

Molli - Mit Volldampf nach Rerik & Warnemünde

Kühlungsborn 13.09.2022

Dipl.-Ing. Michael Mißlitz
Geschäftsführer/ Eisenbahnbetriebsleiter

Tel.: 038293 431 343
Mail: geschaeftsleitung@molli-bahn.de

Mecklenburgische Bäderbahn GmbH
Fritz-Reuter-Straße 1
18225 Kühlungsborn



Verkehrsbedürfnisse aktuell

- 100% Mehrverkehr bis 2030
- Lösungsansätze:
 - neue Infrastruktur
 - Angebot, Angebot, Angebot



Ziel: Biete SPNV und Dampflok – suche Leuchtturm

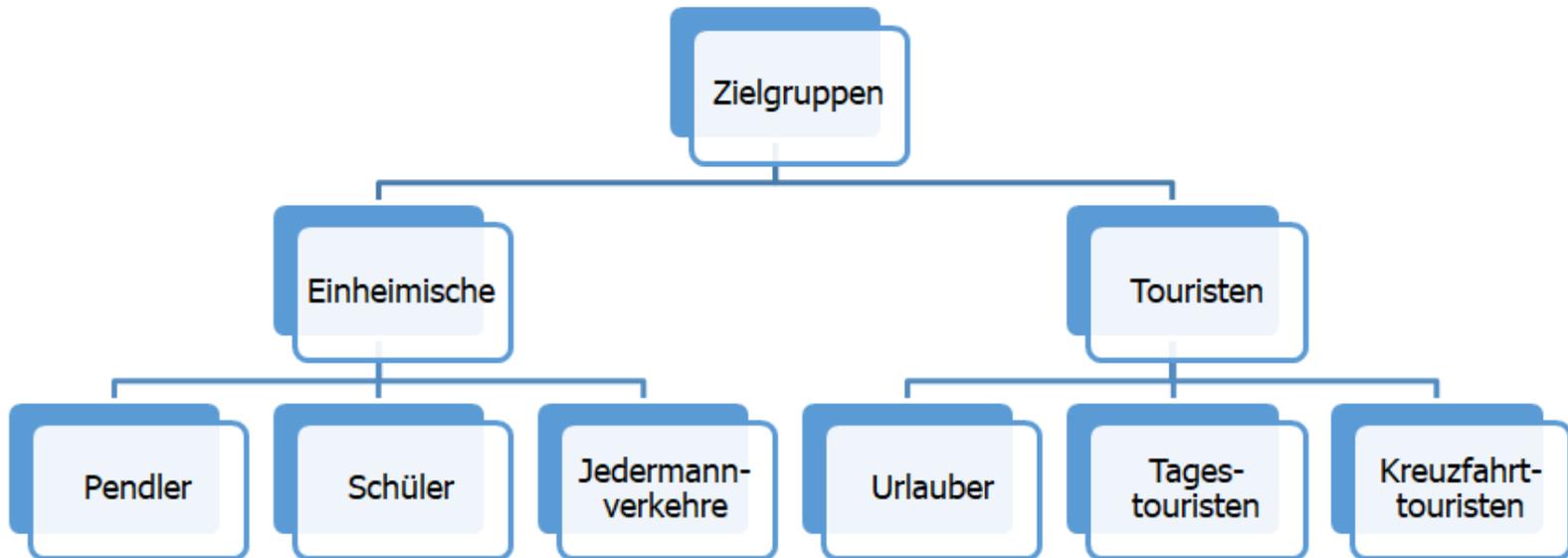


Ziel: Biete SPNV und Dampflok – suche Leuchtturm

- Untersuchungsaufgabe TU Dresden (2020-21)
 - Gutachten liegen vor
 - Untersuchung einer Streckenverlängerung hinsichtlich **Verkehrspotential** und **möglicher Streckenführungen**
 - 900mm-Schmalspurbahn
 - Streckenhöchstgeschwindigkeit 80 km/h
 - **Ausgestaltung des konkreten Angebotes**
 - Erhalt des historischen Verkehrs im Stammnetz
 - moderner Nahverkehr in den Neubauabschnitten
 - durchgebundene Dampfzüge → Rerik – Stammnetz – Warnemünde
 - **Betriebskonzept**
 - **Fahrzeugkonzept**
 - **Wirtschaftlichkeit** → Aufwand versus Nutzen

Verkehrspotential

Der Kunde als Ausgangspunkt



Verkehrspotential

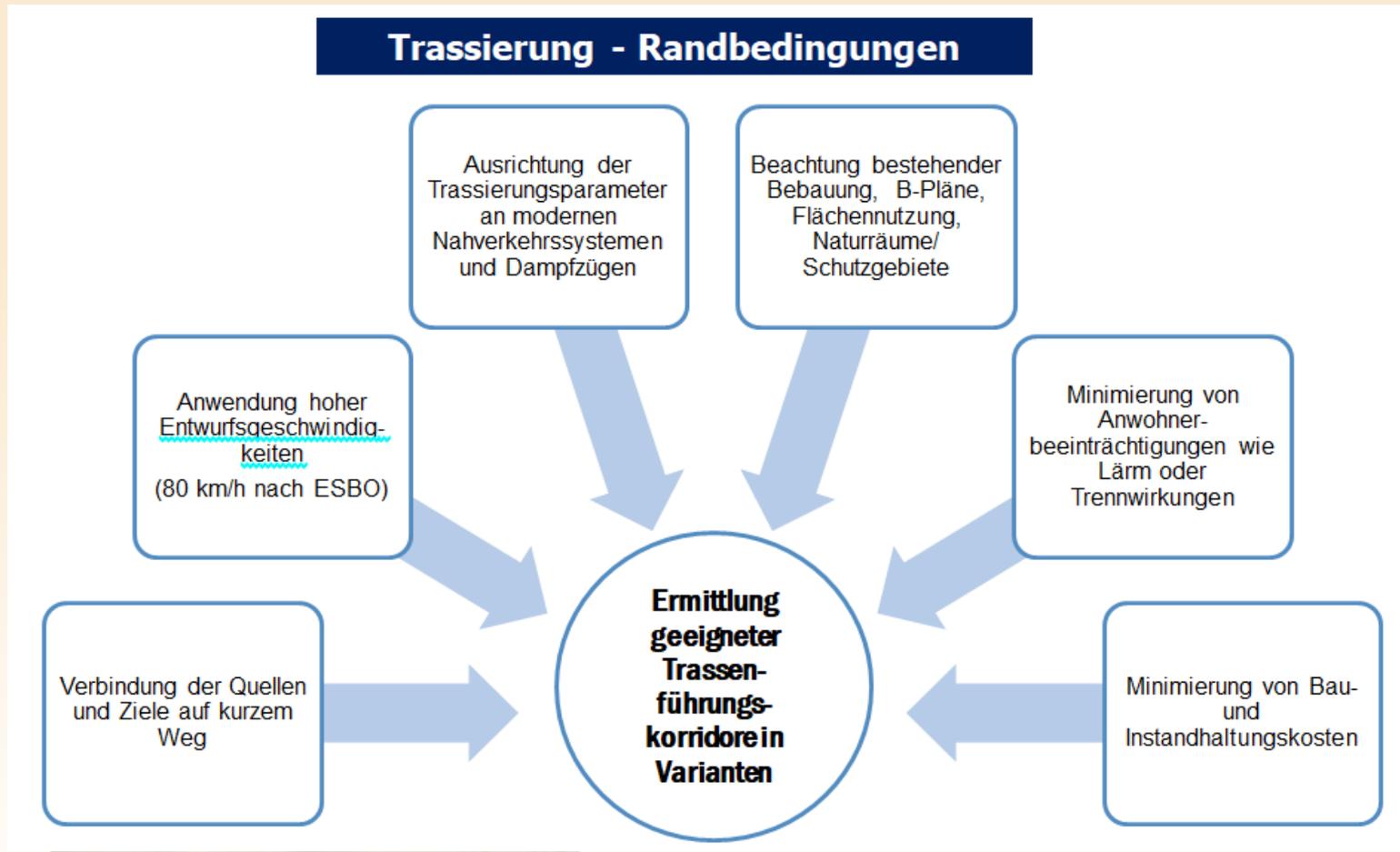
- mittlere tägliche Beförderungsfälle (Verlängerung WM über Nienhagen)



Verkehrspotential - Fazit

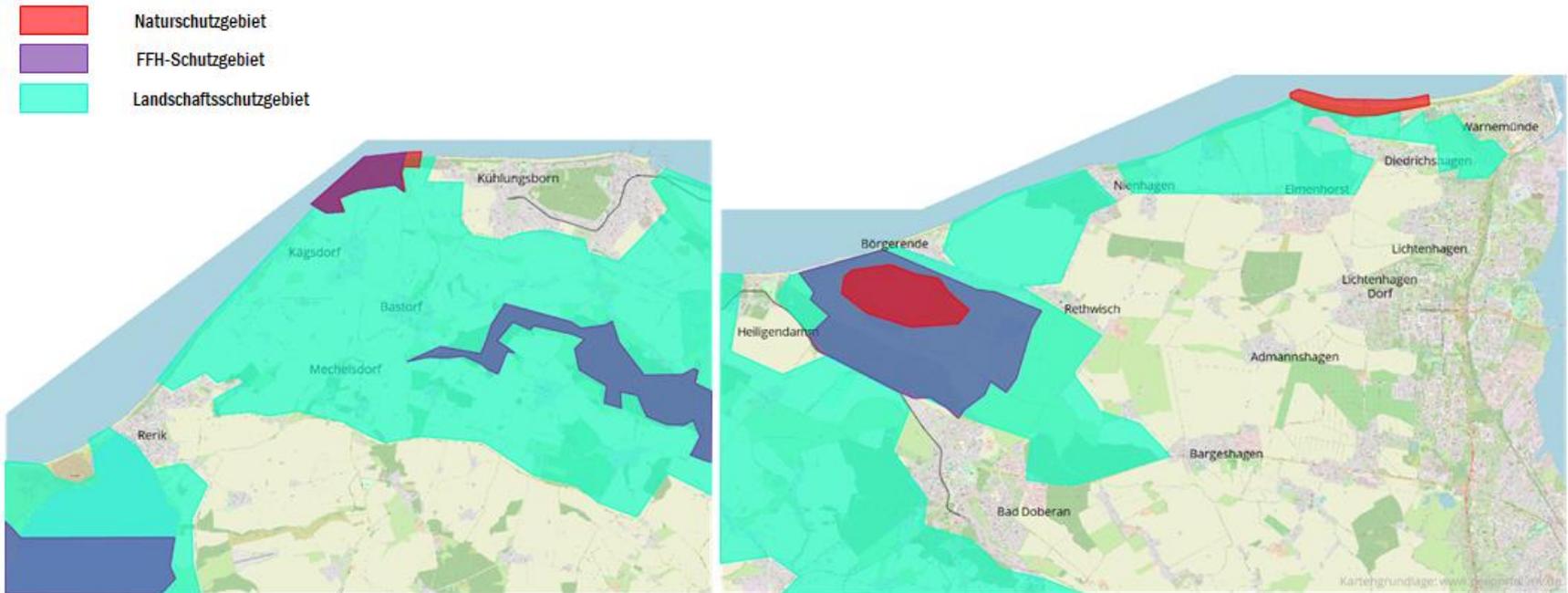
- Erreichen neuer Kundengruppen
- **Verdopplung der heutigen Fahrgastzahlen** realistisch
- **Busverkehre können Potentiale nicht heben**
- Touristische Nutzung dominiert
- Gezielte Teilverlagerung der Nachfrage auf Neubauabschnitte
- Keine kostenintensiven Kapazitätserhöhung auf Stammstrecke mehr erforderlich
- **Verbesserung der Angebotsqualität in Spitzenstunde auf Stammstrecke**

Trassierung



Trassierung

Trassierung - Randbedingungen



- Durchquerung von Landschaftsschutzgebieten teilweise nicht vermeidbar
- Aspekte des Küstenschutzes beachtet
- Durchquerung von Biotopen unvermeidbar - Abstimmung mit Naturschutzbehörde nötig

Trassierung - Fazit

- Vielzahl von Trassenführungskorridoren identifiziert
- Korridore mit unterschiedlichem Konfliktpotenzial (z. B. Beeinträchtigung von Anwohnern versus Erschließung, Naturschutz, geplante Flächennutzung ...)
- Anordnung neuer Bahnübergänge kritisch
- **beide Streckenabschnitte (Ri. Rerik und Ri. Warnemünde) realisierbar**



Trassierung

Trassierung - Auswahl



Angebot

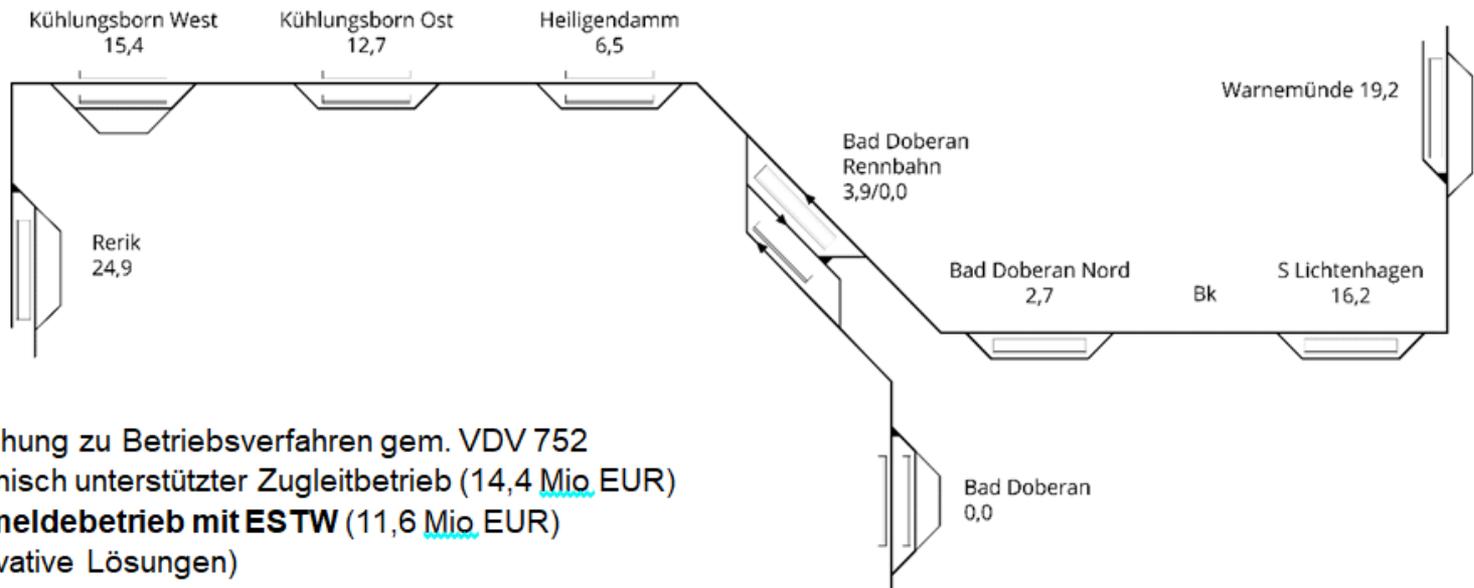


Angebot

Betriebs-sicherung

Konzeption der sicherungstechnischen Ausrüstung unter den Maßgaben

- geringe Änderungen am Bestandsnetz
- Ermöglichen des geplanten Betriebsprogramms
- Vorbereitung einer potenziellen Erweiterung des Zugangebots



Untersuchung zu Betriebsverfahren gem. VDV 752

- Technisch unterstützter Zugleitbetrieb (14,4 Mio. EUR)
- **Zugmeldebetrieb mit ESTW** (11,6 Mio. EUR)
- (innovative Lösungen)

Angebot - Fazit

- Angebots- bzw. Fahrplankonzepte für die Korridore mit den größten Potenzialen entwickelt → Maximierung der Erlöse
- **Konzept zur Betriebssicherung zukunftsfähig und kostengünstig**
- weitgehende Vermeidung von Bahnübergängen → hohe Betriebssicherheit
- **moderner Nahverkehr auf Neubauabschnitten mit modernen Fahrzeugen ergänzt mit Dampfzugfahrten – Neubeschaffung 1 Dampfzug und 7-8 Triebzüge**



Angebotsoffensive – modern trifft auf alt

- Beispielfahrzeug von Stadler, 950 mm Spurweite; v_{\max} 120 km/h

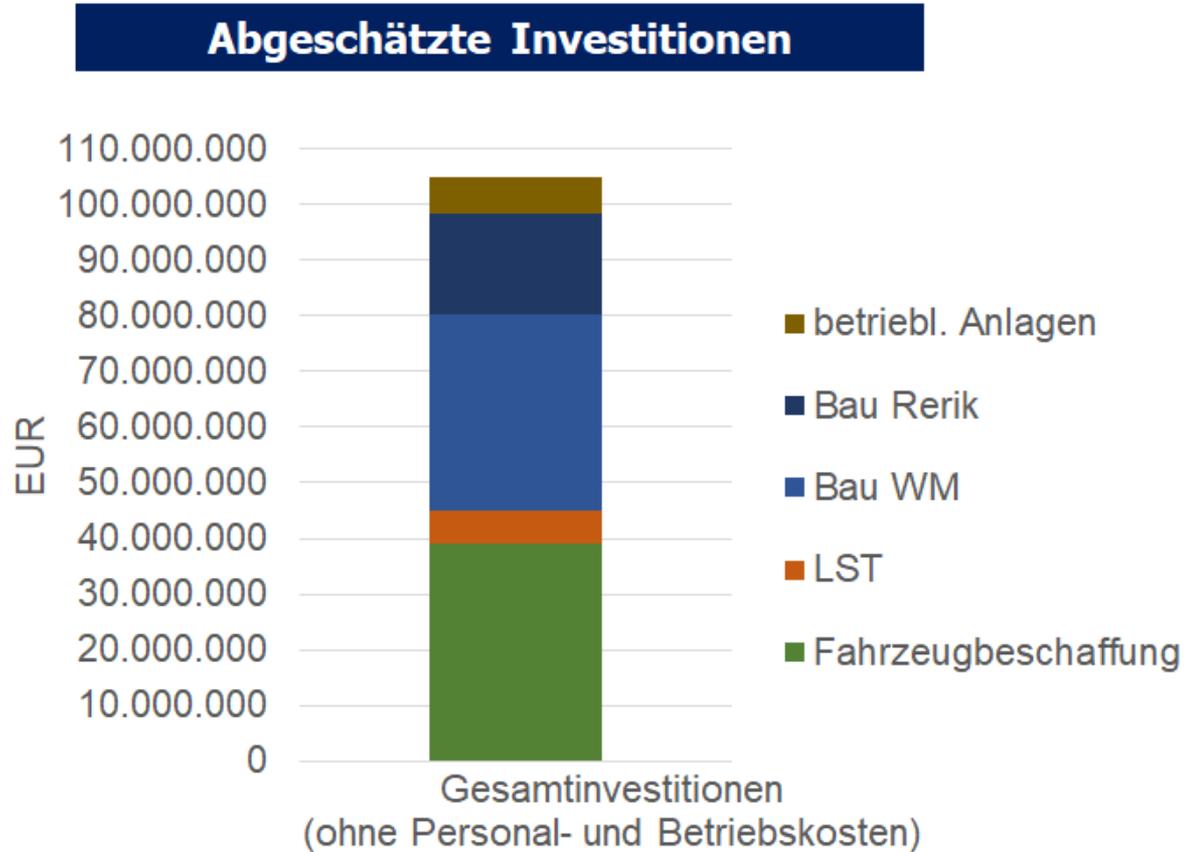


STADLER

**DIESELELEKTRISCHE ADHÄSIONS-
TRIEBZÜGE 4/8 UND 4/12**

Ferrovie Appulo Lucane, Bari (Italien)

Aufwand – Nutzen – Wirtschaftlichkeit



Aufgaben- und Verantwortungsabgrenzung

- Eigentümerschaft Molli GmbH als Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen:
 - Landkreis Rostock, Stadt Bad Doberan, Stadt Kühlungsborn, eine natürliche Person, Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH
 - Stammeinlagen sind seit 1995 eingelegt – Rechte und Pflichten nach GmbH-Gesetz
- Betrieb der Eisenbahn: Schienenpersonennahverkehr nach Regionalisierungsgesetz
- Zuständigkeit als Aufgabenträger:
 - für den SPNV ist das Land M-V Aufgabenträger – Molli GmbH - Verkehrsvertrag
 - sonstiger ÖPNV – Landkreis Rostock – rebus Regionalbus Rostock GmbH – öDa
- Grundsatz: der Aufgabenträger bestellt die entsprechend gewünschten Leistungen und finanziert durch Bestellerentgelte/ Verlustausgleiche die nicht durch Nutzerentgelte gedeckten Aufwendungen der Durchführung des Betriebes

Aufgaben- und Verantwortungsabgrenzung

- Finanzierung Neubaustrecken und Betrieb bei Eisenbahnen unabhängig vom Eigentümer:
 - Baukosten: Landes-, Bundes und EU-Förderung – aktuell i. d. R. ca. 75-90 % der Baukosten → Rest Eigenmittel des Eisenbahninfrastrukturbetreibers
 - Eigenmittel der Baukosten: die Abschreibungen (Afa) gehen in die laufenden jährlichen Betriebskosten ein
 - Betrieb: Afa, Fahrzeug- und Personalkosten (etc.) = jährliche Kosten
 - Erlöse: Nutzerfinanzierung (Fahrkartenerlöse der Fahrgäste)
 - ungedeckte Kosten: Kosten – Erlöse → Ausgleich durch kalkuliertes Bestellerentgelt → dieses finanziert das Land M-V über einen Verkehrsvertrag
- Fazit: die Bau- und Betriebsaufwendungen für Eisenbahninfrastruktur und den darauf verkehrenden SPNV finanziert das Land, der Bund oder die EU → **die kommunalen Gesellschafter sind bei der Finanzierung dem Grunde nach außen vor**
- **Jedoch: Der gemeinsame Wille, eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, muss regional vorhanden sein – wichtig zum Erreichen der klimapolitischen Ziele**

Aufwand – Nutzen – Wirtschaftlichkeit – Fazit

- Infrastrukturkosten der Varianten auf ähnlichem Niveau
- derzeit nicht abschätzbare Infrastrukturkosten von relevantem Umfang (siehe weiterer Klärungsbedarf)
- Fahrzeugbeschaffung kostenbedeutsam
- hohe Förderquote bei Infrastrukturfinanzierung
- **notwendiges Bestellerentgelt liegt im Rahmen vergleichbarer Nahverkehrsangebote**



Chancen

- **Ausschöpfung der Potentiale** für den öffentlichen Verkehr,
- **Steigerung der Attraktivität** der anliegenden Gemeinden durch Bahn-Anbindung,
- Erweiterung der **touristischen Attraktionen/Ausflugsmöglichkeiten**,
- Herstellung einer **Alternative zu Pkw-Fahrten** entlang des Streckenverlaufes,
- Mehrverkehr auf der **Schiene**,
- Erhöhung des Anteils der **An/-Abreise mit der Bahn**,
- **Klimafreundliche** Mobilität,
- **Arbeitskräfte** in der Region (60-70 P),
- Verlängerung Richtung Rerik Vorstufe für Verlängerung bis Neubukow



Fazit und Empfehlung

- trassierungstechnische Realisierbarkeit grundsätzlich nachgewiesen
- verkehrliche Realisierung sinnvoll
- Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt im Rahmen vergleichbarer Nahverkehrsangebote
- **Anstoß weiterer Genehmigungs- und Planungsphasen**
- **vertiefende Untersuchungen zur Streckenführung**
- **DIE GESAMTE REGION STEHT HINTER PROJEKT**
 - Städte/ Gemeinden Rerik, Börgerende/ Rethwisch, Nienhagen, Elmenhorst, Hansestadt Rostock
 - Verband Mecklenburgischer Ostseebäder (VMO)
 - Planungsverband Rostock (Raumordnungsbehörde)

Nächste Schritte

- Grundsatzbeschluss Molli-Gesellschafterversammlung am 16.06.2022 gefasst
- Gremienbeschlüsse MBB, LRO und HRO
- Öffentlichkeitsarbeit
- **erste Detailplanungen von Ingenieurbauwerke zur Konkretisierung der Machbarkeit und Aktualisierung der Kostenschätzungen**
- **Einleitung des Raumordnungsverfahrens**
- **weitere Detailplanungen sowie das Raumordnungsverfahren erfolgen durch die MBB – keine direkten Kostenbeteiligungen des Landkreises und beider Städte als Gesellschafter**
- erste Promotion in Warnemünde am Leuchtturm 06.-11.09.2022 im Rahmen des Stromfestes

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

