Platz – MG Hbf – Voltastraße – Bozener Str – Neuwerk Markt – Dammer Straße – Am Nordkanal – Neersen Am Schloss – Schiefbahn – Willich Kirche
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienzeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 05:00 – 0:00 Uhr Sa ca. 05:30 – 0:00 Uhr So ca. 08:30 – 0:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T20 Mo-Fr NVZ: T20 Mo-Fr SVZ: Morgens T30/T20, abends T60 Sa NVZ: bis ca. 14:30 Uhr T20, ab ca. 14:30 Uhr T30 Sa SVZ: Morgens T30, abends T60 So NVZ: T120 So SVZ: T60</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturanpassung in Zusammenhang mit Realisierung SMS Group: Errichtung neuer Haltestellen: Berliner Platz, SMS Group (nach 2019)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach 2019: Verlängerung der Linie bis Hügelstraße in Abhängigkeit mit Realisierung Vorhaben SMS Group

Linie 097: (Lambertsstr./Sonnenhausplatz –) MG Hbf – Marienplatz – Jüchen – Hochneukirch – Otzenrath/Spenrath - Jüchen
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begradigung des Linienwegs im Bereich Sasserath
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf – Bismarckplatz – Polizeipräsidium – Am Gerstacker – Rathaus Rheydt – Marienplatz – Rheydt Hbf – NEW – Duvenstraße – Odenkirchen Post – Mocken (- Regiopark – Hackhausen) – Abzweig Schaan – In der Aue – Schulzentrum (bis Lambertsstraße/Sonnenhausplatz als neue Endhaltestelle → abhängig von der Infrastruktur, Ausbau Haltestelle notwendig)
Geplantes Grundangebot (Innerhalb des Stadtgebiets Mönchengladbachs)
<p>Bedienungszeitraum</p> <p>Mo-Fr ca. 04:30 – 23:30 Uhr Sa ca. 05:00 – 20:30 Uhr So ca. 10:00 – 20:00 Uhr</p> <p>Takt</p> <p>Mo-Fr HVZ: T30 Mo-Fr NVZ: T30 Mo-Fr SVZ: Morgens T30, abends keine Bedienung Sa NVZ und SVZ: ca. 6:30 Uhr bis 8:30 Uhr T60, ca. 8:30 Uhr bis ca. 13:30 Uhr T30, bis ca. 16 Uhr T60, dann letzte Fahrten 18 und 19:35 Uhr So NVZ: 7 Fahrten So SVZ: -</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung Hst. Mongshof (2018)
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Juli 2018: Linienwegänderung im Bereich Sasserath

Linie 864: unverändert
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert

AST Wickrath/Rheindahlen: unverändert
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ unverändert

Linie NE1: Alter Markt – MG Hbf – Lürrip – Neuwerk – Eicken – Volksgarten – Alter Markt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter Markt – Am Minto – MG Hbf – Lürrip Kirche – Mühlenweg – Uedding Kirche – Neuwerk Markt – Bettrath Kirche – Künkelstraße – MG Hbf – Pescher-/Reyerhütter Straße – Gabelsbergerstraße – Harterbroicher Markt – Alter Markt
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienzeitraum In den Nächsten zum Samstag, zum Sonntag und vor Feiertagen: 00:15 – 03:55 Uhr</p> <p>Takt Anzahl Fahrten: 4 Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

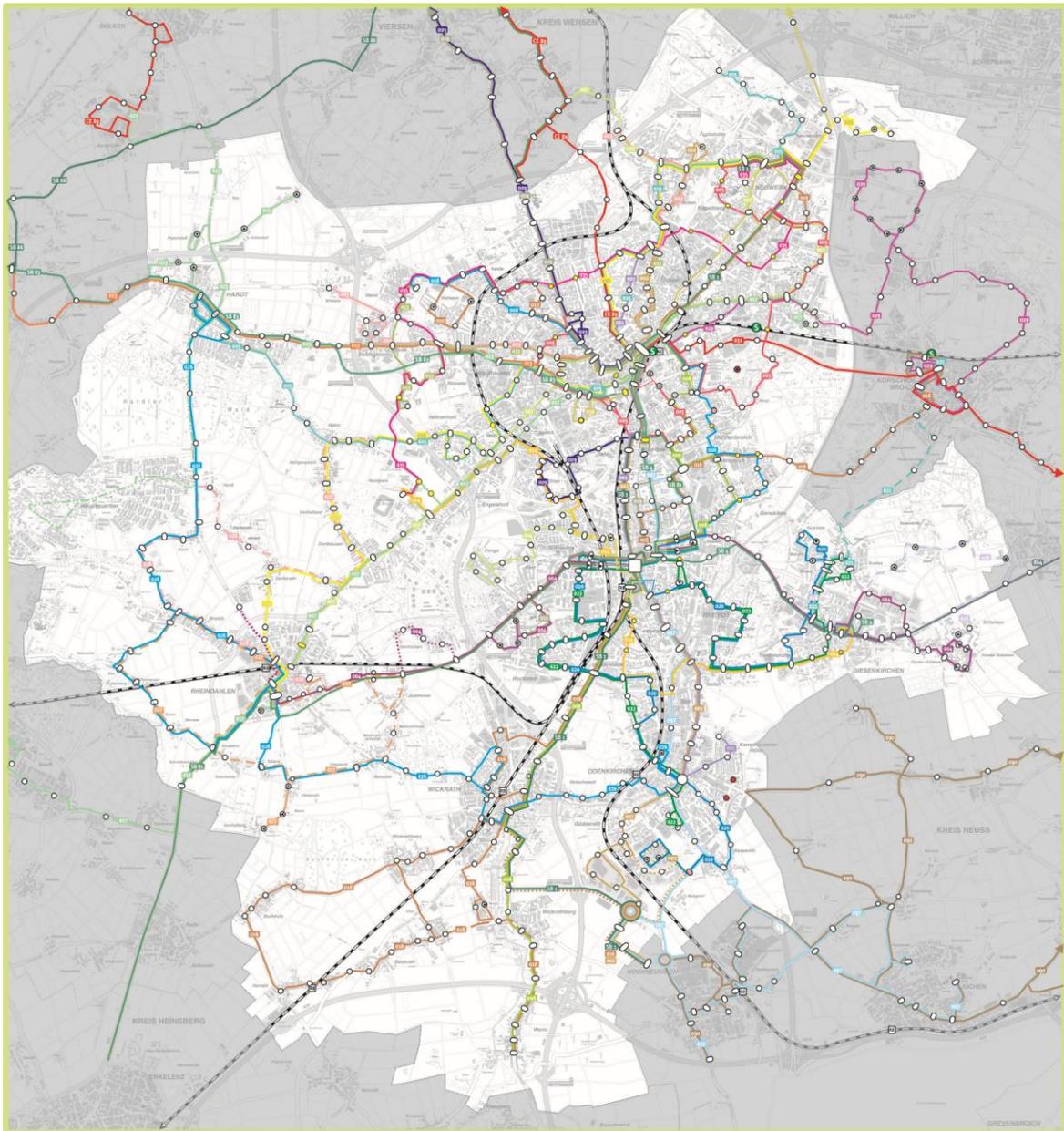
Linie NE3: Alter Markt – Marienplatz – Giesenkirchen – Rathaus Rheydt – Alter Markt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter Markt – MG Hbf – Alleestraße – Hardterbroich Markt – Bonnenbroich Sparkasse – Memelstraße – Franziskusstraße – Geneicken Bf – Rathaus Rheydt – Marienplatz – Gasstraße – Mülfort – Dohrer Straße – Kruchenstraße – Schelsen Kirche – Spulstraße – Schloss-Dyck-Straße – Am Düvel – Konstantinplatz – Am Sternfeld – Druckerstraße – Rathaus Rheydt – Polizeipräsidium – Geroplatz – Alter Markt
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum In den Nächsten zum Samstag, zum Sonntag und vor Feiertagen: ca. 00:15 – 03:55 Uhr</p> <p>Takt Anzahl Fahrten: 4 Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie NE4: Alter Markt – Hehn - Rheindahlen – Marienplatz – Alter Markt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MG Hbf – Galeria Kaufhof – Alter Markt – Burggrafenstraße – Waldhausener Straße – Hehn Pauen – Heiligenpesch – Dorthausen – Kothausen – Hilderather Straße – Voosen – Günhoven – Abzweig Genhülsen – Stadtwald – Schützenstraße – Dahlemer Straße Friedhof – Marienplatz – Kabelwerk – Schorchwerke – Bismarckplatz – MG Hbf
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum In den Nächsten zum Samstag, zum Sonntag und vor Feiertagen: ca. 00:15 – 03:55 Uhr</p> <p>Takt Anzahl Fahrten: 4 Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie NE5: Alter Markt – Marienplatz – Pongs – Rheindahlen – Holt – Alter Markt
Veränderungen zum Status quo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unverändert
Geplanter Linienweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alter Markt – Galeria Kaufhof – Bismarckplatz – Fliethstraße – Polizeipräsidium – Schorchwerke – Kabelwerk – Rathaus Rheydt – Marienplatz – Erlenstraße – Pongs Mitte – Schützenstraße – Stadtwald – Abzweig Genhüsen- Günhoven – Voosen – Hilderather Straße- Kothausen –Dorthausen – Am Nordpark – Holt Kirche - Weststraße – Waldnieler Straße – Alter Markt
Geplantes Grundangebot
<p>Bedienungszeitraum In den Nächsten zum Samstag, zum Sonntag und vor Feiertagen: ca. 00:15 – 03:55 Uhr</p> <p>Takt Anzahl Fahrten: 4 Fahrten</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine
Infrastruktur und Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ -

Linie NE6: Marienplatz – Odenkirchen – Wickrath – Wanlo – Wickrathhahn - Marienplatz	
Veränderungen zum Status quo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unverändert 	
Geplanter Linienweg	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marienplatz – Berliner Straße – Restrauch – Geistenbeck Sparkasse – Kochschulenstraße – Burgmühle – Wetschewell – Rossweide – Wickrath Markt – Niersstraße – Chur – Wickrathhahn Denkmal – Dahler Weg – Wickrath Siedlung – Wickrath Markt – Restrauch – Marienplatz 	
Geplantes Grundangebot	
<p>Bedienzeitraum In den Nächten zum Samstag, zum Sonntag und vor Feiertagen:</p> <p>Takt Anzahl Fahrten:</p>	<p>ca. 00:30 – 04:30 Uhr</p> <p>4 Fahrten Nachtexpresse und 4 Taxis nachtelefonischer Vorbestellung zw. Wickrath Markt und Buchholz Wendeplatz</p>
Maßgebliche Hinweise zur Fahrplangestaltung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine 	
Infrastruktur und Betrieb	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ - 	
Nach jetzigem Stand (02.2017) geplanter Umsetzungszeitpunkt	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ - 	

■ **Abbildung 37: Liniennetz Angebotskonzept**



<h3>Liniennetz Zielkonzept</h3>		<h3>Nahverkehrsplan Stadt Mönchengladbach</h3>	
<p>026 ○ Buslinie mit Liniennummer und Haltestelle</p> <p>RB RE S Schienenstrecke mit Regionalbahnhalt und Regionalexpresshalt oder S-Bahnhalt</p> <p>..... Einzelfahrten</p> <p>- - - Schulverkehr</p> <p>● wegfallende Haltestelle</p> <p>○ zu verlegende Haltestelle</p> <p>● neue Haltestelle</p>	<p>Änderung</p> <p>Maßnahmen/Änderungen</p>	<p>0 500 m 2.500 m</p> <p>Maßstab: unmaßstäblich verkleinert Kartengrundlage: 1: 23:000</p> <p>Stand: Februar 2017</p>	
<p>plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG</p>		<p>Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult</p>	

Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge im Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan

AB-1	Prüfauftrag: Verbesserung des Bedienungsangebotes durch Einrichtung eines Rufbus-Systems/AST-Systems für die „ländlichen Gebiete“ im Südwesten (Rheindahlen-Land, Wickrath-West sowie Bereiche im Giesenkirchener Nordosten (Högden, Taubenhütte, Leppershütte etc.)
<p>Planungsansatz:</p> <p>Verbesserung des Bedienungsangebots durch bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote für Bereiche mit besonderer peripherer Lage. Insbesondere Überprüfung des Bedarfs an Samstagen und Sonntagen zur Erreichung eines „bedarfsgerechten“ Angebotes.</p> <p><u>z. B. Verkehrsräume Giesenkirchen Nordost:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Högden, Taubenhütte, Leppershütte etc. • Zielpunkt: Konstantinplatz oder Nelessenweg • Verknüpfung mit 020 oder SB4 • Bedienungsangebot: T60 <p>Weitere mögliche Angebotsräume sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rheindahlen-Land (Zielpunkt Hilderather Str.) • Wickrath, Bereich Voigtshofer Allee, Eichendorffweg u. a. (Zielpunkt Wickrath Markt oder Wickrath Bf.) <p>Voraussetzung ist ggf. ein leistungsfähiges Verkehrs- bzw. Taxi- oder Mietwagenunternehmen.</p>	
<p>Beteiligte:</p> <p>Stadt Mönchengladbach, Stadtbezirke , Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: Mittelfristige Umsetzung</p>	

Der Stadtverkehr Mönchengladbach (bestehend aus folgenden Linien : SB 1, SB 4, SB 83, 001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 029, 031, 033, 035, 036, NE 1, NE 2, NE 3, NE 4, NE 5, NE 6, AST Wickrath, AST Jüchen/MG-Giesenkirchen) bildet ein vorhandenes Verkehrsnetz (vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d PBefG). Dabei handelt es sich um ein integriertes Gesamtnetz. Die einzelnen Linien sind derart miteinander zu einem zusammenhängenden Busliniennetz verknüpft, dass die größtmögliche Integration der Linienverkehre in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erreicht wird.

Durchmesserlinien zur Vermeidung von Umsteigevorgängen, zentrale Verknüpfungspunkte mit gesicherten Anschlüssen und Übergängen auf andere Verkehrsmittel sowie eine dichte Erschließung auf Hauptachsen durch die Linienführung bieten dem Fahrgast ein Angebot „aus einem Guss“, was sich unter anderem im City-Takt (10-Minuten-Takt) manifestiert, der in vielen Abschnitten nur durch die abgestimmte Fahrplanüberlagerung von zwei Buslinien erreicht werden kann.

Die Zusammenfassung der Linien zu einem Gesamtnetz ermöglicht eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung, die einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen erlaubt (z.B. durch verbundene Fahr-

zeugumläufe auf verschiedenen Linien) sowie eine zentrale Disposition und Steuerung des operativen Betriebs.

Die in das Gesamtnetz „Stadtverkehr Mönchengladbach“ einbezogenen Verkehre können gesamthaft bewirtschaftet werden. Dies sichert den größtmöglichen Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Verkehren, um den geringstmöglichen Ausgleichsbedarf für die Stadt zu erzielen. Daher soll das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem Gesamtzusammenhang verhindert werden.

10.2 Verbesserung der Umsteigesituation

Für alle Verknüpfungspunkte gilt, dass die Linien des ÖPNV sinnvoll aufeinander abgestimmt sein sollten. Daher sind Umsteigesituationen an den Verknüpfungspunkten gemäß den definierten Umsteigezeiten des Anforderungsprofils (vgl. Kap. 8.3.5) beizubehalten bzw. zu optimieren.

Mit den Veränderungen des Linienkonzepts werden die Umsteigesituationen grundsätzlich verbessert. Mit Einführung des City-Takts (10 Minuten-Takt auf den nachfragestärksten Korridoren) wird ein Sicherstellen der Anschlüsse obsolet, aufgrund des durchgängigen Fahrtenangebots in kurzer Taktfolge. Dies gilt gleichermaßen für tangentielle Linien sowie Linien außerhalb der starken Korridore, da diese wiederum auf starke Achsen mit hohem Taktangebot stoßen, wodurch keine langen Umsteigevorgänge entstehen.

Aus der Analyse der Anbindung an den SPNV (vgl. Kapitel 9.3) ist erkennbar, dass die Bereiche Schelsen, Giesenkirchen-Nord, Mülfort, Rheindahlen-Land, Hockstein, Schmölderpark nur unzureichend an den SPNV angebunden sind. Eine Anbindung an den Hauptbahnhof Rheydt wird zukünftig über die veränderte Linienführung der Linie 020 hergestellt.

Darüber hinaus wird die Qualität der Anbindung mit einer Anschlusspriorisierung am Bahnhof Rheydt unterstützt. Für die Bereiche Schelsen und Rheindahlen-Land ist ein definierter Anschluss auf eine Bahnhof andienende Linie herzustellen.

Anschlussprioritäten			
Hintergrund:			
<ul style="list-style-type: none"> Da verschiedene Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können definierte Umsteigezeiten nicht immer an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Im Rahmen der linienscharfen Betrachtung sind daher Prioritäten in der Anschlussbildung festzulegen. Die nachfolgend dargestellten zwingenden Verknüpfungen gelten als maßgeblicher Hinweis zur Fahrplangestaltung und beziehen sich auf Hin- und Rückrichtung. 			
Planungsansatz:			
<ul style="list-style-type: none"> Die dargestellten Anschlussprioritäten beziehen sich auf den (Takt-) Fahrplan montags bis freitags. Gegebenenfalls sind in den übrigen Verkehrszeiten alternative Verknüpfungen auf den genannten Verbindungen vorzunehmen, wenn die genannten Linien zu diesen Zeiten in anderen Zeitlagen verkehren. 			
von Linie	auf Linie	an Verknüpfungspunkt	Anschlussbeziehung
SB 83	SB 88	Waldniel Kirche	Niederkrüchten - Viersen
004	020	Asternweg	Schelsen - Odenkirchen / SPNV
005	S8	Lürrip S-Bahn	Uedding/Neuwerk - Düsseldorf
014 oder 020	RE 4	Rheydt Hbf.	Giesenkirchen - Düsseldorf
014 oder 020	RE 4	Rheydt Hbf.	Giesenkirchen - Aachen
026	RE 8	Odenkirchen Bf.	Wickrath - Köln

A-PA1	Prüfauftrag: Verbesserung der Anschlussqualität
Hintergrund:	
Bei einem Umstieg zwischen den Angeboten im ÖPNV sollen möglichst kurze Übergangszeiten vorhanden sein, die einen dennoch gesicherten Umstieg ermöglichen. Damit der Umstieg auch gewährleistet werden kann, sind ggf. Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu treffen.	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Prüfauftrags ist die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität im ÖPNV in der Stadt Mönchengladbach auf Basis der im Anforderungsprofil definierten Umsteigezeiten. Dabei ist die Anschlussqualität an allen Wochentagen zu berücksichtigen. Grundlage für die Sicherung und Verbesserung der Anschlussqualität bilden Daten, etwa zur Pünktlichkeit/Fahrplanzuverlässigkeit, welche mit Hilfe des RBL/ITCS der Verkehrsunternehmen bereit gestellt werden können. Prüfung des Einsatzes geeigneter technischer Einrichtungen. Darstellung der Anschlusssicherung im Fahrplan Rückfallebene innerhalb des Qualitätsmanagements definieren (siehe P-A2). 	

<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ optimierte Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten und dadurch Reisezeitverkürzung ■ Gewährleistung von verlässlichen Anschlüssen
<p>Beteiligte: Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>

A-PA2	Prüfauftrag: Anschlussgarantie als Erweiterung der Mobilitätsgarantie / Kundengarantie
<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ergänzung der landesweiten Pünktlichkeitsgarantie „Mobilitätsgarantie NRW“ (s. Kapitel 8.3.7) 	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anschlussverluste können - je nach Bedienungshäufigkeit der anschließenden Linie - die fahrplanmäßige Reisezeit im Einzelfall erheblich verlängern. Dies ist besonders bei Linien problematisch, die nur relativ selten verkehren, z.B. Tangentialverkehr. Für Anschlüsse, die trotz betrieblicher Anschlusssicherung nicht herstellbar sind, müssen den betroffenen Fahrgästen Ersatzlösungen geboten werden, damit sie ihr Fahrziel in angemessener Zeit erreichen können. Im Rahmen der „Anschlussgarantie“ ist hier die Nutzung eines Taxis eine praktikable Lösung. Da die Anschlusssicherheit neben der Pünktlichkeit einen großen Einfluss auf die Zufriedenheit der ÖPNV-Kunden hat, steigert die Anschlussgarantie maßgeblich das Qualitätsempfinden der Kunden. ■ Als Kriterien zur Definition von Relationen mit Anschlussgarantie sind insbesondere die Fahrtenhäufigkeit (weniger als 30-Minuten-Takt bzw. keine alternative Fahrtmöglichkeit) sowie die Verknüpfungspunkte mit ihren definierten Umsteigezeiten zu nennen. ■ Als Referenz für die Einführung einer Anschlussgarantie können beispielsweise die Verkehrsunternehmen Duisburger Verkehrsgesellschaft AG oder die Stadtwerke Münster GmbH, welche das erprobte Konzept der WVG-Gruppe aufgegriffen haben, genannt werden. 	
<p>Beteiligte: Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen</p>	
<p>Umsetzung: kurzfristige Umsetzung</p>	

10.3 Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb

Die Veränderung der Linienführungen im Linienkonzept erfordern Anpassungen in der Verkehrsinfrastruktur. Dies betrifft

- Einrichtung neuer Haltestellen (im Zusammenhang mit neuen bzw. modifizierten Linienführungen)
- Kapazitätserhöhung an Haltestellen (Schaffung zusätzlicher Halte- und Wartepositionen sowie von Wendemöglichkeiten, Verlängerung bestehender Haltestellenanlagen)
- Verlegung von Haltestellen (im Zuge modifizierter Linienführungen)
- Errichtung von neuen Richtungshaltestellen (z.B. bedingt durch veränderte Linienführung)
- Abbau vorhandener, nicht mehr bedienter Haltestellen
- Anpassungen an Straßen und Knotenpunkte aufgrund der erforderlichen Befahrbarkeit für Linienbusse (z.B. Ertüchtigung zur Befahrbarkeit mit Bussen zur Nutzbarmachung von kürzeren Fahrstrecken)
- Anpassung der Schaltungen an Lichtsignalanlagen (bedingt durch Anfahrt der Busse an den Knotenpunkt aus anderer Richtung)

Die Bushaltestellen sollen grundsätzlich barrierefrei ausgebaut werden. Die Kostenschätzung basiert auf einem entsprechenden Ausbaustandard. Im Zuge der Umsetzung der Busnetzmaßnahmen wird empfohlen, insbesondere auf den neu einzurichtenden Linien (wie den Tangentiallinien) die neuen Haltestellen für einen Probezeitraum von zwei bis drei Jahren vorerst provisorisch einzurichten und die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im Kontext mit der Wirkung der modifizierten Linienführung vor einem endgültigen Ausbau zu evaluieren. Die abgeschätzten Investitionskosten würden somit nicht unmittelbar mit der Netzumstellung zum Tragen kommen, sondern könnten als Ausbauprogramm über einige Jahre gestaffelt werden.

Der Ausbau der Haltestellen ist unter Berücksichtigung der örtlichen Situation im Einzelfall zu prüfen. Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen könnte ggf. verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist,
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z. B. zu schmalen Gehweg für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden und/ oder
- die Haltestelle aufgrund der topografischen/ räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist.
- Grundsätzlich sollten jedoch anstelle eines Nichtausbaus prioritär eine kleinräumige Verlegung in einen geeigneteren Bereich vorgesehen werden.

I-1	Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffent-	

lichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan (NVP). Der NVP muss mit den hier geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Planungsansatz:

Für die Festlegung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer Prioritätenliste wird im Nahverkehrsplan ein Punktesystem vorgesehen. Dieses berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien

- die Fahrgastnachfrage,
- das Vorhandensein von Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und Senioren im Nahbereich,
- die Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle
- sowie Haltestellen die im Rahmen von Straßenerneuerungsmaßnahmen gleichzeitig modernisiert werden.

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Fahrgastnachfrage	1 Punkt	50 – 250 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	250 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	500 – 750 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	750 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	1.000 – 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	> 1.500 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Umsteigehaltestelle	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von zwei Buslinien
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von drei oder mehr Buslinien
	1,5 Punkte	zentraler Verknüpfungspunkt und/ oder Haltestelle mit systematischer Verknüpfung Bus/ SPNV
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich	1,0 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,5 Punkt	Stadtteilzentrum und/ oder mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einrichtung mit regionaler Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)
	2,0 Punkte	Stadtzentrum
Einstiegssituation an der vorhandenen Haltestelle	0,5 Punkte	Bordsteinniveau 10 – 15 cm
	1,0 Punkt	Bordsteinniveau 5 – 10 cm

	1,5 Punkte	Einstieg vom Fahrbahnniveau bzw. Bordstein < 5 cm
<p>Anhand des Bewertungsverfahrens sollen alle Bushaltestellen beurteilt werden. Der barrierefreie Umbau soll, unter Berücksichtigung der Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach, anhand der objektiv ermittelten Dringlichkeit erfolgen. Von dieser Priorisierung soll aus Sicht des (nach PBefG für die Planung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständigen) Aufgabenträgers dort abgewichen werden, wo unmittelbar Straßenumbau- oder -sanierungsmaßnahmen anstehen.</p> <p>Die aktuelle Priorisierung (Stand 23.05.2017) innerhalb des Haltestellenumbauprogramms sieht folgende Reihenfolge vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krankenhaus Bethesda • Cecilienstraße • Maurus-Ahn-Straße • Rohrplatz • Robert-Koch-Straße • Viersener Straße Friedhof • Wasserturm • Nakatenusstraße • Lürriper Straße • Lürrip Kirche • Trompeterallee • Gutenbergstraße • Burgmühle • Voltastraße • Odenkirchen Gymnasium • Eicken Markt • Eibenstraße • Bootstraße • Herrath Bf. • Polizeipräsidium • Theater (ehem. Endepohlstr.) • Bettrath Kirche • Dorfbroicher Straße • Am Bour • Kochschulstraße • Hardterbroich Markt • Amtsgericht • Akazienstraße • Neuwerk Markt • Neuwerk Verwaltung • Dahleener Str. Friedh • Beller Mühle • Leostraße • Jenaer Straße • Alleestraße • Volksgartenstraße • Anton-Kreitz-Straße • Haus Ohlenforst • Beckrath Schule • Bungtstraße • Josef-Drauschke-Str. 		

<ul style="list-style-type: none"> • Schelsen Kirche • Schützenstraße • Güdderath Kreuz • Hirschweg • Rhein-Maas-Zentrum • Espenstraße • Am Schomm • Landgericht • Josef-Drauschke-Str. • Schelsen Kirche • Vossenbäumchen • Louise Gueury Str. • Hermann-Löns-Str. • Rheindalen Umgehungsstraße • Geropark <p>Die Priorisierung kann und soll in Abstimmung mit den Behindertenverbänden weiterentwickelt werden.</p>	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen + Optimierung der Umsteigesituation + Erfüllen der Anforderungen des BGG und des PBefG 	
<p>Beteiligte:</p> <p>Stadt Mönchengladbach, ggf. weitere Straßenbauasträger, Stadtbezirke, Verkehrsunternehmen, Behindertenvertreter</p>	
<p>Umsetzung:</p> <p>Erstellung der Prioritätenliste ist zeitnah umzusetzen.</p> <p>Grundsätzlich langfristiges Projekt, das den Zeithorizont des NVP überschreitet. Sukzessive Ausbauplanung im Rahmen dieses NVP beginnen.</p>	
I-2	<p>Prüfauftrag: Detailplanung zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen</p>
<p>Planungsansatz:</p> <p>Für die auszubauenden Haltestellen sind jeweils die Defizite aufzuzeigen. Die Abstimmung mit allen Beteiligten sowie eine grobe Kostenschätzung sind vorzunehmen.</p>	

Aufgrund der Verknüpfungsfunktion haben die acht SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet eine besondere Bedeutung und sind separat zu betrachten. Vor dem Hintergrund eines zukünftig verbesserten Angebots und einer verbesserten Abstimmung zwischen Bus und SPNV, sind die einzelnen Verknüpfungspunkte bezogen auf ihre Ausstattung im Einzelfall zu bewerten und in der Tendenz über dem geforderten Standard, vor dem Hintergrund der Ein- und Aussteigerzahlen, auszustatten.

■ **Tabelle 51: SPNV-Haltepunkte in Mönchengladbach**

Verknüpfungspunkt	Ein- und Aussteiger pro Tag (Bus)	Linien (ohne NachtExpress)
SPNV-Haltepunkte in Mönchengladbach		
Europaplatz / MG Hbf.	37.500	002, 003, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 013, 015, 017, 019, 023, 029, 031, 033, 036, 097, CE89, SB1, SB4, SB81, SB83
Rheydt Hbf.	3.100	001, 002, 006, 014, 016, 019, 024, SB1
Wickrath Bf.	150	016, 026
Odenkirchen Bf.	100	020, 022, 026
Rheindahlen Bf.	100	004*, 025, 026, 027*, AST-Verkehr*
Herrath Bf.	30	016
Lürrip S	20	031 (Lürrip S-Bf. ehemals Volksbadstr.)
MG Genhausen	10	026*, 027*

* = sehr geringe Fahrtenanzahl

Vor dem Hintergrund der Maßnahmen die im Kapitel 10.1 entwickelt worden sind, ist mit einer veränderten Fahrgastnachfrage an den Haltestellen zu rechnen sein. Durch die veränderte Bedeutung müssen die Haltestellen ggf. neu bewertet werden und gegenüber dem Status quo in einer anderen Kategorie eingeordnet werden. Für folgende Haltestellen wird eine entsprechende Veränderung erwartet:

■ **Tabelle 52: Haltestellen mit deutlichem Bedeutungszuwachs durch Maßnahmenkonzept**

Haltestelle	Zukünftige Linien	Begründung
Hilderather Straße	004, 007, 017, 025, 026, 027, 028, SB81	Linien 007/017 bilden City-Achse (T10, deutlich verbesserte Umsteigemöglichkeiten)
Neuwerk Verwaltungsstelle	005, 007, 010, 015, 025, 035, 036, SB1	Sieben zusätzliche Fahrtenpaare Linie 005 T20 (drei Fahrten), Linie 035 T30 (zwei Fahrten) und SB1 T30 (zwei Fahrten)
Nordpark Busbahnhof	014, 017, 035	Taktverdichtungen auf den Linien 014 und 017 sowie Anbindung mit neuer tangentialen Linie
Stadtverwaltung, Kapuzinerplatz, Kleiststraße	003, 007, 008, 009, 010, 013, 019, 023, 033	veränderte Linienführung Hindenburgstraße

I-3	Maßnahme: Geplanter Ausbau / Neubau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
Hintergrund: Die Stadt Mönchengladbach sieht vor, den Neubau bzw. Ausbau von folgenden Haltestellen im Gültigkeitszeitraum des NVP unabhängig der Netzreform vorzunehmen	
Planungsansatz: Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum ausgebaut werden: <ul style="list-style-type: none"> ■ Burgmühle ■ Voltastraße ■ Odenkirchen Gymnasium ■ Eicken Markt ■ Dammer Straße ■ Fliethstraße ■ Bootstraße ■ Herrath Bf. Folgende Haltestellen sollen im Umsetzungszeitraum bis 2022 neugebaut werden: <ul style="list-style-type: none"> ■ Neues Polizeipräsidium Beim Ausbau sind die Haltestellenstandards gemäß Kap. 8.3.8 zu beachten.	
Umsetzung: sukzessive in Abhängigkeit der jeweiligen Planungen	

I-4	Einrichtung neuer Haltestellen im Rahmen der Maßnahmenkonzeption		
Hintergrund: Veränderungen in der Netzgestaltung, Verbesserung der Erschließungsqualität etc.			
Planungsansatz: Einrichtung von neuen Haltestellen im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan:			
Haltestellenname	Teilhaltestellen	Verkehrende Buslinien	Umsetzung
Dionysiusstraße	2	014, 020, 022	2017
Waater Straße	2	014	2017
Egerstraße	2	014	2017
Gotzweg	2	014	2017
Sternstraße	2	005	2017
Hermges	2	SB 4, 019, 097	2017
Lehwaldstraße	2	SB 4	2017
Sasserather Pfad	1	020	2017
Schleestraße	1	020	2017
Stoltenhoffstr.	1	020	2017

Talstraße	1	020	2017
Frankfurter Str.	2	020	2017
Theater	1	020	2017
Vogtsgarten	2	007, 017	2017
Mongshof	4	020, 097	2018
Sasserath	2	020	2018
S-Bhf. Lürrip	2	005	2018
Bungt	1	005	2018
Bungtstr.	1	005	2018
Volksgarten Restaurant	1	005	2018
Voklksbad	1	005	2018
Nespeler Str.	2	005	2018
Weberstr.	2	005	2018
Köhlersfahrt	2	016	2018
Hardterbroicher Allee	2	008	2018
Gabelsberger Straße	1	008	2018
Belgrader Str.	2	017, 035	2018
Diebesweg	2	035	2018
Ritterstr.	2	008	2019
Schlossstraße	2	008	2019
Bethesda	1	005	2019
Engelblecker Str./Nordring	2	035	2019
Enscheder Straße	2	017	2019
Klumpenstraße	2	035, SB1	2019
Krefelder Straße	4	010, 035	2019
Lambertsstraße/Sonnenhausplatz	3	SB4, 006, 097	k.A.
Marienburger Straße	2	035	2019
Peter-Nonnenmühlen-Allee	2	035	2019
Süchtelner Straße	2	035	2019
Willicher Damm	2	035	2020
Bleichstraße	2	036	2020
Venn Kirche	1	035	2020
Heidgesberg	2	035	2020
Hügelstraße	1	036	2020

I-5	Straßeninfrastrukturanpassungen
Hintergrund:	
Betriebliche Belange in Verbindung der Veränderungen in der Netzgestaltung,	
Planungsansatz:	
Im Zusammenhang mit den dargestellten Maßnahmen Netz und Fahrplan werden folgende Infrastrukturanpassungen notwendig:	

Bereich	Baulicher Aufwand	Verkehrende Buslinien	Umsetzung
Warteposition Wasserturm	Leuchte versetzen, Schild, Wendefahrt über Franz. Str.	005	2017
Warteposition Neuwerk	Parker entfallen im Bereich Müllcontainer Richtung Krankenhaus; Alternativ Prüfung der Verlängerung Hast. an der Kreuzung zur Dünner Str.	SB1, 035	2017
Knoten Adlerstr./Dünner Str.	Anpassung Mittelinsel	005	2018

I-6	Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV
<p>Hintergrund: Um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu gestalten, sind kurze Fahrtzeiten vorzuhalten. Durch geeignete Maßnahmen sind die Fahrtzeiten im ÖPNV zu beschleunigen. Defizite gemäß Kapitel 9.9</p>	
<p>Planungsansatz: Mit dem Planungsansatz zur Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden. Eine erfolgreiche Bus-Beschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und weniger einzelne Knotenpunkte. Bei der regulären Erneuerung überalterter Ampelanlagen sollten diese gleich mit Komponenten für die Beschleunigung ausgerüstet werden.</p> <p>Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen:</p> <p><u>Strecke:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bussonderfahrstreifen (Busspur), beim Übergang in einen Abschnitt mit einspuriger MIV-Richtungsfahrbahn in Verbindung mit Busschleuse (ggf. Führung in Mittellage) ■ temporär freigegebener Bussonderfahrstreifen (Busspur) ■ Vorrangschaltung an Fußgänger-LSA (tlw. Schon in Umsetzung) ■ Berücksichtigung bestehender Buslinienführungen bei Überlegung zur Einrichtung von T30-Zonen ■ ausreichende Fahrbahnbreite (Ordnung des Parkens durch Abmarkieren der Parkstände, Halte- und Parkverbote) ■ Pfortnerampeln zum Abbau von Stausituationen (Beispiel: Stadt Münster, Weseler Straße / Bonhoefferstraße) ■ Linksabbiegeverbote (Vermeidung von Behinderungen durch Linksabbieger, z. B. in engen Straßenräumen) ■ busverträgliche Gestaltung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen ■ Verhinderung des Falschparkens im Nahbereich von Engstellen, Mittelinseln usw. ■ Kombination von Haltestellen (geringe Geschwindigkeit des Busses) mit geschwindigkeits- 	

dämpfenden Maßnahmen (insbesondere Engstellen, Aufpflasterungen)

- Fußgängerüberwege mit Mittelinseln
- Führung in Gegenrichtung in Einbahnstraßen (geeignete straßenräumliche Gegebenheiten)
- Verbesserung des Fahrbahnbelages

Haltestelle:

- niederflurgerechte Haltestelle
- Kaphaltestelle (ggf. in Verbindung mit Fußgängerschutzinsel in Mittellage zwischen den Richtungshaltestellen)
- optimaler Haltestellenabstand
- ausreichend dimensionierte Flächen für Fahrgastwechsel
- Doppelhaltestellen bei dichter Fahrzeugfolge
- „BUS“-und „Zickzack“-Markierung im Haltestellenbereich
- Absicherung der Anfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote und Markierungen); ggf. Ausbildung im Sägezahnprinzip
- Absicherung eines störungsfreien Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr (z. B. Buskap, Busbucht mit Busschleuse)
- Herstellen der Fahrbahnfläche in besonderer, mechanisch beanspruchbarer Materialausführung („Betonplatte“)

Knotenpunkt:

- Vorrangschaltung an LSA (Bevorrechtigung im Signalprogramm, so dass die Busse möglichst ohne Verlustzeiten den Knotenpunkt passieren) (schon umgesetzt)
- Busschleusen (signalgesicherter Spurwechsel)
- Verhinderung von Rückstaus im MIV-Querverkehr in Knotenpunkten (Beschilderung, Markierungen, Überwachung)
- Abfangsignalisierung an unsignalisiertem Knoten zur Absicherung des Linksausbiegens von Nebenstraße auf Vorfahrtsstraße bzw. des Linksabbiegens von Vorfahrtsstraße in Nebenstraße
- Kreisverkehrsplätze in ausreichender Dimensionierung und ohne geschwindigkeitsdämpfende Einbauten an den Zufahrten (Hinweis: Kreisverkehrsplatz ist ggü. LSA mit Vorrangschaltung aus Sicht des ÖPNV zweitbeste Lösung)
- Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren für MIV zum Freimachen der Fahrtrichtung des Busses
- Ausnahmen von Fahrtrichtungsgeboten auf Sortier- und Abbiegespuren im Zusammenhang mit LSA-Steuerung (Bus kann weniger belastete Fahrstreifen benutzen)
- Vorfahrt an (störintensiven) Knotenpunkten in Tempo-30-Zonen (Rechts-vor-Links nur im Ausnahmefall)

Verkehrliche Bewertung:

- Erreichung von mehr Fahrplanstabilität,
- Sicherung der heutigen Wirtschaftlichkeit (Verhindern eines Mehrbedarfs im Fahrzeugeinsatz infolge sukzessiv wachsender Fahrzeiten),
- Reduzierung der Umlaufzeiten im ÖPNV-Betrieb, so dass sich bei den Fahrzeug- und Personalressourcen ggf. neue Spielräume ergeben und die an einer Stelle eingesparten Ressourcen an einer anderen Stelle zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden können,
- Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge),
- höhere Kundenzufriedenheit, insbesondere durch
 - Reduzierung der Reisezeit
 - eine wahrnehmbar höhere Pünktlichkeit und Einhaltung der Fahrpläne
 - Verbesserung der Anschlusssicherung

Umsetzung:

mittel-/langfristige Umsetzung

10.4 Maßnahmen für eine optimierte intermodale Verknüpfung

B+R

Für die Erfüllung der Zielsetzungen im Bereich der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV werden drei verschiedene Möglichkeiten vorgeschlagen, wie die Verknüpfungspunkte ausgebaut werden können.

Vorhandene Bike and Ride Stationen sollen dabei erweitert oder optimiert werden, dazu ist eine Prüfung der vorhandenen Ausstattung notwendig. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind.

Ausstattung Bike and Ride:

- Bike & Ride mini
 - a. Mind. 2 Fahrradanhänger
 - b. Nahegelegener Standort an der Haltestelle
 - c. Vorzugsweise an Bushaltestellen
 - d. Grundangebot an Bushaltestellen

- Bike & Ride Basis
 - e. Mind. 5 Fahrradanhänger überdacht
 - f. Nahegelegener Standort an der Haltestelle/SPNV-Halt

- Bike & Ride Plus
 - g. Zusätzliche Fahrradanhänger nach Bedarf überdacht
 - h. Fahrradboxen zum Vermieten/ Aufbau einer Radstation/Fahrradparkhaus
 - i. Vorzugsweise an SPNV-Halten

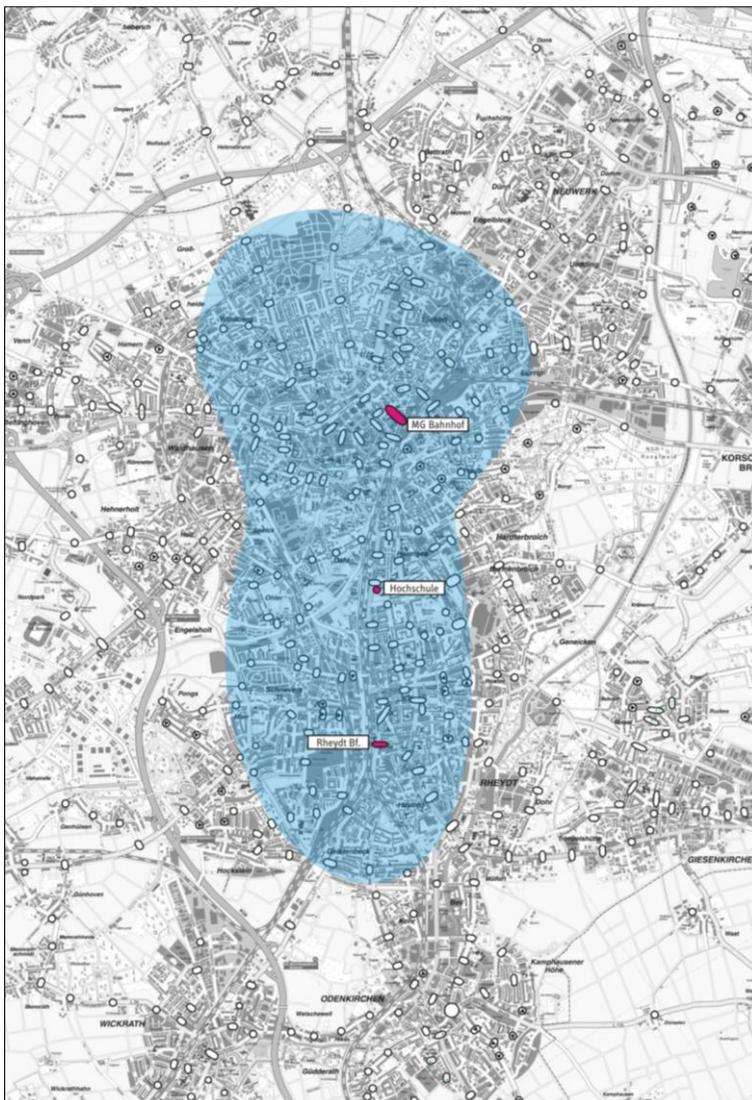


In Abbildung 38 und auf den folgenden Seiten werden Haltestellen dargestellt, die Potenzial für eine (weitergehende) intermodale Verknüpfung zeigen. Diese sollen als entsprechende intermodale Verknüpfungspunkte gestärkt und ausgebaut werden.

Fahrradverleih

Da es derzeit kein öffentliches Fahrradverleihsystem gibt, sollte im Zentrumsbereich der Stadt Mönchengladbach der Aufbau und die Errichtung eines Verleihsystems angestrebt werden. Dazu sollten Stationen an wichtigen Quell- und Zieleinrichtungen (z.B. Bahnhöfe, Innenstadt und Hochschule) und in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen im Zentrum von Mönchengladbach eingerichtet werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt in welchem Bereich sich das Fahrradverleihsystem zunächst verorten und konzentrieren sollte. Die drei eingezeichneten Haltestellen dienen dabei als Orientierung.

■ **Abbildung 38: Fokus Fahrradverleih-Stationen im Zentrum von Mönchengladbach**



P+R

Die vorhandenen Parkflächen an den intermodalen Verknüpfungspunkten sollten im Sinne des intermodalen Verkehrsangebots als Park and Ride-Flächen ausgewiesen werden.

Carsharing

Gemeinsam mit den vorhandenen oder potenziellen Carsharing-Anbietern ist zu prüfen, ob in der Stadt Mönchengladbach weitere stationsbasierte Carsharing-Standorte sinnvoll eingerichtet werden können.

Darüber hinaus bestehende Initiativen für privates Carsharing (z. B. autonetze.de) sollten in die Angebote des Mobilitätsangebots der Stadt Mönchengladbach hinsichtlich Information und Kooperation integriert werden.

Darstellung intermodaler Verknüpfungspunkte

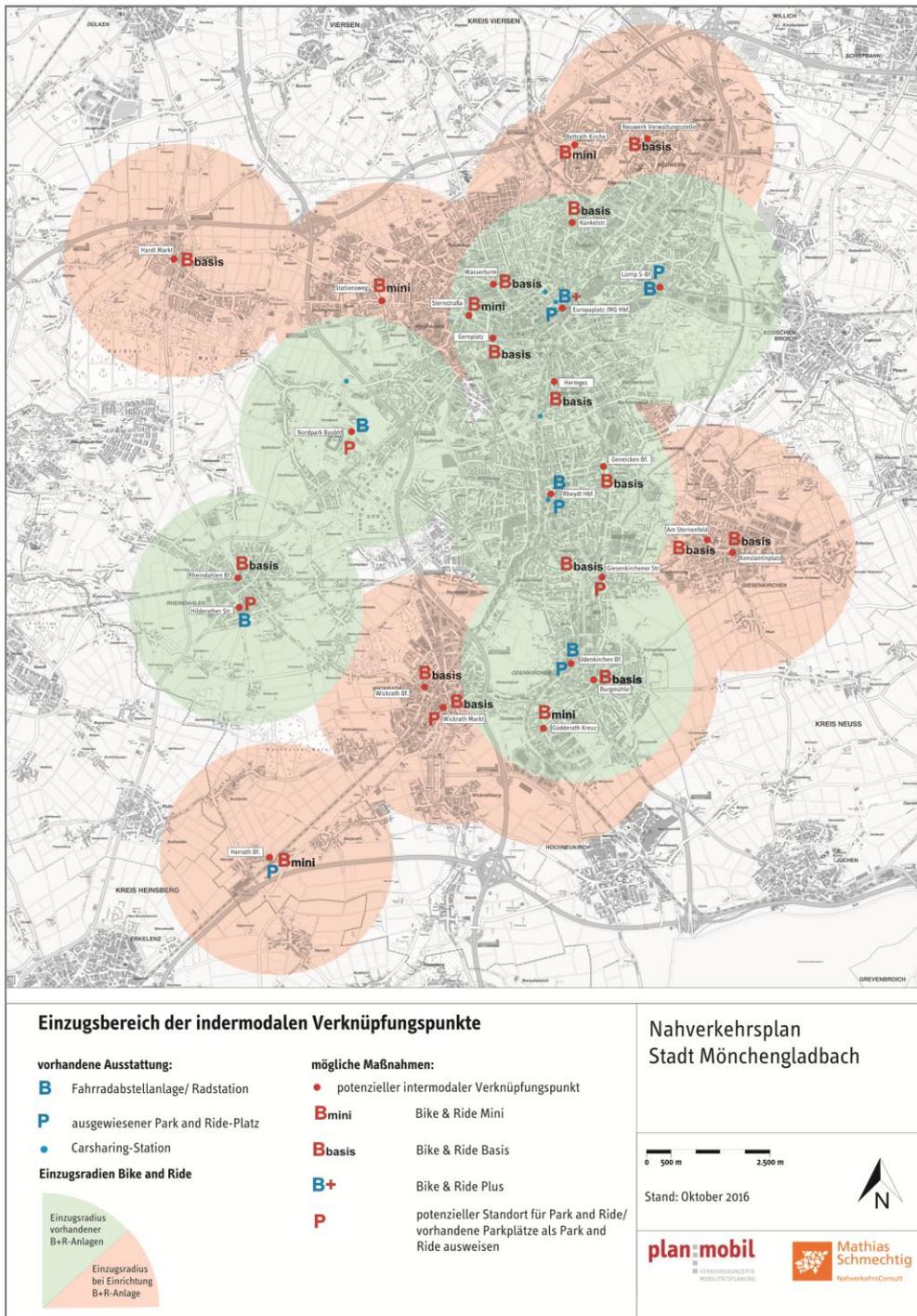
Insgesamt sollen verschiedene Haltestellen und mit besonderer Priorität die SPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Mönchengladbachs als intermodale Verknüpfungspunkte ausgebaut werden. Dazu sollen verschiedene Ausstattungsmerkmale an den Mobilitätsstationen aufgebaut oder ausgebaut werden, sodass eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel gewährleistet werden kann.

Zu der optimalen Ausstattung gehören:

- Bike-and-Ride-Stationen: nach Bedarf Fahrradboxen, überdachte Fahrradabstellanlagen, Radstationen
- Fahrradleihstationen: in erster Linie im Innenstadtbereich
- ausgewiesene P+R Plätze

Die nachfolgenden Steckbriefe enthalten Empfehlungen zur Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten:

■ **Abbildung 39 Verortung von intermodalen Verknüpfungspunkten**



Hilderather Str.



- Ausstattung nach Umbau:
 - Nach Umbau Eröffnung/Inbetriebnahme im Juli 2016: ca. 30 Fahrradstellplätze
 - großzügiges Platzangebot

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Stadtteil- Geschäftszentrum Rheindahlen
 - Städtisches Altenheim Rheindahlen
 - Kirchengemeinden
 - Wohngebiete und Gewerbegebiete Rheindahlen
 - ca. 550 m von SPNV-Halt MG-Rheindahlen entfernt

- Ein-/Aussteiger Bestand: 1.700 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 004, 007, 017, SB 81, 026, 027

- Mögliche Maßnahmen:
 - Ggf. Parkplätze zu weiteren B+R-Plätzen umwandeln

- Anmerkungen: wird derzeit umgebaut zum ZOB

Rheindahlen Bf.



- Ausstattung heute:
 - Teilweise wenig Platz
 - Keine Fahrradbügel o.Ä. vorhanden
 - Kein öffentlicher Parkplatz direkt am SPNV-Halt vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Stadtteil- Geschäftszentrum Rheindahlen
 - Gewerbegebiet Rheindahlen

- Ein-/Aussteiger Bestand: 97 pro Tag (nur Bus); ca. 300 pro Tag (nur SPNV)

- ÖV:
 - Linie 004, 025, 026, 027, RB 34

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen:
 - Geplante Verlegung des Bf. Rheindahlen an den Bahnübergang Gladbacher Str.
 - Nutzung des dortigen öffentlichen Parkplatzes als P+R-Parkplatzes (ca. 25 Stellplätze) und zusätzliche B+R-Plätze

Nordpark Busbahnhof (Abk.:NPBF)



- Ausstattung heute:
 - Parkplätze für die Ziele in der Nähe (Fußballstadion...)
 - 1000 Fahrradstellplätze auf 2 Parkplätzen am Fußballstadion
 - Carsharing Station von Santander in der Nähe (Am Nordpark 50)

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Fußballstadion
 - Hockeystadion
 - Finanzzentrum
 - Büro- und Dienstleistungszentrum Businesspark I + II

- Ein-/Aussteiger Bestand: 400 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 014, 017, 035
 - Zubringer zu den Stadien

- Mögliche Maßnahmen:
 - Das vorhandene Angebot öffentlich nutzbar machen

- Anmerkungen:
 -

Neuwerk Verwaltungsstelle (Abk: NVW)



- Ausstattung heute:
 - Keine Möglichkeiten vorhanden Fahrräder anzuschließen
 - Wenige Parkmöglichkeiten entlang der Straße vorhanden
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Krankenhaus in direkter Nähe
 - Polizei und Bürgerservice in der Nähe
 - Südlich des Flughafens gelegenes Gewerbegebiet Neuwerk
 - Wohngebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: 750 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie SB1, 005, 007, 010, 015, 025, 035
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
- Anmerkungen: -

Stationsweg (Abk.: STAT)



- Ausstattung heute:
 - Ausreichendes Platzangebot, um Fahrradabstellanlagen aufzustellen
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Parkplatz in unmittelbarer Nähe
 - Wohngebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: 450 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 003, 013, 023, 033
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride mini
- Anmerkungen: -

Europaplatz/MG Hbf.



- **Ausstattung heute:**
 - Zentraler Verkehrsknotenpunkt
 - Verknüpfung SPNV – Bus (Fern- und Regionalverkehr mit dem lokalen Verkehr)
 - Radstation mit 666 Fahrradstellplätzen (geplante Fertigstellung Ende 2016)
 - Park and Ride (65 Stellplätze)
 - Carsharing – Station von flinkster vorhanden

- **Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):**
 - Zugang zur Mönchengladbacher Innenstadt
 - Unmittelbare Verbindung zur Hindenburgstraße → Fußgängerzone mit zahlreichen Einzelhandelsgeschäften
 - Vitusbad (Schwimmbad)
 - Berufskolleg für Technik und Medien
 - Wohn- und Geschäftsviertel
 - Deutsche Rentenversicherung
 - Agentur für Arbeit

- **Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 37.000 (Bus), ca. 25.000 (SPNV) pro Werktag**

- **ÖV:**
 - Verknüpfungspunkt von regionalem und lokalem Verkehr
 - Zentraler und wichtigster SPNV-Halt Mönchengladbachs

- **Mögliche Maßnahmen:**
 - Bike & Ride Plus

- **Anmerkungen:**
 - Eine Radstation (Fahrradparkhaus) für 666 Fahrräder wird derzeit gebaut und soll voraussichtlich in 2017 fertig gestellt sein. Es soll verschiedene Dienstleistungen rund um das Fahrrad geben (Reinigung, Codierung, Wartung)

Rheydt Hbf. (Abk.: RYBF)



- Ausstattung heute:
 - Radstation vorhanden mit 205 Stellplätzen (mit Überwachung, Fahrradverleih, Service), 30 weitere Fahrradstellplätze am Bahnhofsvorplatz
 - Park and Ride Parkplatz (60 Stellplätze)
 - Carsharing-Station von flinkster vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Innenstadt von Mönchengladbach Rheydt
 - Theater
 - Einkaufsmöglichkeiten

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 4.200 pro Werktag (Bus), ca 10.000 pro Werktag (SPNV)

- ÖV:
 - RE & RB Halt
 - Verknüpfungspunkt zwischen regionalem und lokalem Verkehr

- Mögliche Maßnahmen:
 - Ausbau Radstation

- Anmerkungen: -

Lürrip S-Bf



- Ausstattung heute:
 - Park- and Ride Parkplatz (200 Stellplätze)
 - Überdachte Fahrradabstellanlage (50 Stellplätze)
 - keine direkte Verknüpfung von S-Bahn und Bus
 - 20 Fahrradboxen befinden sich zur Zeit im Bau

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Gewerbegebiet Lürrip
 - Wohngebiete in Lürrip
 - Volksbad (Freibad)

- Ein-/Aussteiger Bestand: 20 pro Werktag(nur Bus, Linie 031)

- ÖV:
 - S-Bahn-Halt
 - Linie 031; Linie 005 an neuer Haltestelle näher an S-Bahn-Haltestelle, S8

- Mögliche Maßnahmen:
 - Einrichtung einer Bushaltestelle, um den Halt als Verknüpfungspunkt zwischen lokalem und regionalem Verkehr auszubauen

- Anmerkungen: Errichtung von 20 Fahrradboxen in Umsetzung

Konstantinplatz



- Ausstattung heute:
 - Fahrradanhänger vorhanden
 - Parkmöglichkeiten entlang der Straße und auf dem Konstantinplatz

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Bürgerservice
 - Stadtteil- und Geschäftszentrum Giesenkirchen
 - Wohngebiete

- Ein-/Aussteiger Bestand: 1.000 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie SB 4, 004, 014, 021, 018,

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: -

Wickrath Markt (Abk.: WIMA)



- Ausstattung heute:
 - Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
 - Parkplatz (Wickrather Markt)

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Bürgerservice
 - Markt Wickrath
 - Stadtteil- & Geschäftszentrum Wickrath
 - Schloss & Schlosspark Wickrath
 - Veranstaltungshalle „Kunstwerk“

- Ein-/Aussteiger Bestand: 2.600 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie SB1, 006, 016, 026

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
 - Parkflächen als P+R-Flächen ausweisen

- Anmerkungen: -

Hardt Markt (Abk. HMT)



- Ausstattung heute:
 - Kein Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Stadtteil- und Geschäftszentrum Hardt
 - Wohngebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: 800 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 013, 015, 023, 026, SB83
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
- Anmerkungen: -

Geroplatz (Abk. GER)



- Ausstattung heute:
 - Parkplatz vorhanden (Geroplatz)
 - Keine Fahrradabstellanlagen vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiete
 - Hotel
 - Rathaus Abtei/ Stadtverwaltung
 - Übergang zur Innenstadt
 - Geropark
 - Museum Abteiberg

- Ein-/Aussteiger Bestand: 700 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 005, 015, 017, 036

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: -

Küinkelstraße



- Ausstattung heute: -
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiete
 - Gewerbegebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: 1.300 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 001, 002, 003, 035, 015, 025
- Ziele: Verknüpfung ÖPNV-Rad und ÖPNV-MIV
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
- Anmerkungen: -

Giesenkirchener Str.



- Ausstattung heute:
 - Parkmöglichkeiten entlang der Straße vorhanden
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Schulen (Gesamtschule, Berufskolleg, Realschule)
 - Wohngebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: 2.100 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 001, 002, 014
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
- Anmerkungen: -

Güdderath Kreuz (Abk.: GUKR)



- Ausstattung heute:
 - Keine Fahrradabstellanlage vorhanden
 - Parkmöglichkeiten entlang der Straße vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Kleingartenverein
 - Wohngebiet
 - Gewerbegebiet Regiopark und Güdderath

- Ein-/Aussteiger Bestand: 200 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 002

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Mini

- Anmerkungen: -

Sternstr. (Abk.: STER)



- Ausstattung heute:
 - Enger Gehweg
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Sport Arena (Bowling Center)
 - Wohn- und Gewerbegebiete
- Ein-/Aussteiger: 500 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 005, 003, 033
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Mini
- Anmerkungen: -

Rheydt - Odenkirchen Bf. (Abk.: OKBF)



- Ausstattung heute:
 - Verknüpfung RE& RB, mit Bus
 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof (40 Stellplätze)
 - Parkplätze entlang der Straße
 - Park+ Ride Parkplatz (65 Stellplätze)
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiet
 - Gewerbegebiet an Stopper Weg
- Ein-/Aussteiger Bestand: 100 pro Werktag (Bus), 500 pro Werktag (SPNV)
- ÖV:
 - Linie 026, RE 8, RB27
- Mögliche Maßnahmen: -
- Anmerkungen: -

Wasserturm (Abk.: WASS)



- Ausstattung heute:
 - Keine Fahrradabstellanlage vorhanden
 - Parkmöglichkeiten entlang der Straße

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiet
 - Krankenhaus Bethesda
 - Seniorenheim
 - Bunter Garten
 - Evangelischer Friedhof

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 600 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 005, 008, 009, 010, 019

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: -

Wickrath Bahnhof (Abk.: WIBF)



- Ausstattung heute:
 - Keine öffentlichen Fahrradabstellanlagen
 - Ausgewiesener Park and Ride
 - Verknüpfung RE, RB, Bus

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiet
 - Stadtteil- & Geschäftszentrum Wickrath
 - Schloss & Schlosspark Wickrath
 - Veranstaltungshalle „Kunstwerk“

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 150 pro Werktag (Bus)

- ÖV:
 - Linie 016, 026

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: Errichtung von Fahrradboxen in Planung

Herrath Bahnhof (Abk.: HRBF)



- Ausstattung heute:
 - Keine Ausstattung vorhanden
 - Parken entlang der Straße möglich
 - Verknüpfung mit SPNV

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiet

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 30 pro Werktag (Bus)

- ÖV:
 - Linie 016, RB33

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Mini

- Anmerkungen: Errichtung von Fahrradboxen in Planung

Burgmühle (Abk.: BGM)



- Ausstattung heute:
 - Wenig Platz
 - Keine Fahrradabstellanlagen vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiet
 - Friedhof Odenkirchen
 - Stadtteil- & Geschäftszentrum Odenkirchen

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 2.700 pro Tag

- ÖV:
 - Linie 001, 002, 020, 022, 026, 097

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: -

Hermges (Abk.: HER)



- Ausstattung heute:
 - Parkplatz vorhanden
 - Großzügiges Platzangebot
- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Gewerbegebiet
 - Hochschule Niederrhein
 - Wohngebiete
- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 2.400 pro Werktag
- ÖV:
 - Linie 001, 002, 009, 005, SB1
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis
- Anmerkungen: -

Am Sternenfeld (Abk.: AMSF)



- **Ausstattung heute:**
 - Großzügiges Platzangebot
 - Große Grünfläche vorhanden

- **Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):**
 - Bürgerservice
 - Stadtteil- und Geschäftszentrum Giesenkirchen
 - Wohngebiete
 - Seniorenzentrum

- **Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 950 pro Werktag**

- **ÖV:**
 - Linie 004, 021, 020, 018, 022, SB4

- **Mögliche Maßnahmen:**
 - Bike & Ride Basis

- **Anmerkungen: -**

Geneicken Bf. (Abk.:GEBF)



- Ausstattung heute:
 - Parkplatzstreifen
 - Keine öffentliche Radabstellanlage

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiete
 - Gewerbegebiet

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 1.200 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 016, 097, SB4, SB81, 006, 004, 008

- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Basis

- Anmerkungen: -

Betrath Kirche (Abk.: BEKI)



- Ausstattung heute:
 - Parkplatz vorhanden (von Kaiser's)
 - Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden

- Wichtige Ziele und Quellen in der Umgebung (1-3 km):
 - Wohngebiete
 - Gewerbegebiet

- Ein-/Aussteiger Bestand: ca. 600 pro Werktag

- ÖV:
 - Linie 003, 007, 015, 025

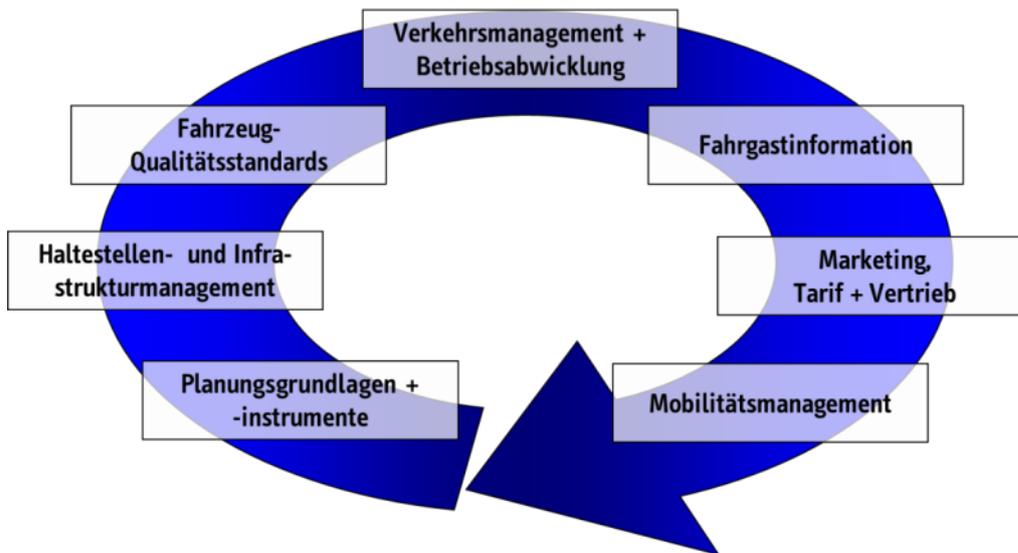
- Mögliche Maßnahmen:
 - Bike & Ride Mini

- Anmerkungen: -

10.5 Handlungsfeld Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation

Neben den „klassischen“ Angebotsmaßnahmen, die das Fahrplan- und Linienangebot sowie die Infrastruktur betreffen, tragen weitere Handlungsfelder zum Erfolg des ÖPNV bei, die hier als „Hintergrundprozesse“ bezeichnet werden. Darunter sind Prozesse und Maßnahmen zu verstehen, die das ÖPNV-Angebot überhaupt erst in der gewünschten Qualität ermöglichen: interne Prozesse wie das Management von Betrieb und Infrastruktur und kundengerichtete Aktivitäten wie bspw. Information, Marketing und Mobilitätsmanagement. Abbildung 40 gibt einen Überblick über diese Handlungsfelder.

■ **Abbildung 40: Hintergrundprozesse**



In der Stadt Mönchengladbach werden einige dieser Hintergrundprozesse bereits als Bestandteil des ÖPNV verstanden und systematisch betrieben. Diese Maßnahmen und Aktivitäten sind auszubauen, zu ergänzen und – soweit erforderlich – zu verbessern.

Insbesondere im Bereich des Marketings sind vor dem Hintergrund des veränderten Angebots, der Angebotsausweitung und der Einführung neuer Linien, wie aus den dargestellten Maßnahmen im Handlungsfeld Liniennetz und Fahrplan erwachsen, Maßnahmen zu ergreifen, die das neue Angebot konsequent bewerben. Beispiele für entsprechende Aktivitäten sind:

- Werbekampagne bezogen auf das verbesserte Angebot am Wochenende als zielgruppenspezifisches Marketing (Freizeitverkehr)
- Verbessertes ÖPNV-Angebot für den Nordpark im Zusammenhang mit Job-Tickets etc. bewerben (Berufspendler)
- Öffentlichkeitswirksame Einweihung der neuen tangentialen Linien (bspw. Linie 035)
- Hochwertige Ausgestaltung intermodaler Verknüpfungspunkte und stadtweites Corporate Design mit deutlichen Wiedererkennungsmerkmalen
- Gesonderte Kennzeichnung der Haltestellen der City-Takt-Achsen (medienwirksam starten)

Neben der Bewerbung neuer Angebote muss die Marktbeobachtung eine fortwährende Aufgabe des Verkehrsunternehmens sein. Marktveränderungen und Bedürfnisverschiebungen der Fahrgäste müssen zeitnah erkannt und aufgegriffen werden, um den Nutzen sowohl für das Unternehmen als auch die Fahrgäste zu steigern. An der Entwicklung von stärker individualisierten Ticketangeboten für die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Kundschaft muss kontinuierlich gearbeitet werden, um so ein noch größeres Verkaufspotential erschließen zu können.

In den kommenden Jahren ist somit die Entwicklung eines umfassenden Marketingkonzeptes, mit dem Ziel den ÖPNV als vollwertiges und gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der

öffentlichen Wahrnehmung zu verankern, voranzutreiben. Der Aufbau einer starken „ÖPNV-Marke“ ist somit ein umfassender und langfristiger Prozess. Gemäß der Abbildung 40 sind hiermit folgende weiteren Aufgaben und Planungsprojekte verbunden:

M-1	Planungsprojekt: Barrierefreie Fahrgastinformationen
Hintergrund: Gemäß PBefG ist bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zur Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Dazu gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation.	
Planungsansatz: Barrierefreie Fahrgastinformation im Vorfeld der Fahrt (z. B. Internet, Vorverkaufsstellen) und an Haltestellen bereitstellen	
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten): zwei der drei Sinne sollen angesprochen werden • Fahrplan- und Tarifinformationen in gut lesbarer Schriftgröße, leichte Sprache • Berücksichtigung der etwaigen barrierefreien Nutzbarkeit der Fahrten in den Fahrplänen (Piktogramm, ob jeweilige Fahrt barrierefrei angeboten wird) • Barrierefreie Fahrgastinformation über Internet: BITV "Barrierefreie Informationstechnik Verordnung" (z. B. klare Schriften, starke Kontraste, leichte Sprache, Abruf von Gebärdensprache, Braillezeile) 	
Verkehrliche Bewertung: + Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind + Verbesserte Nutzbarkeit für den vorgenannten Personenkreis + Erfüllen der Anforderungen des BGG (Behindertengleichstellungsgesetzes) und des PBefG (Personenbeförderungsgesetzes)	
Beteiligte: Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände und weitere Planungspartner	
Umsetzung: kurzfristige Umsetzung, sukzessive Weiterentwicklung	

M-2	Planungsprojekt: Mobilitätstraining
Hintergrund: Abbau von Zugangshemmnissen im ÖPNV (Unsicherheit als Zugangshemmnis)	
Planungsansatz: Mobilitätstraining für z. B.	
<ul style="list-style-type: none"> • Ältere Menschen (z. B. richtiger Umgang mit Rollatoren im Bus) • Mobilitätseingeschränkte Menschen (sehbehinderte bzw. gehbehinderte Menschen) zum Abbau von Zugangshemmnissen und zur sicheren Nutzung des ÖPNV	
<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätseingeschränkte Menschen und ältere Menschen erhalten die Möglichkeit direktes Feedback an das Fahrpersonal zu geben, bezogen auf alltägliche Probleme und Hemmnisse 	

<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Abbau von Unsicherheiten in der Nutzung des ÖPNV + Vermittlung der sicheren ÖPNV-Nutzung + Sensibilisierung des Fahrpersonals + Berücksichtigung ältere Menschen als wichtige Kundengruppe
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, je nach Zielgruppe: Seniorenvertreter, Behindertenverbände</p>
<p>Umsetzung:</p> <p>Weiterführung und Ausdehnung der schon heute stattfindenden Aktivitäten der NEW (Rollatorentage, Busschule für Senioren etc.)</p>

M-3	Planungsprojekt: Zielgruppenorientiertes Marketing
<p>Hintergrund:</p> <p>Verschiedene Kundengruppen des ÖPNV haben unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastinformation und das Marketing.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Einführung eines zielgruppenorientierten Marketings in der Stadt Mönchengladbach, z. B. für</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berufstätige • Schüler • Neubürger • Ältere Menschen 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Direkte Ansprache bestimmter Kundengruppen mit den relevanten spezifischen Informationen + Erreichung bestimmter Zielgruppen 	
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen in Kooperation mit dem VRR</p>	
<p>Umsetzung:</p> <p>kurzfristige Umsetzung</p>	

M-4	Planungsprojekt: Entwicklung eines Konzeptes für das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement
<p>Hintergrund:</p> <p>Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann zu einer Reduzierung der betrieblichen und persönlichen Mobilitätskosten sowie zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Betriebes führen. Nach einer umfassenden Analyse der betrieblichen Mobilitätsrahmenbedingungen und -anforderungen wird ein unternehmensspezifisches Mobilitätskonzept entwickelt. Neben Maßnahmen, wie z.B. Jobticket, Förderung von Fahrgemeinschaften, Sprit-Spar-Kursen für eine effiziente Pkw-Nutzung, Einrichtung von Fahrradstellplätzen und ggf. der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, werden auch Möglichkeiten zur Einsparung bei Dienstreisen und beim betrieblichen Fuhrpark geprüft.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement für Schulen (und Kitas) agiert auf mehreren Ebenen: Zum einen wird der Kfz-Verkehr zu Kitas und Schulen reduziert, zum anderen werden den Kindern langfristig nachhaltige Mobilitätsweisen vermittelt und mit ihnen eingeübt. Zum Erreichen dieser Ziele können vielfältige</p>	

ge Maßnahmen von klassischer Verkehrssicherheitsarbeit und Schulwegplanung über die Integration moderner Mobilitätsbildung in den Unterricht bis hin zu Projekten für Kinder und Schulungen für Eltern angewendet werden.

Planungsansatz:

- Prüfung der gezielten Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen, Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen
- Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Ansprache relevanter Arbeitgeber an Standorten, für die eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes erzielt werden soll (im Sinne einer integrierten Mobilitätsplanung neben dem ÖPNV auch Betrachtung der übrigen Verkehrsträger wie Fußgänger-, Rad- und Autoverkehr)
- Aufbau eines Netzwerkes „Unternehmen und Mobilität“ zwecks Weiterbildung und Austausch zwischen Teilnehmern am betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Einrichtung eines schulischen Mobilitätsmanagements (z. B. Koordination zwischen Schulen und Schulbehörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Information der Schülerinnen und Schüler, Ausbildung von Bahn- und Busbegleitern, Durchführung von Busschulen etc.)
- Erstellen eines praxisnahen Konzeptes für schulisches Mobilitätsmanagement auf Stadtebene unter Berücksichtigung der verschiedenen Schultypen.
- Alle öffentlichen Schulen sollen kostenlos auf das Angebot des Schulischen Mobilitätsmanagements zurückgreifen können.
- Einrichten eines Netzwerkes zum Thema „Schule und Mobilität“, um den Austausch zwischen den verschiedenen Akteuren (Polizei, Schulamt, Verkehrsplanung der Stadt und Schulen) zu erleichtern, Informationen und gute Erfahrungen leicht weiterzugeben, Abstimmungen auf kurzen Wegen durchführen zu können und Probleme leicht ansprechen und beheben zu können.
- Erstellung weiterer aktueller Schulmobilitätspläne im Stadtgebiet: Bei Grundschulen sollte der Fokus auf dem Fußweg liegen, bei weiterführenden Schulen sollten zusätzlich Radwege und die Kombination mit dem geprüft werden.
- Verbesserung der Vermittlung der Schulwegpläne an die Eltern
- Unterstützen der Schulen durch Vermittlung von „Good-Practice“-Beispielen, Bereitstellen von Unterrichtsmaterial, Qualifizierung von Lehrkräften, Information von Eltern sowie Schaffen bzw. Ausbau „außerschulischer Lernpartnerschaften“ (wie z.B. Busschulen).
- Durchführen von Schwerpunktaktionen oder Projekttagen mit Ansprache von Schülerinnen und Schülern, Eltern und Lehrkräften.

<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zahl der regelmäßigen ÖPNV-Nutzer durch die Einführung von Jobtickets erhöhen ■ Angebot unterschiedlicher Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen am Unternehmensstandort ausweiten ■ Mobilität als Thema in Verwaltungen und Unternehmen verankern ■ Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler ■ Vernetzung zwischen den Akteuren im Kreis zum Thema „Mobilität und Schule“ ■ Dauerhafte Verankerung von Mobilität als Thema in allen Schulen des Kreises
<p>Beteiligte: Stadt Mönchengladbach, Schulen, Polizei, Verkehrsunternehmen, private Partner, Betriebe</p>
<p>Umsetzung: mittelfristige Umsetzung</p>

10.6 Qualitätsmanagement

QMS	Planungsprojekt: Einführung eines Qualitätsmanagementsystem
<p>Hintergrund: Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV und ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen.</p>	
<p>Planungsansatz: Wer als Aufgabenträger Verantwortung für die ÖPNV-Bedienung seiner Bürgerinnen und Bürger trägt und dafür erhebliche finanzielle Mittel aufwendet, der hat auch zu gewährleisten, dass die vereinbarte Qualität erbracht wird. Nach der VO (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3.12.2009 in Deutschland unmittelbare Wirkung entfaltet, dürfen Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge („ÖDA“) gewährt werden. Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geht einher, dass die zuständige Behörde die Betreiber dazu verpflichtet, die definierten Qualitätsstandards einzuhalten. Der Auftragnehmer ist für die ordnungsgemäße Erbringung seiner Leistungen und die Höhe der vom Auftraggeber geschuldeten Vergütung beweispflichtig. Er kommt dieser Beweisspflicht durch die Vorlage von wahrheitsgemäßen Status- und Qualitätsberichten über die erbrachten Leistungen und die Erfüllung von Abrechnungspflichten nach. Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV sollen regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft werden. Ferner ist die Kundenzufriedenheit zu untersuchen. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet und im Nahverkehrsplan nach entsprechendem Beschluss aufgenommen. Der Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems ist eine komplexe Aufgabe, in dem Regelungen und</p>	

Verantwortlichkeiten zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt werden müssen. Dies ist als ein sich ständig weiterentwickelnder Prozess zu verstehen, bei dem im Zeitverlauf Anpassungen an sich ändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden müssen. Es geht darum, einen Prozess in Gang zu setzen, der eine fortlaufende Überprüfung der Qualitätsstandards im ÖPNV nach sich zieht.

In einem ersten Schritt ist durch die Verkehrsunternehmen und durch den Verbund (abhängig vom Eingang von Anregungen) eine Dokumentation der Kundenwünsche, -anregungen und -beschwerden vorzunehmen (Beschwerdemanagementsystem). Der etwaige Umgang mit den entsprechenden Rückmeldungen ist ebenfalls zu dokumentieren. Wiederkehrende Hinweise zu Sachverhalten, sind stichprobenartig zu evaluieren. Die Darstellung der Ergebnisse ist als jährlicher Qualitätsbericht dem Aufgabenträger zu übermitteln.

Es finden regelmäßige Besprechungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über die Qualitätsentwicklung und möglicherweise zu ergreifende Maßnahmen statt. Zusätzlich können bei akuten gravierenden Mängeln anlassbezogene und lösungsorientierte Gespräche stattfinden.

Nach erfolgreicher Einführung des Beschwerdemanagementsystems sollte der Ansatz erweitert werden und in regelmäßigen Abschnitten eine Messung der Zufriedenheit der Fahrgäste vorgenommen werden. Daneben sollen speziellen Qualitätsprüfungen durch den Einsatz von Qualitätstestern erfolgen. Dies sind Stammkunden, die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für Fahrten im ÖPNV Qualitätsprotokolle erstellen, die anschließend ausgewertet werden. Die verschiedenen zu ergreifenden Maßnahmen sind im **Kapitel 8.3.15** dargestellt.

Das Verfahren und die Ergebnisse der Kontrollen werden den Verkehrsunternehmen bekannt gemacht.

Verkehrliche Bewertung:

- Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Qualitätsstandards und ggf. Weiterentwicklung der Qualitätsstandards
- Berücksichtigung von Kundenwünschen und marktnahe Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots
- Kundenbindung durch rasche Klärung, Behebung und Aufgreifen von Anregungen

Beteiligte:

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Umsetzung:

mittel- bis langfristige Umsetzung (sukzessive Umsetzung)

10.7 Verkehrliche Wirkung der Maßnahmenkonzeption

Grundsätzlich wird das ÖPNV-Angebot in der Stadt Mönchengladbach auf die Bedarfe einer wachsenden Stadt mit einer Einwohnergröße von über 270.000 Einwohnern ausgerichtet. Das Maßnahmenkonzept steht für eine Optimierung des vorhandenen ÖPNV-Angebots in Form eines moderaten Ausbaus. Neben Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes werden auch Maßnahmen zur Rücknahme des Angebots auf schwach nachgefragten Abschnitten vorgeschlagen. Grundsätzliche bleiben bestehende und bewährte Strukturen größtenteils erhalten (z.B. sternförmig auf die Zentren (Gladbach und Rheydt) zulaufendes Liniennetz), es entstehen jedoch auch neue Verbindungen durch Neuordnung von Linienästen und Schaffung neuer Linienabschnitte.

- Ein bedeutendes Merkmal der Angebotskonzeption liegt in der Herausbildung von starken Achsen im 10-Minuten-Takt (City-Takt-Achsen). Diese Achsen entstehen durch Taktverdichtungen auf einzelnen Linien (002, 006, 017) oder in Kombination mehrerer Linien.
- Durch die Taktverdichtungen auf zahlreichen Linien wird die Umsteigesituation grundsätzlich verbessert, da keine langen Übergangszeiten entstehen. Dennoch ist insbesondere bei Linien, die in geringeren Takt (weniger als alle 20 Minuten) verkehren, eine fahrplanseitige Gestaltung von Anschlüssen notwendig. Um die Qualität der Anschlusssicherheit zu gewährleisten, tritt mit einer Erweiterung der Kundengarantie eine Rückfallebene für definierte Anschlüsse in Kraft.
- Die Attraktivität der Erreichbarkeit der Innenstädte soll langfristig weiter gestärkt werden, beispielsweise durch eine verbesserte Anbindung des Einkaufszentrums Minto in der Innenstadt von Gladbach auch aus den südlichen Stadtteilen über die Verlängerung der Linienwege 006, 097 und SB4 zu einer zukünftigen Haltestelle Lambertsstraße / Sonnenhausplatz; hierfür müssen jedoch die infrastrukturellen Voraussetzungen noch geschaffen werden.
- Die Überprüfung des Schnellbusangebots führt zu dem Ergebnis, dass eine Einrichtung von Schnellbuslinien zu allen Stadtteilen der Stadt Mönchengladbach noch nicht verwirklicht werden kann, jedoch wird durch die Verlängerung der SB1 bis Neuwerk, der perspektivischen Verlängerung der SB4 bis zum Sonnenhausplatz und der Änderung des Linienwegs des SB83 mit weiteren Halten in der Stadt Mönchengladbach eine Ausweitung des Schnellbusangebotes vorgenommen.
- Die Erreichbarkeit der Entwicklungsflächen mit dem ÖPNV wurde frühzeitig in der Liniennetzkonzeption berücksichtigt. In Abhängigkeit der Realisierungsetappen der jeweiligen Entwicklungsfläche werden die Maßnahmen im ÖPNV umgesetzt.
- Die Erschließungsqualität im ÖPNV wird durch die Einrichtung von zahlreichen neuen Haltestellen in der Stadt Mönchengladbach erhöht. Für Bereiche, die aus wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Gründen nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossen werden können, soll das ÖPNV-System durch ergänzende Mobilitätsinfrastrukturen (z.B. Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen an Haltestellen) unterstützt werden und somit indirekt die ÖPNV-Zugänglichkeit erhöht werden. Die Einrichtung

von intermodalen Verknüpfungspunkten ergänzt das ÖPNV-Angebot in der Stadt Mönchengladbach und bietet den Einwohnern die Flexibilität bei der Mobilität, die in heutigen Gesellschaftsstrukturen weiter an Bedeutung gewinnt.

- Tangentiale Verbindungen werden der Nachfrage und des Potenzials entsprechend angepasst (Linie 026, Linie 014) beziehungsweise neu eingerichtet (Linie 035).
- Neben zahlreichen Angebotsausweitungen wurde entsprechend der Analyse der Nachfrage punktuell auf Abschnitten mit sehr geringer Nachfrage Einsparungen in Form von Taktreduzierungen vorgenommen.

Eine Übersicht, welche der in der Analyse aufgezeigten Defizite behoben werden, befindet sich in Anlage 1.

Abschätzung Nachfrage

Die Nachfrageberechnungen basieren auf den Veränderungen der Bedienungshäufigkeit und der Reisezeiten im ÖPNV. Hierzu wurden im Verkehrsmodell nach der Einarbeitung der Fahrpläne die Bedienungshäufigkeiten und die Reisezeiten als Kenngrößenmatrizen ermittelt. Das heißt, dass für jede Quell-Ziel-Relation die Anzahl der angebotenen Verbindungen und die Reisezeit errechnet wurden. Diese Kenngrößenmatrizen wurden mit dem Ist-Zustand verglichen und die prozentuale Veränderung mit einem Elastizitätsfaktor zu der Nachfrage des Ist-Zustandes hinzugerechnet. Das Verkehrsmodell errechnet Werte, die für einen Normalwerktag (Mo-Fr) außerhalb der Schulferien gelten.

Die Hochrechnung der im Verkehrsmodell für den Normalwerktag (Mo-Fr) außerhalb der Schulferien ermittelten Leistungs- und Nachfragewerte auf Jahreswerte erfolgt auf Grundlage der im bestehenden Angebot vorhandenen prozentualen Verteilung der Leistung auf die einzelnen Verkehrstage Montag-Freitag (Ferien), Samstag und Sonntag.

Für die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen ist folgendes Ergebnisse aus der Berechnung des Verkehrsmodells der Stadt Mönchengladbach ermittelt worden.

- **Tabelle 53: Nachfragewirkungen der Angebotskonzeption (Ergebnisse Verkehrsmodell) für das Gesamtnetz**

Gesamtnetz	Bestand	Angebotskonzept
ÖPNV-Fahrten pro Werktag	ca. 110.200	ca. 120.400
Veränderung zum Bestand		+ 9 %

Bezogen auf den Modal-Split ergibt sich hieraus ein möglicher Zuwachs des ÖPNV-Anteils um ca. 1,25 Prozent auf 18, 5 Prozent für das Jahr 2019. Unter Annahme, dass durch Marketingaktionen potenzielle Kunden angesprochen werden, bestehende Kunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege den ÖPNV nutzen sowie von einer Eingewöhnungsphase der Netzreform auszugehen ist, wird eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split von bis zu ca. fünf Prozent im nächsten Jahrzehnt angestrebt.

10.8 Finanzielle Wirkung der Maßnahmenkonzeption

Die Basis für die Bewertung der wirtschaftlichen Wirkungen wurde unter Verwendung des Verkehrsmodells der Stadt Mönchengladbach erzielt:

■ **Tabelle 54: verkehrliche Wirkungen der Angebotskonzeption (Ergebnisse Verkehrsmodell) für das Gesamtnetz**

Gesamtnetz	Bestand	Angebotskonzept
Fahrplankilometer pro Werktag	33.687 km	37.924 km
Veränderung zum Bestand		+ 13 %

Kosten- und Erlösabschätzung

Für die Kosten- und Erlösabschätzung werden Kennwerte zugrunde gelegt, die auf Abstimmung mit der dem Verkehrsbetrieb NEW mobil & aktiv Mönchengladbach GmbH beruhen. Hierbei werden angesetzt:

- Kostensatz für Fahrplankilometer: 2,80 Euro/km

Für die Abschätzung der Erlöse werden nach Aussage des Verkehrsbetriebes NEW mobil & aktiv Mönchengladbach GmbH folgende Erlössätze angenommen (berücksichtigt eine durchschnittliche Ticketnutzung von Einzelfahrkarten und Zeitkarten):

- Durchschnittlicher Erlössatz je zusätzlicher Fahrt im Stadtgebiet: 0,70 Euro

■ **Tabelle 55: Kosten- und Erlösabschätzung der Angebotskonzeption im Überblick**

Gesamtnetz	Angebotskonzeption
Veränderung Betriebskosten pro Jahr (Hochrechnung)	+ ca. 3.640.000 €
Kosten Verstärkerfahrten pro Jahr (Abschätzung)	-
Veränderung Erlöse pro Jahr (Hochrechnung)	+ ca. 2.145.000 €
Summe Kostendifferenz Linienverkehr (Hochrechnung)	+ ca. 1.495.000 €

Umsetzung der Maßnahmen in mehreren Phasen

Entsprechend den Festlegungen des Linienkonzepts erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in mehreren Phasen, jeweils zum Fahrplanwechsel im Juli 2017 und 2018 sowie im Dezember 2019. Die damit verbundenen Kosten für die nächsten Jahre sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

■ **Tabelle 56: Umsetzung in Phasen**

Umsetzungsphase	Kostenanteil in Prozent	Kostenanteil in Euro
Fahrplanwechsel Mitte 2017	ca. 40 %	ca. 299.000 €
Fahrplanwechsel Mitte 2018	ca. 60 %	ca. 747.500 €
Fahrplanwechsel 04.12.2019	100 %	ca. 946.800 €
Folgejahre (ab 2020)	100 %	ca. 1.495.000 €

Das Maßnahmenkonzept erfordert Investitionen im Bereich der Infrastruktur, mit dem Ziel einer spürbaren Verbesserung der Pünktlichkeit sowie zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“. Vorgesehen wird die Implementierung eines einfachen Qualitätsmanagementsystems für die Sicherung der Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit der Busbeschleunigungsmaßnahmen. Die Infrastrukturkosten der Maßnahmenkonzeption sind in der nachfolgenden Tabelle zusammenfassend dargestellt.

■ **Tabelle 57: Infrastrukturkosten**

	Kosten
Einrichtung neuer (Teil)Haltestellen, Verlängerung und Verlegung von Haltestellen	ca. 2.000.000 Euro
Ausbau, Umbau und Ertüchtigung Straßeninfrastruktur	ca. 200.000 Euro
Anpassungen an LSA	ca. 900.000 Euro
Gesamt	ca. 3.100.000 Euro
mögliche Förderung	ca. 1.450.000 Euro
Anteil Stadt Mönchengladbach	ca. 1.650.000 Euro

Bezogen auf die Umsetzungsphasen der Einrichtung neuer Haltestellen teilen sich die Investitionskosten in die Infrastruktur auf die Jahre 2017 bis 2020 wie folgt auf (ohne Anpassung LSA und Straßeninfrastruktur):

2017	2018	2019	2020
480.000	605.000	585.000	350.000

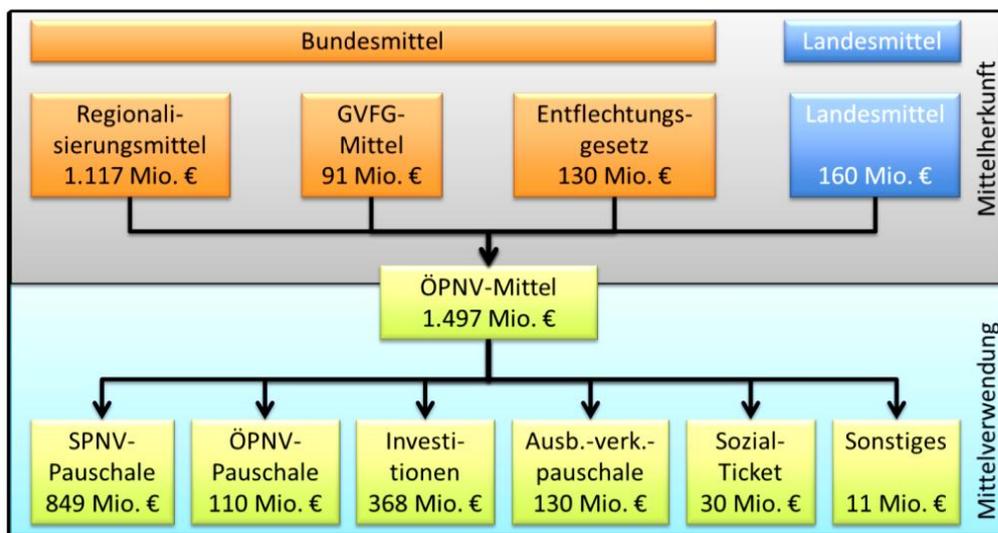
11 Finanzierung

Darstellung Finanzierung des ÖPNV-Angebot

Der Nahverkehr in NRW wurde im Jahr 2014 aus dem NRW-Haushalt mit rund 1,5 Milliarden Euro gefördert. Diese Mittel stammen aus unterschiedlichen Finanzquellen:

- 1.150 Mio. Euro sind Regionalisierungsmittel des Bundes. Sie stellen die Basis zur Finanzierung des SPNV wie auch (in Teilen) des straßengebundenen ÖPNV dar.
- 85 Mio. Euro sind Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die für Großvorhaben im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur vorgesehen sind.
- 130 Mio. Euro sind Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und stehen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung.
- 160 Mio. Euro sind Landesmittel, davon 130 Mio. Euro für den Ausbildungsverkehr und 30 Mio. Euro für Sozial-Tickets.

■ Abbildung 41: ÖPNV-Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln in Nordrhein-Westfalen



* Etatentwurf 2012

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2012, Aufbereitung durch VRS; in: ÖPNV-Zukunftskommission NRW 2013, Abschlussbericht, S. 104

Aufgabenträger im Bereich des SPNV in Nordrhein-Westfalen sind die drei Kooperationsräume VRR, NVR und NWL. Diese drei Kooperationsräume verantworten die Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes und die Finanzierung der Infrastruktur. Finanz- und Sachverantwortung liegen damit in einer Hand. Planung, Organisation und Ausgestaltung des kommunalen ÖPNV sind Aufgabe der Kreise und der kreisfreien Städte bzw. der mittleren und großen kreisangehörigen Städte mit eigenem Verkehrsunternehmen.

Zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erhebt der VRR auf Grundlage des Verbundetats, der u. a. die Wirtschaftsplanungen der einzelnen Verkehrsunternehmen be-

rücksichtigt, eine Verbandsumlage von ihren Mitgliedern. Die Stadt Mönchengladbach nimmt an der Umlagefinanzierung gemäß Verbandssatzung des VRR Zweckverbandes teil, d.h. der Kreis stellt dem VRR Mittel zur Umlagefinanzierung bereit.

Die Stadt Mönchengladbach ist als Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Straßengebundenen ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit und freiwilligen Aufgabenwahrnehmung auch für dessen Finanzierung verantwortlich (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW). Diese Verantwortlichkeit deckt die Finanzierungsbedarfe ab, die nicht durch die Erlöse vom Fahrgastmarkt und Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Abgeltung gemäß § 148 SGB IX) gedeckt werden können.

Dazu gewährt das Land NRW den Aufgabenträgern Pauschalmittel gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW für Zwecke des ÖPNV, die zu 80 % an Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind⁶⁵. Zur Förderung des Ausbildungsverkehrs erhält die Stadt Mönchengladbach eine Pauschale aus Landesmitteln gemäß § 11a ÖPNVG NRW.

Das ÖPNVG NRW sieht insgesamt vier Pauschalen bzw. pauschalierte Zuwendungen vor:

- ÖPNV-Pauschale: sie umfasst die ehemalige Fahrzeugförderung und die frühere Aufgabenträgerpauschale für Kreise und kreisfreie Städte im kommunalen ÖPNV (Betriebskostenfinanzierung im straßengebundenen ÖPNV über Regionalisierungsmittel; vgl. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW)
- Ausbildungsverkehr-Pauschale: sie umfasst die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV (vgl. § 11a ÖPNVG NRW)
- SPNV-Pauschale: sie umfasst die Mittel zur Finanzierung des SPNV-Leistungsangebotes sowie die Aufgabenträgerpauschale SPNV (Betriebskostenfinanzierung im SPNV über Regionalisierungsmittel; vgl. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW)
- Pauschalierte Investitionsförderung: sie umfasst einen Teil der bisherigen Zuwendungen des Landes für ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen (Finanzierung über Regionalisierungsmittel sowie Entflechtungsgesetz-Mittel; vgl. § 12 ÖPNVG NRW).

Trotz Ausgleichszahlungen sind die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf insbesondere in großstädtischen Nahverkehrssystemen mit dichtem Liniennetz und Fahrplankontakt sowie ausgedehnten Betriebszeiten nicht kostendeckend. Es entsteht eine Kostenunterdeckung, die in der Regel von den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen als Bestellerentgelt ausgeglichen werden muss.

Der Umfang der zu erbringenden Verkehrsleistung und der damit verbundene Ausgleich wird nach Maßgabe der Regelungen der Finanzierungsrichtlinie in jährlich wiederkehrenden Anhörungen festgelegt und zur Festlegung des endgültigen Verbundetats im VRR an den VRR gemeldet.

65 Die Stadt MG beansprucht derzeit nicht den max. Anteil von 20 % als Aufgabenträger-Pauschale, sondern lediglich 16 %, so dass insgesamt 84 % an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden.

Finanzielle Auswirkungen des neuen NVP für den Verkehrsbetrieb und den städtischen Haushalt

Am 21.09.2016 hat der Rat der Stadt Mönchengladbach, dass Szenario 2, des im Vorfeld des NVP erarbeiteten Linienkonzepts, beschlossen. Mit der Umsetzung von Szenario 2 ist ein zusätzlicher finanzieller Mehraufwand im ÖPNV in Höhe von 1.495.000 € pro Jahr verbunden, wie im vorangegangenen Kapitel detailliert dargestellt wurde.

Die Umsetzung des Linienkonzeptes bedingt darüber hinaus eine Anpassung der Straßeninfrastruktur sowie die Einrichtung von neuen Haltestellen für die neuen Linienwege. Die jeweiligen Maßnahmen entfalten die in Tabelle 58 dargestellten Infrastrukturkosten. An konsumtiven Planungsmitteln wurden für die kommenden drei Haushaltsjahre jeweils 100.000 € für den Haushaltsplan angemeldet.

■ **Tabelle 58: Gesamtkosten für die bauliche Infrastrukturmaßnahmen**

Gesamtsumme	Angebotskonzeption
Kosten in 2017: städtischer Eigenanteil 100% (nicht förderfähige Kosten)	490.000 €
Kosten ab 2018 (mögliche Förderung 50%)	1.450.000 €
Kosten ab 2018 (städtischer Eigenanteil 50%)	1.450.000 €

Die zu Grunde gelegte Förderquote von 50% entspricht einer groben Abschätzung unter Berücksichtigung der derzeit gültigen Fördersystematik und der Berücksichtigung weiterer Randbedingungen. Es ist zu Grunde gelegt, dass die Förderung des Haltestellenumbaus mit einem Förderhöchstbetrag gedeckelt ist und generell nicht alle Anpassungsmaßnahmen an der Straßeninfrastruktur förderfähig sind. Unter dieser Annahme verbleibt ein städtischer Eigenanteil an den baulichen Infrastrukturmaßnahmen von 50%.

Zusammenhang zwischen NVP und der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR

Auch vor dem Hintergrund der nun heute geltenden europäischen Verordnung VO (EG) 1370/2007 erfolgt die Finanzierung der heute noch auf der Grundlage einer Betrauung erbachten und zukünftig ggf. direkt zu vergebenen Verkehrsleistungen weiterhin nach den Regularien der VRR-Finanzierungsrichtlinie von 2005. Die Stadt Mönchengladbach beabsichtigt von der Möglichkeit der Direktvergabe der Verkehrsleistungen auf der Grundlage der VO (EG) Nr.1370/2007 §5, Abs.2 Gebrauch zu machen und daher nicht den Weg der ÖPNV-Finanzierung durch eine allgemeine Vorschrift (vergl. §11a ÖPNVG NRW) zu gehen.

„Der Zweckverband VRR gewährt nach Maßgabe des europäischen Beihilferechts, insbesondere der Beihilferegelungen des Europäischen Gerichtshofes und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, des ÖPNVG NRW, seiner Satzung, dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften (VV/VVG) zu § 44 LHO Finanzierungsmittel. Diese sind dazu bestimmt, Vorhaben zu finanzieren, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Verbandsgebiet notwendig sind. Ein

Rechtsanspruch der Antragstellerin oder des Antragstellers auf Gewährung der Finanzierung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet über Finanzierungsanträge nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der je Gebietskörperschaft verfügbaren Haushaltsmittel.

Der Zweckverband VRR hat die Aufgaben gem. §§ 5 Abs. 2 Nr. 1, 18, 19 und 20 Zweckverbandssatzung zur Durchführung der Finanzierung auf die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR übertragen⁶⁶.

Für die Finanzierung des ÖPNV im VRR hat der ZV VRR ein funktionsbezogenes System entwickelt. Hierzu zählen folgende vier Bausteine:

■ **Finanzierungsbaustein 1: Infrastrukturvorhaltung**

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundenen Sicherheits- und Navigationssystemen. Eine detaillierte Beschreibung der Infrastrukturvorhaltekosten enthält die Anlage 2 dieser Richtlinie.“

■ **Finanzierungsbaustein 2: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsaufgaben**

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Aufgaben im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund und/oder Aufgabenträger-Vorgaben nicht hätte, sowie alle Mehrkosten bedingt durch die Erfüllung von Vorgaben der lokalen Aufgabenträger für den ÖSPV, des VRR und der Verbundvertragswerke.“

■ **Finanzierungsbaustein 3: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards**

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Standards für Fahrzeuge, die über die Standards eines Vergleichsverkehrsunternehmens ohne diese Vorgabe hinaus entstehen, z. B. Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw., einschließlich der Mehrkosten für die Vorhaltung.“

■ **Finanzierungsbaustein 4: Verbund- und/ oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich**

„Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund veranlasst sind und/oder durch Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers für den ÖSPV im Betriebsbereich entstehen, und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.“

In der Stadt Mönchengladbach ist die NEW AG (ehemals NVV AG) mit der Vorhaltung von ortsfesten Anlagen (Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäude und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme) betraut.

Die NEW AG hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlagen den besonderen Anforderungen genügen muss, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Die

⁶⁶ Quelle: Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand: 12. Dezember 2014)

NEW AG hat die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem PBefG, und BOKraft einzuhalten.

Die NEW AG ist mit der Erbringung von Regie- und Vertriebsmehrleistungen betraut, soweit diese den ordnungsgemäßen Betrieb der NEW-AG bedingen und soweit diese verbund- bzw. aufgabenträgerbedingt anfallen. Die diesbezüglichen Leistungen betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung die NEW AG aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR verpflichtet ist.

12 Beteiligungsverfahren

12.1 Öffentlichkeitsbeteiligung über Internetportal

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden die Bürgerinnen und Bürger Mönchengladbachs durch eine Online-Plattform über den Erstellungsprozess mit Hintergrundinformationen und bereits erarbeiteten Ergebnissen (beispielsweise Darstellung Szenario 2 aus dem Projekt Liniennetzkonzept, welches als Grundlage für den Nahverkehrsplan gilt) informiert. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit zwischen Oktober 2016 und Dezember 2016 Hinweise und Anregungen über die benannte Plattform zu äußern.

Darüber hinaus wurden schon in der Erarbeitung des Liniennetzkonzeptes die Möglichkeit eröffnet sich aktiv ins Verfahren einzubringen. In den beiden Beteiligungsphasen sind insgesamt ca. 1.800 Anregungen Hinweise und Anregungen zum ÖPNV gegeben wurden.

12.2 Einbindung weiterer Institutionen

Bei der Neuaufstellung des NVP wurde eine Beteiligung der weiteren Fachabteilungen der Stadt Mönchengladbach, der Nachbargaufgabenträger und weiterer Institutionen zu Beginn des Verfahrens durchgeführt. Dieser Beteiligungsschritt lieferte Hinweise über die Qualität des derzeitigen ÖPNV-Systems und zeigte Schwachstellen und „Dauerbrenner“ auf. Die formulierten Anregungen bildeten einen wichtigen Input für die Erarbeitung des Anforderungsprofils und des Angebotskonzeptes.

Im Zuge der Erarbeitung des Nahverkehrsplans fanden kontinuierlich weitere Beteiligungsschritte statt. Im Einzelnen sind hier zu nennen:

- Kleiner Arbeitskreis (Stadt Mönchengladbach, Verkehrsunternehmen, ggf. themenspezifisch weitere Institutionen)
- Großer Arbeitskreis (Träger öffentlicher Belange, Nachbargaufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Behindertenverbände, interne Dienststellen, Nachbarkommunen etc.)
- Politische Gremien (Bezirksvertretungen der Stadt Mönchengladbach, Planungs- und Bauausschuss, Finanzausschuss und Rat der Stadt Mönchengladbach)

Durch die frühzeitige Rückkopplung mit den sonstigen Beteiligten wurde sichergestellt, dass bisher noch nicht berücksichtigte Aspekte und Probleme bei der Erarbeitung des Angebotskonzeptes geprüft wurden. Für die jeweiligen Teilräume wurden in den einzelnen Bezirksvertretungen die Einzelmaßnahmen präsentiert. Dieses Vorgehen trägt den unterschiedlichen raumstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten Rechnung und ermöglicht eine intensive Diskussion in kleinerer Runde. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit Anregungen und Wünsche einzubringen und zu diskutieren.

Aspekte den SPNV betreffend werden als Anregungen für zukünftige Diskussionsprozesse berücksichtigt.