Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Die Oberbürgermeisterin

Stellungnahme
2023/AM/4426-01 (SN)
öffentlich

fed. Senator/-in: S 4 - Infrastruktur, Umwelt und Bau Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:
Anfrage von Thoralf Sens (Fraktion der SPD) **Straßenbahn Rostock Südstadt**	
Geplante Beratungsfolge: Datum Gremium Zuständigkeit	

Anliegen:

1. *Auf Grundlage welcher Planzahlen wurde die Straßenbahnerweiterung in der Rostocker Südstadt geplant?*

Die Straßenbahnnetzerweiterung der 1990er und 2000er Jahre in den Rostocker Nordwesten und die Südstadt wurde im Jahr 1992 mit der „Konzeption zur generellen Förderung und Bevorrechtigung des ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ (BS Nr. 598/39/1992) durch die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock in Auftrag gegeben. Grundlage für die Planungen waren die Anfang der 1990er Jahre bestehenden raumstrukturellen Daten und Annahmen zur demografischen und verkehrlichen Entwicklung in der Hansestadt Rostock. Nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse wurde mit den Beschlüssen Nr. 1011/56/1993 und 445/43/93 der Startschuss durch die Bürgerschaft zur Beantragung des Fördervorhabens gegeben.

*2. War die Höhe der beantragten und letztlich ausgezahlten Fördermittel an die Planzahlen bzgl. der potentiellen Nutzer*innen gebunden?*

Voraussetzung für die Förderung ist bereits in den 1990er Jahren der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens der Erweiterung des Straßenbahnnetzes gewesen. Dieser wurde für alle Teilstrecken der Straßenbahnnetzerweiterung erbracht. Die Anzahl der potenziellen Nutzer ist bei der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens jedoch nur einer von mehreren Faktoren und hat keine Auswirkungen auf die Höhe der Förderung. Es erfolgte bei Vorliegen des volkswirtschaftlichen Nutzens eine Förderung mit einem einheitlichen festgelegten Fördersatz.

3. Werden die damals angesetzten Planzahlen aus Sicht der Stadtverwaltung und der RSAG erreicht?

Die Straßenbahnstrecke in die Südstadt wird im Querschnitt derzeit von mehr als 15.000 Fahrgästen täglich genutzt. Damit zählt die Strecke zwischen Hauptbahnhof und der Südstadt nach der Verbindung in den Rostocker Nordwesten und vom Steintor zum Dierkower Kreuz zur am drittstärksten nachgefragten Straßenbahnstrecke in Rostock. Eine entsprechende Verkehrsleistung wäre durch Busse nur mit einer deutlich höheren Frequenz und damit auch höherem Fahrzeug- und Personaleinsatz zu deutlich höheren Kosten möglich. Darüber hinaus bietet die Straßenbahn seit Eröffnung im Jahr 2003 aufgrund der Trassierung auf besonderem Bahnkörper einen pünktlichen und

behinderungsfreien Betrieb sowie vollständige Barrierefreiheit. Die verkehrlichen Zielstellungen, die mit der Entscheidung zum Bau der Straßenbahn in die Südstadt verbunden waren, sind aus Sicht der Rostocker Straßenbahn AG und der Verwaltung (Aufgabenträger für den ÖPNV) vollumfänglich erreicht.

4. Falls mit einer Nichterreichung der Planzahlen gerechnet wird: wie groß wird die Abweichung schätzungsweise sein?

Entfällt aufgrund 3.)

5. Sieht die Stadtverwaltung die Gefahr, dass bei einem Nichterreichen der Planzahlen bewilligte Fördermittel ggf. von der RSAG zurückgezahlt werden müssen?

Die Gewährung der Fördermittel für den Bau der Straßenbahnstrecken erfolgte auf Grundlage der standardisierten Bewertung in den 1990er Jahren. Das Risiko einer Rückzahlung von Fördermitteln bestünde nur im Falle einer baulichen Veränderung oder Außerbetriebsetzung der geförderten Verkehrsanlagen innerhalb der Fördermittelbindefrist von 20 Jahren. Mit Ausnahme der Strecke vom Schröderplatz zum Platz der Freundschaft sowie der Strecke von der Rügener Str. zur Mecklenburger Allee ist die Fördermittelbindefrist aller anderen Neubaustrecken mittlerweile abgelaufen.

6. Falls ja: In welcher Höhe müssten Fördermittel ggf. zurückgezahlt werden?

Es gibt keinen Anlass für eine etwaige Rückzahlung von Fördermitteln.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Dr. Ute Fischer-Gäde

Anlagen
Keine