

KVöV – Bulletin

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Im Januar-Bulletin des KVöV haben wir vom Vorsatz gesprochen, wieder regelmässig und in weniger grossen Abständen zu berichten. Mit einem gewissen Stolz präsentieren wir euch bereits das zweite Bulletin 2009, mit folgenden Themen:

- 1 *Vorschau auf die Delegiertenversammlung 2009*
- 2 *Mitglieder werben Mitglieder: +Aktion 1'777+*
- 3 *Sitzung der Geschäftsleitung vom 29.1.2009*
- 4 *“Re-Design I-BF“ Sicht KVöV*
- 5 *CH-Anlässe 2009 des KVöV*
- 6 *AGr OR: Überarbeitung des OR-Kader-Reglements*
- 7 *« A la recherche de... » : Bulletin ACTP et site web en français*
- 8 *PK SBB – aktueller Status*
- 9 *Schmalspurbahn Bad Doberan - Kühlungsborn*

Wie immer freue ich mich auf eure Reaktion zu den Artikeln, auf Fragen und Anregungen unter bulletin@kvoev-actp.ch oder direkt an den Redaktor heinz.wiggenhauser@sbb.ch. Danke im Voraus für eure aktive Beteiligung.

Mit freundlichen Grüssen

*Heinz Wiggenhauser
KVöV Kommunikation*

1- Vorschau auf die Delegiertenversammlung 2009

Milena Helfenstein

Am **29. April 2009** findet die 10. Delegiertenversammlung des KVöV im **Zoo Zürich** statt.

Ein zentrales inhaltliches Thema wird es sein, die Position des KVöV in der Frage der OR-Verträge festzulegen.

Im Anschluss an die Delegiertenversammlung sind alle KVöV-Mitglieder herzlich eingeladen

- zur Führung durch den Masoala Regenwald
- sowie zum anschliessendem Apéro mit einem Kurzvortrag zum Thema „Führen von Al-
phatieren – oder die wirtschaftliche Herausforderungen von Zoo Zürich“

Der Anlass startet um **17.15 Uhr**. Reservieren Sie sich das Datum bereits heute in Ihrer Agenda, die schriftliche Einladung mit Anmelde-möglichkeit werden Sie Ende März erhalten.

2- Mitglieder werben Mitglieder: +Aktion 1'777+

Heinz Wiggenhauser

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Für das Jahr 2009 hat sich der KVöV zum Ziel gesetzt, die Mitgliederzahl auf mindestens 1'777 Mitglieder zu erhöhen. Wieso ist eine grössere Mitgliederzahl anzustreben?

Die Antwort ist einfach: damit der KVöV die Anliegen des Kaderpersonals des öffentlichen Verkehrs optimal vertreten kann! Denn der KVöV hat eine umso höhere Akzeptanz bei den Unternehmensleitungen, je grösser unsere Mitgliederzahl ist.

Aus diesem Grund hat die GL des KVöV beschlossen, eine Kampagne „Mitglieder werben neue Mitglieder“ unter dem Arbeitstitel **+Aktion 1'777+** zu lancieren. Dazu braucht es die tatkräftige Mithilfe aller!

Aktuell:

Für jedes während der +Aktion 1'777+ gewonnene neue Mitglied erhält der Werber eine Prämie!

Diese +Aktion 1'777+ dauert vom **13. März bis 31. Mai 2009**. Neue Mitglieder könnt ihr einfach und direkt auf der Website des KVöV www.kvoev-actp.ch/aktion-1777.html anmelden. Vergesst bitte nicht, euren Namen in der Rubrik „geworben durch“ anzugeben.

Zu eurer Unterstützung findet ihr im selben Link auf einem Aktions-Flyer die wichtigsten und schlagkräftigsten Argumente als ‚FAQ‘ zusammengefasst.

Selbstverständlich sind sowohl der Flyer mit den „Spielregeln“ für die +Aktion 1'777+ wie auch das Argumentarium als [PDF zum Downloaden](#) verfügbar.

Die drei erfolgreichsten Werber werden im KVöV-Bulletin in der 2. Jahreshälfte portraitiert und verraten in einem Kurzinterview ihre Erfolgsgeheimnisse.

Die KVöV-Geschäftsleitung wünscht allen gutes Gelingen und viel Erfolg!

3- Sitzung der Geschäftsleitung vom 29.1.2009

Heinz Wiggenhauser

Nachfolgend zusammengefasst die wichtigsten Informationen und Entscheide aus der Sitzungen der GL KVÖV vom 29.1.2009:

Re-Design I-BF

Der geplante Ablauf der Orientierung seitens I-BF wird besprochen und die Aktionen KVöV definiert.

Nachdem in der Zwischenzeit die offizielle Information an die Mitarbeiter I-BF erfolgt ist, bietet der KVöV nochmals allen Betroffenen an, sich zu melden und Ihre Fragen / Anliegen zum weiteren Vorgehen zu besprechen. Falls Rechtshilfe benötigt wird, erfolgt diese unentgeltlich.

→ siehe dazu auch den Artikel von Patrick Hayoz in diesem Bulletin, der an der SBB-Information für die Sozialpartner teil genommen hat.

Weiterentwicklung NOA

Die SBB möchte das heutige NOA-Modell überarbeiten. Der KVöV ist dabei, seine Position zu NOA zu definieren. Dazu wird eine AGr die Resultate aus dem NOA-Workshops vom 28.1.09 analysieren. Bis Anfang April muss diese Arbeitsgruppe eine Verhandlungsgrundlage ausarbeiten, welche an einem Folgeworkshop im Rahmen der Koo Gruppe GAV diskutiert werden soll.

Für den KVöV ist klar, dass Änderungen des NOA-Modells erst in den Verhandlungen zwischen SBB und den Personalverbänden für den GAV 4 ab 2011 traktandiert werden.

Heinz Inderbitzin wird von der GL einstimmig für die Teilnahme in der Arbeitsgruppe und an weiteren Workshops zum Thema NOA ernannt.

Vertrags- und Lohnanpassungen OR-Kader

Die SBB kündigte einen ersten Entwurf für die Überarbeitung der bestehenden OR-Kader-Reglemente für Kader mit Anstellung gemäss OR („OR-Kader“) an und stellte in Aussicht, dass der KVöV im Februar Stellung dazu nehmen könne. Die AGr OR des KVöV unter Leitung von Stephan Breuer machte sich bereit, zuhanden der GL KVöV die Unterschiede zum bestehenden OR-Kader-Reglement auszuarbeiten und die Position KVöV festzulegen.

Nach einem überhasteten Start hat die SBB nun das Tempo wieder verlangsamt und die Pendenz Überarbeitung OR-Kader-Reglement auf das 2. Halbjahr 2009 verschoben, was vom KVöV-GL als Hinhaltenaktik verurteilt wird, zumal das Kaderreglement noch auf dem GAV2 basiert! Und was im Entwurf steht, bleibt bis dahin ein Geheimnis...

Um mit einer geeinten und starken Stimme zu sprechen, ist für den KVöV klar, dass er gegenüber der SBB die Vertretung der OR-Kader in diesem Thema übernimmt.

Weitere Information zu diesem Thema folgt, siehe auch Artikel 6 zur AGr OR!

CH-Anlässe 2009

Die GL KVöV hat auch die grundsätzlichen Inhalte der beiden für 2009 CH-Anlässe festgelegt. Mehr dazu im Artikel 5 „CH-Anlässe 2009 des KVöV“ in diesem Bulletin!

Bulletin ACTP und KVöV-Website en français

Zum wiederholten Mal wird die Frage nach verstärktem Auftritt in der Romandie auf Französisch diskutiert. Es zeigt sich, dass professionelle Übersetzungen zu teuer sind.

Zudem ist die Übersetzung der bestehenden Website das eine, der Betrieb der Website, d.h. die dauernde Aktualisierung inklusive Übersetzungen sämtlicher Artikel und News das andere.

Die GL KVöV anerkennt den Wunsch der Romandie nach verbesserter Kommunikation in der Sprache Voltaires. Als ersten Schritt dazu sollen vermehrt wieder Artikel im KVöV-Bulletin durch freiwillige Ko-Redaktoren übersetzt werden.

→ siehe dazu auch den Artikel von Heinz Wiggenhauser in diesem Bulletin.

4- “Re-Design I-BF“ Sicht KVöV

Patrick Hayoz / Urs Meier

Bereits im KVöV-Bulletin 32 haben wir über dieses Projekt berichtet, das dann auch wie angekündigt umgesetzt wurde: Am 12./13. Februar 2009 hat der Verwaltungsrat der SBB die Beschlussvorlage zum Projekt „Redesign I-BF“ gutgeheissen. Parallel folgte der Newsletter 3 mit der offiziellen Information durch Herrn Stehrenberger an alle interessierten Kreise.

Damit wird die SBB einschneidende Massnahmen im Bereich der Betriebsführung ergreifen. Betroffen davon ist vor allem der Overhead von I-BF. Nochmals in Kürze die Massnahmen und die Auswirkungen auf das Personal:

Massnahmen

- Die Netzleitung wird als zentrales Steuerorgan der netzweiten Bahnproduktion auf einen 7-Tage/24-Stunden-Betrieb ausgebaut.
- Die Rangierbahnhöfe werden in die Betriebsführungsregion integriert.
- Die Interventionseinheiten "Betriebswehr" und "Betriebliches Linien- und Knotenteam" werden zusammengelegt.
- Es wird eine durchgehende, zentrale Fachführung geschaffen; gleichzeitig werden Hierarchiestufen eliminiert

Auswirkungen auf das Personal

Gemäss der Leitung I-BF können im Bereich Overhead der Zentrale, der Regionen und Logistik Güterverkehr 60 bis 70 Stellen (von ca. 370) eingespart werden, dies bei gleichzeitiger Erhöhung der Qualität in der Bahnproduktion.

Die Anforderungsprofile für die Stellen sind definiert. Neuausschreibungen erfolgen bei grösseren Änderungen von Aufgaben, Verantwortung oder Kompetenzen. Die Kommunikation über die Stellenbestätigung bzw. Stellenaufhebung ist nach dem Entscheid des Verwaltungsrats erfolgt.

Die Stellenbesetzungen sollen per 31.5.2009 abgeschlossen sein.

Unterstützung der betroffenen KVöV-Mitglieder

Der KVöV begleitet den Prozess als Sozialpartner intensiv und kritisch-konstruktiv – und würde bei Unstimmigkeiten rasch reagieren.

Zudem unterstützt er seine direkt betroffenen Mitglieder bei der Umsetzung von Redesign I-BF.

Ansprechpartner ist Beat Zürcher (b.zuercher@sko.ch), in spezifischen Rechtsfragen Krista Rüst (k.ruest@sko.ch).

5- CH-Anlässe 2009 des KVöV

Urs Meier

Nach der sehr erfolgreichen Umstellung des CH-Anlasses von einem Tagesausflug für grösstenteils Pensionierte zu inhaltlichen, berufsbezogenen gesamtschweizerischen Vorabend-Veranstaltungen des KVöV im Jahr 2008 – mit dem Podium zu ZEB 2 und dem Antrittsreferat des SBB-CEO Andreas Meyer – will die KVöV-GL auch 2009 wiederum zwei nationale Veranstaltungen durchführen.

Die Daten sind bereits fixiert und wir bitten alle, sich diese in der Agenda zu reservieren

- **25. Juni 2009**, ab ca. **17 Uhr in Bern**, nahe Bahnhof
- **9. September 2009**, ab ca. **17 Uhr in Olten**, nahe Bahnhof

CH-Anlass 1/09 vom 25.6.2009:

«Frauen – (Führungs-)Kultur – Technik»

In der SBB, wie auch in andern techniklastigen Betrieben, sind Frauen deutlich untervertreten. Besonders auffällig tritt diese Untervertretung auf im Fachkader und bei den Führungskräften. Das Thema dieses ersten CH-Anlasses '09 des KVöV soll daher Fragen wie: „Frauen in Führungspositionen eines technischen Betriebs?“, oder „Warum sind bei Reorganisation immer zuerst die Frauen betroffen?“ ausleuchten.

Wir planen, 2 weibliche Spitzen-Führungskräfte aus der Industrie für Inputreferate anzufragen und danach, zusätzlich mit 2 HR-Verantwortlichen der SBB, in einem Podiumsgespräch (mit Einbezug des Publikums) die Thematik zu vertiefen.

CH-Anlass 2/09:

«Der KVöV und seine Rolle als Vertreter der OR-Kader SBB»

Hier wird es vermutlich heiss zu und her gehen: die Vorstellungen der KVöV-GL und der Konzernleitung SBB gehen weit auseinander, wer hier wann was mit wem aushandeln, besprechen und entscheiden soll.

Die KVöV-GL hat ein klares Rollenverständnis:

- *Der KVöV mit seinen rund 1'600 Mitgliedern ist DER führende Vertreter der Kader gegenüber der SBB, insbesondere auch jener Kader, die einen Einzelarbeitsvertrag nach OR haben.*
- *Somit will der KVöV von der SBB in dieser Rolle wahrgenommen und respektiert werden.*
- *Aktuell betrifft dies den dringenden Aufbau und das zum-laufen-Bringen eines Mitwirkungssystems im Bereich OR-Kader.*

Die SBB will bekanntlich vermehrt Kader nach OR (statt GAV-Vertrag) anstellen. Der KVöV hat seine Zustimmung dazu klar an die Einführung eines funktionierenden Mitwirkungssystems auch in diesem Bereich der Sozialpartnerschaft geknüpft.

Es ist höchste Zeit, dass der KVöV als Gesamtes mit diesem für die Zukunft seiner Mitglieder wichtigen Thema auseinandersetzt. Denn es werden täglich mehr OR-Kader, die in einem vergleichsweise rechtsfreien Raum – ohne Mitwirkungsrecht seitens des Kader-Arbeitnehmerverbands KVöV – dieselbe Arbeit tun, wie die Kollegen nebenan. Mit dem Unterschied, dass letztere einem sehr detaillierten GAV unterstellt sind.

Dieser Zustand ist unhaltbar und die KVöV-GL reagiert zunehmend ungeduldiger auf die Hin-haltetaktik der SBB-Konzernleitung.

Wir wollen an dieser Veranstaltung daher einerseits die von der DV'09 festgelegte KVöV-Position diskutieren und andererseits in einem kontradiktorischen Podiumsgespräch die Meinung der Konzern- und HR-Verantwortlichen vernehmen und diskutieren.

6- AGr OR: Überarbeitung des OR-Kader-Reglements

Stephan Breuer

Erfolg für Kader: 2.4 % Lohnentwicklung im OR-Bereich

Schön. Ein kleiner Etappensieg. Einmal mehr konnte der KVöV seine Rolle als Fürsprecher der OR-Kader erfolgreich wahrnehmen. Dank geschicktem Einsatz der KVöV-Geschäftsstelle und einer sachlich unwiderlegbaren Argumentationskette konnte die SBB nur noch „Ja“ sagen. So hat die SBB beschlossen, die Lohnentwicklung des GAV-Bereiches 2009 auch auf den OR-Bereich auszudehnen.

Um 2.4 % wird die Lohnsumme im OR-Bereich steigen. Die Verteilung erfolgt individuell. Das ist im OR-Bereich sinnvoll und ein Chance für Kader mit guter Performance oder vergleichsweise geringer Bezahlung.

Der KVöV-Tipp: Besprechen Sie Ihre persönliche Lohn-Entwicklung also in den nächsten Tagen mit Ihrer Chefin / Ihrem Chef. Halten Sie Ihre Argumente parat. Seien Sie vorbereitet. Und wenn das nächste Bila nicht schon vereinbart ist, fragen Sie nach einem Termin.

Ein Etappensieg ist schön – aber machen wir uns nichts vor: Eine grosse Rundfahrt wie die Tour, Giro oder Vuelta gewinnt man damit noch nicht. Immerhin konnten wir eine weitere Verschlechterung der OR- gegenüber den GAV-Arbeitsverträgen verhindern. Ein Remis also.

Um auf das Siegerettchen im Gesamtklassement zu kommen braucht es aber mehr. Eine attraktiven Vertragsrahmen für alle OR-Kader zum Beispiel – also ein attraktives Kaderreglement

Quo vadis: Neues Kaderreglement?

Noch im letzten Bulletin hatte ich mich über die angekündigte Bewegungen im OR-Bereich der SBB gefreut, genau wie alle OR-Kader. Endlich kündigte sich Veränderung im bisher altbackenen Kaderreglement der SBB an. Doch statt erste Fakten und Diskussionsvorschläge präsentieren zu können, braucht es hier einmal mehr vor allem eins: Geduld mit der SBB-Führung...

Anstelle der angekündigten Vorschläge erhielten wir von der SBB einen Brief – in dem letztlich stand, dass der KVöV (noch) keine Vorschläge erhält. Zunächst stünden noch Abstimmungen im SBB-Konzern auf der Agenda. Erst nach dieser Runde seien die Vorschläge zum Kaderreglement reif für eine Vernehmlassung bei den Sozialpartnern.

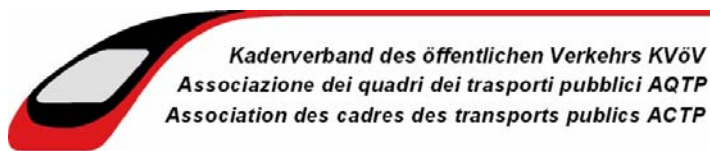
Gehen wir hier also offiziell auf „stand-by“. Wir werden die Arbeiten in der Arbeitsgruppe OR dennoch weiterführen. Immer in der Erwartung, dass nach der internen Konzernabstimmung

1. ein seriöser Verhandlungsspielraum verbleibt

und

2. nach Monaten des Wartens auf einen Vorschlag der SBB für unsere Stellungnahme eine Antwortzeit eingeräumt wird, die eine seriöse Bearbeitung und Auseinandersetzung mit dem SBB-Vorschlag ermöglicht.

Immerhin ist das Kaderreglement ein wichtiger Schlüssel für die Attraktivität der OR-Anstellungen im Vergleich zum GAV. SBB und KVöV müssten somit das gleiche Interesse haben: dem bisherigen Papiertiger auf die Sprünge zu helfen und Leben einzuhauchen.



A la recherche de... Bulletin ACTP / site web français

H. Wiggenhauser

Suite à l'envoi du dernier bulletin ACTP, plusieurs réactions nous sont parvenues de la Suisse romande pour savoir pour quelle raison le bulletin n'était pas disponible en langue française.

Le souhait de nos collègues romands d'avoir un bulletin et aussi un site internet en français est compréhensible. De plus, une communication parallèle en allemand et en français favoriserait sans doute notre attractivité et permettrait d'augmenter le nombre de membres romands.

Ce sujet a été discuté de manière intensive lors de la dernière séance de direction ACTP, le 29 janvier dernier.

L'ACTP reconnaît la légitimité du besoin, pour les collègues romands, d'avoir une communication dans leur langue maternelle. Jusqu'à présent, toute traduction professionnelle a dû être acquise à la charge du budget de l'ACTP.

Comme alternative, nous aimerions faire une recherche parmi les membres de l'ACTP afin de trouver un nombre suffisant de personnes disposées à effectuer régulièrement des traductions d'allemand en français. Plus le nombre de traducteurs dans ce réseau sera élevé, moins la charge de travail par personne serait importante. Ces personnes devraient être de langue maternelle française, disposer de bonnes connaissances de la langue allemande et avoir de l'aisance dans l'expression écrite en français. De plus, elles devraient posséder une adresse e-mail (si possible aussi privée).

Comme premier pas et suivant le nombre de traducteurs qui pourront être recrutés, nous débuterons à publier certains articles dans le bulletin ACTP en langue française. Cette offre pourrait être élargie au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de personnes qui assureront les traductions.

Chers Romands, nous vous prions de vous annoncer en indiquant votre adresse e-mail (professionnelle et privée, l'échange des documents devrait obligatoirement se faire par e-mail afin de gagner du temps) auprès de heinz.wiggenhauser@sbb.ch. Prière d'indiquer également combien d'heures par mois vous pourriez consacrer à cette tâche. Je me réjouis de collaborer avec vous.

Avec mes salutations les meilleures – Heinz Wiggenhauser

8- PK-SBB - Stand 25. Februar 2009

Urs Morach

In den letzten Tagen sind in den Medien diverse Artikel zum Stand der Pensionskassen in der Schweiz erschienen. Es wurde dabei auf die verschlechterte Situation infolge der Finanzkrise hingewiesen und in diesem Zusammenhang auch die PK-SBB erwähnt.

Wie sieht die Lage bei uns tatsächlich aus?

Hier der Originalton der PK-Leitung zum aktuellen Stand:

«Das Jahr 2009 fährt dort weiter wo das Geschäftsjahr 2008 aufgehört hat: Die Turbulenzen an den Finanzmärkten und deren Einfluss auf die Realwirtschaft gehen ungebremst weiter. Der Fehlbetrag der PK SBB von CHF 2,982 Mio. per Ende 2008 hat sich ausgeweitet, der Deckungsgrad liegt per Mitte Februar tiefer als die per Ende 2008 gemeldeten 79,2%.

In den nächsten Wochen und Monaten wird der Stiftungsrat ein umfassendes Sanierungskonzept erarbeiten und umgehend in Kraft setzen müssen. Die Sanierung ist äusserst dringlich.»

Dem ist beizufügen, dass die Vorarbeiten für das erwähnte Sanierungskonzept bereits laufen und dass eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Sanierung PK-SBB“, bestehend aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern des Stiftungsrates, am 25. Februar zu einer ersten Sitzung zusammentraf.

9- Schmalspurbahn Bad Doberan - Kühlungsborn

Hans-Peter Leu

siehe auch <http://www.molli-bahn.de>

1) Die Geschichte des ersten Seebades in Mecklenburg

Bereits im Jahr 1793 wurde in Heiligendamm, heute einem Ortsteil von Bad Doberan und unweit von Rostock gelegen, das erste deutsche Seebad an der Ostsee eröffnet. Die heutige Kreisstadt Bad Doberan war zu dieser Zeit Sommerresidenz der mecklenburgischen Herzöge respektive ab 1815 nach der Teilung in zwei unabhängige Staaten, jene der Grossherzöge von Mecklenburg-Schwerin.

1836-38 wurde zwischen Doberan und dem gut 6km entfernten Heiligendamm, wo zahlreiche Gästehäuser und Restaurants entstanden, eine breite Lindenallee gebaut, welche noch heute in ihrer vollen Schönheit besteht. Ungefähr in der Streckenmitte befindet sich die älteste Galopprennbahn Deutschlands. Rasch entstand ein stark zunehmendes Verkehrsbedürfnis zwischen den beiden Orten, welches mit den langsamen Pferdefuhrwerken und Kutschen im Sommer fast nicht mehr zu bewältigen war.

2) Der Bau der Strecke Doberan – Heiligendamm

Schon um 1880 bestanden erste Pläne, um Rostock mit Doberan und Heiligendamm per Bahn zu verbinden, was jedoch an den Kosten scheiterte. Nachdem im Jahre 1883 die in ziemlicher Entfernung zur Küste verlaufende Nebenbahn Rostock – Doberan – Kröpelin – Wismar in Betrieb ging, konnte wieder an eine Bahnerschliessung von Heiligendamm gedacht werden. In einer heute unvorstellbar kurzen Zeitspanne wurde der Bau der Strecke durch den Bahnunternehmer Friedrich Lenz aus Stettin geplant und ausgeführt: In lediglich sechs Wochen wurde die Strecke gebaut und bereits ab dem **9. Juli 1886** begann der fahrplanmässige Betrieb auf der rund 6,6km langen Strecke mit einer Spurweite von 90cm, welche durch die „Doberan-Heiligendammer-Eisenbahn“ (DHE) betrieben wurde.

Vom Bahnhof in Doberan führt die Strecke rund 500m auf eigener Trasse und dann mehrere hundert Meter als „Strassenbahn“ mitten durch das Stadtzentrum. Am Stadtausgang geht es wieder auf eigener Trasse parallel zur geschützten Lindenallee in fast gerader Richtung nach Heiligendamm weiter. Unterwegs bestand zu Beginn lediglich die zentrumsnahe Haltestelle am Alexandrinenplatz. Teilweise hielten die Züge zusätzlich bei der Kreuzung mit der Strasse zum Markt sowie bei der „Rennbahn“, wenn dort Pferderennen stattfanden.

Die Strecke war als Strassenbahn konzessioniert und wurde in der Regel von einem einzigen Zug mit einer Fahrzeit von 24 Minuten befahren. Die Bahn verkehrte jeweils von Mitte Mai bis Ende September. Schon in der ersten Sommersaison wurden gut 68'000 Reisende befördert, so dass bereits im nächsten Jahr eine Dividende ausgerichtet werden konnte. An Spitzentagen mussten die Züge verstärkt werden oder es verkehrten Sonderzüge. 1890 übernahm das Grossherzogtum Mecklenburg-Schwerin die Bahn. Der Verkehr nahm in den folgenden Jahren weiter zu und erreichte in der Saison 1908 einen Spitzenwert von über 90'000 Fahrgästen.

Im Winter lag die Bahn still. So wurden bis 1910 die Lokomotiven oder ein Teil davon an die benachbarte Landwirtschaftsbahn von Neubukow abgegeben, welche nur von Anfang Oktober bis Januar in Betrieb war und auf welcher insbesondere Feldfrüchte transportiert wurden (Rübenbahn).

3) Die Verlängerung der Bahn

*In den benachbarten Badeorten Fulgen, Brunshaupten und Arendsee wurden Ende des 19. Jahrhunderts ebenfalls zahlreiche Hotels und Ferienhäuser gebaut und man verlangte dringend nach einer Bahnerschliessung. Aus Kostengründen scheiterte der Bau einer eigenen Linie ab Kröpelin, so dass man sich zur Verlängerung der Strecke von Heiligendamm her entschloss. Im Sommer 1909 begannen die Bauarbeiten mit der Verlegung des bisherigen Bahnhofs Heiligendamm um wenige hundert Meter und am **12. Mai 1910** konnte der durchgehende Zugverkehr Doberan – Arendsee (heute Ostseebad Kühlungsborn West) eröffnet werden. Die Streckenlänge betrug nun 15,4km und gleichzeitig begann der Ganzjahresbetrieb der Strecke. Kreuzungsstellen bestanden in Heiligendamm und Brunshaupten (heute Ostseebad Kühlungsborn Ost). Vor dem 1. Weltkrieg wurden mit der so genannten „Bäderbahn“ bereits fast 300'000 Reisende befördert!*



4) Weitere Entwicklung der Bäderbahn

1920 wurde die Strecke von der Deutschen Reichsbahn übernommen. In der Zeit des 1. und 2. Weltkriegs und den dazwischen liegenden Krisenjahren sanken die Transportleistungen etwas, um in den Sechziger- und Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts Spitzenwerte von weit über 600'000 Fahrgästen zu erreichen. Dies weil damals zahlreiche Werk tätige der DDR in den vielen Erholungsheimen in Kühlungsborn und Umgebung ihren Urlaub verbringen durften. Zu dieser Zeit erreichten die Züge eine Länge von bis zu 15 Reisezugswagen! Bereits im Jahre 1976 wurde der Mollli als technisches Denkmal der Verkehrs- und Produktionsgeschichte des Bezirkes Rostock eingetragen.

*Nach der Wende ging der Mollli von der Deutschen Reichsbahn DR an die DB über. Am **1.10.1995** wurde schliesslich die **Mecklenburgische Bäderbahn Mollli GmbH & Co. KG** ge-*

gründet, ein privates Betriebs- und Infrastrukturunternehmen, welches sich überwiegend in Besitz des Landkreises Bad Doberan und der Städte Bad Doberan und Ostseebad Kühlungsborn befindet. Seither wurde die Strecke zum grössten Teil modernisiert sowie Wagen und Loks hervorragend renoviert, dies unter besonderer Berücksichtigung des historischen Charakters der Bahn.



Zug im Winter bei der Haltestelle Rennbahn. Gut sichtbar die geschützte Lindenallee

5) Der Molli heute

Heute ist der Molli eine der grössten touristischen Attraktionen der mecklenburgischen Ostseeküste, was die rund 600'000 Fahrgäste im Jahr 2008 sicher bestätigen!

Das Rückgrat des Lokomotivparks bilden im Moment die drei Maschinen der Serie 99.32, welche von der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel in Nowawes (heute Potsdam Babelsberg) gebaut und 1938 in Dienst gestellt wurden. Diese Loks weisen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf, wobei beim Molli nur 40 km/h ausgefahren werden.

Da eine der drei Loks der Serie 99.32 regelmässig unterhalten werden muss, dient heute noch eine Maschine der Serie 99.33 als Reserve. Diese wurde 1951 vom VEB (Volkseigener Betrieb) Lokomotivbau "Karl Marx", Babelsberg bei Potsdam für das Uranabbaugebiet der Firma Wismut in Schlema/Erzgebirge erbaut. Die Lok hat jedoch den Nachteil, dass sie nur eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h aufweist und wesentlich schwächer ist als jene der Reihe 99.32. So reicht sie als Ersatz für den straffen Betrieb auf der Bäderbahn im Sommer nicht aus.

Deshalb wird zurzeit im Dampfloswerk Meiningen (Thüringen) eine Neubaulok der Reihe 99.32 gebaut, welche rechtzeitig zur Sommersaison 2009 in Einsatz kommen wird. Es handelt sich dabei um den ersten Bau einer Dampflokomotive in Deutschland seit 50 Jahren, eine wahre Sensation!

Der Wagenpark umfasst 32 Reisezugwagen, davon sechs hervorragend renovierte historische Fahrzeuge, 2 Salonwagen für den Buffetbetrieb sowie 5 Gepäckwagen. Dazu kommt noch eine grössere Zahl von Güter- und Dienstwagen aller Art.

Eine Fahrt mit dem Molli ist zu jeder Jahreszeit ein einmaliges Erlebnis: Besonders empfehlenswert ist das Beobachten eines Zuges bei seiner langsamen Fahrt durch das Stadtzentrum von Bad Doberan, verbunden mit einem lauten Gebimmel der Warnglocke. In der Saison sind die Züge bis zu 12 Wagen lang! Sehenswert sind auch die stündlichen Kreuzungen der Züge in Heiligendamm im Sommer!

Bis zum 3. April 2009 verkehren täglich 4 bis 5 Zugspaare im Zweistundentakt, vom 4. April bis 1. November 2009 werden sogar 12 Zugspaare im Stundentakt angeboten! Danach gilt für den Winterfahrplan wieder der 2-Stundentakt. In Bad Doberan bestehen gute Anschlüsse auf die Züge der DB von/nach Rostock Hbf und Wismar.

Links für touristische Informationen und Unterkünfte

<http://www.bad-doberan.de/>

<http://www.kuehlungsborn.de/>

Herkunft des Namens Molli (Medientext der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli)

Zur Entstehungsgeschichte des Namens „Molli“ gibt es viele Geschichten. Am schönsten ist wohl die folgende Anekdote, die sich so oder so ähnlich in Bad Doberan zugetragen haben soll:

Vor mehr als einhundert Jahren reiste eine alte Dame mit ihrem kleinen dicken Mops namens „Molli“ nach Bad Doberan. Natürlich wollte auch sie gern mit der neu eröffneten Dampfeisenbahn von Bad Doberan nach Heiligendamm fahren. Doch ihr Mops war unter keinen Umständen zum Einsteigen zu bewegen. Plötzlich riss der kleine Mops bellend aus. Erschrocken rief die alte Dame: „Molli, bliev stahn!“ (Plattdeutsch: Molli, bleib stehen!) Doch nicht etwa der kleine, freche Mops hörte auf diesen Ruf. Ein kurzer, kräftiger Ruck ging durch den gerade angefahrenen Zug. Es quietschte und knirschte. Der Lokführer hatte geglaubt, er und seine Bahn wären gemeint und leitete eine Vollbremsung ein. Der Zug stand – und fortan hieß die kleine Bäderbahn im Volksmund „Molli“!

Alle Fotos und Übersichtsplan:

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG, Ostseebad Kühlungsborn