

Zug um Zug in die Zukunft



Gemeinsam vorwärts



Schon seit der Fusion der Bodensee-Toggenburg-Bahn mit der Südostbahn ist die neue SOB eine respektable Nummer im Schweizer Bahnnetz. Studien von namhaften Verkehrsexperten zeigten jedoch, dass wir noch nicht die richtige Grösse hatten, um längerfristig bestehen und wirkliche Synergieeffekte erzielen zu können. Um wachsen zu können, brauchte es einen Plan, und der hiess Treno Gottardo. Doch 2014 war die SOB damit noch zu früh, unter den geltenden Spielregeln hatte die Übernahme der Gotthardbergstrecke keine Chance. Weil das BAV dem Wettbewerb dann aber doch die Tür öffnen wollte, lancierte die SOB ein optimiertes Projekt, das dank zwei Linien die Eigenwirtschaftlichkeit gewährleistet und ein Maximum an Synergien erlaubt, wie etwa die bessere Auslastung der Service-Zentren Herisau und Samstagern. Die erstmalige Kooperation mit der SBB ist ein Primeur und ein Musterbeispiel, das bereits Schule gemacht hat. Die wirtschaftlich unabdingbare Verdoppelung der Betriebsgrösse erlaubt eine Steigerung des Kostendeckungsgrades von 50 auf rund 60 Prozent im abgeltungsberechtigten Verkehr, wodurch die Abgeltungen von Bund und Kantonen um jährlich acht Millionen Franken reduziert werden können. Und die SOB hat nun die Grösse erreicht, um im Schweizer Transportsystem langfristig zu bestehen.

Hans Altherr
Verwaltungsratspräsident

Impressum
Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG,
Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen,
www.sob.ch, info@sob.ch
Layout und Grafik: Sags, St.Gallen
Druck: Appenzeller Druckerei AG, Herisau
Auflage: 1200 Ex. | Papier: Olin Rough



Voralpen-Express
St. Gallen-Luzern

Treno Gottardo
Basel-Locarno/Zürich-Locarno
ab Dezember 2020

Aare Linth
Bern-Zürich-Chur
ab Dezember 2021

VORALPEN-EXPRESS
TRENO GOTTARDO
AARE LINTH

Attraktive und innovative Arbeitgeberin

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) beschäftigt aktuell 610 Mitarbeitende und wird die Anzahl auch dank dem Einstieg in den Fernverkehr bis 2022 um 210 auf zirka 820 Mitarbeitende erhöhen.

Die SOB zählt heute 610 Mitarbeitende. Für den Einstieg in den Fernverkehr sucht sie 60 Lokführer/innen, 100 Kundenbegleiter/innen, 20 Personen für die Instandhaltung und 10 für den Geschäftsbereich Transport. Zudem stellt sie ausserhalb des Fernverkehrs 20 Personen für die Infrastruktur an. Somit werden ab dem Jahr 2022 rund 820 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 50 verschiedenen Berufen bei der SOB beschäftigt sein. Dazu gehören die für ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs naheliegenden Berufe wie Lokführer/in, Rangierer/in oder Kundenbegleiter/in, aber auch für ein Verkehrsunternehmen überraschende Tätigkeiten wie Geoinformatiker/in, Polier/in oder Immobiliensachbearbeiter/in. Die SOB bietet zudem 20 Lehrstellen in unterschiedlichen Berufen, wie Gleisbauer/in EFZ, Logistiker/in EFZ, Automatiker/in EFZ oder Fachfrau/-mann öffentlicher Verkehr EFZ, an.

Das Unternehmen

Die Südostbahn ist ein eigenständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes und integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. In modernen Zügen transportiert sie jährlich über 13 Millionen Fahrgäste (Pendler und Freizeitreisende) und unterhält ein 123 Kilometer langes Schienennetz mit zahlreichen Kunstbauten – 19 Tunnel und 192 Brücken (darunter der Sitterviadukt zwischen St.Gallen und Herisau, die mit 99 Metern höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz). Mit einer maximalen Steigung von 50 Promille zwischen Zürichsee und Biberbrugg sowie Arth-Goldau und Rothenthurm ist die SOB auch eine Berg-und-Tal-Bahn.



610 Mitarbeitende

+60
Lokführer/innen

+100
Kundenbegleiter/innen

+20
Personen für die Instandhaltung

+10
Personen für den Geschäftsbereich Transport

+20
Personen für die Infrastruktur

820 Mitarbeitende

Die Vision der SOB

Als eigenständiges und integriertes Bahnunternehmen ist die Südostbahn in der Deutsch- und Südschweiz im regionalen Personen- und im Fernverkehr tätig. Die SOB steht für qualitativ hochstehende Mobilität und die persönliche Betreuung ihrer Kundinnen und Kunden. Als Innovationspartnerin übernimmt sie eine relevante Rolle in der Schweizer öV-Landschaft und unterstützt ihre Partner aktiv bei der Entwicklung von Verkehrsangeboten, Infrastrukturprojekten und kreativen Lösungen im Bereich Mobilität.

Die Geschichte der SOB

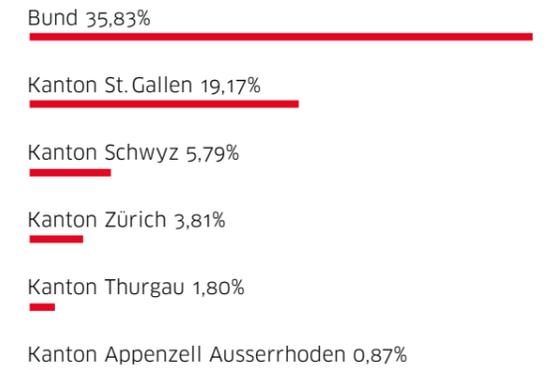
Die neue SOB entstand 2001 aus der Fusion der ehemaligen Schweizerischen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn. 2006 kamen im Rahmen einer Netzbereinigung mit der SBB die Strecke Lichtensteig-Wattwil bzw. Wattwil-Ebnat-Kappel sowie die Bahnhöfe Wattwil und Lichtensteig vollumfänglich dazu. Im Gegenzug gab die SOB ihre Anteile am Bahnhof St.Gallen ab. Die Gründung der «alten» Südostbahn erfolgte 1889 und die der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Jahr 1904.

Wem gehört die SOB?

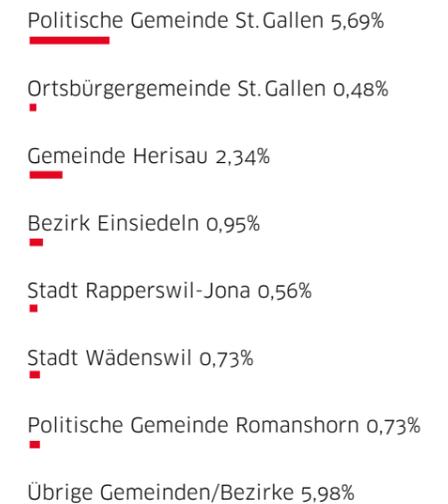
Das Aktienkapital besteht aus 8 925 000 Namensaktien à nominell einem Franken. Der Bund, verschiedene Kantone und zahlreiche Gemeinden sind Aktionäre der Schweizerischen Südostbahn AG, wobei der Bund und der Kanton St.Gallen die grössten Aktionäre sind.

Aktionärinnen und Aktionäre

Bund und Kantone



Gemeinden und Bezirke



Private

Privataktionäre 15,27%



Quer durch die Schweiz

Ab Dezember 2020 verkehrt die Südostbahn mit dem Traverso stündlich alternierend ab Basel beziehungsweise Zürich über die Gotthardbergstrecke nach Locarno, ab Dezember 2021 von Bern über Zürich nach Chur.

Bereits seit Juni 2019 verkehren die ersten Einheiten des hochwertigen Traverso mit seiner markanten kupfernen Lackierung als Voralpen-Express auf der Strecke zwischen St. Gallen und Luzern. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 wurden alle 40 Jahre alten Revvivo-Kompositionen auf dieser Strecke durch sechs Traverso-Niederflurtriebzüge ersetzt.

Stündlich direkt an den Lago Maggiore

Ab 13. Dezember 2020 fährt die SOB im Co-Branding mit der SBB von Basel/Zürich über die Gotthardbergstrecke direkt in die Schweizer Sonnenstube nach Locarno. Die Gotthardbergstrecke vermarktet die SOB unter der Linienbezeichnung «Treno Gottardo». Ins Tessin ist sie mit den eigenen Traverso-Zügen unterwegs. Die Strecke bietet zahlreiche touristische Highlights:

- die internationale Tourismusmetropole Luzern mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie der Kapellbrücke oder dem Löwendenkmal
- den Vierwaldstättersee mit der grössten Dampfschifflotte Europas
- den Urner Hauptort Altdorf mit dem weltberühmten Telldenkmal
- die 1882 eröffnete Gotthardbergstrecke mit dem bekannten Kirchlein von Wassen, das man aus drei verschiedenen Perspektiven sehen kann
- die Leventina mit spektakulären Ausflugszielen: mit einer der steilsten Standseilbahnen der Welt zum Lago Ritom und zur Strada Alta oder mit der Gondelbahn zum Lago Tremorgio
- Bellinzona mit den Wehranlagen, die seit dem Jahr 2000 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören
- Locarno mit der pulsierenden Piazza Grande und der Wallfahrtskirche Madonna del Sasso

«Es handelt sich um die Wiederaufnahme einer Verbindung, auf die wir schon lange mit gewisser Ungeduld gewartet haben. Wir begrüßen hochofret die bessere Erreichbarkeit unserer Stadt und des ganzen Locarnese dank dieser willkommenen Rückkehr der Direktverbindungen mit Zürich und Basel.»

Alain Scherrer, Stadtpräsident von Locarno



Luzern



St. Gallen



Basel



Zürich



Locarno

Der Voralpen-Express verbindet touristische Perlen

Der seit 1992 stündlich zwischen Luzern und St. Gallen verkehrende Voralpen-Express der SOB ist die bequemste und attraktivste Verbindung von der Zentral- in die Ostschweiz. Die Highlights entlang der Voralpen-Express-Strecke: pittoreske Seen (Vierwaldstättersee, Zugersee, Zürichsee, Gubensee), bekannte Ausflugsberge (Pilatus, Rigi, Mythen), das Hochmoor Rothenthurm, die Stadt Rapperswil, das Toggenburg, der Sitterviadukt sowie die Städte Luzern und St. Gallen.

Ohne Umsteigen von der Bundeshauptstadt in die Bündner Metropole

Die Strecke Bern–Zürich–Chur ist die zweite Linie der vereinbarten Kooperation zwischen SOB und SBB. Ab 12. Dezember 2021 werden die Reisenden von einer neuen stündlichen Direktverbindung von Bern über Olten–Zürich nach Chur profitieren. Die SOB betreibt diese Linie grösstenteils mit eigenen Zügen und vermarktet diese selbst unter dem Namen «Aare Linth». Sehenswürdigkeiten an der Strecke:

- Burgdorf ist das Tor zum Emmental. Die besonders intakte mittelalterliche Altstadt und die eindrückliche Schlossanlage lohnen alleine einen Halt.
- Olten ist nicht nur das Fadenkreuz im Schweizer Bahnnetz – der grösste Ort im Kanton Solothurn wartet ebenfalls mit einer reizvollen Altstadt auf.
- In der Einkaufs- und Kulturmetropole Zürich gibt es noch Geheimtipps: etwa eine kleine Bahnentour auf die Haushügel und -berge Dolder, Rigiblick und Uetliberg.
- Pfäffikon (SZ) ist mehr als ein Umsteigebahnhof: Da lockt eine Schiffsfahrt zur lauschigen Insel Ufenau.
- Heidi-land: Die vielfältige Freizeitregion zwischen Walensee und Sarganserland ist benannt nach Johanna Spyris Heidi-Geschichte. Bekannte Ziele sind die Ski- und Wanderregionen Flumserberg (ab den Bahnhöfen Unterterzen oder Flums) und Pizol (ab Bad Ragaz, wo auch die Tamina-Therme reizt).
- Chur schliesslich ist nicht nur das Portal zum Bündnerland: Die älteste Stadt der Schweiz ist selbst eine Reise wert.

«Ohne Umsteigen und klimafreundlich von Basel quer durchs Mittelland nach Locarno oder von Bern ins Bündnerland – dies bedeutet auch für die öV-Drehscheibe Olten und die Region neue Anschlüsse an wichtige Schweizer Feriengebiete!»

Dr. Martin Wey, Stadtpräsident Olten



Bern



Chur

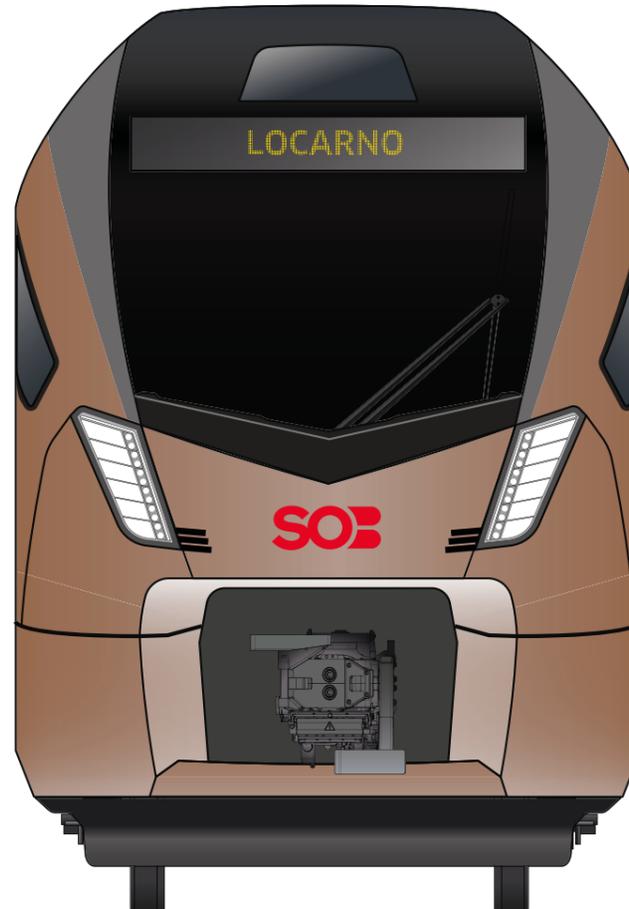
Traverso setzt neue Massstäbe

Die SOB hat seit 2016 insgesamt 24 achteilige Niederflurtriebzüge vom Typ Traverso und 10 vierteilige Flirt-3-Züge beim Ostschweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler bestellt. Das Gesamtvolumen beträgt rund 480 Millionen Franken.

Die 24 Traverso und die 10 Flirt-3 baut Stadler grösstenteils am Hauptsitz in Bussnang. Für jedes Fahrzeug setzt der Schienenfahrzeughersteller zwischen 20 und 30 Jahresarbeitsplätze ein. Ostschweizer Ingenieure investierten über 100 000 Stunden in die Konzeption des Traverso. Das neue Rollmaterial im Umfang von 480 Millionen Franken finanziert die SOB durch kotierte Anleihen und Privatplatzierungen.

Bequem, grosszügig und energieeffizient

Die innovativen Traverso-Niederflurtriebzüge zeichnen sich durch tieferen Energieverbrauch, modernes Raumkonzept und grosse Panoramafenster aus. Ihre Front ist im Intercity-Design gestaltet, das die neusten Crash-Anforderungen erfüllt. Dank den Wagenkasten in Aluminium-Leichtbauweise reduziert sich der Energieverbrauch deutlich, was zu wesentlich tieferen Energiekosten führt. Der Traverso verfügt über 359 Sitzplätze, davon 68 Plätze in der 1. Klasse (2+1-Bestuhlung). Alle Sitzplätze sind mit Steckdosen ausgerüstet. Die Reisenden können sich in zwei Bistrozonen mit Kaffee- und Snackautomaten verpflegen. Ein Abteil, das mit Wimmelbildern des Luzerner Illustrators Konrad Beck gestaltet ist, steht Familien zur Verfügung. Mehrere Multifunktionsbereiche bieten Platz für bis zu einem Dutzend Velos, Kinderwagen, Wintersportgeräte

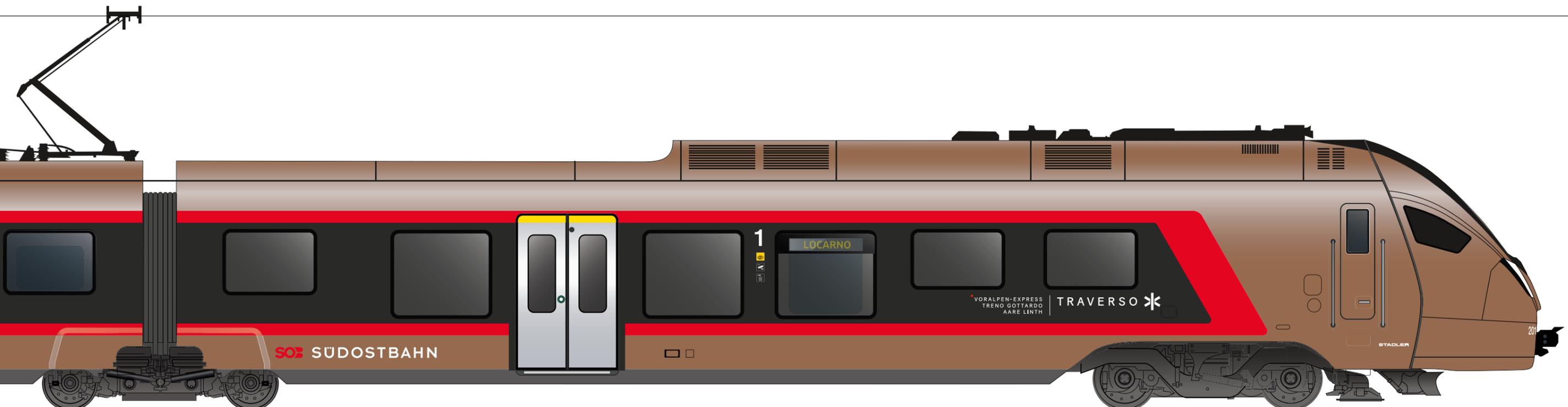


oder grosses Gepäck. Die voll klimatisierten Züge erfüllen das schweizerische Behindertengleichstellungsgesetz sowie die europäische Spezifikation für mobilitätseingeschränkte Personen. Das Informationssystem mit 44 Bildschirmen im Innenbereich, 18 Aussenanzeigen und Reservationsanzeigen an jedem Sitzplatz bietet aktuelle Informationen zum Zuglauf, zu den Anschlussverbindungen, Sitzplatzreservierungen und vielem mehr. In den Hauptverkehrszeiten wird der Traverso durch vierteilige, silberfarbene Flirt-3 verstärkt, die die SOB sonst im S-Bahn-Verkehr einsetzt. Sie haben 197 Sitzplätze, davon 22 in der 1. Klasse.

Exklusives Design

Der Traverso ist eine der luxuriösesten Flirt-Varianten, die Stadler in der Schweiz ausgeliefert hat. Entsprechend soll bereits die kupferfarbene Metallic-Lackierung edle Anmutung ausstrahlen – ein Primeur auf Schienen, wie Christian Harbeke, Partner bei Nose Design Experience, erklärt. Sie harmoniert perfekt mit der silbernen Flirt-Flotte; künftig wird die SOB nur noch diese beiden Fahrzeugtypen einsetzen.

Bei der Inneneinrichtung wurde die im bisherigen Voralpen-Express geschätzte Wohlfühlatmosphäre mit Holzelementen beibehalten: Sitzschalen aus Holz (der Dauerhaftigkeit halber mit Kunstharzplatten im Holzdekor furniert), hochwertige Velourspolster mit «Chrüzli» (die den Bezug zur Ostschweizer Stickertradition herstellen) und Silhouetten bekannter Berge im Einzugsgebiet des Voralpen-Express an den Seitenwänden sorgen wiederum für ein elegantes und behagliches Interieur.



Lange Vorgeschichte – schnelle Einigung

1999

Es gab einmal die Bahnreform. In Europa und damit auch in der Schweiz soll im Schienenverkehr der «Free Access» Einzug halten. Im Hinblick auf diesen Wettbewerb und angesichts der Sparbemühungen treibt der Bund in Abstimmung mit den Kantonen die Konsolidierung der Normalspurbahnen zu konkurrenzfähigen Akteuren voran.

2001

Neben der SBB sollen in der Ostschweiz und im Mittelland zwei effiziente Bahnunternehmen entstehen: Als Erstes fusionieren 2001 die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) zur neuen Schweizerischen Südostbahn AG.

2006

Dann wird 2006 der Regionalverkehr Mittelland (RM) in die BLS Lötschbergbahn AG integriert. Doch während der Zusammenschluss von BLS und RM von den Eignerkantonen aktiv getragen wird und von Anfang an Synergien resultieren, bleiben diese bei der SOB bescheiden: Für ein ausreichendes Streckennetz hätte eigentlich die Mittelthurgaubahn (MThB) mit ins Boot gehört.

2010

2010 nimmt die neue Südostbahn langsam, aber sicher Fahrt auf. Zehn Jahre nach der Bahnreform will sie «dem Wettbewerb der Ideen» endlich zum Durchbruch verhelfen. Beurteilungen der beiden Verkehrsexperten Professor Ulrich Weidmann und Professor Matthias Finger legen klar dar, dass eine doppelte Grösse für eine eigenständige Zukunft unabdingbar sei. Der gut eingeführte Voralpen-Express könnte der Hebel sein – Verlängerungen über den Gotthard und durchs Emmental scheinen Potenzial zu haben.

2014

2014 bewirbt sich die SOB mit einem ersten Konzept Treno Gottardo um die Konzession für die Gotthardbergstrecke. Allein aufgrund der damaligen Parameter des BAV, nämlich des rein regionalen Personenverkehrs, kann die SOB der SBB nicht Paroli bieten. Die Konzession bleibt vorerst weiterhin bei der SBB, das Konzept wird schubladisiert. Immerhin macht die aus dem Busch geklopfte SOB Versprechungen für Verbesserungen am Gotthard.

2017 Das Konzept ist so seriös, dass es die SBB in Zugzwang bringt. Da auch die BLS Ansprüche in Richtung eigene Fernverkehrskonzession geltend macht, lädt das BAV 2017 zu Konzessionsgesprächen zwischen SBB und SOB sowie BLS ein. Die Botschaft des BAV ist klar: Gesucht ist eine Mehrbahnenlösung – beide Regionalbahnen sollten eine Rolle neben der SBB spielen können. Erwünscht ist aber eine einvernehmliche Lösung unter den beteiligten Bahnen. Weil sich SBB und BLS in der Frage der Konzession nicht einigen können, kommt es im Februar 2017 zum Abbruch der trilateralen Gespräche. Da sich aber SBB und SOB im Grundsatz über eine Kooperation einig sind, bleiben sie weiter im Gespräch – und beginnen mit konkreten Verhandlungen. Für die SOB ist schon wegen der Glaubwürdigkeit klar, dass der Gotthard Teil des Konzeptes bleiben muss. Im Rahmen dieser Verhandlungen konnte die SOB die SBB vom Potenzial der Gotthardbergstrecke überzeugen. Die SOB ihrerseits kommt zur Einsicht, dass die Hochfrequenzlinie Zürich–St.Gallen ein zu grosser «Hosenlupf» gewesen wäre und die Übernahme der neuen IR-Strecke Bern–Zürich–Chur viel besser zur beabsichtigten Grösse passt. Innert dreier Monate ist die ganze Kooperation unter Dach und Fach.

2016

Animiert durch die Politik und eine veränderte Ausgangslage (die Gotthardbergstrecke wird neu als Fernverkehrslinie ausgeschrieben) unternimmt die SOB 2016 einen zweiten Anlauf. Klar ist, dass nur mit einem eigenwirtschaftlichen Konzept eine Chance besteht. Zu den beiden Gotthardästen ab Basel und Zürich braucht es deshalb eine weitere, profitable Strecke, die den Gotthard quersubventionieren kann – dies sollte Zürich–St.Gallen–Chur sein.

Weniger Abgeltungen bei gleichem Angebot



Bund	-3900
SG	-2000
AR	-200
SZ	-1400
GL	-20
LU	-230
ZH	-250
Total	-8000

Einsparungen pro Jahr (in Tausend CHF)

Partnerschaftlich zum Ziel

Fairer Deal

Der Kooperationsvertrag zwischen SOB und SBB beruht nicht einfach auf einem «Fuhrhaltermodell», sondern beinhaltet neuartige Bedingungen, die für beide Seiten attraktiv sind: Die SBB behält die Konzession (aber auch das Einnahmerisiko), die SOB bekommt die Marktverantwortung und wird mit einer Kostenpauschale entschädigt. Bedingung der SOB war eine Gewinnmarge, um nicht das Risiko von Verlusten einzugehen, denn der regionale Personenverkehr kann keine Absicherung bieten. Als Bonus winkt noch ein Gewinn aus der touristischen Vermarktung, die der SOB obliegt: Ab einem bestimmten Wert an Mehreinnahmen wird die SOB namhaft daran beteiligt.

Gemeinsamer Betrieb

Die partnerschaftliche Kooperation wird durch den Austausch von Personal und Rollmaterial unterstrichen, um grösstmögliche Synergien zu erzielen. Für den Treno Gottardo betreibt die SOB in Erstfeld ein gemeinsames Lokführerdepot mit der SBB. Auf der Linie Bern-Zürich-Chur, die die SOB unter dem Namen Aare Linth vermarktet, sind werktags fünf Umläufe mit Traverso- und zwei mit Kiss-Zügen der SBB vorgesehen, am Wochenende hingegen alle mit Traverso. Positiver Nebeneffekt dieses Austauschs ist eine bessere Akzeptanz beim SBB-Personal für diese noch ungewohnte Kooperation.

Viele Gewinner

Die SOB und ihre Besteller

Dank den neuen Fahrzeugen und Fernverkehrslinien können Overhead- und Strukturkosten besser verteilt werden; für Bund und Kantone macht das 8 Millionen Franken weniger Abgeltungen pro Jahr aus, die sie für den regionalen Personenverkehr leisten müssten – gegenüber den 48 Millionen Franken 2020 ergibt sich eine Einsparung von 17 Prozent (ohne neue RPV-Linien ab 2021). Mit der Steigerung des Kostendeckungsgrads von 50 auf zirka 60 Prozent wird die SOB in der Schweiz unter den Bahnen einen Spitzenwert erreichen.

Die SBB

Die SBB hat ihr vorrangiges Ziel erreicht: die Verhinderung einer Konzessionsabgabe am Gotthard. Sie profitiert zum einen, weil sie ihren Investitionsplafond um 300 Millionen Franken weniger beanspruchen muss: Die SOB übernimmt mit der Rollmaterialbeschaffung das Investitionsrisiko vollumfänglich. Zum andern verhilft ihr die SOB zu einer Effizienzsteigerung. Und last, but not least auch zu einem Imagegewinn.

Die Kunden

Auf der Gotthardbergstrecke entfällt der obligatorische Umstieg in Erstfeld; statt der S-Bahn-Züge von Tilo verkehren durchgehend die neuen, komfortablen Niederflurtriebzüge Traverso. Und ins Locarnese gibt es ab Basel bzw. Zürich wieder Direktverbindungen, erstmals sogar im Stundentakt.

Die Regionen

Der Traverso als ikonischer Zug verlangt ein eigenständiges Branding. Alle drei Linien erhalten einen neuen einheitlichen Auftritt mit einem neuen Logo. Für die Vermarktung wird die SOB neue Wege gehen: Mittels Partnerschaften entlang der Linien werden gemeinsam mit den Regionen (Freizeit-)Angebote gebündelt und über einen digitalen Marktplatz buchbar gemacht. So können alle angeschlossenen Partner gegenseitig profitieren und hohe Synergieeffekte erzielen. Der schrittweise Ausbau wird neben der Information zu den angebotenen Produkten auch deren Buchung, Reservierung und Kauf ermöglichen.



Mit den neuen Traverso-Zügen geht die SOB eine enge Partnerschaft mit der SBB ein.

«Kooperation ist die bessere Lösung.»

Interview mit Thomas Küchler, Vorsitzender der Geschäftsleitung, zur neuartigen Zusammenarbeit mit der SBB

Was bedeutet für die SOB die Kooperation mit der SBB?

Aus Sicht der strategischen Entwicklung der SOB, aber auch aus Sicht des nationalen Verkehrssystems ist das ein «Quantensprung»: Die SOB avanciert von einem regionalen zu einem nationalen Transportunternehmen im öV. Sie wird bis auf Biel und Winterthur alle grösseren Städte der Deutschschweiz und dazu Bellinzona und Locarno im Tessin verbinden.

Was hat den Wandel von der Konfrontation zur Kooperation bewirkt?

Unser ausgereiftes überarbeitetes Konzept für zwei neue Linien fand breite Unterstützung beim Gotthard-Komitee und in der Politik. Unsere geschickte Kommunikationsstrategie brachte die SBB in Zugzwang. Der drohende Verlust von Fernverkehrskonzessionen wirkte wie ein Damoklesschwert: Sie musste mit uns verhandeln, um das zu verhindern.

Wieso hat die SOB nicht mehr auf ihre eigene Konzession gepocht?

Im Laufe der Verhandlungen erkannten wir, dass eine Kooperation die bessere Lösung ist: Wir haben damit eine deutliche Risikominimierung erreicht. Eine Kooperation ist der richtige Ansatz für unsere Grösse, aber auch aus Sicht des Gesamtsystems.

Wieso legt die SOB so viel Wert auf die Gotthardbergstrecke, die auch mit einem besseren Angebot nie profitabel sein kann?

Der Gotthard ist für uns der strategische Hebel, der Türöffner, um mit einem attraktiven Zug auf dem Feld der eh kaum selbsttragenden IR-Verbindungen unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Von der SBB völlig unterschätzt wurde, dass der Gotthard immer noch ein Mythos ist – jedenfalls für die ältere Generation. Damit er auch für eine jüngere Klientel ein Thema bleibt, muss er aus dem Reduitgedanken in eine Erlebniswelt überführt und mit einer neuzeitlichen Interpretation überlebensfähig gemacht werden. Das SOB-Gotthardkonzept ist die letzte Gelegenheit, den Mythos Gotthard eisenbahntechnisch am Leben zu erhalten.

Wo liegen denn nun die Synergien, welche Einsparungen sind möglich, und wieso kann die SOB die neuen Linien günstiger betreiben?

Erstens können wir mit den Traverso-Zügen endlich unsere Werkstätten besser auslasten – Herisau für den normalen Unterhalt, Samstagern für die grosse Instandhaltung. Weil sich mit Luzern, Arth-Goldau und Pfäffikon mehrere Kreuzungsstellen zwischen den drei Linien ergeben, können die Fahrzeuge die beiden Werkstätten in über 90 Prozent problemlos im Regelzyklus anfahren. Günstiger produzieren können wir, weil unser Triebzug Traverso zum einen in Betrieb und Unterhalt günstiger ist als das bisherige Rollmaterial und er zum andern wegen des schienenschonenden Antriebs und der viel besseren Energieeffizienz einen günstigeren Trassenpreis bekommt.

Wie können Sie angesichts der vereinbarten knappen Gewinnmarge sicher sein, dass die SOB mit den neuen Linien nicht doch rote Zahlen einführt?

Weil wir eine sehr gute und detaillierte Planung und eine sehr transparente Kostenrechnung haben, können wir eine sehr präzise Kostenabschätzung vornehmen. Wenn wir dann unseren Job auch richtig machen, werden wir im Fernverkehr garantiert schwarze Zahlen schreiben.

«Die Gotthardbergstrecke war der Türöffner.»

Thomas Küchler

