
Stadt Mönchengladbach

Fach-Arbeitskreis „ÖPNV Hindenburgstraße“

22.09.2015

Mathias Schmechtig

Planungs- und Bauausschuss der Stadt Mönchengladbach vom 14.04.2015

1. Nach Anhörung der Bezirksvertretung Nord, beschließt der Planungs- und Bauausschuss folgende Festlegungen zum ÖPNV auf der Hindenburgstraße zwischen ZOB Europaplatz und Altem Markt:
 - 1.1 Die Hindenburgstraße bleibt eine Bustrasse, um die heutigen Mobilitätsanforderungen zu gewährleisten.
 - 1.2 Die Prüfung alternativer Transportsysteme für den ÖPNV-Regelbetrieb wird nicht weiter verfolgt.
 - 1.3 Alternativ zur Führung der Busse bergauf und bergab auf der Hindenburgstraße wird überprüft, **ob eine Führung der Buslinien bergab über die Steinmetzstraße möglich ist.**
 - 1.4 Im Rahmen der Neuaufstellung des Liniennetzplanes wird überprüft, welche Linien über die Hindenburgstraße geführt werden sollen. Ziel des Liniennetzplans ist, möglichst unnötigen Linienverkehr aus der Hindenburgstraße herauszuhalten.

- 1. Planungsvariante**
- 2. Haltestellenstandorte**
- 3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“**
- 4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“**
- 5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“**
- 6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“**
- 7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“**
- 8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“**
- 9. Gesamtbewertung/ Fazit**

Busführung Status Quo

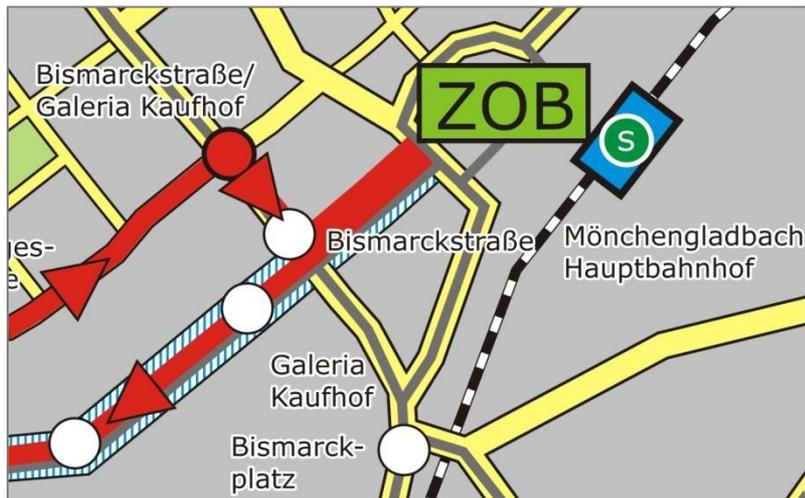


Zur Erinnerung: Alternative „aufgesplittete Führung, Hindenburgstraße bergan“



Die alternative Teil-Variante „Bergab von Steinmetzstraße über Bismarckstraße und untere Hindenburgstraße“ zum ZOB ist nur mit starken Eingriffen ggü. dem MIV realisierbar und wird deshalb nicht weiter verfolgt.

- **gravierende Einschnitte in die Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit für MIV (Signalregelung am Knoten Bismarckstraße/ Hindenburgstraße muss doppelt für Geradeausverkehr stadtauswärts und als Linksabbieger stadteinwärts berücksichtigen)**



Planungsvorgaben (1):

- **Am Alten Markt bedienen in einer Fahrtrichtung jeweils alle Linien die gleiche Richtungshaltestelle**
 - ➔ **bergan: bestehende Haltestelle „Alter Markt“**
 - ➔ **bergab: neue Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“**
- **Die neue Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“ wird auch bergan bedient, um zusätzlich zum Hauptbahnhof Umsteigebeziehungen sicherstellen zu können (z.B. Umsteige-Relation Hardt, Waldhausen, Holt >> Viersen, Venn, Windberg).**

Planungsvorgaben (2):

- **bedingt durch dichte Fahrzeugfolge im Taktverkehr ist pro Haltestelle eine Kapazität für drei Busse erforderlich**
→ Haltestellen in der Hindenburgstraße mit 45 m Haltestellenlänge (Mindestmaß 58m)
- **erforderlich ist für eine Busbucht eine Gesamtlänge von ca. 122 m (siehe einschlägige Richtlinien, wie RASt 2006)**
- **Fahrgastwarteflächen sollten eine Tiefe von mind. 3,00 m aufweisen (siehe RASt 2006)**
- **hochfrequentierte Haltestellen (wie die neu einzurichtenden Haltestellen in Viersener Straße und Steinmetzstraße) benötigen Tiefe von mind. 5,00 m**

Empfehlung:

Im NE-Verkehr sollen die Busse weiterhin in beiden Fahrtrichtungen durch die Hindenburgstraße fahren.

Begründung:

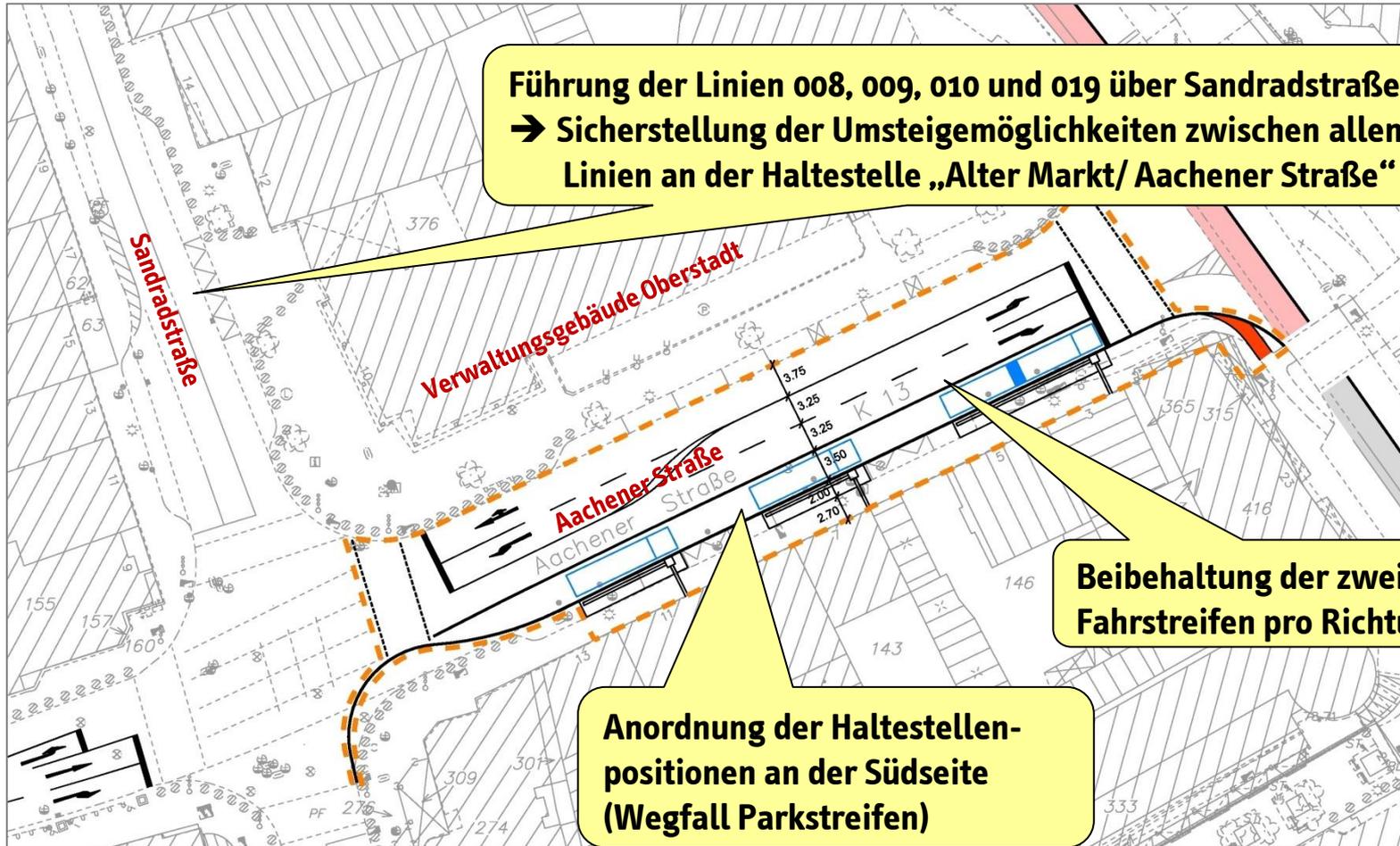
- **Funktion der Haltestelle „Alter Markt“ als Rendezvous-Haltestelle im NE-Netz.**
 - ⇒ **Zusammenführen aller NE-Linien an einem Punkt (neue Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“ für Rendezvous-Funktion zu weit entfernt)**
- **soziale Kontrolle am Rendezvous-Haltestelle besser beherrschbar**

1. Planungsvariante
- 2. Haltestellenstandorte**
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

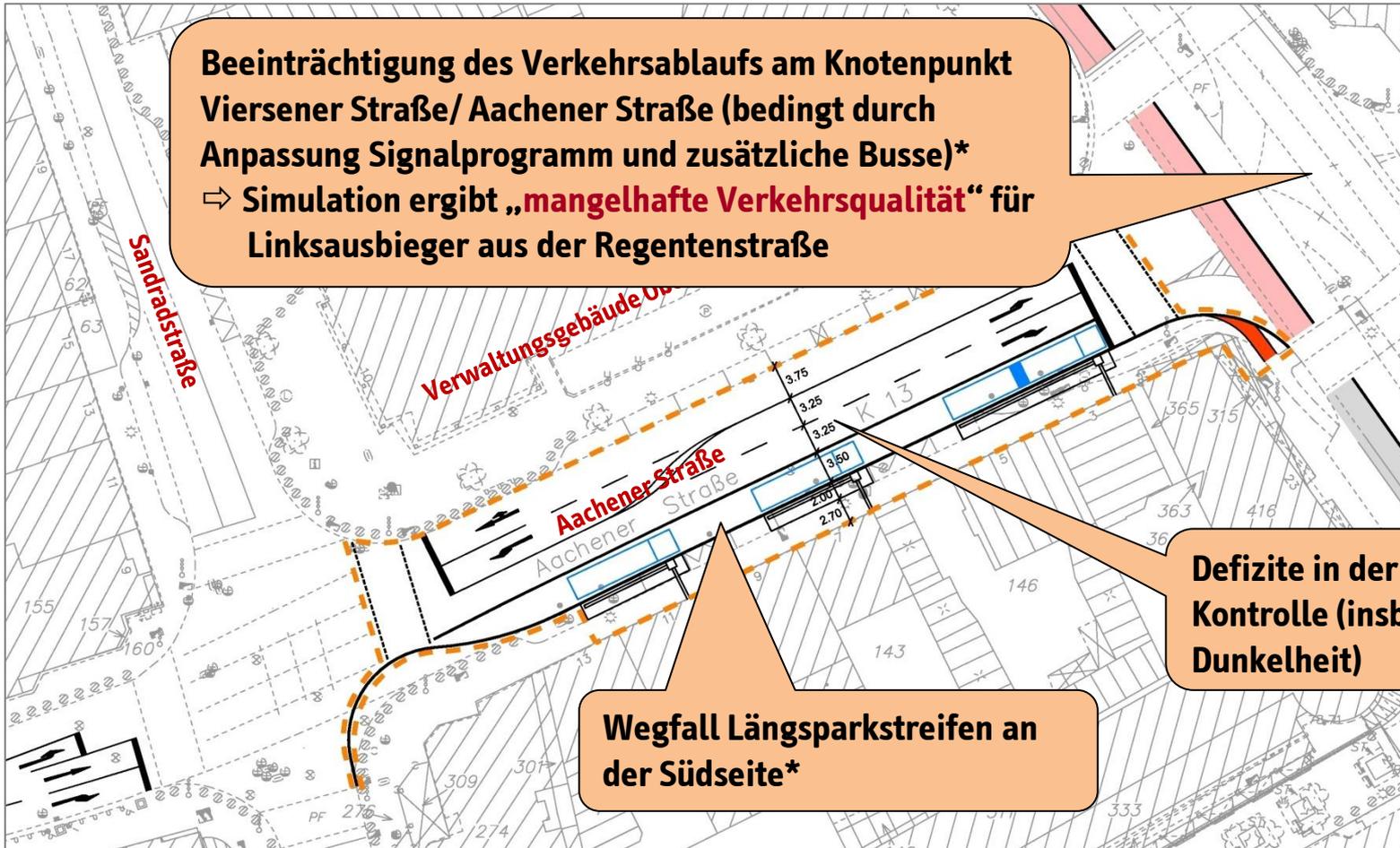
Die nachfolgend mit * gekennzeichneten Aussagen und Bewertungen sind übernommen aus:

*Ingenieurgesellschaft Stolz mbH Neuss (IGS)
Verkehrliche Untersuchung und mikroskopische Simulation zur
Verlegung des Busverkehrs von der Hindenburgstraße auf den
Streckenzug Steinmetzstraße – Viersener Straße in Mönchen-
gladbach
Juli 2015*

Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“



Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“

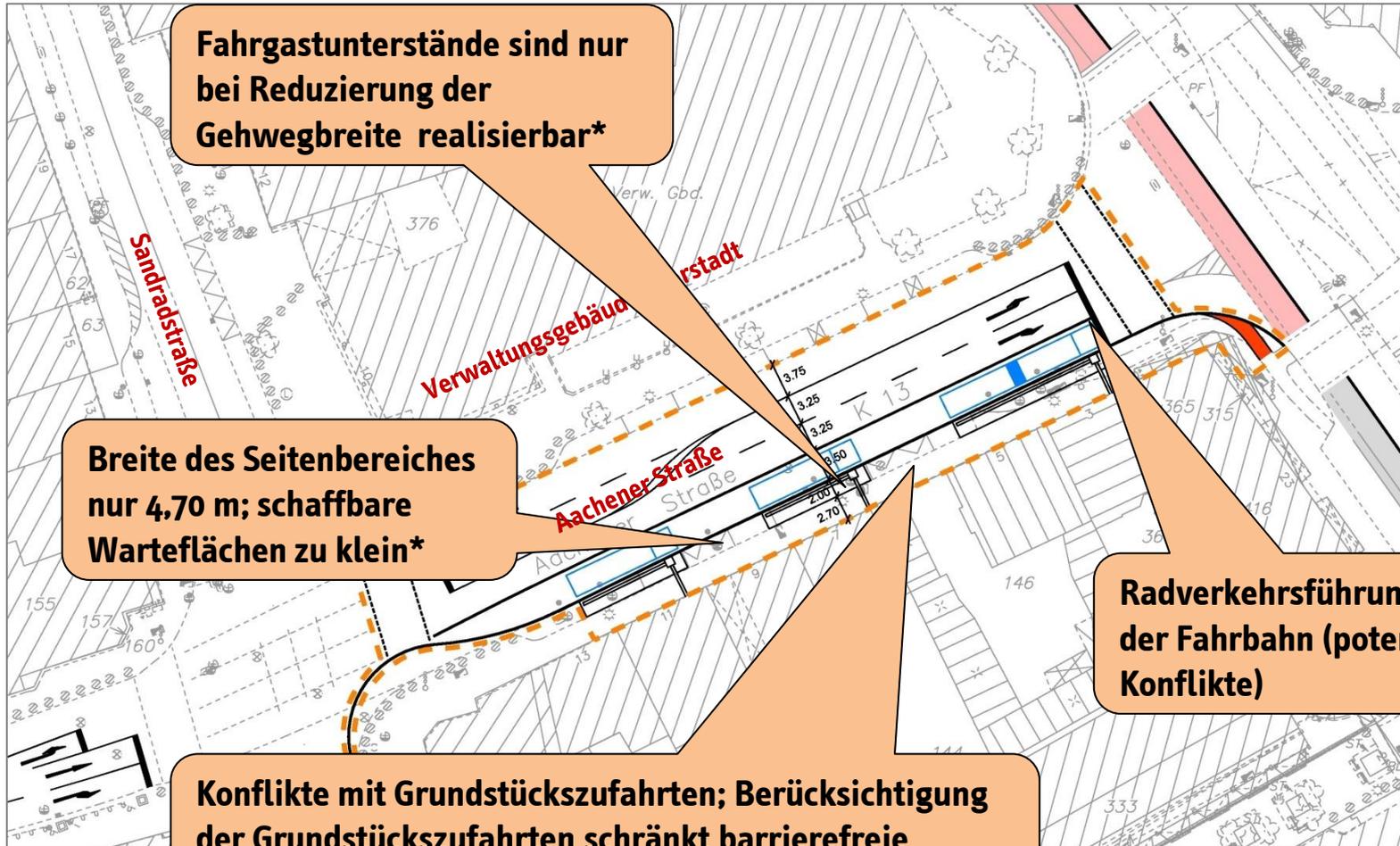


Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Viersener Straße/ Aachener Straße (bedingt durch Anpassung Signalprogramm und zusätzliche Busse)*
⇒ Simulation ergibt „mangelhafte Verkehrsqualität“ für Linksausbieger aus der Regentenstraße

Wegfall Längsparkstreifen an der Südseite*

Defizite in der sozialen Kontrolle (insbesondere bei Dunkelheit)

Haltestelle „Alter Markt/ Aachener Straße“



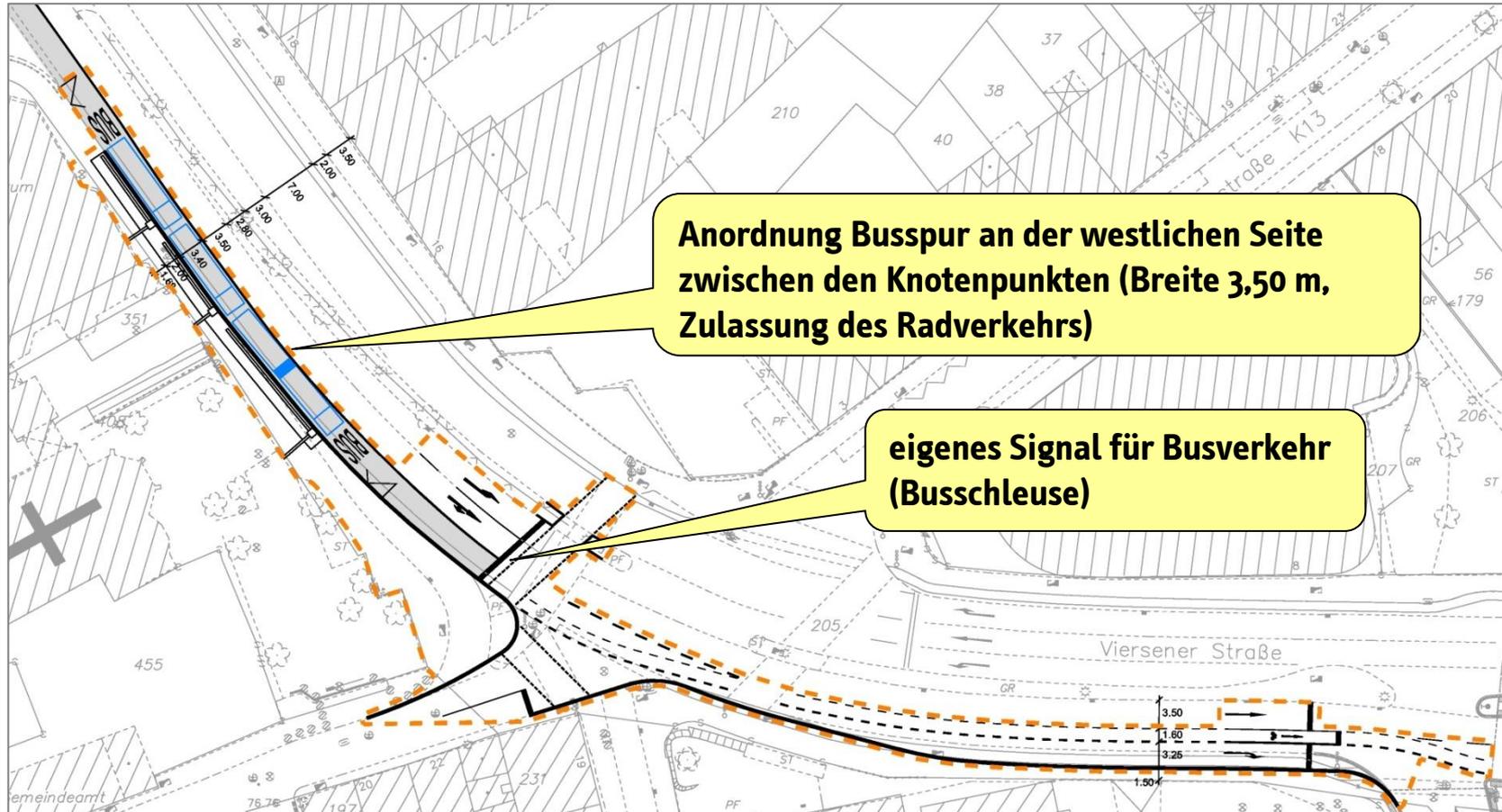
Fahrgastunterstände sind nur bei Reduzierung der Gehwegbreite realisierbar*

Breite des Seitenbereiches nur 4,70 m; schaffbare Warteflächen zu klein*

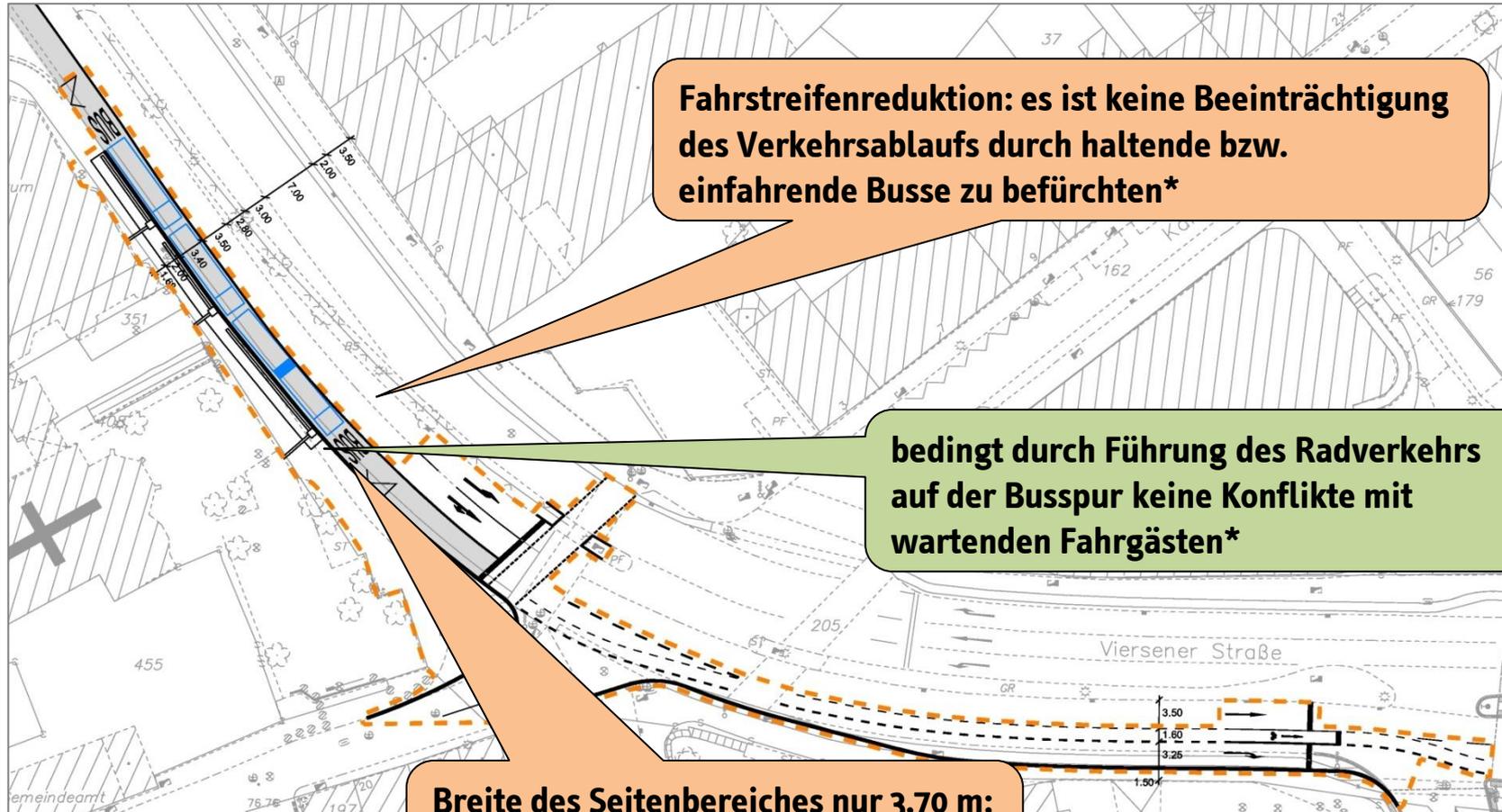
Konflikte mit Grundstückszufahrten; Berücksichtigung der Grundstückszufahrten schränkt barrierefreie Haltestellengestaltung deutlich ein

Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (potenzielle Konflikte)

Haltestelle „Abteiberg“



Haltestelle „Abteiberg“

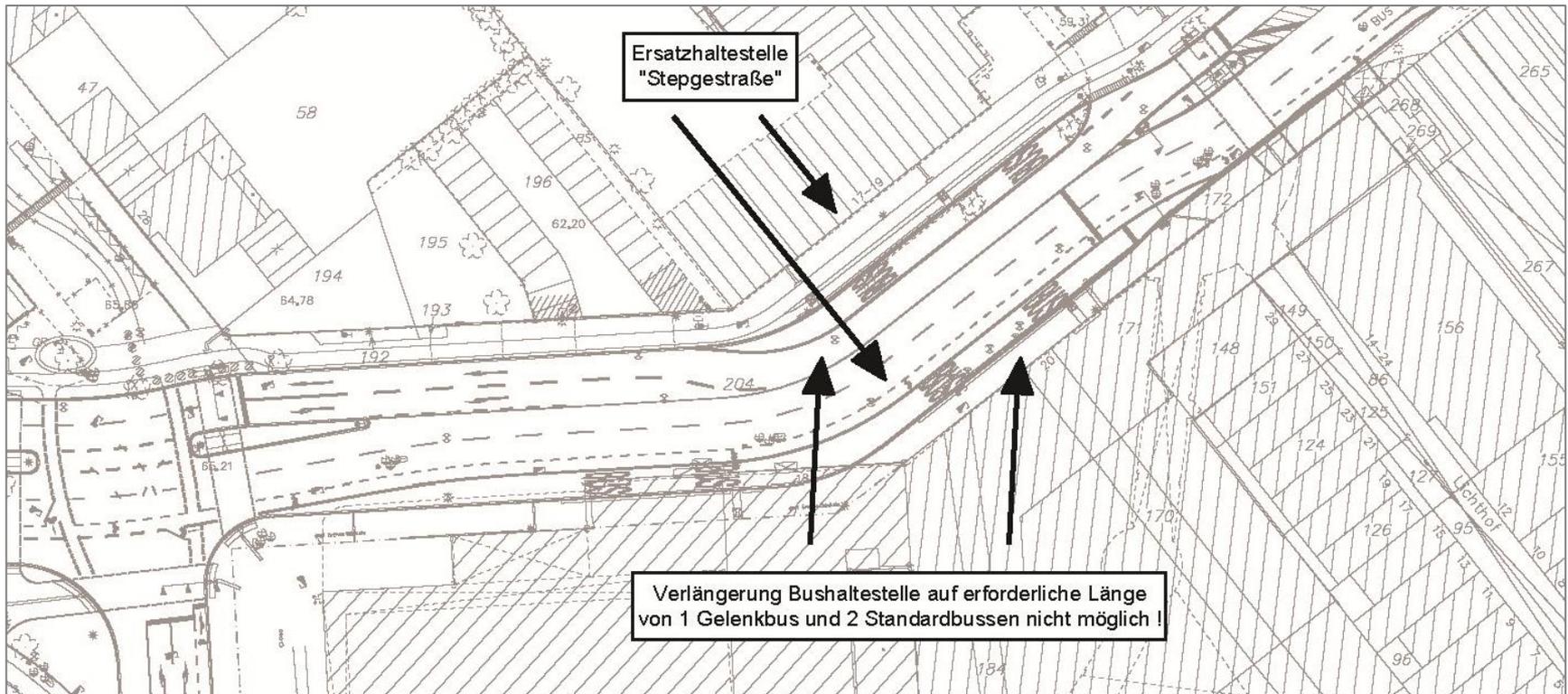


Fahrstreifenreduktion: es ist keine Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs durch haltende bzw. einfahrende Busse zu befürchten*

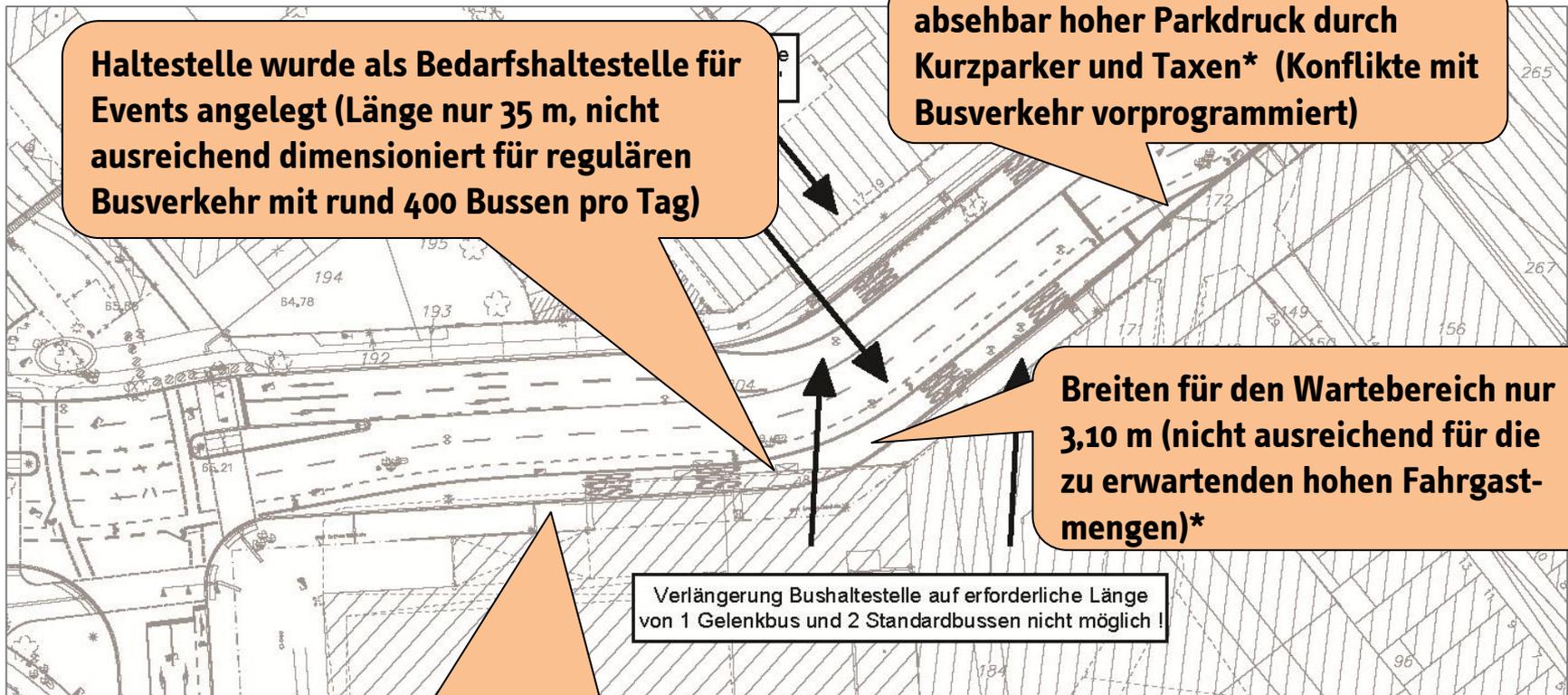
bedingt durch Führung des Radverkehrs auf der Busspur keine Konflikte mit wartenden Fahrgästen*

Breite des Seitenbereiches nur 3,70 m; schaffbare Warteflächen für Fahrgastaufkommen zu klein*

Haltestelle „Minto“ (vorhandene Haltestelle)



Haltestelle „Minto“ (vorhandene Haltestelle)



Haltestelle wurde als Bedarfshaltestelle für Events angelegt (Länge nur 35 m, nicht ausreichend dimensioniert für regulären Busverkehr mit rund 400 Bussen pro Tag)

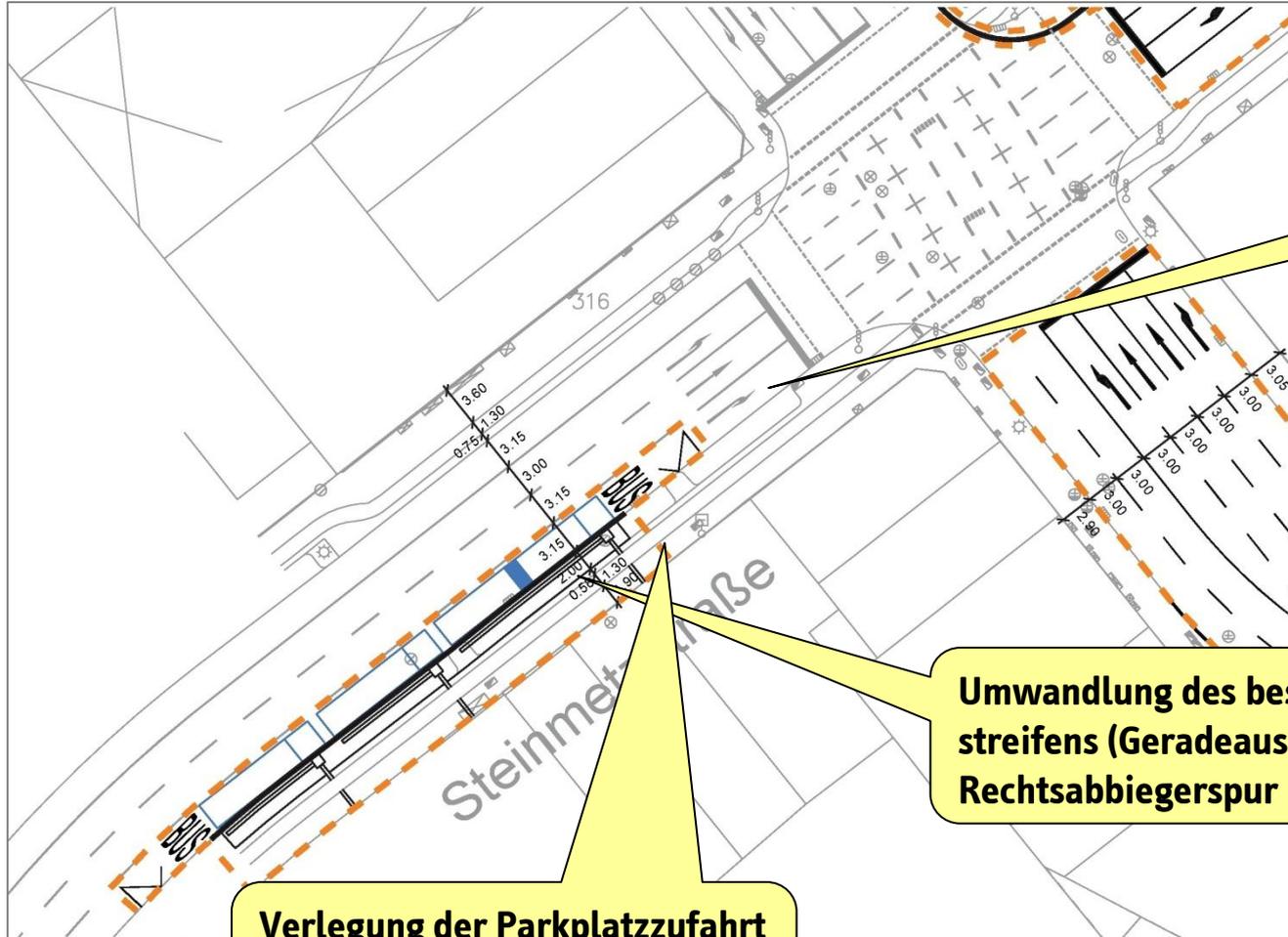
absehbar hoher Parkdruck durch Kurzparker und Taxen* (Konflikte mit Busverkehr vorprogrammiert)

Breiten für den Wartebereich nur 3,10 m (nicht ausreichend für die zu erwartenden hohen Fahrgastmengen)*

Verlängerung Bushaltestelle auf erforderliche Länge von 1 Gelenkbus und 2 Standardbussen nicht möglich!

Behinderung des Verkehrsablaufs, wenn drei Busse gleichzeitig Haltestelle bedienen (dritter Bus steht dann auf der rechten Fahrbahn und blockiert MIV)*

Haltestelle „Galeria Kaufhof“

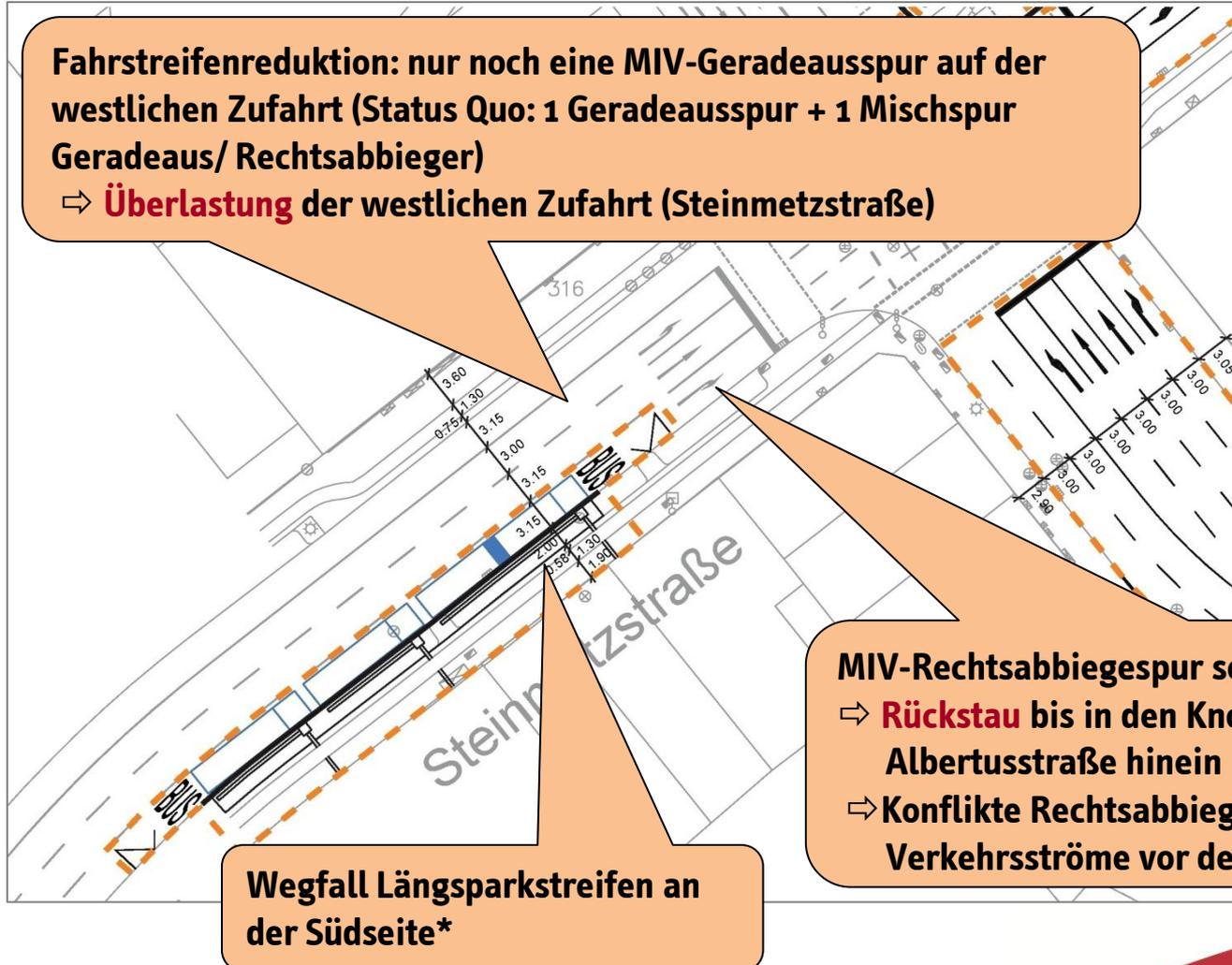


kurze Rechtsabbiegerspur

Umwandlung des bestehenden MIV-Mischfahrstreifens (Geradeaus und Rechtsabbieger) in Rechtsabbiegerspur + Kaphaltestelle

Verlegung der Parkplatzzufahrt „Galeria Kaufhof“ erforderlich (nur noch über Albertusstraße)

Haltestelle „Galeria Kaufhof“



Haltestelle „Galeria Kaufhof“



Haltestelle	Flächensituation für ÖPNV-Nutzer an der neuen Haltestelle	Auswirkungen auf MIV	Auswirkungen auf Radverkehr
Alter Markt/ Aachener Straße	-	-	-
Abteiberg	-	0	0
Minto	--	-	-
Galeria Kaufhof	--	--	-

- ++** wesentliche Verbesserung
- +** geringfügige Verbesserung
- 0** keine Veränderung
- geringfügige Verschlechterung
- wesentliche Verschlechterung

Haltestelle „Galeria Kaufhof“

Für die weitere Bewertung wird eine Lösung ohne Richtungshaltestelle bergab (stadteinwärts) zugrunde gelegt.

Die Haltestelle „Galeria Kaufhof“ verfügt somit bergab nicht über eine korrespondierende Richtungshaltestelle!

Zwischenfazit

Die Verlagerung des Busverkehrs bergab aus der Hindenburgstraße erfordert an anderer Stelle eine neue Infrastruktur für den Bus. Da der Busverkehr auf der bisher nicht von ihm genutzten Strecke fährt, erzeugt er dort konsequenterweise auch neue Konflikte.

→ zusätzlich rund 400 Busse pro Tag im Straßenzug Viersener Straße/ Steinmetzstraße müssen verkehrstechnisch abgewickelt werden

An den neuen Haltestellen sind die für das jeweils hohe Fahrgastaufkommen erforderlichen Warteflächen nicht realisierbar.

→ es ist von verlängerten Fahrgastwechselzeiten auszugehen

Rückfragen

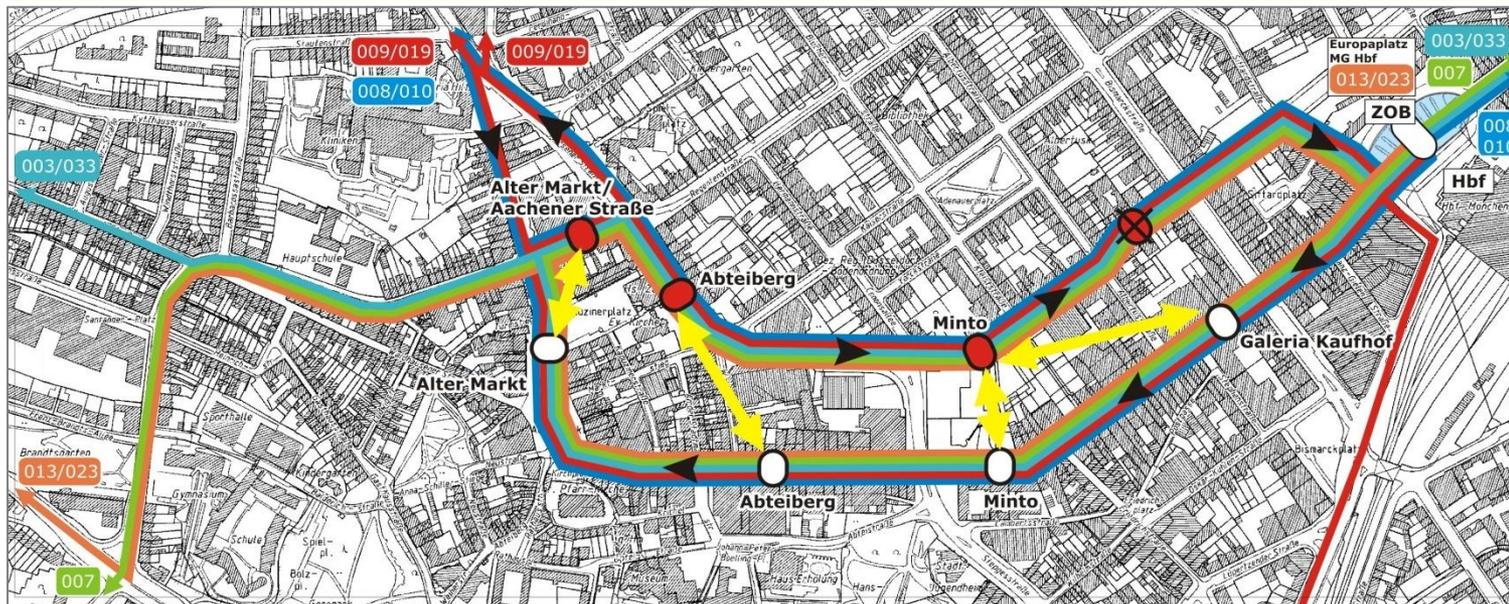
1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. **Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“**
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Bewertung (1)

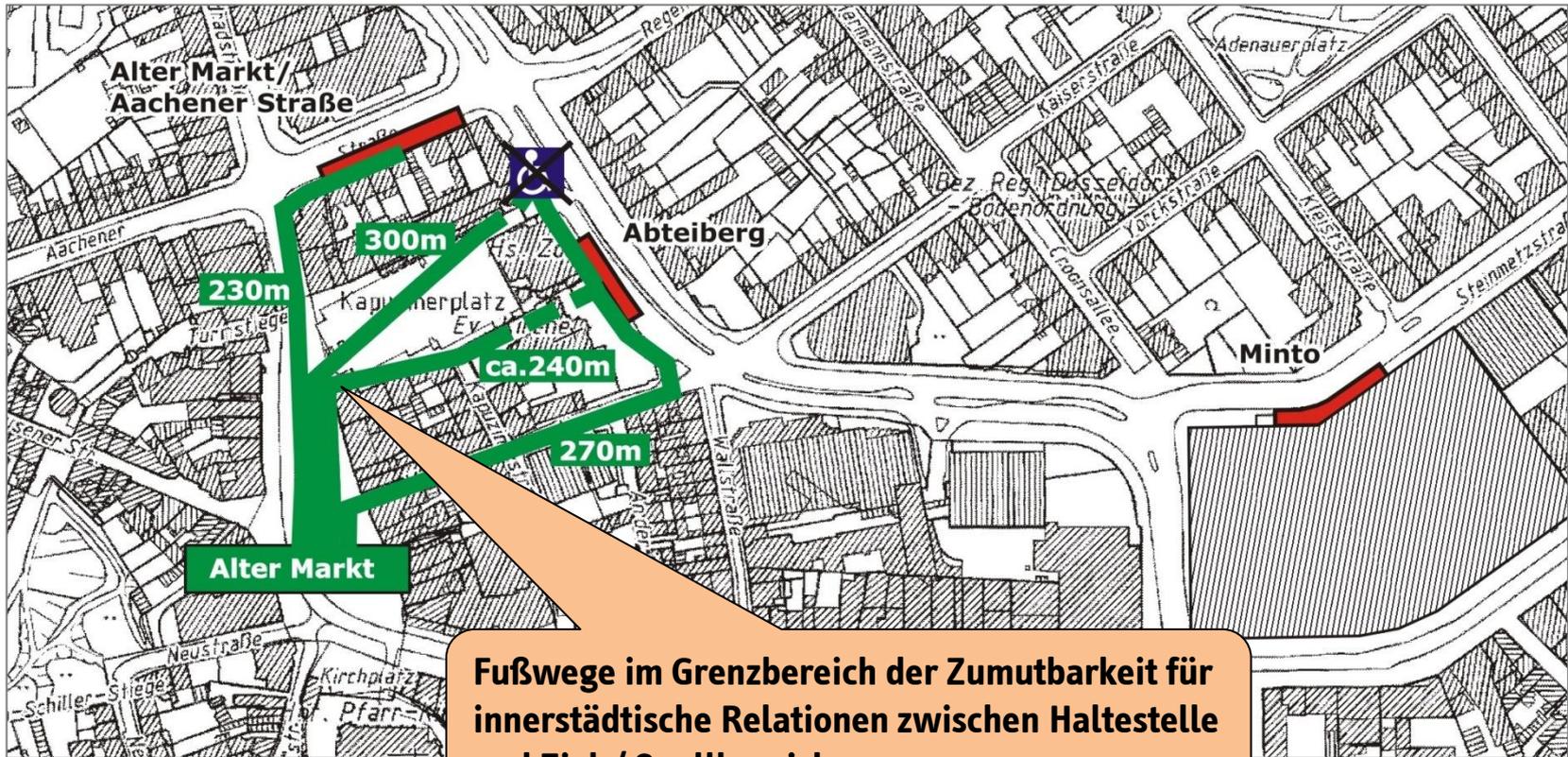
- **Die Aufspaltung der Busführung auf zwei Strecken**
 - bergan (Richtung Alter Markt)
 - bergab (Richtung ZOB/ Hauptbahnhof)**führt im Vergleich zu heutigen klaren Netzstruktur zu einer wesentlichen Verminderung der Netztransparenz im Innenstadtbereich.**
- **Die Fahrgäste mit der normalen Wegebeziehungen „Wohnung – Innenstadt – Wohnung“ werden dazu gezwungen, für den Rückweg eine andere, nicht in direkter Blickbeziehung zur Ausstiegshaltestelle liegende Haltestelle zu nutzen.**

Bewertung (2)

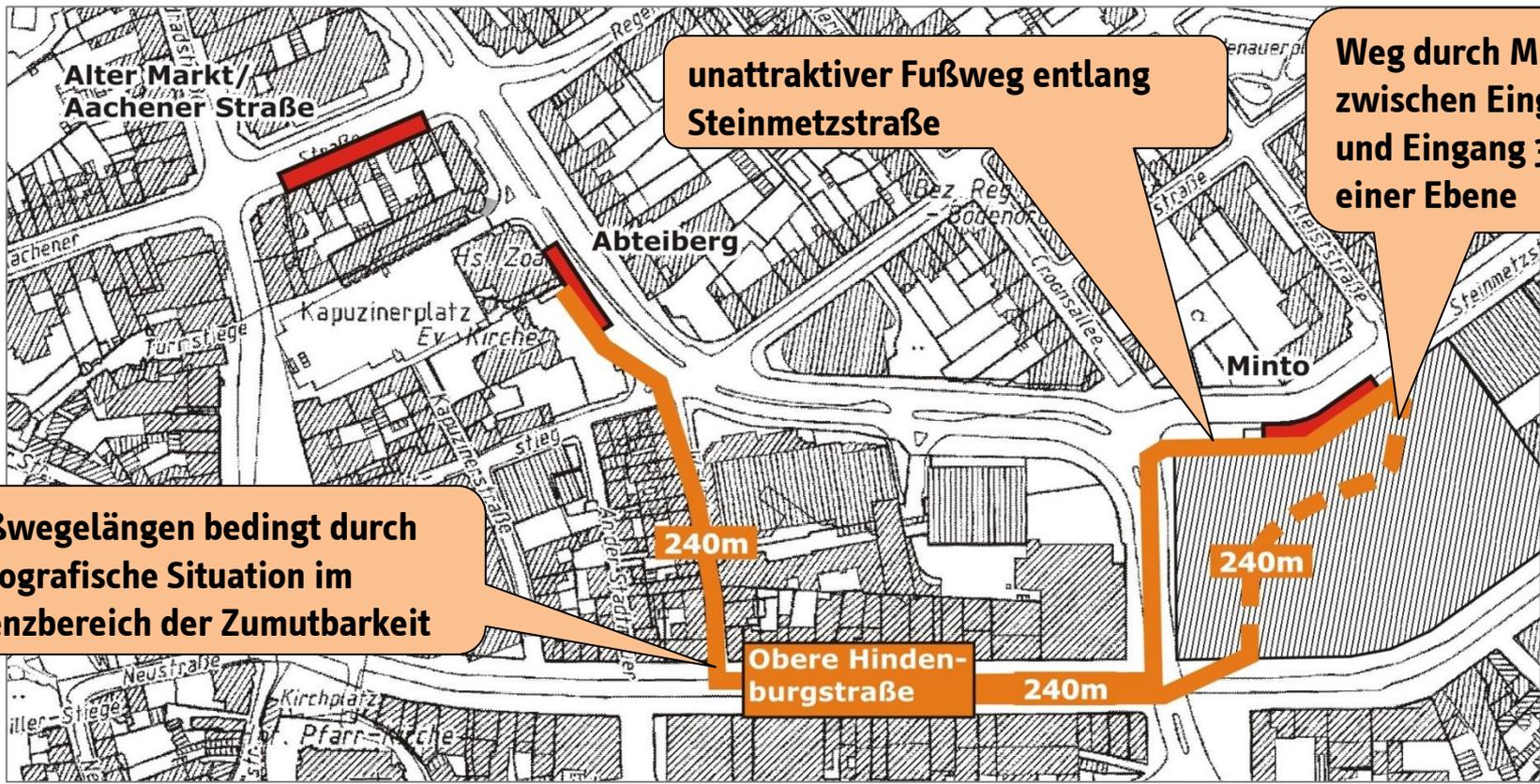
- Die Busnutzer müssen für einen Weg
 - entweder von der Haltestelle in die Fußgängerzone
 - oder aus der Fußgängerzone zur Haltestelleeinen längeren Fußweg als heute auf sich nehmen.



Erreichbarkeit des Bereiches „Alter Markt“ von den stadteinwärtigen Haltestellen „Alter Markt/ Aachener Straße“ und „Abteiberg“



Erreichbarkeit des Bereiches „Obere Hindenburgstraße“ von den Bergab-Haltestellen „Abteiberg“ und „Minto“



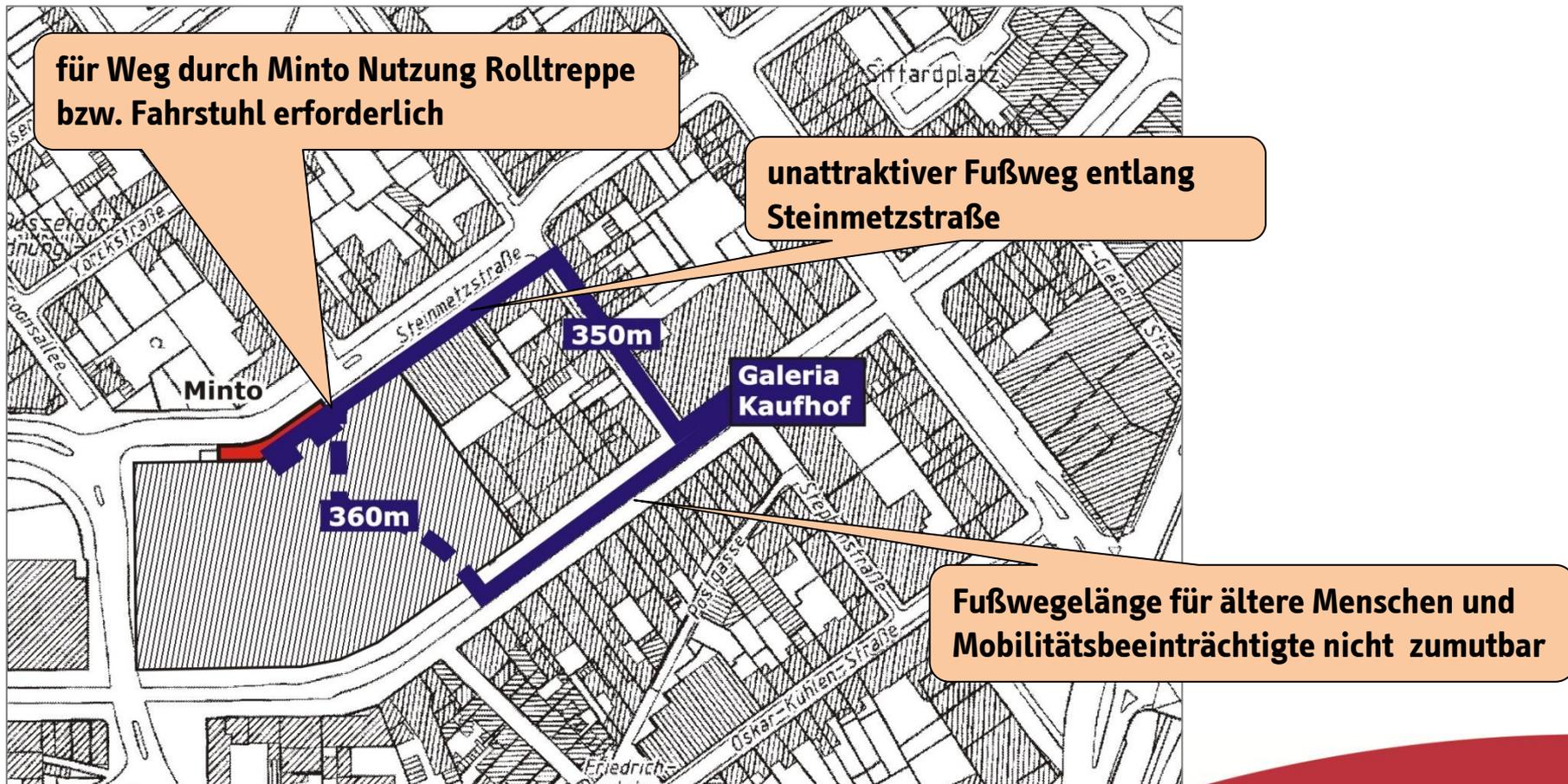
Bewertung (3)

- Im Bereich „Mittlere Hindenburgstraße/ Galeria Kaufhof“ entsteht für die Fahrtrichtung bergab ein „Erschließungsloch“, da die Richtungshaltestelle in der Steinmetzstraße nicht realisiert werden kann.



Erschließungswirkung der Fahrtrichtung bergab
Grundlage: Einzugsbereich Haltestellen $R = 200\text{ m}$

Erreichbarkeit „Galeria Kaufhof“ von den Bergab-Haltestelle „Minto“ (keine Korrespondenzhaltestelle in der Steinmetzstraße)



Bewertung (4)

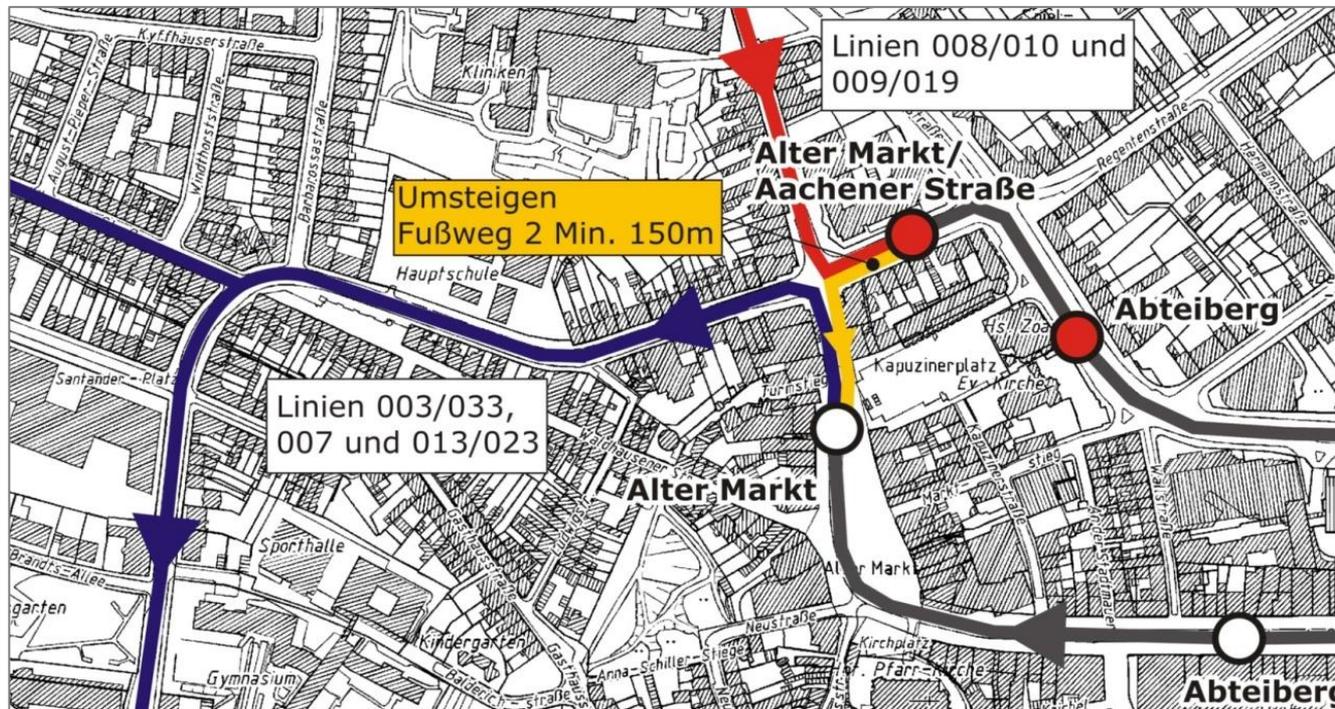
- Die Fahrgäste aus Richtung Westen und Südwesten (Hardt, Venn und Holt) müssen bei Fahrten in Richtung ZOB (und ggf. weiter im Osten liegende Ziele) spürbare Umwege auf sich nehmen, da die Busse in ihrer Wahrnehmung „um die Fußgänger-zone herum“ fahren müssen.



Bewertung (5)

- In stadteinwärtiger Richtung verlängert sich die Fahrzeit zwischen Alter Markt und ZOB um drei Minuten.

- Die Fahrtrelation Nord (Viersen, Windberg) >> West/ Südwest (Hardt, Waldhausen, Holt) ist mit einem Umsteigezwang am Alten Markt verbunden. Mit der Aufsplittung der Linienführung ist ein direktes Umsteigen an der Haltestelle „Alter Markt“ nicht mehr möglich, umsteigende Fahrgäste müssen von der neuen Haltestelle in der Aachener Straße zum Alten Markt laufen (ca. 150 Meter).



Zwischenfazit:

Die ÖPNV-Erreichbarkeit der oberen Hindenburgstraße und der mittleren Hindenburgstraße/ Galeria Kaufhof wird in der Fahrtrichtung bergab spürbar verschlechtert und ist nicht mehr akzeptabel.

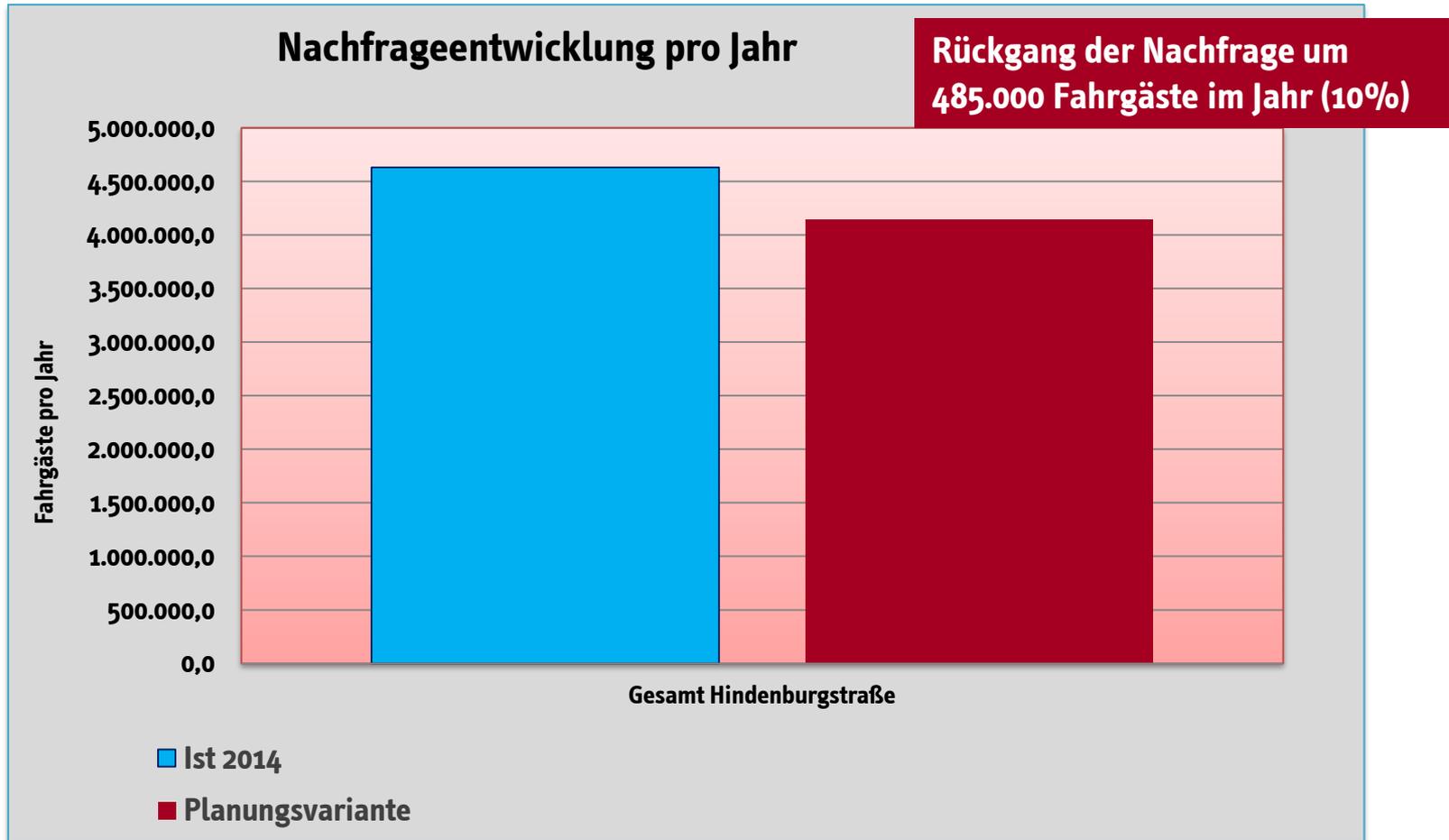
Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage

Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine spürbare Verschlechterung der ÖPNV-Erreichbarkeit der zentralen Innenstadtbereiche zu deutlichen Fahrgastverlusten führt (z.B. Münster).

Die mit der Aufsplittung der Busführung einhergehenden (objektiven und subjektiven) Attraktivitätsverluste werden nach gutachterlicher Einschätzung auch in Mönchengladbach zu Akzeptanzverlusten und damit zu Nachfragerückgängen führen!

Randbedingungen für Abschätzung der Nachfragerückgänge:

- **Rückgänge in der Nutzungsintensität der Busse in Folge von Veränderungen in der Busanbindung treten insbesondere bei den älteren Menschen und bei den Besuchern mit Pkw-Verfügbarkeit auf.**
- **In der Mönchengladbacher Fußgängerzone können rund ein Viertel der Passanten, die heute mit dem Bus in die Innenstadt kommen, als Alternative über einen Pkw verfügen.**
(Ergebnis der Passantenbefragung 2014)
- **Es werden im Falle der Veränderung der Busanbindung nicht alle heutigen Fahrgäste unmittelbar auf den Pkw umsteigen. Zu erwarten sind differenzierte und sukzessive Veränderungen. Viele Betroffene werden ihre Einkäufe bzw. einen Teil ihrer Einkäufe woanders (z.B. in ihrem Stadtteilzentrum oder andere Stadt) vornehmen sowie auch seltener die Innenstadt aufsuchen.**



Die Aufsplittung der Linienführung, und somit die Verschlechterung der Lagegunst der Bergab-Richtungshaltestellen, führt zu einem Verlust der fußgängerzonen-bezogenen Fahrgastnachfrage um rund 10%.

Die Nicht-Realisierbarkeit der Haltestelle „Galeria Kaufhof“ in der Steinmetzstraße führt in der Abschätzung zu den stärksten Rückgängen.

1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. **Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“**
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Zu erwartende Veränderungen

- Verlagerung der Bergab-Haltestellen an die Peripherie des Haupteinkaufsbereiches führt absehbar zu einer Veränderung der Wegeströme der Busnutzer
- eine stärkere **Querorientierung** zur Längsachse der Hindenburgstraße ist zu erwarten
- mit hoher Wahrscheinlichkeit werden Bereiche im **„Schatten“ der Wegeströme** zu den Haltestellen in der Steinmetzstraße und in der Viersener Straße weniger frequentiert; am stärksten **„gefährdet“** sind die Bereiche in der Hindenburgstraße zwischen den heutigen Haltestellen.
- Umorientierung der Wegeströme bietet aber auch Chancen für die Seitenlage an den neuen Haltestellen



Im Zusammenhang mit der absehbaren Umorientierung der Wegeströme der Busnutzer dürfte sich insbesondere die Freqüentierung der Hindenburgstraße zwischen den heutigen Haltestellen verringern!

Mönchengladbach

Das große Hindenburgstraßen- Monopoly



So finden die Gladbacher ihr Minto

Mönchengladbach. Geschäftshäuser wechseln den Besitzer, neue Mieter werden bekannt, der Investitionsdruck auf alteingesessene Vermieter steigt: An der Einkaufsstraße herrscht derzeit viel Bewegung. Problematisch dürfte allerdings der obere Bereich werden. **Von Jan Schnettler**

Die Chancen und Risiken für die Einzelhandelsentwicklung in Folge einer Neuordnung der Busführung sind aktuell sehr schwer abschätzbar, da sich die Geschäftsentwicklung in der Innenstadt im Kontext mit der Eröffnung des Einkaufszentrums „Minto“ in einer dynamischen Veränderung befindet.

Quelle: 02.04.2015;

<http://www.rp-online.de/nrw/staedte/moenchengladbach/das-grosse-hindenburgstrassen-monopoly-aid-1.4988264>

Positive Wirkungen

- **Verminderung der Trennwirkung der bisherigen Busstreckenführung in der Fußgängerzone**
Hinweis: Gewünschte Wirkung muss erfahrungsgemäß mit Regulierung und konsequenter Überwachung des Lieferverkehrs gesichert werden
- **vermutlich positive Effekte für Außengastronomie und für hochwertigen Einzelhandel**
- **Die Frage ist jedoch, ob objektive Entlastung von den Passanten auch subjektiv wahrgenommen wird!**

Negative Wirkungen

- **absehbare Risiken für Geschäfte und Institutionen mit ÖPNV-affinen Publikum und Laufkundschaft (erfahrungsgemäß Kaufhäuser, Apotheken, Optiker, Tabakläden, Blumenläden, Discounter)**

1. Diskussionsrunde

1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. **Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“**
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Obere Hindenburgstraße ist durch starke Neigung (> 6%) geprägt. Barrierefreie Erreichbarkeit aller Geschäfte und Einrichtung ist bereits im Status Quo sehr problematisch!



→ Rampen mit Längsneigung > 6% sind im öffentlichen Bereich als NICHT-barrierefrei anzusehen! (DIN 18024 bzw. DIN 18040-1)

Konsequenzen:

- **Fußwegesystem zwischen den Haltestellen in der Viersener Straße/ Steinmetzstraße und der Hindenburgstraße ist nicht überall durchgängig barrierefrei**
⇒ es sind nur bestimmte Fußwege geeignet
- **Verminderung der Netztransparenz führt insbesondere für Menschen mit Orientierungsproblemen, mit kognitiven Beeinträchtigungen und mit altersbedingten Einschränkungen zu Nachteilen in der Nutzung des Busverkehrs**
⇒ eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt!
- **Busse (mit Busfahrern und Fahrgästen) nur noch in einer Richtung vorhanden („Sichtschatten“)**
⇒ eingeschränkte sozialen Kontrolle in der Fußgängerzone

Hinweis:

- in den letzten fünf Jahren nur zwei Unfälle in der Fußgängerzone mit Busbeteiligung
- ➔ Busverkehr führt in der Hindenburgstraße im Status Quo nicht zu Verkehrssicherheitsproblemen!

1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. **Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“**
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Positive Wirkung:

- **punktuell Flächengewinne in der Fußgängerzone für neue Nutzungen (Achtung: neu nutzbare Flächen eher gering, da weiterhin Fahrgasse für Rettungsdienste, Feuerwehr usw. erforderlich ist)**

1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. **Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“**
8. Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Anpassungsmaßnahmen (Kostenschätzung)

- Ausbau der zwei neuen Haltestellen „Abteiberg“ und „Alter Markt/ Aachener Straße“ zu Dreifach-Haltestellen **400.000 Euro** (keine Förderung zu erwarten)
→ Verzicht auf Dreifach-Haltestellen führt in der Konsequenz zu ausgeprägteren Behinderungen des MIV durch Busverkehr
- LSA-Bevorrechtigung/ Einrichtung Busschleusen **250.000 Euro**
- Wegweisungssystem zu den neuen Haltestellen in der Fußgängerzone **20.000 Euro**
- Ertüchtigung/ Ausbau Sandradstraße (inkl. Umbau Knotenpunkt Sandradstraße/ Viersener Straße) **300.000 Kosten**
- **Gesamt: 970.000 Euro**

▪ Fördermittelbescheid:

- 2,05 Mio. Euro

- Zweckbindung 25 Jahre (bis 2026)

- *Während der Dauer der Zweckbindung darf die Zweckbestimmung nicht geändert oder aufgehoben werden (auch nicht teilweise).*

▪ **Reduzierung der Busfrequenz hat mit hoher Wahrscheinlichkeit zeit-anteilige Rückzahlung der Fördermittel zur Folge!**

Umsetzung in 2016 bedeutet Rückzahlung von bis zu 1,0 Mio. Euro Fördermittel

Zusätzliche Betriebsaufwendungen und -kosten

Die Aufsplittung der Linienführung führt in Richtung bergab pro Fahrt zu:

- **einer zusätzlichen Fahrstrecke von 0,1 km mit 7 zusätzlichen LSA**
- **einer zusätzlichen Fahrzeit von 3 Minuten**

Zusätzliche Betriebsaufwendungen und -kosten (Umwegführung)

Kostenart	zusätzlicher Betriebsaufwand	Kostensatz	2014
fahrleistungsabhängige Kosten (pro km)	120.000 Fahrten p.a. à 0,1 km = 12.000 km p.a.	0,80 Euro pro km	9.600 Euro p.a.
fahrzeitabhängige Kosten (pro h)	120.000 Fahrten p.a. à 3 Min. = 360.000 min. p.a. = 6.000 h p.a.	35.00 Euro pro h	210.000 Euro p.a.
Gesamt			ca. 220.000 Euro p.a.

Berechnung

- Mo-Fr: 383 Fahrten pro Tag à 253 Tage = 96.899 Fahrten p.a.
- Sa: 296 Fahrten pro Tag à 52 Tage = 15.392 Fahrten p.a.
- So: 125 Fahrten pro Tag à 60 Tage = 7.500 Fahrten p.a.
 119.791 Fahrten p.a.

Auswirkungen auf Fahrzeugeinsatzplanung der NEW

- **An drei Endhaltestellen verkürzen sich in der Konsequenz die Wendezeiten in einen kritischen Bereich:**
 - Linie 007 Kahle Heide Verkürzung auf 1 Minute
 - Linie 007 Hamern Verkürzung auf 3 Minuten
 - Linie 033 Breiter Graben Verkürzung auf 3 Minuten**→ Folge: instabile Betriebssituation**
- **Die zusätzliche Fahrzeit in der stadteinwärtigen Richtungen von drei Minuten führt in Fahrzeugeinsatz- und -umlaufplanung zu einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf von **drei Fahrzeugen**.**

- **Rückgang der Fahrgeldeinnahmen in Folge des Attraktivitätsverlustes um rund 340.000 Euro p.a.***
- **Steigerung der Betriebskosten in Folge längerer Fahrwege um 220.000 Euro p.a.**
- **Steigerung der Betriebskosten in Folge des erhöhten Fahrzeugbedarfes um 540.000 Euro p.a.****
- **Zusätzlicher Ausgleich an NEW von rund 1,1 Mio. Euro p.a. erforderlich!**

* Ansatz: durchschnittliche Einnahme von 0,50 Euro pro Fahrgast

** Ansatz: Fahrzeugfixkosten und Personalkosten von 180.000 Euro p.a. pro Bus für ganztägigem Betrieb

1. Planungsvariante
2. Haltestellenstandorte
3. Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“
4. Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“
5. Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“
6. Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“
7. Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“
8. **Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“**
9. Gesamtbewertung/ Fazit

- Die zusätzliche Wegstrecke im Busverkehr beträgt ca. 12.000 km p.a.. Die daraus resultierenden zusätzlichen Schadstoffemissionen sind als marginal einzuschätzen.
- Der durch eine Reduzierung des Busverkehrs zu erzielende Lärmverringereffekt ist gering, da nur die bergabfahrenden („leiseren“) Busse verlagert werden.

1. **Planungsvariante**
2. **Haltestellenstandorte**
3. **Bewertungsfeld „Erreichbarkeit & Mobilität“**
4. **Bewertungsfeld „Einzelhandel & Kundenströme“**
5. **Bewertungsfeld „Soziale Gesichtspunkte & Inklusion“**
6. **Bewertungsfeld „Stadtentwicklung & Stadtgestaltung“**
7. **Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt“**
8. **Bewertungsfeld „Nachhaltigkeit & Klimaschutz“**
9. **Gesamtbewertung/ Fazit**

Bewertungsfeld	
Erreichbarkeit & Mobilität	--
Einzelhandel & Kundenströme	+/-
Soziale Gesichtspunkte & Inklusion	--
Stadtentwicklung & Stadtgestaltung	+
Wirtschaftlichkeit & städtischer Haushalt	--
Nachhaltigkeit & Klimaschutz	0

- ++** wesentliche Verbesserung
- +** geringfügige Verbesserung
- 0** keine Veränderung
- geringfügige Verschlechterung
- wesentliche Verschlechterung

- **Im Status Quo besteht eine klare Trennung in der Führung der Verkehrsarten auf zwei Achsen:**
 - **Busverkehr über Hindenburgstraße**
 - **MIV über Viersener Straße/ Steinmetzstraße**
- **Mit der Herausnahme des Busverkehrs in der Bergab- Richtung zur Entlastung der Fußgängerzone wird der Busverkehr mit dem MIV vermischt, wodurch neue Konfliktpunkte entstehen und die Verkehrsqualität für Bus und MIV vermindert wird.**

- **Die Aufsplittung der Busführung führt zu einer wesentlichen Verschlechterung der ÖPNV-Erreichbarkeit der Fußgängerzone und zu einer Verminderung der Transparenz des Busnetzes.**
- **Im Bereich „Mittlere Hindenburgstraße/ Galeria Kaufhof“ entsteht für die Bergab-Fahrtrichtung ein „Erschließungsloch“, da die Richtungshaltestelle in der unteren Steinmetzstraße nicht realisiert werden kann.**
- **Die Attraktivitätsverluste führen in der Konsequenz zu Fahrgastverlusten.**

- **Verminderung der Trennwirkung der bisherigen Busstreckenführung in der Fußgängerzone**
Hinweis: Gewünschte Wirkung muss erfahrungsgemäß mit Regulierung und konsequenter Überwachung des Lieferverkehrs gesichert werden
- **vermutlich positive Effekte für Außengastronomie und für hochwertigen Einzelhandel**
- **punktuell Flächengewinne in der Fußgängerzone für neue Nutzungen (Achtung: neu nutzbare Flächen eher gering, da weiterhin Fahrgasse für Rettungsdienste, Feuerwehr usw. erforderlich ist)**

- Die Schaffung der erforderlichen baulichen „Ersatzinfrastruktur“ für den Bus kostet rund **1,0 Mio. Euro**.
- Die Rückzahlung der Fördermittel ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit **rund 1,0 Mio. Euro** zu veranschlagen
- Der Rückgang der Einnahmen in Folge der Fahrgastrückgänge und die Kostensteigerung bedingt durch die längere Fahrstrecke bergab erfordert einen zusätzlichen Defizitausgleich an NEW in Höhe von **rund 1,1 Mio. Euro p.a.!**

Die Stadt Mönchengladbach müsste auch bei einer Herausnahme des Busverkehrs aus der Fußgängerzone in nur einer Richtung (bergab) wesentlich mehr Geld für einen Busverkehr mit gesunkener Fahrgastnachfrage ausgeben!



009	Ohlerfeld	1 Min
010	Flughafen	4 Min
023	MG Hauptbahnhof	6 Min
003	Am Hommelsbach	9 Min
007	Viersen Heimer	9 Min
019	MG Rheydt Hbf	13:15

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

2. Diskussionsrunde