

Die Fraktionen und Gruppen von  
**CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Hagen Aktiv, FDP,  
Die Linke, BfHo/Die PARTEI, HAK**

Rathausstraße 11  
58095 Hagen

Fraktionen & Gruppen im Rat der Stadt Hagen · Rathausstraße 11 · 58095 Hagen

Herr Vorsitzender

Rüdiger Ludwig

- im Hause

Telefon: 02331 207 3184  
E-Mail: boehm@cdu-fraktion-  
hagen.de

Dokument: 2023\_05\_03\_gemantrag\$16ukm  
\_öpnv-gutachten

27.04.2023

Antrag für UKM am 03.05.2023:

**TOP I.6.8. Weiteres Vorgehen - Ausbau des lokalen ÖPNV  
(DS 0222/2023)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Ludwig,

für die kommende Sitzung des UKM stellen wir gemäß § 16 der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des 8. Nachtrages vom 20.05.2021 zum o.g. Tagesordnungspunkt den nachfolgenden Antrag:

***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, ...***

***... 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 abfließenden Restmitteln oder überplanmäßig einzustellen.***

***... nach einem ggf. beschränktem Vergabeverfahren 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. Januar 2023 (siehe Vorlage, Seite 3f).**

**Das Gutachten wird auf der Basis der Beschlusslage der Stadt Hagen, des Landes NRW sowie ggf. des Bundes bzw. der EU erstellt. Dem Gutachter werden die von der Stadt Hagen bereits durchgeführten Studien zu einem Regionalstadtbahnsystem und der daraus folgenden Konkretisierung der ersten Betriebsstufe aus den 1990er Jahren zur Verfügung gestellt.**

**Als Zeitraum für die Bearbeitung des Gutachtens werden 24 Monate ab Auftragserteilung vereinbart.**

**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 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,**
- **auf jedem Korridor ggf. auch ortsteilbezogen bis zu vier Trassenvarianten untersucht werden,**
- **als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Trassen des höherwertigen Verkehrssystems soll mindestens 22 km/h angestrebt werden,**
- **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.**

**Es werden mindestens die folgenden drei Untersuchungsfälle betrachtet: Planungsnullfall, Planfall BHLS und Planfall Straßenbahn.**

**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.**

**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.**

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

### **Begründung:**

Die Diskussion mit dem Gutachter im Rahmen des Workshops am 30.01.2023 hat gezeigt, dass noch eine Menge Daten und Fakten für endgültige Entscheidung zu Gunsten eines zukünftigen Verkehrssystems für Hagen aufzuarbeiten sind. Dieses Material muss transparent und für die Entscheiderinnen und Entscheider verständlich dargelegt werden.

Die Verwaltung hat in der Drucksache 0222/2023 die relevanten Untersuchungsgegenstände der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops und der Verwaltung wie folgt aufgezählt:

#### Kosten und Fördermöglichkeiten

- Prognose für die Kosten beider Systeme
- Wie gliedern sich die einzelnen Kosten auf?
- Wie hoch werden die Investitions- und Betriebskosten sein?
- Ab wann lohnt sich ein Straßenbahnnetz?
- Mit welchen Fördermöglichkeiten ist zu rechnen?
- Untersuchung des Status Quo der Förderoptionen

#### Trassenfindung für Streckennetze

- Untersuchung der Hagerer Infrastruktur auf Machbarkeit beider Systeme
- Konkrete Trassenverläufe mit exemplarischer Visualisierung (auf Grundlage der im Gutachten aufgezeigten Korridore)
  - Die Trassenidentifikation soll dabei ohne Fokus auf ein Verkehrsmittel stattfinden (Mögliche Einschränkungen einzelner Systeme (z. B. aufgrund der Steigung) sollten jedoch benannt werden)
  - Identifikation von separaten Trassen und Flächen im Straßenraum für den ÖPNV
  - Umwidmung / Umnutzung vorhandener Fahrspuren als ÖPNV- Trassen und Neuanlage von ÖPNV-Trassen auf Freiflächen
- Nutzung vorhandener Schieneninfrastruktur
- Welches System (oder welche Systemkombination) ist für die Trasse das Optimale?
- Untersuchung der geografischen Knackpunkte
  - Identifikation von Räumen, in denen eine separate Führung aufgrund beengter Platzverhältnisse (Unterführungen etc.) nicht möglich ist

- Wo sind die neuralgischen Punkte, die in 20-25 Jahren angesteuert werden?
  - Welche Trassen ergeben sich aus den neuralgischen Punkten?
  - Wie kann ein höherwertiges ÖPNV-System an den kritischen Stellen (z.B. an der Haltestelle Stadtmitte) eingebunden werden?
  - Umgang mit gebrochenem Verkehr
    - Wie kann man Umsteigen attraktiver machen?
  - Integration in die gesamtstädtische Verkehrsplanung
    - Welche Rolle können autonome Teilsysteme übernehmen?
    - Berücksichtigung neuer Mobilitätsformen
    - Auswirkungen auf Bürgerschaft und Stadtentwicklung
    - Regionale Verkehrsplanung
    - Einbezug von Strategie VRR 2030 auf Empfehlung
    - Wie soll der Übergang von BHLS zu Straßenbahn gestaltet werden?
    - Aufzeigen von Anforderungen an Bauprojekte, um die Zukunft nicht zu verbauen
    - Bestmögliche Modal-Split Erhöhung
    - Betrachtung technologischer Fortschritte (autonomer Fahrzeuge)
    - Klärung des weiteren Vorgehens mit anstehenden Brückenplanungen (insbesondere Fuhrparkbrücke und Badstraßenbrücke)
  - Flächenidentifikation für betriebliche Infrastruktur (z.B. Betriebshof, Fahrzeugdepot, Wendeanlagen)
  - Sonstiges
    - Vergleichbarkeit
      - Kosten/Förderung
      - Qualität
      - Klimabilanz
      - Umweltaspekte
- Qualität von MIV muss von Bus + Straßenbahn angestrebt werden
- Planungsbasis: Vorgaben und Beschlüsse von Bund und Land
    - Vorschlag: zu Integration in gesamtstädtische Verkehrsplanung, Vorgaben sind Planungsgrundlage (Ziel-Modal-Split)
  - Akzeptanz während der Phasen (Planung/Bau/Fertigstellung)

Dieser Aufzählung schließen sich die Antragsteller ausdrücklich an.

Die Antragsteller beziehen sich zu diesem Zweck ausdrücklich auf den Maßstab einer Standardisierten Bewertung, weil dies der im Bewilligungsverfahren übliche Parameter für die Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt. Das standardisierte Verfahren ermöglicht einen interkommunalen Vergleich von objektiv erhobenen Daten zu technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach einheitlichen Maßstäben.

Die Standardisierte Bewertung dient dazu, die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des jeweiligen Investitionsvorhabens und damit dessen Förderwürdigkeit durch Zuwendungsgeber nachzuweisen.<sup>1</sup>

Mit den vorgesehenen Workshops wollen die Antragsteller verhindern, dass es im Rahmen des Gutachterverfahrens zu möglichen Missverständnissen oder Fehlentwicklungen kommt. Deshalb soll pro Korridor und für die Innenstadt ein Workshop frühzeitig Einblick in die Trassenvarianten erlauben. Dies

<sup>1</sup> Näheres, siehe auch <https://www.mobilikon.de/instrument/standardisierte-bewertung-von-verkehrswegeinvestitionen>

erlaubt den politischen Vertreterinnen und Vertretern (Rat und betroffene Bezirksvertretungen), auf mögliche Probleme oder ggf. Fehler hinzuweisen oder ggf. erforderliche Alternativen vorzuschlagen.

Verbal scheint es zwischen Verwaltung und Rat wenig Dissens darüber zu geben, welche Punkte in einem Gutachten untersucht werden „sollen“. Allerdings bleibt der Beschlussvorschlag der Verwaltung dann doch erstaunlich abstrakt:

*„Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, eine Ausschreibung für ein Folgegutachten zum Ausbau des ÖPNV vorzubereiten. Die notwendigen finanziellen Mittel sind für den Haushalt 2024/2025 anzumelden.“*

Die Formulierungen in der Drucksache und die Platzierung der Präzisierung in der Sachverhaltsdarstellung lässt der Verwaltung viel Spielraum dabei, welche „Themen und Fragestellungen“ am Ende tatsächlich berücksichtigt werden „sollen“. Der hierdurch eröffnete Ermessensspielraum ist den Antragstellern deutlich zu groß. Bei einer strategischen Entscheidung dieser Größenordnung ist aus Sicht der Antragsteller ein adäquates Maß an Präzision des Beschlusses erforderlich.

Nicht selten argumentierte die Verwaltung in der Vergangenheit auf Kritik bei der Umsetzung von Beschlüssen damit, bestimmte Forderungen und Wünsche seien von den Antragstellern „nicht zum Beschluss erhoben worden“. Diesen Fehler wollen die Antragsteller mit dem Beschlussvorschlag ausdrücklich vermeiden.

Mit der Bitte um weitere Veranlassung und freundlichen Grüßen verbleiben

Rainer Voigt  
CDU-Fraktionssprecher

Werner König  
SPD-Fraktionssprecher

Jürgen Sporbeck  
Fraktionssprecher  
Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Josef Bücken  
Fraktionsvorsitzender  
Hagen Aktiv

Laura V. Knüppel  
Fraktionssprecherin  
BfHo/Die Partei

Claus Thielmann  
FDP-Gruppensprecher

Kevin Hentschel  
Gruppensprecher Die Linke

Okan Özdil  
Gruppensprecher HAK