

Wie barrierefrei sind Mönchengladbachs Bushaltestellen?

Ein Faktencheck am Beispiel der Linie 016

Vor-Ort-Untersuchung von 36 Bussteigen
auf dem Mönchengladbacher Stadtgebiet

© Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V.
Kontaktstelle Mönchengladbach
Team Bauen & Mobilität
Limitenstraße 150 • 41236 Mönchengladbach

März 2025

INHALT

Abstrakt

Einleitung

1. Linienauswahl

2. Prämissen für die „Vor-Ort“-Untersuchungen

- 2.1 Stufenlose und hindernisfreie Erreichbarkeit / Blindenleitsystem
- 2.2 Angehobener Bordstein
- 2.3 Ausreichend großer Warte- und Aufstellbereich
- 2.4 Für alle Menschen mit Behinderungen (MmB) gut wahrnehmbare Informationen
- 2.5 Eindeutige und gut erreichbare Haltepositionen des Busses
- 2.6 Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten

3. Daten, Informationen usw.

- 3.1. Nahverkehrsplan Mönchengladbach (NVP) 2017 und „Intervention“ von BSK und SoVD dazu
 - 3.1.1 Aufträge aus dem NVP
 - 3.1.2 Vorgaben „Ausstattung der Haltestellen“
- 3.2. Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach
- 3.3. Anordnung und Lesbarkeit von Informationen
- 3.4. NEW-Fahrplanunterlagen zur Linie 016
- 3.5. Excel-Datei „Gesamthaltestellenliste“ der Stadt Mönchengladbach als „Haltestellenkataster“ mit „Erhebungsstand 2014“
- 3.6. Finanzierung und Förderung des Haltestellenumbaus / Fahrgastunterstände

4. Daten, Informationen usw.

ANHÄNGE

- Anhang 1 Ergebnisse der Vor-Ort-Untersuchung und Bewertungen
- Anhang 2 Zusammenstellung grafischer Darstellungen im Faktenscheck in vergrößerter Form (Auswahl)

Abstrakt

Mit dem vorliegenden Faktencheck zur Barrierefreiheit von Mönchengladbach Bushaltestellen sollte festgestellt werden, inwieweit Vermutungen zutreffen, dass es Menschen mit Behinderungen (MmB), die - aus welchen Gründen auch immer - auf den ÖPNV angewiesen sind, nicht möglich ist, dieses Verkehrsmittel zu nutzen, um ohne fremde Hilfe am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Exemplarisch wurde dazu die 24 km lange Buslinie 016 mit 28 Haltestellen auf dem Mönchengladbacher Stadtgebiet ausgewählt, und hierbei 18 Haltestellen (= 36 Bussteige) in der Wabe 502 „vor Ort“ untersucht.

Aus der Untersuchung ergab sich -ebenfalls exemplarisch -, dass das ausgesprochen beliebte und populäre Ausflugsziel „Schloss Rheydt“ von keiner Haltestelle der Linie 016 im Stadtgebiet von Menschen mit Behinderungen erreichbar ist, weil schon der „Ankunftsbussteig“ nicht die Mindestanforderungen an einen barrierefreie Bussteig erfüllt.

Dies ist umso bemerkenswerter, als die Linie 016 die einzige ÖPNV-Verbindung ist, an die „Schloss Rheydt“ angebunden ist.

Des Weiteren wurde festgestellt, dass von den 36 betrachteten Bussteigen lediglich 12 den Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen.

Von diesen 12 entfielen 7 auf die Haltestellen, die nach dem NVP 2017 zu Haltestellen 1., 2. und 3. Ordnung gehören.

Außerdem wurde festgestellt, dass von den insgesamt 17 vorhandenen Fahrgastunterständen 11 sich nicht im Besitz der Kommune, sondern im Besitz der Werbefirma STROER befinden, wobei - auch im Vorfeld des Faktenchecks - mangels Transparenz nicht zu ermitteln war, zu welchen Bedingungen diese Fahrgastunterstände „betrieben“ werden.

Resümee:

Die Qualität der Barrierefreiheit Mönchengladbacher Bussteige befindet sich auf einem niedrigen Niveau, das weit unterhalb des Vertretbaren anzusiedeln ist.

Weitere Faktenchecks bei anderen Linien dürften zu einem ähnlichen Ergebnis kommen.

Der vorliegende Faktencheck sollte zum Anlass genommen werden, vor dem Beginn der angedachten Planungen für einen neuen NVP eine ausführliche Schwachstellenanalyse durchzuführen, die sich nicht auf die theoretischen Überlegungen für die Anforderungen an eine gesetzeskonformen NVP beschränken.

Vielmehr ist eine systematische und ausführliche Zustandserfassung der Bussteige erforderlich, die es vor 2017 nicht gab und die auch bislang nicht durchgeführt wurde.

Auskunft dazu, welche Bussteige in den nächsten Jahren barrierefrei umgebaut werden sollen, könnte die vorhandene Prioritätenliste geben.

Diese ist jedoch öffentlich (noch) nicht zugänglich, also „unter Verschluss“.

Das macht es den örtlich zuständigen Bezirksvertretungen der Stadt Mönchengladbach geradezu unmöglich, sich (ortbezogen) einzubringen und ggf. Einfluss zu nehmen.

Mehr als eine „Kenntnisnahme“ von Detailplanungen steht die Verwaltung diesen Bürgervertretern nicht zu.

Einleitung

Seit Jahren befinden sich die meisten der Mönchengladbacher Bushaltestellen in vollkommen inakzeptablen Zuständen.

Die Hoffnung der Mönchengladbacher ÖPNV-Nutzer, dass sich durch den im Jahr 2017 durch den Mönchengladbacher Stadtrat verabschiedeten Nahverkehrsplan (NVP) etwas verbessern würde, haben sich erwartungsgemäß nicht erfüllt.

Seinerzeit war die Stadt gesetzlich gezwungen auf Grundlage europäischer Richtlinien und dem darauf basierenden deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBrFG) einen NVP zu erstellen und durch den Stadtrat verabschieden zu lassen.

Bis zum Inkrafttreten des NVP 2017 galt ein Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1997, der maßgeblich von den Stadtwerken Mönchengladbach beeinflusst und gestaltet wurde.

Der NVP 2017 wurde unter der Prämisse erstellt, dass die Vergabe von Betriebskonzessionen für kommunale Linienverkehre europaweit auszuschreiben war und es vorrangiges Ziel von Politik und Verwaltung war, dieser europaweiten Ausschreibung der Konzession für den Betrieb der Mönchengladbacher Buslinien zu entgehen und über eine sogenannte „Inhouse-Vergabe“ an die städtischen Verkehrsbetriebe (jetzt: NEW mobil und aktiv GmbH) die Lizenzvergabe weiterhin sicherzustellen.

Diese Konzession lief seinerzeit im Jahr 2020 aus und hätte demnach für weitere 10 Jahre europaweit ausgeschrieben werden müssen.

Nach der Laufzeit von 10 Jahren läuft die Konzession für die NEW demnächst aus.

Deshalb und weil sich seitdem sowohl die gesetzlichen und gesellschaftlichen als auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Mönchengladbach verändert haben, plant die Verwaltung die Erarbeitung eines vollkommen neuen NVP.

Elementarer Bestandteil des neuen NVP wird die Berücksichtigung der vollständigen Barrierefreiheit im Mönchengladbacher ÖPNV sein und in diesem Kontext das Beheben der erheblichen Fehler und Schwachstellen, die sowohl bei der Entwicklung des aktuell gültigen NVP, dessen Funktion als Planungsgrundlage als auch in dessen Umsetzen bestehen und schon unmittelbar nach dem Inkrafttreten von zwei Behindertenverbänden (BSK & SoVD) aufgedeckt und in einer „Intervention“ im Juni 2017 veröffentlicht und sowohl der Verwaltung als auch den politischen Parteien überreicht wurden.

Die Tatsache, dass die seinerzeitigen Hinweise und Forderungen der beiden „intervenierenden“ Verbände und mittlerweile weiterer in Mönchengladbach aktive Behinderten- und Mobilitätsverbände und Bürgervertretungen weitgehend ignoriert wurden, in Mönchengladbach über 80.000 Menschen mit Mobilitätseinschränkungen leben, wovon die meisten auf den ÖPNV angewiesen sind, hat das Team „Bauen und Mobilität“ des BSK Mönchengladbach veranlasst, in einer „Vor-Ort-Untersuchung“ exemplarisch die Barrierefreiheit von 18 Bushaltestellen mit 36 Bussteigen der Linie 016 festzustellen und zu dokumentieren.



Der vorliegende Faktencheck ist die konsequente Fortführung des BSK-Faktenchecks aus dem Jahr 2022 mit dem Titel » Haltestellen-Umbau Mönchengladbach • „Verschluss-Sache“ des „Dezernates VI ?«

<https://youtu.be/Xmw6Rq1yOLA>

Wie barrierefrei sind Mönchengladbachs Bushaltestellen?

Ein Faktencheck am Beispiel der Linie 016

1. Linienauswahl

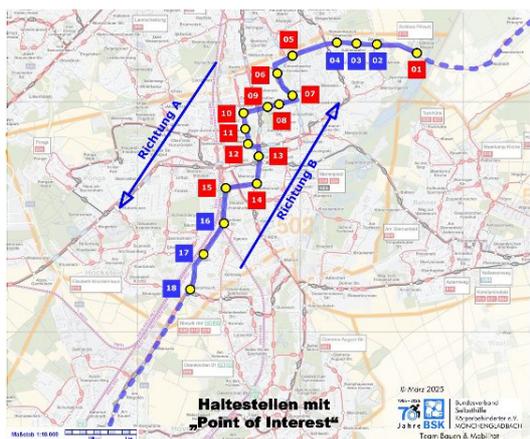
Die Linie 016 kann als eine der Linien für Mönchengladbacher ÖPNV eingestuft werden, die typisch sind für den Zustand der Haltestellen / Bussteige in der Stadt.



Die Linie 016 bedient - beginnend am Bf Korschenbroich und endend im Mönchengladbacher Stadtteil Beckrath - insgesamt 39 Haltestellen, davon 28 auf dem Stadtgebiet Mönchengladbach, 18 Haltestellen befinden sich im Bereich der Wabe 502

Der vorliegende Faktencheck ist auf den Bereich der Wabe 502 begrenzt und befasst sich mit 36 Bussteigen in unterschiedlicher Ausprägung.

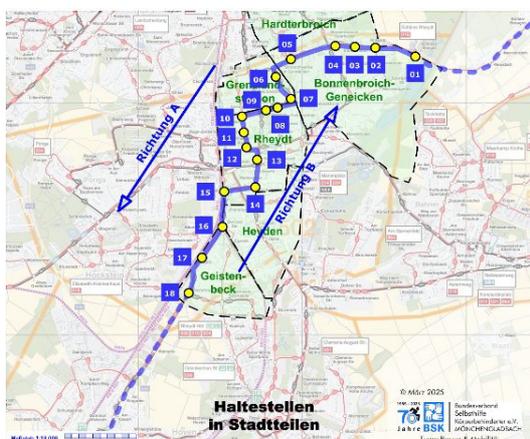
Bild 1-1
(eigene Darstellung)



Bei der verwaltungsseitigen Priorisierung werden bestimmte Ausstattungen hervorgehoben, bei denen Haltestellen nur „im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen“ als erforderlich angesehen werden; dies trifft in erster Linie soziale Einrichtungen.

Darüber hinaus berücksichtigt der vorliegende Faktencheck auch Haltestellen entlang des Verlaufs der Linie 016, die für ÖPNV-nutzende Mitarbeiter von Unternehmen von „Interesse“ sind und Einrichtungen mit weitergehender gesellschaftlicher Relevanz.

Bild 1-2
(eigene Darstellung)



Die Linie 016 „bedient“ weite Teile des Zentrums des Stadtzentrums von Rheydt mit den Stadtteilen

- Bonnenbroich-Geneicken
- Rheydt
- Heyden
- Geistenbeck

Bild 1-3
(eigene Darstellung)

Wie barrierefrei sind Mönchengladbachs Bushaltestellen?

Ein Faktencheck am Beispiel der Linie 016

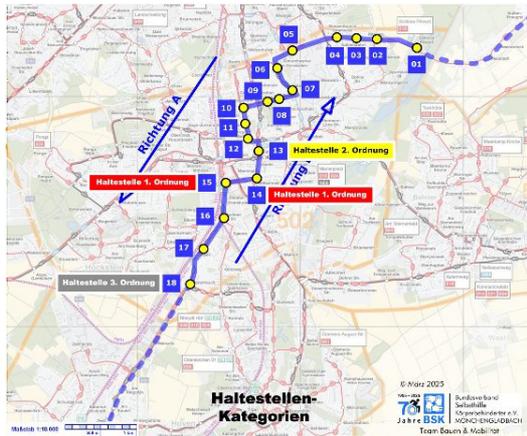


Bild 1-4
(eigene Darstellung)

Wie bei ___% der über ca. 1.100 von der Fachverwaltung „dokumentierten“ Bussteige ist die Kategorisierung der Bussteige entlang der Linie 016 unbekannt (8 von 36 Bussteige).

Dies hat Auswirkungen auf die Qualität der Ausstattung der Haltestellen u.a. hinsichtlich der Barrierefreiheit.

Im Betrachtungsgebiet sind kategorisiert:

Haltestelle 1. Ordnung:

- Marienplatz
- Bahnhof Rheydt Hbf

Haltestelle 2. Ordnung:

- Rathaus Rheydt

Haltestelle 3. Ordnung:

- Reststrauch

2. Prämissen für die „Vor-Ort“-Untersuchungen

Ein Bussteig gilt nur dann als barrierefrei, wenn (in Abhängigkeit von der Kategorisierung) der Haltestelle **alle** der nachfolgend aufgeführten **sieben** Kriterien erfüllt sind:

2.1. Stufenlose und hindernisfreie Erreichbarkeit / Blindenleitsystem

(Zuständig: Stadt Mönchengladbach als Straßenbaulastträger)

- Keine Hindernisse oder Bordsteinkanten, die den Zugang erschweren.
- Blindenleitsysteme (z. B. taktile Bodenplatten mit Rillen oder Noppen) für Langstocknutzer.

2.2. Angehobener Bordstein

(Zuständig: Stadt Mönchengladbach als Straßenbaulastträger)

- Eine Bordhöhe von **ca. 18–22 cm** erleichtert den niveaugleichen Einstieg in Niederflurbusse.

2.3. Ausreichend großer Warte- und Aufstellbereich

(Zuständig: Stadt Mönchengladbach als Straßenbaulastträger)

- Genügend Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Personen mit Gehhilfen.
- Rutschfester und ebener Bodenbelag.

2.4. Für alle Menschen mit Behinderungen (MmB) gut wahrnehmbare Informationen

(Zuständig: NEW mobil und aktiv GmbH als ÖPNV-Betreiber)

- Haltestellenschilder mit hohen Farb- und Helligkeitskontrasten.
- Fahrpläne in großer und gut lesbarer Schrift und idealerweise auch in Brailleschrift oder mit taktilen Elementen.
- Anordnung in einer auch für Rollstuhlnutzer und Kleinwüchsige nutzbaren „Lesehöhe“
- Akustische und visuelle Informationen durch Ansagen über Ankunftszeiten und Liniennummern (z. B. Lautsprecherdurchsagen oder dynamische Anzeigetafeln).

2.5. Eindeutige und gut erreichbare Haltepositionen des Busses

(Zuständig: Stadt Mönchengladbach als Straßenbaulastträger)

- Markierte Haltebereiche, damit Busse möglichst nah an der Bordsteinkante halten können.
- Einstiegsstellen für Langstocknutzer im Bereich der Haltestellenschilder z.B. gemäß DIN 32984
- Klare Kennzeichnung der Einstiegsstellen für Rollstuhlfahrer.

2.6. Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten

(Zuständig: Stadt Mönchengladbach als Straßenbaulastträger)

- Überdachung oder Windschutz für wartende Fahrgäste.
- Barrierefreie Sitzmöglichkeiten in geeigneter Höhe.
- Anordnung der Fahrpläne in einer auch für Rollstuhlnutzer und Kleinwüchsige nutzbaren „Lesehöhe“

(Zuständig: NEW mobil und aktiv GmbH als ÖPNV-Betreiber)

Sollte eine der sieben Prämissen nicht erfüllt sein, gilt der Bussteig insgesamt als nicht barrierefrei.

Hinweis: Diese Prämissen stehen im Einklang mit der Definition „Vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr“ des Landes NRW zum novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [Agentur Barrierefrei, FTB Volmarstein, Beauftragter der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen].

3. Daten, Informationen usw.

Dem Faktencheck liegen im Wesentlichen diese Informations- und Bewertungsquellen zugrunde, auf die nachfolgend kurz erläuternd eingegangen wird bzw. die als rechtliche und sonstige Grundlagen für einen barrierefreien ÖPNV gelten:

- Nahverkehrsplan Mönchengladbach (NVP) 2017
- „Intervention“ von BSK und SoVD zum NVP 2017
- Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach
- NEW-Fahrplanunterlagen zur Linie 016 (Stand: 2023/2024)
- Excel-Datei „Gesamthaltestellenliste“ der Stadt Mönchengladbach mit „Erhebungsstand 2014“
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG-NRW)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (OPNVG NRW)
- DIN

3.1 Nahverkehrsplan Mönchengladbach (NVP) 2017 und „Intervention“ von BSK und SoVD dazu

Mit dem Beschluss des NVP im Jahr 2017 hat der Rat nicht nur die Grundlage für die „Inhouse-Vergabe“ der Linien-Konzessionen an die NEW mobil und aktiv GmbH geschaffen, sondern auch Vorgaben beschlossen und Aufträge an die Verwaltung erteilt, die zum Teil nicht umgesetzt wurden:

3.1.1. Aufträge aus dem NVP, die erfüllt wurden:

- Planungsprojekt M-1: Barrierefreie Fahrgastinformation
- QMS: Einführung eines Qualitätsmanagementsystem
- I-1: Maßnahme: Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen
- I-2: Prüfauftrag: Detailplanung zum barrierefreien Ausbau von Verknüpfungspunten und Haltestellen

3.1.2 Vorgabe „Ausstattung der Haltestellen“

Wesentlichen Ausstattungsmerkmale für Haltestellen usw.		Erläuterungen				
Grafische Aufzeichnung	erforderliche Ausstattung	Haltestellen X. Ordnung				
		1.	2.	3.	4.	5.
100	Witterungsschutz für relevante Einsteigeinrichtungen (transparent mit Beklebung)	•	•	•	•	0*
102	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	•	•	•	•	•
103	Sitzgelegenheit	•	•	0*	0*	•
104	Abfallbehälter	•	•	•	•	•
201	Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs (falls erforderlich)	•	•	•	•	•
202	Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z. B. Park, öffentliche Einrichtungen)	•	•	•	•	•
303	Dynamische Fahrgastinformation am Bussteig oder an einem zentralen Punkt	•	•	•	•	•
304	Unfallrisiko-Informationen an jedem Bussteig bzw. zentral angeordnet (Fahrpläne, Tarifinformationen, schematischer Linienverlauf, Haltestellenübersichtspläne, Umgebungspläne)	•	•	•	•	•
205	Standard-Informationen an jedem Bussteig (Haltestellenschild (alle Linien an einem Mast vermerkt), Fahrplan, Tarifinformationen)	•	•	•	•	•
306	Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformationen	•	•	•	•	•
207	Uhr	•	•	•	•	•
208	Telefon / Notruf (bei entsprechendem Bedarf im Einzelfall an Standorten mit besonderen Problemen beim subjektiven Sicherheitsempfinden.)	•	•	•	•	•
209	Taxi-Rufe (nach Möglichkeit mit Bestellmöglichkeit im Bus)	•	•	•	•	•
201	Barrierefreie Zugangswege im Nahbereich um die Haltestelle	•	•	•	•	•
302	Bushaltestellen sind in der Regel als Buskapp oder als Fahrbahnhaltestellen zu gestalten, Sicherstellung einer barrierefreien Aufstiegsfläche	•	•	•	•	•
305	Hochbord als Formstein, Busstapfen als Bodenmarkierung (Bordhöhe: 15 cm/54)	•	•	•	•	•
304	Taktiler Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen (Aufstiebsstreifen, Einsteigefeld, Leitstreifen), visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten, Einsteigemarkierung (gemäß Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach)	•	•	•	•	•
305	Visuell und taktil erkennbare Haltestellenkanten	•	•	•	•	•
306	Akustische Fahrgastinformation für Blind- und Sehbehinderte (OFF mit Sprachausgabe, Rufkette mit Gegensprechanlage oder Lautsprecher bzw. akustischer Alarm mit Auktionsstreifen am Fahrzeug), Berücksichtigung der Umfeldsensibilität	•	•	•	•	•
307	Kontrastierende Markierung von Stufen, Einbauten und Möblierung	•	•	•	•	•
308	Bushaltestellen mit Verstärkung des Fahrbahnaufbaus zur Vermeidung von Spurrillen	•	•	•	•	•
309	Ausreichende Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer (insbesondere für 360°-Wende im Bereich der Tür an der motorisierten Haltestelle mit mind. 1,30 x 1,50m unter Beachtung der Ausprägung der Rampe)	•	•	•	•	•
310	Busstegkanten in rutschfester Ausführung (Anwendung spezieller Bordsteine)	•	•	•	•	•
311	Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag	•	•	•	•	•

Bild 3-1 (eigene Darstellung)

Insgesamt wurden 24 Ausstattungsmerkmale definiert, die - in Abhängigkeit von der Kategorisierung in „Haltestellen X. Ordnung“ - bei sowohl Neu- und Umbau als auch Verlagerung von Haltestellen zu realisieren sind.

Der Auflistung der Verwaltung zu den Bussteigen (Stand 2014), die als „Haltestellen-Kataster“ deklarierte ist, ist diese Zuordnung zu entnehmen:

Haltestellen 1. Ordnung = 24

Haltestellen 2. Ordnung = 29

Haltestellen 3. Ordnung = 17 (nur Beispiele)

Haltestellen 4. Ordnung = 8 (nur Beispiele)

Haltestellen 5. Ordnung = 9 (nur Beispiele)

Die Aspekte, die zur Zuordnung der jeweiligen einzelnen Haltestellen in eine dieser Kategorien führen, ist nicht nachvollziehbar.

Darüber hinaus sind von den nominell ca. 1.200 Bussteigen lediglich 87 (7 %) „kategorisiert..“

3.2 Straßenbaudetails der Stadt Mönchengladbach

Wie barrierefrei sind Mönchengladbachs Bushaltestellen? Ein Faktencheck am Beispiel der Linie 016



Die NEW mobil und aktiv GmbH hat 2024 die Herausgabe des Fahrplans als Printausgabe ersatzlos eingestellt und erwartet von ihren Fahrgästen, dass sie sich ausschließlich über elektronische Medien (z.B. NEW-Homepage) informieren.

Dabei ist diese Homepage nicht barrierefrei, was gemäß BITV 2.0 ab dem 28.06.2025 gesetzeswidrig sein wird.

Damit stehen auch die rechtlich relevanten Informationen, wie beispielsweise zur Beförderungsgarantie nur elektronisch zur Verfügung.

Auch dies widerspricht dem Sinn nach dem BfSG, erscheint deshalb als nicht zulässig und behindert die barrierefreie Nutzung des ÖPNV in Mönchengladbach.



Bild 3-7
(eigene Darstellung)

3.5 Excel-Datei „Gesamthaltestellenliste“ der Stadt Mönchengladbach als „Haltestellenkataster“ mit „Erhebungsstand 2014“

Die Zusammenstellung aller Bussteige im Stadtgebiet Mönchengladbach wurde und wird seit langem als „Verschluss-Sache“ behandelt und ist nach wie vor öffentlich nicht zugänglich.

Bild 3-8
(eigene Darstellung)

Erst nach Aufforderung nach dem IFG NRW (Informationsfreiheitsgesetz) gelang es im Jahr 2022 eine Liste zu erhalten, jedoch nur mit dem „Erhebungsstand 2014“; wohl aber mit Einträgen aus den Jahren 2021 und 2022.

Erst nach aufwändiger strukturierter Nachbereitung war es möglich einen gewissen Überblick zu erhalten und für diesen Faktencheck nutzbar zu machen.

Ein „Haltestellenkataster“ mit marktgängigen Fach-Tools, die zur rationelleren und transparenteren Pflege des Haltestellenbestands führen würde, wird (noch) nicht genutzt.

Dabei stellte sich heraus, dass 14 Bussteige entlang der Linie 016, die als „barrierefrei“ deklariert wurden, faktisch **nicht barrierefrei** sind.

3.6 Finanzierung und Förderung des Haltestellenumbaus / Fahrgastunterstände

Der barrierefreie Um- und Neubau von Haltestellen wird vom Land NRW bis zu 100% gefördert.

Darin explizit enthalten sind auch Fahrgastunterstände.

Diese Förderung läuft nach derzeitigem Kenntnisstand in 2027 aus.

Der NVP berücksichtigte seinerzeit eine Förderquote von 50%.

Die Erhöhung der Förderung auf 100% hat nicht zu einer Ausweitung der Herstellung von barrierefreien Haltestellen geführt.

Ausweislich der „Gesamthaltestellenliste“ (Abschnitt 3.5) - und hier entsprechend der „OM-Nummern“ - wurden bis 2023 insgesamt 132 Bussteige (ca. 11%) „gefördert“; dem Vernehmen nach soll dieser Anteil jedoch bei ca. 25% liegen.

Darin enthalten sein sollen 6 Bussteige der Linie 016.

An einem Bussteig (Amtsgericht) wurde der Fahrgastunterstand von der Firma STROER erstellt und finanziert, die solche Unterstände als Werbefläche nutzt und vor diesem Hintergrund maßgeblich auch die Standorte bestimmt, an denen Fahrgastunterstände errichtet werden.

Hierzu soll es einen Vertrag zwischen der Stadt Mönchengladbach und der Firma STROER geben, dessen Inhalt unbekannt ist.

Ausweislich der „Gesamthaltestellenliste“ hat die Firma STROER auf dem Mönchengladbacher Stadtgebiet 345 Witterungsschutzeinrichtungen („Wartehallen“, Schutzdächer usw.) errichtet und finanziert, von denen 249 im Besitz dieser Firma sind.

Mit dieser vertraglichen „Abhängigkeit“ liegt es nahe, dass die Stadt Mönchengladbach als Baulastträger offensichtlich auf jeglichen Einfluss auf die Standorte, die Ausgestaltung und die Barrierefreiheit dieses wichtigen Teils der Bussteige verzichtet hat.

Ausstattungsmerkmal	Haltestelle X, Ordnung				
	1.	2.	3.	4.	5.
001 Witterungsschutz für relevante Einbiegerichtungen (Vorzugspunkt mit Balken)	●	●	●	●	○*
002 Ausreichende und blendfreie Beleuchtung der Haltestelle	●	●	●	●	○*
003 Sitzgelegenheit	●	●	●	●	○

In diesem Kontext ist auch zu hinterfragen, in wieweit die Ausstattungsmerkmale „Witterungsschutz“, „ausreichende und blendfreie Beleuchtung“ und „Sitzgelegenheiten“, wie sie für fast alle Haltestellen der „1. bis 5. Ordnung“ durch den Ratsbeschluss über den NVP als erforderlich festgesetzt wurden, überhaupt realisierbar sind.

In Zuge des Faktenchecks wurde festgestellt, dass sich 11 der insgesamt 17 Fahrgastunterstände im Besitz von STOER befinden (Quelle: „Gesamthaltestellenliste“).

Bild 3-9
(eigene Darstellung)

Die „Besitzverhältnisse“ bei den Fahrgastunterständen ändern nichts an der Verantwortlichkeit der Stadt Mönchengladbach als Baulastträger für diese Einrichtungen.

Die wenigsten von diesen verfügen über eine „ausreichende und blendfreie Beleuchtung“.

Eine solche - insbesondere der Sicherheit der Fahrgäste dienende - Beleuchtung war auch an den Bussteigen ohne Fahrgastunterstände festzustellen.

Korrespondierender Abschnitt dieses Faktenchecks:

2.6 Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheiten

4. Zusammenfassendes Ergebnis des Faktenchecks



Bild 4
(eigene Darstellung)

Von den 18 betrachteten Haltestellen der Linie 016 konnten faktisch nur 5 den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht werden, davon keine die einer der „Kategorien“ 1., 2. oder 3. Ordnung zugeordnet ist. Bei 3 Haltestellen war lediglich einer der beiden Bussteige barrierefrei, davon eine Haltestelle 1. Ordnung. Beide Bussteige waren bei den restlichen 10 Haltestellen nicht barrierefrei, wobei dies bei einer Haltestelle der 1. Ordnung und eine der 3. Ordnung der Fall war. Die vertiefende Analyse der vorliegenden „Gesamthaltestellenliste“ der Stadt Mönchengladbach ergab, dass diverse der darin als „barrierefrei“ gekennzeichneten Bussteige nicht mit den Feststellungen „vor Ort“ übereinstimmen.

Weitere Faktenchecks bei anderen Linien dürften zu einem ähnlichen Ergebnis kommen. Der vorliegende Faktencheck sollte zum Anlass genommen werden, vor dem Beginn der angedachten Planungen für einen neuen NVP eine ausführliche, strukturierte Schwachstellenanalyse nach einem einheitlichen Schema durchzuführen. Diese sollten sich nicht auf die theoretischen Überlegungen für die Anforderungen an einen gesetzeskonformen NVP beschränken. Vielmehr ist eine systematische und ausführliche Zustandserfassung der Bussteige erforderlich, die es vor 2017 nicht gab und auch bislang nicht durchgeführt wurde. Die Nutzbarkeit der Linie 016 hängt maßgeblich von der Verfügbarkeit z.B. letzten Abfahrzeit (ca. 20:45 Uhr) ab. Das bedeutet, dass wesentliche „Point of Interest“ bei Nutzung des ÖPNV nicht erreichbar sind.