



## Beschlussauszug

### Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 27.11.2019

---

Ö 2.3.1 Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 der Stadt Hagen

---

**Status:** öffentlich/nichtöffentlich

**Beschlussart:** geändert beschlossen

**Zeit:** 14:00 - 16:15

**Anlass:** normale Sitzung

**Raum:** Ratssaal

**Ort:** Rathaus an der Volme

**Vorlage:** 1159-1/2019 Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 der Stadt Hagen

---

#### Zusammenfassung des Diskussionsergebnisses:

Herr König möchte wissen, wann der Ratsbeschluss vom Sommer 2018 dem Gutachter zur Verfügung gestellt worden ist. Herr Strack informiert, dass er zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit dem NVP befasst war, sondern Herr Stuhm seinerzeit dafür zuständig war. Deshalb könne er die Frage nicht beantworten.

Herr Dr. Ramrath findet die Antwort unbefriedigend, denn auch bei einem Personalwechsel sei in einem Unternehmen für eine vernünftige Übergabe des Leistungsstandes Sorge zu tragen. Weiterhin möchte Herr Dr. Ramrath noch einen Änderungsvorschlag machen, weil ihm die Formulierung in Ziffer 1 nicht gefällt. Das Wort „grundsätzlich“ solle man streichen, stattdessen formulieren „nimmt zur Kenntnis und stimmt diesem als Grundlage zur vertiefenden Bearbeitung zu“. So käme zum Ausdruck, dass es noch weitergehen muss.

Herr Sporbeck teilt mit, dass man im politischen Bereich eine interfraktionelle Zusammenarbeit gestartet und ein offenes Dokument erstellt habe, wo Bürgerinnen und Bürger sich bzgl. der Anforderungen beteiligen konnten. Das Ganze sei dann in einem Antrag der Fraktionen CDU, SPD, B90/Die Grünen sowie Hagen Aktiv zusammengefasst worden, der nun hier eingebracht werden soll. Man wolle der Verwaltung möglichst früh mitteilen, an welcher Stelle noch Nachverbesserungsbedarf gesehen werde. Dies solle nicht am heutigen Tage groß diskutiert werden sondern im neu zu gründenden Unterausschuss. Ziel sei, bereits in der 1. Beratungsrunde Ende Januar erste Ergebnisse vorliegen zu haben.

Herr Panzer weist darauf hin, dass der Antrag als Tischvorlage ausliegt und schlägt vor, den Beschluss so zu fassen, dass der Antrag der zuvor genannten Fraktionen vom 27.11.2019 als Arbeitsmaterial an den Unterausschuss Mobilität und an die Verwaltung zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet wird.  
Es erfolgt die Abstimmung.



---

### Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den aktualisierten Entwurf des Nahverkehrsplans zur Kenntnis und stimmt diesem als Grundlage für die vertiefende Bearbeitung zu.

Der Antrag der Fraktionen vom 27.11.2019 wird als Arbeitsmaterial an den Unterausschuss Mobilität und die Verwaltung überwiesen.

---

### Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltung
SPD	5		
CDU	4		
Bündnis 90/ Die Grünen	2		
Hagen Aktiv	1		
Die Linke	1		
AfD	1		
FDP	1		
BfHo/Piraten Hagen	1		

☒ Einstimmig beschlossen

Dafür:	<u>16</u>
Dagegen:	<u>0</u>
Enthaltungen:	<u>0</u>

# Die Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis90/Die Grünen, Hagen Aktiv

Fraktionen im Rat der Stadt Hagen • Rathausstr. 11 • 58095 Hagen

An den  
Vorsitzenden des Stadtentwicklungsausschuss  
Dr. Stephan Ramrath  
Im Haus

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität  
Hans-Georg Panzer  
Im Haus

Hagen, 27.11.2019

**Betreff: „Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 der Stadt Hagen“ – UWA, STEA, 27.11.2019**

Sehr geehrter Herr Dr. Ramrath,  
Sehr geehrter Herr Panzer,

hiermit stellen wir folgenden Sachantrag zur Tagesordnung (TOP Ö 2.3) der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Stadtentwicklung und für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 27.11.2019 gem. § 16, Abs. 1 GO:

## **Beschlussvorschlag für den UWA/StEA am 27.11.2019**

1. Der UWA und der StEA beauftragen die Verwaltung, die in Anlage 1 aufgeführten Anforderungen an den ÖPNV in Hagen zu prüfen mit dem Ziel, sie in den neuen NVP einzuarbeiten – sofern das noch nicht passiert ist. Damit wird eine einheitliche Basis für ein hochwertiges ÖPNV-System in Hagen auch bei zukünftigen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen festgelegt. Dazu erstellt die Verwaltung eine Auflistung – ggf. in Form einer Synopse – aus der hervorgeht, an welchen Stellen die geforderten Ergänzungen ggf. in den NVP eingefügt werden.
2. Falls Anforderungen aus juristischen Gründen nicht umsetzbar sein sollten, erläutert die Verwaltung den Sachverhalt mit Angabe der rechtlichen Grundlage. In solchen Fällen macht die Verwaltung für die folgenden Sitzungen von UWA und StEA einen alternativen Formulierungsvorschlag, der dem ursprünglichen Ansinnen des UWA bzw. des StEA am nächsten kommt.

3. StEA und UWA beauftragen die Verwaltung darüber hinaus mit der unverzüglichen Beantwortung der in Anlage 1 aufgeführten Fragestellungen/Konkretisierungen.
4. Die Anlage 1 wird Bestandteil des Beschlusses.

### Begründung

Während der Laufzeit des derzeitigen NVP hat sich gezeigt, dass verschiedene Formulierungen und Anforderungen entweder nicht mehr zeitgemäß sind oder die Anforderungen aus Sicht des Aufgabenträgers zu unbestimmt ausgeführt sind. Mit den in Anlage 1 gemachten Formulierungen besteht die Möglichkeit, den gegenwärtig in Erarbeitung befindlichen neuen NVP entsprechend zu präzisieren und die bereits gefassten Beschlüsse der Ratsgremien zu berücksichtigen.

Daneben wird der Bereich digitale Medien und die daraus folgenden Möglichkeiten u.a. für die Fahrgastinformation erstmalig vertieft behandelt. Bei den bisherigen Präsentationen des Gutachters ist auf diese Problematik nicht eingegangen worden. Aus zahlreichen Diskussionen in den politischen Gremien ist erkennbar, dass die gegenwärtige Organisation dieser Problematik unbefriedigend ist. Insofern ist die Erweiterung des Entwurfstextes um die aufgeführten Punkte sinnvoll und notwendig. Der vorliegende Text beinhaltet Anforderungen aus anderen Städten, deren ÖPNV-Systeme insgesamt als hochwertig zu bezeichnen sind. Für eine Verkehrswende in Hagen bilden die zusammengestellten Anforderungen eine vernünftige Basis. Um die gegenwärtigen Betreiber des ÖPNV nicht zu überfordern, sollen viele der angesprochenen Anforderungen erst nach dem 31.12.2022 gelten. So bleibt den Unternehmen genügend Zeit zur Umsetzung.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Klepper  
CDU

Werner König  
SPD

Hildegund Kingreen  
Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Josef Bücker  
Hagen Aktiv

## **ANLAGE 1**

### **1. Anmerkungen zum Entwurf des neuen NVP, hier: Grundlagen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes während der Laufzeit des neuen NVP**

#### **Falls noch nicht geschehen: Einfügung eines Kapitels „Prinzipien der künftigen Netzstruktur des ÖPNV in Hagen“**

Es ist aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre notwendig, wichtige Randbedingungen für die zukünftige Gestaltung des Liniennetzes im Stadtgebiet Hagen festzuschreiben mit dem Ziel ein einheitliches Angebot an ÖPNV über alle Verkehrsunternehmen hinweg zu erhalten.

Die nachfolgend aufgelisteten Punkte sind im neuen NVP in einem eigenständigen Kapitel aufzunehmen. Damit wird der politische Wille aus den gefassten Ratsbeschlüssen zusammengestellt. Diese wesentlichen Randbedingungen zur zukünftigen Ausgestaltung des ÖPNV in Hagen bilden die Grundlage für die weiteren Planungen während der Laufzeit des NVP.

Die nachfolgend aufgelisteten Punkte sind die inhaltliche Basis für das gewünschte Kapitel. Die Reihenfolge kann verändert werden.

- 1.1. Stadt- und Ortsteile in Hagen, die eine vergleichbare Siedlungsstruktur und Einwohnerzahl haben, erhalten jeweils ein vergleichbares ÖPNV-Angebot hinsichtlich Erschließung, Taktung etc. (siehe hierzu auch Punkt 5)
- 1.2. Zur optimalen Synchronisation zwischen dem städtischen ÖPNV und dem regionalen Eisenbahnverkehr finden alle Fahrplanwechsel an einem gemeinsamen Datum statt (gegenwärtig i.d.R. am zweiten Wochenende im Juni bzw. Dezember).
- 1.3. Aufzeigen der Lage von dezentralen Umsteigehaltestellen, die jeweils die Funktion als kleinere dezentrale Busbahnhöfe bzw. wichtige Umsteigehaltestellen sowie Verknüpfungspunkte mit dem regionalen SPNV haben und in ihrer Funktion aufgewertet werden müssen: Dahl Bahnhof, Geitebrücke, Hagen-Heubing Bahnhof, Loxbaum, Tondernstraße, Bereich Elsey etc. **Die Verwaltung wird beauftragt, die Liste zu ergänzen und hierzu Umsetzungsvorschläge zu erarbeiten.**
- 1.4. Regelbauart einer Haltestelle ist Halten am Fahrbahnrand bzw. an einem Haltestellenkap. Die Ausrüstung der Haltestellen erfolgt mit Hochborden, um den niveaugleichen Zugang zu den Bussen zu ermöglichen.
- 1.5. Das Liniennetz weist Linien mit Liniennummern auf und wird nach dem Kriterium der intuitiven Nutzung aufgebaut. Die Liniennummern liegen zwischen 500 und 549 plus der Nummern 591 und 594. Hauptlinien erhalten niedrige Nummern (z.B. 500 bis 510), selten verkehrende Linien erhalten hohe Liniennummern (z.B. 541 bis 549). Linien auf einem längeren gemeinsamen Linienweg oder in einem gemeinsamen Zielgebiet sollen leicht merkbare Nummernbezüge erhalten (z.B. 507/508 oder 501/511/521). Zusätzliche Buchstaben (z.B. CE, SB) sind zu vermeiden, es sei denn, es gibt beispielsweise zu normalen Linien weitgehend parallel verkehrende E-Wagen. Diese sollen statt der 5 der Stammlinie durch ein E plus zweistellige Liniennummer bezeichnet werden (Beispiel Linie 510 und E10 als Einsatzwagen, der überwiegend dem Verlauf der Linie 510 folgt). Dieses

Verfahren ist insbesondere auch bei ein- und ausrückenden Fahrzeugen mit Personenbeförderung anzuwenden, wenn die befahrene Route nur geringfügig vom Linienweg abweicht. Zusätzliche Einsatzwagen, die keiner Linie zuzuordnen sind, verkehren entweder nur mit der Linienbezeichnung E oder mit einer Kombination aus einem E und Zahlen, die größer als 49 sind (z.B. E56 oder E123).

- 1.6. Auf ca. 75% des Netzes sollen die Fahrgäste den öffentlichen Verkehr „intuitiv“ nutzen, d. h. ohne vor Fahrtbeginn Recherchen in Fahrplaninformationsmedien durchzuführen. Dies ist durch starke Achsen mit dezentralen Umsteigehaltstellen zu gewährleisten. An den dezentralen Umsteigestellen sind zumindest für ausgewählte Umsteigebeziehungen Anschlussgarantien zu geben. Die betroffenen Relationen werden nach Zustimmung durch die politischen Gremien pro Fahrplanjahr zwischen dem Aufgabenträger und den Betreibern festgelegt.
- 1.7. Das Streckennetz besteht grundsätzlich aus Haupt- und Erschließungslinien. Alle betriebenen Linien verkehren in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) mindestens im Halbstundentakt und in der Schwachverkehrszeit (SVZ) mindestens im Stundentakt. Nur im Ausnahmefall kann von dieser Vorgabe abgewichen werden
- 1.8. Hauptlinien bilden starke Achsen und sind direkt geführte Linien, die sich an den Fahrwegen orientieren, die ein durchschnittlicher Nutzer des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wählt. Die reine Fahrzeit des ÖPNV beträgt auf den starken Achsen im Regelfall maximal das 1,5-fache des MIV. Diese Linien bilden das Rückgrat des Netzes.
- 1.9. Aus allen Ortsteilen (mit mehr als 3.000 Einwohnern) sollen möglichst direkte Linien zum Zentrum und Hauptbahnhof von Hagen verkehren. Zusätzliche Erschließungslinien können ggf. umwegig geführt werden.
- 1.10. Zur Gewährleistung eines möglichst transparenten Angebotes soll eine starke Achse im Regelfall maximal aus zwei Linien gebildet werden. Auf starken Achsen sind die dort verkehrenden Linien fahrplanmäßig zu gleichmäßigen Fahrtenfolgen zu kombinieren. Das heißt beispielsweise: 4 Busse pro Stunde und Richtung (Std und Ri.) ergeben einen 15-Minuten-Takt, 6 Busse/Std und Ri. ergeben einen 10-Minuten-Takt und 8 Busse/Std und Ri. ergeben einen 7,5-Minuten-Takt. Im Gegensatz zum bisher in Hagen durchgeführten Netzaufbau mit vielen Direktfahrten im 30-Minuten-Takt sind Umsteigeverbindungen zugelassen, wenn sie eine direkte Führung mit kurzer Verweilzeit im Bus und einer Umsteigezeit von maximal 8 Minuten pro Umsteigevorgang ergeben.
- 1.11. Die Hauptlinien werden an Knotenpunkten fahrplanmäßig aufeinander abgestimmt, halten möglichst nah zueinander und ermöglichen kurze Umsteigewege sowie Umsteigezeiten bis zu maximal 8 Minuten. Knotenpunkte sind mindestens die Haltestellen Boele Markt, Eilpe Zentrum, Geitebrücke, Halden, Haspe Mitte (Torhaus oder Zentrum), Hauptbahnhof, Hohenlimburg Bahnhof, Loxbaum, Stadtmitte und Vorhalle Mitte. Der Haltestellenabstand auf Hauptlinien soll innerhalb der Bebauung bei ca. 350 bis 450 m betragen.
- 1.12. Erschließungslinien sorgen für die Feinerschließung in den Stadtteilen. Sie stellen Tangentialverbindungen her und binden abgelegene Siedlungsgebiete an die Hauptlinien an. Sie gewähren ggf. kurze Umsteigezeiten bis zu 10 Minuten und kurze Umsteigewege.
- 1.13. Linienführungen in Form einer Schleife weisen auf dem Schleifenabschnitt auf ihrem Weg keine fahrplanmäßigen Standzeiten auf und werden somit durchgängig

befahren und mindestens bis zu einem geeigneten Verknüpfungspunkt durchgebunden.

- 1.14. Buslinien, die durch Auslassen von Haltestellen eine Beschleunigung erfahren, verkehren in dieser Form nur bis ca. 20:30 Uhr aus der Stadtmitte. Anschließend werden stadtauswärts alle Unterwegshaltestellen angefahren. Stadteinwärts werden bereits ab 20:00 Uhr alle Haltestellen bedient.
- 1.15. Das Tagesnetz des ÖPNV wird mindestens zwischen Betriebsbeginn und 22:00 Uhr betrieben. Der Betriebsbeginn erfolgt montags bis samstags um ca. 4:30 Uhr. Es wird gewährleistet, dass ein Arbeitsbeginn in den Arbeitsplatzschwerpunkten um 5:30 Uhr und 6:00 Uhr aus allen Teilen der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf kurzem Wege mit kurzen Fahrzeiten zu erreichen ist. Spätestens ab dem auf den 01.01.2023 folgenden Fahrplanwechsel des Eisenbahnverkehrs werden die Abfahrten der Busse im Tagesverkehr mit den Zugfahrten in Hagen Hbf so synchronisiert, dass von allen Stadtteilzentren und Aufkommensschwerpunkten (z.B. Einrichtungen wie FernUni und Fachhochschule usw.) kurze Umsteigezeiten zwischen dem Busverkehr und der Eisenbahn und umgekehrt gewährleistet werden.
- 1.16. Spätestens ab dem 01.01.2023 liegt der Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen so, dass der ÖPNV zu einem Arbeitsbeginn um 6:00 Uhr nutzbar ist. Dazu können auch alternative Bedienungsformen eingesetzt werden.
- 1.17. Montags bis freitags verkehren die letzten Fahrten um ca. 0:30 Uhr ab Hauptbahnhof bzw. Innenstadt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen erfolgen Abfahrten aus der Innenstadt bzw. ab dem Hauptbahnhof bis ca. 3:00 Uhr, nach 0:30 Uhr ggf. mit Ausdünnung des Streckennetzes. Die Tage entsprechen einem Tag von 00:01 Uhr bis 24:00 Uhr. Die genaue Lage der letzten Fahrten im städtischen Busverkehr richtet sich nach der Ankunftszeit der relevanten Eisenbahnverkehre (Ankünfte aus Wuppertal mit RE, Essen und Dortmund). Sie wird nach Beschlussfassung durch die politischen Gremien ggf. mit jedem Eisenbahnfahrplanwechsel vom Aufgabenträger neu festgelegt. Betrieblich kann ein Fahrplantage beispielsweise von 03:00 Uhr bis 02:59 Uhr verwendet werden.
- 1.18. Zwischen 22:00 Uhr und Betriebsschluss kann im Spätverkehr ein speziell angepasstes Netz gefahren werden. Es wird gewährleistet, dass nach einem Arbeitsende in den Arbeitsplatzschwerpunkten um 22:00 Uhr in alle Teile der Stadt eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf kurzem Wege und mit kurzen Fahr- und Umsteigezeiten besteht. Beim Übergang vom Tagesnetz auf das Spätverkehrsnetz beträgt die Wagenfolge auf allen befahrenen Streckenabschnitten maximal 60 Minuten. Die Nummerierung der Nachtlinien orientiert sich an den Tageslinien. Abweichungen im Linienweg werden im Spätverkehr durch ein N und die Ordnungsnummer der Tageslinie ohne die 500er Stelle gekennzeichnet (z.B. Tageslinie 517 und Spätverkehrslinie N17). Dies unterstützt die intuitive Nutzung des ÖPNV.
- 1.19. Ein mögliches Spätverkehrsnetz orientiert sich darüber hinaus an den Zugfahrten in Hagen Hbf, wobei die Ankünfte eine höhere Priorität als die Abfahrten haben. Es sind in erster Priorität kurze Übergänge von den ankommenden Zügen aus Wuppertal (RE), Essen und Dortmund zu gewährleisten. Verspätungen der Züge bis maximal 5 Minuten werden abgewartet. Dazu unterhalten alle Betreiber einen direkten Kontakt mit der für Hagen zuständigen Betriebszentrale der DB Netz AG. Zusätzlich sind die Ankünfte im Fernverkehr zu gewährleisten.

- 1.20. Mit Abfahrten ab ca. 22:30 Uhr von der Innenstadt bzw. dem Hbf sind im Liniennetz des Hagener ÖPNV mindestens bis zur Abfahrt um ca. 0:30 Uhr zwischen der Stadtmitte bzw. dem Hauptbahnhof und den Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle und umgekehrt zwei gleichmäßig verteilte Fahrten pro Stunde anzubieten, ggf. auch in einem gesonderten Spätverkehrsnetz. Im Spätverkehr wird bei Umsteigevorgängen innerhalb des städtischen Busverkehrs eine maximale Umsteigezeit von 20 Minuten eingehalten auf Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren Boele, Eilpe, Haspe, Hohenlimburg und Vorhalle. Anschlüsse innerhalb des Spätverkehrs werden bis zu einer Verspätung von 5 Minuten generell garantiert, darüber hinaus gehende Fälle werden vom Betreiber entschieden. Täglich letzte zu gewährleistende Umsteigerelationen werden nach Zustimmung durch die politischen Gremien pro Fahrplanjahr zwischen dem Aufgabenträger und den Betreibern festgelegt. Dies gilt auch für die maximale Wartezeit sowie die Organisation der Heimfahrt evtl. betroffener Fahrgäste bei Anschlussverlust auf der letzten Verbindung. Verspätungen aus Wartevorgaben zwischen Bussen untereinander sowie zwischen Bussen und der Eisenbahn werden generell nicht sanktioniert. Diese Anforderungen sind zum nächstmöglichen Fahrplanwechsel umzusetzen.

### **Spätestens nach 01.01.2023 umzusetzende Maßnahmen**

- 1.21. Das Liniennetz im städtischen ÖPNV wird - ggf. sukzessiv - auf Basis eines 15-Minuten-Taktes organisiert mit der Möglichkeit einheitlicher Verdichtungen (z.B. 7,5-Minuten-Takt) und Ausdünnungen (z.B. 30-Minuten-Takt). Vorgabe des darauf aufgebauten Netzes wird, dass während des Tagesnetzes - und ggf. abweichend auch im Spätverkehrsnetz - zwischen allen Verbindungen aus und zu den Stadtteilzentren (Boele Markt, Eilpe Zentrum, Haspe Zentrum, Hohenlimburg Bf, Stadtmitte und Vorhalle Mitte) im Hagener Zentrum mindestens halbstündliche direkte Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten ermöglicht werden. Ziel ist, möglichst alle, zumindest aber die nachfragestärksten Ortsteile an diese Umsteigeknoten anzubinden.
- 1.22. Das Industriegebiet Lennetal wird als Arbeitsplatzschwerpunkt an Werktagen zu den nachfragestarken Zeiten mit allen Stadtteilzentren (Boele Markt, Eilpe Zentrum, Haspe Zentrum, Hohenlimburg Bf, Stadtmitte und Vorhalle Mitte) sowie wichtigen Umsteigehaltestellen und dem Hauptbahnhof über direkt geführte Linien verbunden, die mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Die nachfragestarken Zeiten gewährleisten mindestens Ankünfte zur Frühschicht (i.d.R. vor 6:00 Uhr morgens) aus allen Ortsteilen und Abfahrten nach der Spätschicht (i.d.R. nach 22 Uhr abends) in alle Ortsteile sowie zu den dazwischen liegenden relevanten Zeiten.
- 1.23. Falls keine Busse fahrplanmäßig verkehren, wird mindestens an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen Betriebsschluss des Vortages bis zum Betriebsbeginn ein stündlich verkehrendes Anrufsammeltaxi-System eingerichtet. Ein zentraler Abfahrtspunkt muss der Hagener Hbf sein. Die zentrale Abfahrt ist so zu wählen, dass alle relevanten Zuganschlüsse aus den Richtungen Wuppertal, Essen und Dortmund gewährleistet werden. Falls im Nachtverkehr weitere Züge nach/von Hagen Hbf geführt werden sollten, ist das System entsprechend fortzuentwickeln.
- 1.24. Alle zukünftigen Angebotserweiterungen erfolgen nach den finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers.



### **Weitere Anforderungen**

- 1.25. Dreimal jährlich (z.B. in den Monaten Februar, Juni und Oktober) wird ein Statusbericht über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des NVP erstellt, in dem mindestens die Themen Statistiken zu z.B. Fahrgastzahlen, Einnahmeverwicklung, Pünktlichkeit, Pönalisierung etc. erstellt und dem zuständigen Fachausschuss vorgestellt. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten.**
- 1.26. Es werden Kapitel zu den Themen Beschleunigungsmaßnahmen (baulich, LSA-Steuerung etc.), Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) vorgesehen. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten.**

## **2. Anmerkungen zum Entwurf des neuen NVP, hier: Grundlagen und Ausgestaltung der Fahrgastinformation, analog und digital**

**Falls noch nicht geschehen: Einfügung eines Kapitels „Grundsätzliche Prinzipien der Fahrgastinformation im Hagener ÖPNV“**

**Bei einigen Anforderungen fehlt noch die Präzisierung. Die Verwaltung wird beauftragt, an diesen mit xxx bezeichneten Stellen Vorschläge zu erarbeiten und der Politik zur Beschlussfassung vorzulegen.**

Während der vergangenen Jahre war immer wieder festzustellen, dass im Hagener ÖPNV fahrgastspezifische Belange wie Pünktlichkeit, Information und Krisenmanagement im Störfall noch nicht optimal und nach den technischen Möglichkeiten realisiert werden konnte. Vor diesem Hintergrund sind entsprechende Regelungen im neuen NVP vorzusehen, die einerseits einheitliche technische Standards für alle Verkehrsunternehmen festschreiben, andererseits aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität beinhalten. Dazu sind Vorgaben zusammengestellt worden, die in anderen Regionen bereits fest verankert sind und dazu beitragen, das Niveau des ÖPNV deutlich zu verbessern und auf einem hohen Standard zu halten.

Die nachfolgend aufgeführten Anforderungen sollten aus Sicht der Politik im kommenden NVP verankert werden, wenn sie nicht schon darin enthalten sind.

Die hier zusammengestellten Regularien gelten für alle öffentlichen Dienstleistungsverträge im straßengebundenen öffentlichen Verkehr, deren Vertragslaufzeit nach dem 31.12.2022 beginnt.

### **2.1. Pünktlichkeit und Anschlusssicherung**

Die Pünktlichkeit ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal im öffentlichen Verkehr. Unregelmäßigkeiten sind unverzüglich den Fahrgästen zur Kenntnis zu bringen. Folgende Anforderungen an die Pünktlichkeit sollen die Verkehrsunternehmen in Hagen dazu anhalten, in diesem Bereich einen hohen Standard in Hagen zu erreichen und zu halten.

- 2.1.1. Fahrten mit bis zu drei Minuten Verspätung gelten als pünktlich. Fahrten mit mehr als 10 min Verspätung oder Fahrten mit Verfrühung gelten als ausgefallen. Der Fahrausfall beginnt an der Haltestelle, an der die Verfrühung erstmalig aufgetreten ist bis zum Ende der Fahrt.
- 2.1.2. Bei derartigen Fahrausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative). Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen. In diesem Fall sind Ersatzfahrten anzubieten. Nach Meldungseingang von Fahrausfällen müssen innerhalb von 15 min Ersatzfahrer- und Ersatzfahrzeuge vom Betriebshof in betriebsnotwendiger Anzahl ausrücken.
- 2.1.3. Die Verkehrsunternehmen setzen spätestens ab dem 01.01.2023 ein System der Anschlusssicherung nach VDV-Standard um. Dabei ist auch eine Anschlusssicherung zwischen unterschiedlichen Betreibern zu gewährleisten.
- 2.1.4. Bei Verspätungen, Anschluss-Verlusten und Fahrausfällen aufgrund der den Betreibern nicht zurechenbaren Ereignissen, wie unpassierbarer Straßen wegen Unwetter, Vereisung, starkem Schneefall, Überschwemmung, örtlichen Veranstaltungen und sonstiger ungeplanter kurzfristiger Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr, Streik usw. erlischt die Verpflichtung zur zeitnahen Ersatzbeförderung. Die Betreiber haben in diesen Fällen für eine größtmögliche Sicherstellung der Fahrplanangebots auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten, ggf. auch über Umwegfahrten zu sorgen.
- 2.1.5. Für öffentliche Dienstleistungsaufträge wird ein Pönalisierungssystem erstellt und der Politik zur Beschlussfassung vorgelegt, um die politisch gewünschten Anforderungen entsprechend durchzusetzen. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu Vorschläge zu erarbeiten. Eine Zuhilfenahme von Leistungen der Verkehrsunternehmen erfolgt nicht, um Interessenkonflikte auszuschließen.**

## **2.2. Fahrgastinformationsmedien**

Die Betreiber müssen für die Information der Fahrgäste mindestens folgende Medien bereitstellen:

### **2.2.1. Klassische Medien**

- 2.2.1.1. Fahrplanbuch und Liniennetzplan in gedruckter und digitaler Version
- 2.2.1.2. Übersichtliche Informationsaushänge an Haltestellen. Starke Achsen werden ggf. zusätzlich durch Fahrplanaushänge dargestellt, die alle beteiligten Linien auf dem parallel geführten Abschnitt in einer Tabelle darstellen.
- 2.2.1.3. Die Fahrgastinformationen zu Fahrplänen und Tarifen sind an Haltestellen mit Wetterschutzeinrichtungen so auszuhängen, dass sie z.B. bei Regenwetter gelesen werden können, ohne der schlechten Witterung ausgesetzt zu sein.
- 2.2.1.4. Aushänge des Liniennetzes im Format DIN A1 in Vitrinen an zentralen Umsteigepunkten (mindestens: Boele Markt, Eilpe Zentrum, Halden, Haspe

Mitte (Torhaus und Zentrum), Hauptbahnhof, Hohenlimburg Bahnhof, Loxbaum, Stadtmitte, Tondernstraße und Vorhalle Mitte) auf allen Bussteigen in beiden Fahrtrichtungen. Bei mehreren Teilhaltestellen (z.B. Hbf, Stadtmitte) sind die Vitrinen so aufzustellen, dass es von keinem Haltestellenmast weiter als 50 m bis zur nächsten Vitrine ist. Die Aufstellung der Vitrinen wird von dem Verkehrsunternehmen durchgeführt, das an der betreffenden Haltestellen die meisten Abfahrten pro Fahrplantage montags bis freitags hat. **Die Verwaltung wird beauftragt, einen Vorschlag für die Aufstellungsorte dieser Vitrinen zu erstellen.**

- 2.2.1.5. Mindestens an allen Haltestellen mit mehr als 50 Aussteigern/Tag sind topografische Umgebungspläne im Maßstab 1:2.500 (oder größer) anzubringen, die einen Radius von 500 m um die Haltestelle und im bebauten Bereich der Stadt möglichst auch die Lage der benachbarten Haltestellen darstellen.
- 2.2.1.6. An allen Haltestellen sind Tarifauskünfte der wesentlichen Tarife (mindestens Einzel-, Mehrfahrten-, Tages- und Zusatztickets jedweder Art) und der jeweiligen Tarifstufen auszuhängen.
- 2.2.1.7. Einpflegen bzw. Übergabe der erforderlichen Daten der aktuellen Liniennetze an offene digitale Medien wie z.B. Open Street Map, Google Maps etc.

## **2.2.2. Echtzeitauskunft im Internet:**

- 2.2.2.1. Versorgung mit Soll-Daten für eine Fahrplanperiode, Veröffentlichung des Soll-Fahrplans zudem als Open Data gemäß der Open Definition (siehe [opendefinition.org](http://opendefinition.org)), mindestens im GTFS-Format unter CC-0-Lizenz,
- 2.2.2.2. Tagesaktuelle Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum VRR sowie tagesaktuelle Aktualisierung des Open-Data-Sollfahrplans (sofern technisch möglich)
- 2.2.2.3. Hinweis in Echtzeitauskunft bei Fahrtausfall
- 2.2.2.4. Im Störfall sind von den Betreibern die Informationen in einem offenen Standardformat (z.B. GTFS-RT) als Open Data gemäß der Open Definition unter CC-0-Lizenz an die Öffentlichkeit auszuspielen. Darauf aufbauend sind automatisch folgende Kanäle zu bedienen: Homepage, VRR-App, Facebook, Twitter, App des VU usw.
- 2.2.2.5. Bereitstellung der Daten per Anbindung an die Datendrehscheibe(n) des VRR
- 2.2.2.6. Bereitstellung von Fahrzeuginformationen (mindestens Identifikator, Geokoordinate, Odometrieinformationen, Informationen zum aktuellen Belegungsgrad des Fahrzeugs) als Open Data gemäß der Open Definition in einem offenen Standardformat (z.B. GTFS-RT) unter CC-0-Lizenz (sofern technisch möglich)
- 2.2.2.7. Darstellung der Position jedes Busses interaktiv auf einer kartografischen Grundlage zur Abrufbarkeit über die gängigen digitalen Medien (bei DB Regio und den dort betriebenen Buslinien „Busradar“ genannt).
- 2.2.2.8. Veröffentlichung der Informationen generell auch in Social-Media, mindestens auf Facebook, Twitter, Instagram, WhatsApp, YouTube. Die Verkehrsunternehmen halten entsprechend geschultes und kompetentes Personal für die

Umsetzung dieser Anforderung bereit und weisen die Umsetzung dieser Anforderung entsprechend nach. Mehrfacheingaben sind durch technische Hilfsmittel und Nutzung/Bereitstellung von Schnittstellen zu vermeiden.

- 2.2.2.9. Verkehrsunternehmen, die einen Anteil von über einem Drittel der ÖPNV-Leistungen in öffentlichen Dienstleistungsverträgen erbringen, halten eine interaktive Karte vor, aus der Fahrgäste relevante Auskünfte (Fahrpläne etc.) beziehen können.

### **2.2.3. Dynamische Fahrgastinformation (DFI):**

- 2.2.3.1. Die vorhandenen Standorte für DFI bleiben erhalten, werden aber ggf. entsprechend der nachfolgenden Vorgaben modernisiert.
- 2.2.3.2. Aufkommensstarke Haltestellensteige, die von mehreren Linien angefahren werden, erhalten vollwertige DFI-Anlagen, die die nachfolgend zusammengestellten Anforderungen erfüllen.
- 2.2.3.3. Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen mit mehr als xxx Einsteigern pro Tag. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten.**
- 2.2.3.4. Schnelles Abmelden der Fahrzeuge bei Abfahrt an Haltestelle
- 2.2.3.5. Störungsinformation (geplant und ungeplant)
- 2.2.3.6. Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr; Falls eine Haltestelle wegen einer Störung nicht angefahren werden kann, zeigt die DFI ggf. auf allen Zeilen einen entsprechenden Informationstext an, wobei ausfallende Fahrten nicht aufgeführt werden. Bei Ausfall nur eines Teils der dort verkehrenden Linien wird bei den betroffenen Abfahrten in der entsprechenden Zeile auf den speziellen Ausfall hingewiesen.
- 2.2.3.7. Durchsagen durch Leitstelle an Haltestellen und/oder in Fahrzeugen
- 2.2.3.8. Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe
- 2.2.3.9. Vorbereitet zur Darstellung Fahrten von Dritten, zum 01.01.2023 Inbetriebnahme
- 2.2.3.10. Die DFI-Anzeigen zeigen die aktuelle Uhrzeit an.
- 2.2.3.11. Anzeige von Echtzeitinformationen an der Haltestelle mit den nächsten Abfahrten an entsprechender Haltestelle in der Form, dass die Regelabfahrt gezeigt wird mit einem Hinweis auf die zu erwartende Verspätung (Beispiel: Abfahrt 12:34 +5)
- 2.2.3.12. Zunächst sind alle stark frequentierten Haltestellen entsprechend der oben aufgelisteten Anforderungen auszurüsten. Hierzu gehören alle Haltestellen mit mehr als xxx täglichen Einsteigern montags bis freitags. Bereits eingerichtete DFI, die die beschriebenen Vorgaben nicht erfüllen, können weiter betrieben werden an Haltestellen mit geringerem Fahrgastaufkommen, d.h. mit weniger als xxx täglichen Einsteigern montags bis freitags. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten, an welchen Haltepositionen die jeweilige Technik eingesetzt wird.**

- 2.2.3.13. An weniger frequentierten Haltestellen sowie in Stadtteilzentren und an ausgewählten Haltestellen in Bereichen, die im Winter häufig aufgrund der Witterung nicht angefahren werden können, werden DFI-light-Systeme eingerichtet. DFI-light-Systeme weisen ein Display auf, indem die Uhrzeit und die nächsten vier Abfahrten von der Halteposition angezeigt werden. Im Störfall können über das Display entsprechende Hinweise an die Fahrgäste gegeben werden. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten, an welchen Haltepositionen diese Technik eingesetzt wird.**
- 2.2.3.14. Aufstellung von Großanzeigern in Fußgängerbereichen, Einkaufszentren und an weiteren wichtigen Stellen im Stadtgebiet, die Abfahrten an nahe gelegenen Bushaltestellen anzeigen. Auf diesen Anzeigern wird mindestens über die nächsten 10 Abfahrten sowie Störungen im Betriebsablauf informiert. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten, an welchen Stellen im Stadtgebiet diese Anzeigen aufgestellt und eingesetzt werden.**
- 2.2.3.15. Der Betreiber stellt sicher, dass durch den Einsatz von entsprechend geschultem und qualifiziertem Personal, ein reibungsloser und fehlerfreier Betrieb der DFI, DFI-light und der Großanzeiger sichergestellt wird und weist die Umsetzung dem Aufgabenträger gegenüber nach.
- 2.2.3.16. Mehrfacheingaben sind durch technische Hilfsmittel und Nutzung/Bereitstellung von Schnittstellen zu vermeiden. Es kann/sollte Software eingesetzt werden, die ggf. bereits durch andere Verkehrsunternehmen erstellt wurde, z. B. die in Dortmund funktionierende Anbindung von Informationsmeldungen bei Google Maps.

## **2.2.4. Information bei Betriebsstörungen**

- 2.2.4.1. Über Betriebsstörungen und Fahrtausfälle ist spätestens 10 Minuten nach deren Auftreten über alle oben anzubietenden Fahrgastinformationsmedien mit gleichem Inhalt über Art und Umfang zu informieren. Das Betriebspersonal der betroffenen Linie ist in diesen Fällen auf dem Laufenden zu halten.
- 2.2.4.2. Die Betreiber stellen sicher, dass die Fahrgastinformationsmedien gleichmäßig korrekt und vollständig die Inhalte darstellen. Diese Aufgaben werden zeitnah und zentral durch die Leitstelle gewährleistet durch ein speziell für diese Tätigkeiten bereitstehendes Personal. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird dem Aufgabenträger auf Verlangen nachgewiesen.
- 2.2.4.3. Im Störfall sind von den Betreibern die Informationen an den Fahrgast über folgende Medien zu verteilen:
- a) Digitale Medien: Durch die Eingabe der Störungsmeldung werden automatisch folgende Kanäle gefüllt: <soziale Medien, Online-Angebote, Fahrgastmonitore, Apps>
  - b) Visuelle Mitteilungen via DFI: <Lauftext bzw. Fahrtspezialtext>
  - c) Akustische Mitteilungen: <an Haltestellen und ins Fahrzeug>
- 2.2.4.4. Im Falle von Fahrwegsänderungen ist von den Betreibern folgender Prozess einzuleiten:

- a) Planung alternativer Fahrwege im Liniennetz und Versorgung im ITCS
- b) Auswahl der betroffenen Fahrzeuge und automatisch Ausführung folgender Aktionen:
  - An den Haltestellen, die im Abschnitt vor der betroffenen Fahrwegsänderung liegen, erfolgt eine Ansage im Fahrzeug, dass die Haltestelle nicht bedient werden kann und der geplante Ersatzhalt bedient wird.
  - Fahrgastmonitore: Anpassung der Perlschnur im Fahrzeug.
  - Zielschild am Fahrzeug: automatische Änderung (im Bedarfsfall).
  - DFI: an den Anzeigern der von der Fahrwegsänderung betroffenen Haltestellen und Fahrten erfolgt die Anzeige eines Fahrtspezialtextes (z. B. „wird umgeleitet“ oder „über Feithstraße“).
  - Beibehaltung der Ortung, somit Berechnung der Abfahrtsprognose für die folgenden Haltestellen und Anzeige der korrigierten Abfahrtszeit auf den nachfolgenden DFI.
  - Die Weitergabe der Fahrtänderung an die Echtzeitauskunft und die Ausspielung eines maschinenlesbaren Trip Updates und eines Service Alerts in einem offenen Standardformat (z.B. GTFS-RT) unter CC-0-Lizenz erfolgen automatisch.

2.2.4.5. Anstelle der Verschrottung von nicht mehr einzusetzender Fahrgastinformationstechnik, wie z. B. älteren DFI, ist zunächst in Absprache mit dem Aufgabenträger eine Weitergabe mit Weiternutzung durch zivilgesellschaftliche Initiativen/Treffpunkte (z. B. Repaircafés oder Kulturzentren) zu prüfen.

### **3. Anmerkungen zum Entwurf des neuen NVP, hier: Grundlagen der Fahrzeugausstattung**

**Falls noch nicht geschehen: Ergänzung eines Kapitels „Ausstattung der Fahrzeuge im Hagener ÖPNV“**

**Folgende Anforderungen gelten für alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die nach dem 31.12.2022 beginnen, können aber auch schon vorab umgesetzt werden.**

- 3.1. Ab dem 1.1.2023 gilt: Anordnung der Fahrgastsitze bei neu beschafften Bussen zu mindestens 70% in Fahrtrichtung
- 3.2. An den Rückseiten der Busse zeigen Linien- und Zielanzeigen die Informationen analog der Frontanzeigen
- 3.3. Luftabkühlung im Fahrgastraum zwischen +25° C und 40° C um jeweils 3° C; Klimazone Südeuropa

#### **3.4. Infotainment in den Bussen:**

- 3.4.1. Perlschnur mit nächsten Haltestellen und Fahrzeitangabe
- 3.4.2. Darstellung des „Wagen hält“-Signals
- 3.4.3. Anzeige von Echtzeitinformatoren an der Haltestelle mit den nächsten Abfahrten an entsprechender Haltestelle
- 3.4.4. Anzeige von Störungsinformatoren (geplant und ungeplant)
- 3.4.5. In jedem Fahrzeug sind pro Einstiegsbereich 2 TFT-Doppelmonitore mit mindestens 19“ Bildschirmgröße anzubringen. Auf dem jeweils linken Monitor ist „Perlschnur“ mit Fahrziel, Haltestellennamen, Uhrzeit und Fahrzeitangaben anzuzeigen.
- 3.4.6. Je nach Bestuhlung zeigen die Monitore in der Mitte des Fahrgastraums in beide Richtungen, damit sie von allen sitzenden Fahrgästen eingesehen werden können. Die Einstiege beim Fahrer sowie ggf. unmittelbar am Heck des Fahrzeugs brauchen nur mit Monitoren in Richtung Fahrzeugmitte ausgestattet werden.
- 3.4.7. Nach der Abfahrt an der vorherigen Haltestelle und während des Aufenthalts an einer Haltestelle sind Umsteigebeziehungen zu anderen Verkehrsträgern des Nah- und Fernverkehrs in Echtzeit anzuzeigen.
- 3.4.8. Der jeweils rechte Monitor kann für allgemeine Informationen und Werbezwecke genutzt werden. Mindestens 1/4 der Spielzeit muss unentgeltlich für Fahrgastinformation oder allgemeine Informationen dem Aufgabenträger und dem Betreiber zur Verfügung stehen
- 3.4.9. Vom Monitor und der Software unabhängig muss neben dem Bildschirm für den Fahrgast die optische Bestätigung des Haltewunsches angezeigt werden. Diese Anzeige muss auch bei Ausfall des Rechnersystems der TFT-Bildschirme funktionsfähig bleiben.
- 3.4.10. Netzplan Stadtverkehr Hagen (mindestens Format DIN A 3 quer)
- 3.4.11. VRR- und ggf. Westfalentarifinfo (mindestens Format DIN A 3 quer)

### **3.5. Werbung an und in den Fahrzeugen**

- 3.5.1. Die Fahrzeugfront ist von der Werbung ausgeschlossen, kann jedoch bei Anbringung einer Totalreklame (s.u.) mit anderer Grundfarbe versehen werden.
- 3.5.2. Die für Logos und weitere Hinweise vorgesehenen Flächen dürfen nicht für Werbezwecke verwendet werden
- 3.5.3. Glasflächen werden nicht beklebt, sind generell vollständig durchsichtig und dürfen nur mit gesetzlich vorgeschriebenen Hinweisen versehen werden (z.B. Notausstieg). Ausnahmen gelten für die Türen, an denen Stellplätze für Kinderwagen, Krankenfahrstühle, Fahrräder etc. angeboten werden. Hier können in der unteren Hälfte der Türen entsprechende Piktogramme, die auf die Mitnahmemöglichkeit(en) hinweisen, auch auf Glasflächen angebracht werden.
- 3.5.4. Maximal 20% der Busse dürfen mit Totalwerbung versehen werden, d.h. die Grundfarbe des Busses kann eine andere Farbe als die Unternehmensfarbe haben. Die Fenster und Türen bleiben frei von Werbung.

- 3.5.5. Werbung im Innenraum maximal im Format DIN A 2 hoch in der Rückwand des Fahrerarbeitsplatzes in separatem Plakatrahmen.
- 3.5.6. Bestehende Werbeverträge können noch bis zum Ende Ihrer Laufzeit erfüllt werden, sofern das vor dem 01.01.2024 liegt. Darüber hinaus laufende Verträge sind zu kündigen.

#### **4. Anmerkungen zum Entwurf des neuen NVP, hier: Grundlagen des Vertriebs**

#### **Falls noch nicht geschehen: Ergänzung eines Kapitels „Vertrieb im Hagener ÖPNV“**

**Folgende Anforderungen gelten für alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die nach dem 31.12.2022 beginnen, können aber auch schon vorab umgesetzt werden.**

- 4.1. Verkehrsunternehmen, die in Hagen im ÖPNV mehr als 50% der Verkehrsleistung erbringen, unterhalten mindestens zwei Kundenzentren im Stadtgebiet. Diese liegen möglichst nah an den am stärksten frequentierten Haltestellen im Netz und sind gut einsehbar und erreichbar. Die Kundenzentren liegen an Hauptfußwegeachsen im Umfeld der Haltestellen.
- 4.2. An wichtigen zentralen Haltestellen (mindestens: Boele Markt, Eilpe Zentrum, Emsterfeld, Halden, Haspe Mitte (Torhaus und Zentrum), Hauptbahnhof, Hohenlimburg Bahnhof, Loxbaum, Hagen Stadtmitte und Vorhalle Mitte) werden Fahrausweisautomaten aufgestellt. **Die Verwaltung wird beauftragt, hierzu einen Vorschlag zu erarbeiten, an welchen weiteren Haltestellen ggf. Fahrausweisautomaten vorzusehen sind.**
- 4.3. Die Fahrausweisautomaten entsprechen den Regeln der Förderfähigkeit durch Dritte, insbesondere des VRR.
- 4.4. Die Fahrausweisautomaten geben Einzel-, Mehrfahrten-, (Mehr-)Tages- und Zusatztickets aller Art aus für den VRR-Tarif, den Westfalentarif sowie für den NRW-Tarif. Zusätzlich werden Zeitkarten mit Ausnahme von Abonnements für die genannten Tarife ausgegeben.
- 4.5. Fahrausweisautomaten müssen mindestens die gängigen bargeldlosen Bezahlungswege ermöglichen (z.B. EC-Karte, Kreditkarte), siehe auch Förderkriterien des VRR.
- 4.6. **Die Verwaltung prüft, inwieweit Parkautomaten auch zum Verkauf von VRR-Fahrausweisen genutzt werden können** (Beispiel Innsbruck). Diese Automaten brauchen nur ein eingeschränktes Ticketsortiment auszugeben wie z.B. Einzel-fahrausweise Preisstufe A, Zusatzticket und Tagedickets für die Preisstufe A. **Die Verwaltung erstellt dazu ein Konzept, wo die Umsetzung sinnvoll ist und was vertrieben wird.** Dabei ist eine mögliche Förderfähigkeit einzubeziehen.



## **5. Zusätzliche Anforderungen: Herstellung weitgehend gleicher Bedienungsstandards im Stadtgebiet Hagen.**

**Die Verwaltung erstellt ein Konzept, wie in diesem laufenden Verfahren zur Erstellung des NVP die Erschließungsdefizite im Hagener Busnetz beseitigt werden können.**

Dabei sind die gegenwärtigen Fahrtenhäufigkeiten mindestens einzuhalten.

**Die Verwaltung legt für ihre Vorschläge einen zeitlichen Umsetzungsplan vor.** Dabei sind die Punkte 1.9, 1.21 und 1.22 zu beachten.

Die zu untersuchenden Gebiete sind mindestens:

- 5.1. Berchum (z.B. im Vergleich zu Garenfeld)
- 5.2. Bereich Berliner Allee (z.B. im Vergleich zu Garenfeld)
- 5.3. Bereich Dickenbruchstraße zwischen Voerder Straße und Kipperstraße (z.B. im Vergleich zu Eilperfeld und Kuhlerkamp)
- 5.4. Henkhausen (z.B. im Vergleich zu Eilperfeld und Kuhlerkamp)
- 5.5. Lennetal - Industriegebiet
- 5.6. Quambusch (z.B. im Vergleich zu Eilperfeld und Kuhlerkamp)
- 5.7. Spielbrink (z.B. im Vergleich zu Eilperfeld und Kuhlerkamp)