



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:**Betreff:**

Weiteres Vorgehen - Ausbau des lokalen ÖPNV

Beratungsfolge:

06.06.2023 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

15.06.2023 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hagen nimmt die Vorlage der Verwaltung zur Kenntnis und präzisiert den Beschlussvorschlag wie folgt:

Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, bei einem namhaften und anerkannten Gutachter eine ergebnisoffene vergleichende Machbarkeitsstudie zur Realisierung

- a. eines Höherwertigen Bussystems (BHLS),
 - b. einer Straßenbahn
- in Auftrag zu geben.

Der wettbewerblich ermittelte Gutachter soll erfolgreiche Expertise in Machbarkeitsstudien für öffentliche Verkehrssysteme (für Bus/BHLS als auch für Straßenbahnen) vorweisen können und die Prüfung ergebnisoffen durchführen.

Die Forderungen an das neue Gutachten ergeben sich aus der Aufstellung der Verwaltung in der Begründung der Vorlage und basieren auf den Vorschlägen des Workshops vom 30.01.2023 (siehe Vorlage, Seite 3f).

Dem Gutachter werden sowohl die aktuelle Machbarkeitsstudie als auch die von der Stadt Hagen bereits durchgeführten Studien zu einem Regionalstadtbahnssystem und der daraus folgenden Konkretisierung der ersten Betriebsstufe aus den 1990er Jahren zur Verfügung gestellt. Letztere dienen dabei als Information aber nicht als Grundlage für die beauftragten Untersuchungen, da die Untersuchungen in den 1990er Jahren unter anderen Rahmenbedingungen durchgeführt wurde.

Als Zeitraum für die Bearbeitung des Gutachtens werden 24 Monate ab



Auftragserteilung angestrebt. Eine längere Bearbeitungsdauer ist jedoch aufgrund der umfangreichen Untersuchungen ebenfalls zulässig. Ein Zeitplan ist aufzuzeigen.

Die beteiligten Ratsgremien sind vom Fortlauf der Untersuchungen zu unterrichten. Es wird mindestens ein Workshop pro Korridor sowie zur Innenstadt in dem begleitenden politischen Gremien (z. B. Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität und betroffene Bezirksvertretungen) und eine generelle Präsentation der (ggf. Zwischen-) Ergebnisse in einem größeren Kreis durchgeführt. Die Workshops dienen dazu, mögliche Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und unerwünschte Trassenuntersuchungen zu vermeiden. Es ist möglich mehrere Korridore in einem Workshop zu thematisieren.

Die vorliegenden Untersuchungskorridore werden im Tag-Verkehr mindestens durch einen 10-Minuten-Takt bedient. Die Stadtmitte ist zu erschließen.

Das höherwertige öffentliche Verkehrsmittel ist so zu planen, dass

- Behinderungen durch konkurrierende Verkehrsarten möglichst verhindert werden,
- der Fahrkomfort im Fahrzeug dem zeitgemäßer Nahverkehrsmittel entspricht,
- als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Trassen des höherwertigen Verkehrssystems mindestens 22 km/h angestrebt werden sollen,
- zentrale, optimierte Umsteigehaltestellen mit kurzen Wegen geplant werden,
- die Trassen in außenliegenden Stadtbereichen ggf. in mehrere Endabschnitte aufgeteilt werden können, um die Anzahl der Umsteigevorgänge zu minimieren,
- positive und zeitgemäße Entwicklungen in der Stadtentwicklung unterstützt werden und
- für neuralgische Punkte eine Querschnittsdarstellung erstellt werden soll, die beispielhaft die Integration des höherwertigen Verkehrsmittels in den öffentlichen Raum zeigen.

Es werden die Szenarien Ist-Zustand, Szenario BHLS und Szenario Straßenbahn betrachtet.

Der Gutachter betrachtet und ermittelt die aktuelle Förderkulisse sowohl für die Realisierung eines höherwertigen Bussystems oder einer Straßenbahn. Auf Grundlage der Trassenvarianten sollen erste grobe Kostenschätzungen für die Investitions- und Betriebskosten ermittelt und dargestellt werden. Die aktuelle Förderkulisse wird dabei berücksichtigt.

Die Ergebnisse der ermittelten Investitions- und Betriebskosten müssen als Grundlage für die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ nutzbar sein.

Der Gutachter zeigt für die Stadt Hagen sinnvolle Zwischenschritte für die kontinuierliche Verbesserung des jetzigen ÖPNV-Systems auf. Ziel ist die frühzeitige Weiterentwicklung hin zu einem höherwertigen ÖPNV-System aus BHLS und/oder Straßenbahn. Diese umsetzungsfähigen Schritte müssen in den Nahverkehrsplan der Stadt Hagen übernommen werden können. Der Gutachter schätzt grob die Kosten für die aufgezeigten Entwicklungsstufen ab.



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 3

Drucksachennummer:

0222-1/2023

Datum:

26.05.2023

Während der Bearbeitung ggf. auftretende offene Fragestellungen werden dem Rat der Stadt Hagen zur abschließenden Klärung vorgelegt.

Die Verwaltung wird beauftragt einen Vorschlag für ein Beteiligungsformat der politischen Vertreter*innen zur Auswahl des Gutachterbüros zu erarbeiten.

.

**Kurzfassung**

entfällt

Begründung

Zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 03.05.2023 wurde durch die Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/ Die Grünen, Hagen Aktiv, Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI Hagen sowie die Ratsgruppen FDP, Die Linke. und HAK ein Antrag bezugnehmend auf die Drucksachennummer 0222/2023 mit einem alternativen Beschlussvorschlag vorgelegt.

Die Verwaltung hat sich mit dem Antrag auseinandergesetzt und empfiehlt die nachfolgende Änderung des Beschlussvorschlags. Eine ausführliche Stellungnahme der Verwaltung zu den einzelnen Punkten findet sich in Anlage 1. Dargestellt ist sowohl der Beschlussvorschlag aus der Politik, die dazugehörige Stellungnahme der Verwaltung sowie einen geänderten Beschlussvorschlag.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:)

Die Stärkung alternativer Verkehrsmittel des Umweltverbunds wirkt sich grundsätzlich positiv auf den Klimaschutz aus.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Die Finanziellen Auswirkungen sind der Vorlage 0222/2023 zu entnehmen. Bei dieser Vorlage handelt es sich lediglich um eine inhaltliche Ergänzung.

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 5

Drucksachennummer:
0222-1/2023

Datum:
26.05.2023

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

Anlage 1 – 0222-1/2023 „Weiteres Vorgehen – Ausbau des lokalen ÖPNV“

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/ Die Grünen, Hagen Aktiv, Bürger für Hohenlimburg / Die PARTEI Hagen sowie der Ratsgruppen FDP, Die Linke. und HAK vom 27.04.2023 (vorgelegt in der Sitzung der Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 03.05.2023 unter TOP 6.8.)

Ergänzungen des Beschlussvorschlags werden unterstrichen dargestellt

Beschlussvorschlag im Antrag	Stellungnahme Verwaltung	Änderung des Beschlussvorschlags:
Der Rat der Stadt Hagen nimmt die Vorlage der Verwaltung zur Kenntnis und präzisiert den Beschlussvorschlag wie folgt: Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung...	/	/
... zur Finanzierung eines Gutachtens entsprechende Fördermittel einzuwerben, wenn diese eine ergebnisoffene vergleichende Prüfung beider Verkehrsmittel in einem Gutachten zulassen. Der Kämmerer wird ermächtigt, die für das Gutachten notwendigen Haushaltsmittel aus nicht ab-fließenden Restmitteln oder überplanmäßig einzustellen.	In der Vorlage der Verwaltung (0222/2023) ist hierzu bereits eine Stellungnahme erfolgt: „Nach einem ersten Austausch zwischen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und der Stadt Hagen wurde die Förderung einer Machbarkeitsstudie über die Förderrichtlinie „Planungsvorrat“ (TG 65) geprüft. Die Verwaltung hat durch das Ministerium die Auskunft erhalten, dass im Rahmen der Förderrichtlinie „Planungsvorrat“ lediglich die Kosten zur Wiedereinführung eines Straßenbahnsystems zuwendungsfähig sind. Das Folgegutachten soll jedoch sowohl das Straßenbahnsystem als auch das höherwertige Bussystem (BHLS) berücksichtigen. Weitere Förderzugänge können durch das Ministerium derzeit nicht aufgezeigt werden.“	Der Absatz wird gestrichen.
... nach einem ggf. beschränktem Vergabeverfahren bei einem namhaften und anerkannten Gutachter eine ergebnisoffene	In der Vorlage der Verwaltung (0222/2023) ist hierzu bereits eine Stellungnahme erfolgt: „Aufgrund der geschätzten Planungskosten in Höhe von ca. 330.000 € muss eine EU-Vergabe	... bei einem namhaften und anerkannten Gutachter eine ergebnisoffene vergleichende

vergleichende Machbarkeitsstudie zur Realisierung ... a. ... eines Höherwertigen Bussystems (BHLS) b. ... einer Straßenbahn ... in Auftrag zu geben.	durchgeführt werden. Hier ist mit einem Umsetzungszeitraum von ca. neun Monaten zu rechnen. Unwägbarkeiten sind hierbei noch nicht eingeschlossen.“ Die EU-Schwellenwerte sind zum 01.01.2022 angepasst worden. Demnach muss ab einer Auftragssumme von 215.000 € eine EU-Vergabe durchgeführt werden. Eine beschränkte Ausschreibung ist demnach nicht möglich.	Machbarkeitsstudie zur Realisierung a. eines Höherwertigen Bussystems (BHLS), b. einer Straßenbahn in Auftrag zu geben.
Der wettbewerblich ermittelte Gutachter soll erfolgreiche Expertise in Machbarkeitsstudien für öffentliche Verkehrssysteme (für Bus/BHLS als auch für Straßenbahnen) vorweisen können und die Prüfung ergebnisoffen durchführen.	Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung richtig.	Der Absatz wird übernommen.
Die Forderungen an das neue Gutachten ergeben sich aus der Aufstellung der Verwaltung in der Begründung der Vorlage und basieren auf den Vorschlägen des Workshops vom 30. Januar 2023 (siehe Vorlage, Seite 3f).	Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung richtig.	Der Absatz wird übernommen.
Das Gutachten wird auf der Basis der Beschlusslage der Stadt Hagen, des Landes NRW sowie ggf. des Bundes bzw. der EU erstellt.	Es handelt sich hierbei um einen Grundsatz, der ohnehin einzuhalten ist. Eine explizite Nennung ist aus Sicht der Verwaltung nicht erforderlich.	Der Absatz wird gestrichen.
Dem Gutachter werden die von der Stadt Hagen bereits durchgeführten Studien zu einem Regionalstadtbahnssystem und der daraus folgenden Konkretisierung der ersten Betriebsstufe aus den 1990er Jahren zur Verfügung gestellt.	Die aktuell vorliegende Machbarkeitsstudie von planmobil bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung. Das Gutachten aus den 1990er Jahren kann als Information ebenfalls weitergegeben werden. Da es aber aufgrund anderer Anforderungen und Rahmenbedingungen erstellt wurde kann das Gutachten keine Grundlage für die weitere Bearbeitung sein.	Dem Gutachter werden <u>sowohl die aktuelle Machbarkeitsstudie als auch die von der Stadt Hagen bereits durchgeführten Studien zu einem Regionalstadtbahnssystem und der daraus folgenden Konkretisierung der ersten Betriebsstufe aus den 1990er Jahren zur Verfügung gestellt. Letztere dienen dabei als Information aber nicht als Grundlage für die beauftragten Untersuchungen, da die</u>

		<u>Untersuchungen in den 1990er Jahren unter anderen Rahmenbedingungen durchgeführt wurde.</u>
Als Zeitraum für die Bearbeitung des Gutachtens werden 24 Monate ab Auftragserteilung vereinbart.	Nach Einschätzung der Verwaltung wird der angestrebte Bearbeitungszeitraum für die umfangreichen Planungen vermutlich nicht ausreichend sein. Der Zeitraum kann angestrebt werden. Angebote, die jedoch eine längere Bearbeitungsdauer vorsehen sollten nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dennoch kann ein kürzerer Bearbeitungszeitraum in der (noch zu erstellenden) Bewertungsmatrix zu einer positiven Bewertung führen (sprich Büros, die den Bearbeitungszeitraum von 24 Monaten einhalten bekommen in der Auswertung hierfür extra Punkte)	Als Zeitraum für die Bearbeitung des Gutachtens werden 24 Monate ab Auftragserteilung <u>angestrebt</u>. <u>Eine längere Bearbeitungsdauer ist jedoch aufgrund der umfangreichen Untersuchungen ebenfalls zulässig. Ein Zeitplan ist aufzuzeigen.</u>
Die beteiligten Ratsgremien sind vom Fortlauf der Untersuchungen zu unterrichten. Es wird mindestens ein Werkstattgespräch pro Korridor sowie zur Innenstadt in dem begleitenden politischen Gremien (z.B. UKM & betroffene Bezirksvertretungen) und eine generelle Präsentation der (ggf. Zwischen-) Ergebnisse in einem größeren Kreis durchgeführt. Die Workshops dienen dazu, mögliche Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und unerwünschte Trassenuntersuchungen zu vermeiden.	Die Verwaltung begrüßt den Wunsch nach enger Beteiligung der Politik. Insgesamt ist die Vorbereitung und Durchführung eines Workshoptermins aufwändig, sodass es durch die Durchführung von sechs Workshops vermutlich zu einer Beeinträchtigung des angestrebten Zeitraums von 24 Monaten kommt. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung vor dem Gutachter auch die Möglichkeit zu eröffnen mehrere Korridore in einem Workshop-Termin abzuarbeiten. Es ist zu prüfen, ob (erneut) eine externe Moderation für die Durchführung eingebunden werden sollte. Hier ist mit <u>zusätzlichen Kosten</u> zu rechnen. Ebenfalls ist zu prüfen, ob der Workshop als Auftaktveranstaltung (vor der Untersuchung des Gutachters) durchgeführt werden soll oder im	Die beteiligten Ratsgremien sind vom Fortlauf der Untersuchungen zu unterrichten. Es wird mindestens ein <u>Workshop</u> pro Korridor sowie zur Innenstadt in dem begleitenden politischen Gremien (z. B. Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität und betroffene Bezirksvertretungen) und eine generelle Präsentation der (ggf. Zwischen-) Ergebnisse in einem größeren Kreis durchgeführt. Die Workshops dienen dazu, mögliche Fehlentwicklungen frühzeitig zu erkennen und unerwünschte Trassenuntersuchungen zu vermeiden. <u>Es ist möglich mehrere</u>

	<p>Nachgang zur Besprechung der eigentlichen Ergebnisse.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Thematik Beteiligung ist ebenfalls darauf hinzuweisen, dass auch eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit im späteren Verlauf der Planungen unbedingt mitgedacht werden muss.</p>	<u>Korridore in einem Workshop zu thematisieren.</u>
Die vorliegenden Untersuchungskorridore werden im Tag-Verkehr mindestens durch einen 10-Minuten-Takt bedient. Die Stadtmitte ist zu erschließen.	Dies entspricht den Ergebnissen in der Machbarkeitsstudie.	Der Absatz wird übernommen.
<p>Das höherwertige öffentliche Verkehrsmittel ist so zu planen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behinderungen durch konkurrierende Verkehrsarten möglichst verhindert werden, • der Fahrkomfort im Fahrzeug dem zeitgemäßer Nahverkehrsmittel entspricht, • auf jedem Korridor ggf. auch ortsteilbezogen bis zu vier Trassenvarianten untersucht werden, • als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Trassen des höherwertigen 	<p>Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich um Rahmenbedingungen, die dem Gutachter als Grundlage für die Planung vorgegeben werden sollen.</p> <p>Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut</p> <p>Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut</p> <p>Die Anzahl wird dabei stark in den Korridoren variieren und sollte nicht explizit vorgegeben werden. Eine Untersuchung von mehreren Varianten führt zu <u>höheren Kosten</u>.</p> <p>Wie wird dies bei der schlussendlichen Entscheidung für ein System gewichtet, da die</p>	<p>Das höherwertige öffentliche Verkehrsmittel ist so zu planen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behinderungen durch konkurrierende Verkehrsarten möglichst verhindert werden, • der Fahrkomfort im Fahrzeug dem zeitgemäßer Nahverkehrsmittel entspricht, • <i>Der Punkt wird gestrichen.</i> • als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Trassen

<p>Verkehrssystems soll mindestens 22 km/h angestrebt werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> • geprüft wird, ob zur optimalen Anfahrt der Haltestellen der BHLS zumindest teilweise spurgeführt werden soll, • zentrale, optimierte Umsteigehaltestellen mit kurzen Wegen geplant werden, • die Trassen in außenliegenden Stadtbereichen ggf. in mehrere Endabschnitte aufgeteilt werden können, um die Anzahl der Umsteigevorgänge zu minimieren, • positive und zeitgemäße Entwicklungen in der Stadtentwicklung unterstützt werden und • für mindestens zwei festzulegende Abschnitte pro Untersuchungskorridor und der Innenstadt Visualisierungen erstellt werden, die beispielhaft die Integration des höherwertigen Verkehrsmittels in den öffentlichen Raum zeigen. 	<p>Straßenbahn i.d.R. eine höhere Geschwindigkeit aufweist? Aus Sicht der Verwaltung kann eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit angestrebt werden, sollte aber keine explizite Vorgabe sein.</p> <p>Eine genaue Ausführungsplanung der Haltestellenbereiche soll zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erstellt werden. Diese Konkretisierung ist daher aus Sicht der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.</p> <p>Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut.</p> <p>Die Sinnhaftigkeit müsste im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut .</p> <p>Die geforderte Visualisierung führt zu einer enormen Kostensteigerung, die im geforderten Umfang aus Sicht der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich ist. Die Verwaltung schlägt eine Querschnittsdarstellung an neuralgischen Punkten vor.</p>	<p>des höherwertigen Verkehrssystems mindestens 22 km/h angestrebt werden sollen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Der Punkt wird gestrichen.</i> • zentrale, optimierte Umsteigehaltestellen mit kurzen Wegen geplant werden, • die Trassen in außenliegenden Stadtbereichen ggf. in mehrere Endabschnitte aufgeteilt werden können, um die Anzahl der Umsteigevorgänge zu minimieren, • positive und zeitgemäße Entwicklungen in der Stadtentwicklung unterstützt werden und • für <u>neuralgische Punkte</u> eine <u>Querschnittsdarstellung</u> erstellt werden soll, die beispielhaft die Integration des höherwertigen
--	--	---

		Verkehrsmittels in den öffentlichen Raum zeigen.
Es werden mindestens die folgenden drei Untersuchungsfälle betrachtet: Planungsnullfall, Planfall BHLS und Planfall Straßenbahn.	Aus Sicht der Verwaltung wurden hier die falschen Begrifflichkeiten verwendet. Eine Gegenüberstellung des Ist-Zustands, des Szenario BHLS sowie des Szenario Straßenbahn sollte je Korridor durchgeführt werden.	<u>Es werden die Szenarien Ist-Zustand, Szenario BHLS und Szenario Straßenbahn betrachtet.</u>
Der Gutachter ermittelt in enger Abstimmung mit den Fördermittelgebern wie z.B. Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Land NRW und Bund die entsprechenden konkreten Fördermittel für alle gewählten Planungsfälle bezogen auf die benötigte Infrastruktur (Streckenführung, Betriebshöfe, Beschleunigungsmaßnahmen, Fahrzeuge etc.). Auf der Basis dieser Planungen werden die sich ergebenden Betriebskosten (laufender Betrieb, Personalkosten etc.) für die gewählten Untersuchungsfälle ermittelt. Alle Kosten werden auf einheitlicher Basis berechnet.	Aus Sicht der Verwaltung ist die genaue Betrachtung der Förderkulisse sowie der Betriebskosten in dem geforderten Detaillierungsgrad zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht leistbar. Insbesondere die Kosten für Betriebshöfe können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ermittelt werden. Hierfür ist eine standortbezogene Machbarkeitsstudie erforderlich, die nicht Bestandteil des aktuellen Gutachtens sein kann. Für eine grobe Kostenschätzung kann daher nur auf die Erfahrungswerte anderer Städte zurückgegriffen werden. Der Fokus des zu vergebenden Gutachtens sollte dabei auf der Trassenfindung des Systems liegen.	<u>Der Gutachter betrachtet und ermittelt die aktuelle Förderkulisse sowohl für die Realisierung eines höherwertigen Bussystems oder einer Straßenbahn.</u> <u>Auf Grundlage der Trassenvarianten sollen erste grobe Kostenschätzungen für die Investitions- und Betriebskosten ermittelt und dargestellt werden.</u> <u>Die aktuelle Förderkulisse wird dabei berücksichtigt.</u>
Die Ergebnisse der ermittelten Investitions- und Betriebskosten müssen als Grundlage für die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ nutzbar sein.	Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut.	Der Absatz wird übernommen.
Der Gutachter zeigt für die Stadt Hagen sinnvolle Zwischenschritte für die kontinuierliche Verbesserung des jetzigen ÖPNV-Systems auf. Ziel ist die frühzeitige Weiterentwicklung hin zu einem höherwertigen ÖPNV-System aus BHLS und/oder Straßenbahn. Diese umsetzungsfähigen Schritte müssen in den Nahverkehrsplan der Stadt Hagen übernommen werden können. Der Gutachter	Diese Vorgabe ist aus Sicht der Verwaltung gut.	Der Absatz wird übernommen.

schätzt grob die Kosten für die aufgezeigten Entwicklungsstufen ab.		
Während der Bearbeitung ggf. auftretende offene Fragestellungen werden dem Rat zur abschließenden Klärung vorgelegt.	Dies entspricht dem gängigen Verfahren.	Der Absatz wird übernommen.
Beschluss des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität vom 03.05.2023:		
Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Bieter der Ausschreibung ihr Angebot vor der Beauftragung im UKM präsentieren können. Die Verwaltung übermittelt dem UKM vor dieser Präsentation die im Rahmen des Angebotes vorgelegten Referenzen.	Das mögliche Beteiligungsformat muss noch rechtlich geprüft werden. Die Bewertung der Angebote muss jedoch zwingend anhand vorab veröffentlichter Kriterien (Bewertungsmatrix) erfolgen. Eine Auswahl eines Gutachters anhand der subjektiven Bewertung des UKM ist nicht möglich. Ggf. kann ein Beirat für ein Bietergespräch auch mit politischen Vertreter*innen besetzt werden, um eine Beteiligung zu ermöglichen. Die Verwaltung wird beauftragt einen entsprechenden Vorschlag für ein Beteiligungsformat zu erarbeiten.	Die Verwaltung wird beauftragt einen Vorschlag für ein Beteiligungsformat der politischen Vertreter*innen zur Auswahl des Gutachterbüros zu erarbeiten.