

Schriftzug

Die Mühe zahlt sich aus 4
**Mobilität – ein Thema mit
und für die Zukunft** 12
Die Kunst des Sanierens 18

Einleitendes

Brücken schlagen



«Wir wollen den Wert eines Bauwerks schützen, und dafür braucht es regelmässige Prüfungen und rechtzeitige Sanierungen», sagt unser Ingenieur, der die Kunst der Instandsetzung seit vielen Jahren beherrscht. Dabei gilt es, sowohl die technischen Funktionen als auch den historischen Bestand stets im Blick zu behalten.

Die historischen Bauwerke der SOB stehen seit über 100 Jahren im Einsatz und fügen sich ganz selbstverständlich in die Landschaft ein. Dieser Selbstverständlichkeit liegt ein kontinuierlicher Dialog zwischen Ingenieurskunst und Denkmalpflege zugrunde – ebenso wie Wissen, das weitergegeben wird, und Entscheidungen, die Verantwortung über Generationen hinweg tragen.

Dass der rege Austausch und der frühzeitige Miteinbezug aller beteiligten Parteien sinnvoll sind, zeigt sich auch in den vielfältigen Aufgaben der SOB-Mitarbeitenden: sei es bei der Erarbeitung eines Verhaltenskodex oder bei der Weiterentwicklung der Infrastruktur, damit sie auch künftig den Anforderungen des Marktes gerecht wird. Klare Werte schaffen dabei Orientierung und ein stabiles Fundament, um langfristig darauf aufzubauen – fachlich wie menschlich.

Der Schlüssel liegt darin, Brücken zu schlagen: zwischen Erfahrung und Innovation, zwischen gestern und morgen. Wissen und Kompetenzen kontinuierlich zu erweitern – oft in kleinen, gemeinsamen Schritten –, schafft die Grundlage, um auch in Zukunft fundierte Entscheidungen zu treffen. Die Mühe zahlt sich aus, wenn sich alles mit einer gewissen Selbstverständlichkeit zusammenfügt.

R. Schwarzmann

Ramona Schwarzmann
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Inhalt

Einleitendes

Brücken schlagen | 3

Unternehmerisches

Die Mühe zahlt sich aus | 4

Betriebliches

Drehscheibe für die Störungsbehebung | 8

Vernetztes

Mobilität – ein Thema mit und für die Zukunft | 12

Visionäres

Mit neuen Ideen Begeisterung wecken | 14

Lesenswertes

Mehr Lesestoff | 17

Kniffliges

Wettbewerb | 17

Bauliches

Die Kunst des Sanierens | 18

Innovatives

Alternative Wege dank Kunststoffschwellen | 22

Berufliches

Die Zukunft auf Spur bringen | 26

Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen | 29

Die SOB

Linien- und Streckennetz | 30

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch
Redaktionsleitung & Layout: SOB, Ramona Schwarzmann
Gesamtverantwortung: SOB, Claudia Krucker
Druck: Typotron, St. Gallen
Auflage: 5 700 Ex. | Papier: Munken Polar Rough
Die Publikation erscheint zweimal jährlich auf Deutsch und ist kostenlos.

Abonnieren
Sie den Schriftzug
kostenlos unter:
www.sob.ch/schriftzug-abo



Julia Schmid, Expertin Recht & Compliance, hat einen Verhaltenskodex ausgearbeitet, der die gemeinsam definierten SOB-Werte um verbindliche Compliance-Grundsätze ergänzt und deren Anwendung im täglichen Handeln konkretisiert.



Unternehmerisches

Die Mühe zahlt sich aus

Julia Schmid ist Expertin Recht & Compliance bei der Südostbahn. In dieser neu geschaffenen Position hat sie als eine ihrer ersten Aufgaben einen SOB-internen Verhaltenskodex erarbeitet. Im Interview spricht sie über Herausforderungen und Chancen von Compliance und zieht für sich privat Parallelen zum Hobby Triathlon.

Text: Claudia Krucker, Foto: Jeannine Lieberherr

Julia, was hat dich an der Stelle bei der SOB angesprochen?

Nach meinem Studium in Wirtschaftsrecht und dem CAS «Compliance Officer» habe ich meine Karriere im Compliance-Bereich vorangetrieben. Das Thema liegt mir, weil es viel Disziplin erfordert, man dranbleiben und sich kontinuierlich weiterentwickeln muss. Das (er)lebe ich auch im privaten Alltag. Im Triathlontraining überwindet man immer wieder den inneren Schweinehund. Aber die Mühe zahlt sich aus. Mich reizte die Chance, bei der SOB etwas Neues aufzubauen, Recht und Compliance zu verbinden und mein Wissen – vor allem im Vertragsrecht – weiter zu vertiefen.

Warum hat die SOB die Stelle erst – oder gerade – jetzt geschaffen?

Die SOB ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Nun scheint die Zeit reif, alle Regeln und Regulierungen zu ordnen.

Weckt dies Erwartungen in der Öffentlichkeit?

Einige werden vielleicht staunen, dass wir bisher keine Compliance-Abteilung hatten. Doch die Südostbahn hat nichts versäumt. Compliance wurde und wird in den Fachabteilungen gelebt. Es gab keine gröberen Verstöße, und die strengen Sicherheitsauflagen eines integrierten Eisenbahnunternehmens hat die SOB stets eingehalten und erfüllt.

Mit der neuen Stelle gibt es nun eine Ansprechperson und somit eine zentrale Anlaufstelle sowie eine einheitliche Richtung. Das wiederum gibt dem Thema einen offiziellen Charakter. →



Compliance

Der Begriff

«Compliance» wird oft mit «Zustimmung», «Einhaltung» oder «Befolgung» übersetzt.

Im erweiterten Sinn spricht man auch von «Rechtskonformität» oder «Regeltreue».

Innerhalb einer Organisation versteht man darunter die Sicherstellung der

Einhaltung von Gesetzen

und Regeln. Dabei geht

es nicht um die Selbst-

verständlichkeit, dass die

Gesetze zu beachten sind,

sondern darum, wie dies in

der Organisation zu

erfolgen hat.

«Compliance sollte uns allen
am Herzen liegen.»

Julia Schmid, Expertin Recht & Compliance

«Ethik ist ein sehr weiter Begriff,
der individuell ausgelegt
und gelebt wird.»

Julia Schmid, Expertin Recht & Compliance

Zahlt sich Compliance aus?

Seriös umgesetzte Compliance ist aufwendig. Aber wenn wir Compliance aus der wirtschaftlichen Perspektive betrachten, ist die Antwort klar «Ja». Sie dient der Sicherheit, und die ist unbezahlbar.

Ausserdem kann Compliance auch ein Wettbewerbsvorteil sein; ich denke da vor allem an die Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden bei der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit.

Was waren die Herausforderungen in den ersten Monaten deiner Tätigkeit?

Was sich anfangs als Vorteil erwiesen hat, nämlich dass die SOB in vielen Bereichen schon gut aufgestellt ist und Compliance verinnerlicht hat, war für mich schliesslich herausfordernd. Ich musste mir zuerst einen Überblick verschaffen.

Meine Aufgabe ist es nun, eine übergeordnete Struktur und Ordnung in die Themen aus den Geschäftsbereichen zu bringen und diese zusammenzuführen.

Wie gehst du das an?

Wir evaluieren und etablieren aktuell schrittweise ein Compliance-Management-System (CMS), das die bestehenden Systeme verbindet. Es soll keine Insellösung entstehen, die «on top» über alles gestülpt wird. Es geht darum, Themen wie Datenschutz, Risikomanagement, Arbeitssicherheit und Nachhaltigkeit zu vereinen. So können Synergien genutzt und Schnittstellen optimiert werden.

Compliance wird oft als bürokratisch wahrgenommen.

Wie siehst du das?

Compliance stellt die Einhaltung von Gesetzen und Regeln sicher. Sie dient der Prävention und somit dem Schutz der Mitarbeitenden, des Unternehmens und seiner Kundinnen und Partner sowie der Umwelt und sollte uns allen deshalb am Herzen liegen.

Hat sich das Verständnis von Compliance in den letzten Jahren verändert?

Noch vor zehn Jahren war Compliance vor allem auf Gesetze ausgelegt. Das Recht sollte damit greifbarer gemacht werden. In den letzten Jahren kamen immer mehr ethische Themen dazu. Ethik ist ein sehr weiter Begriff, der individuell ausgelegt und gelebt wird.

Ethik hat viel mit Kultur zu tun. Wie bringt die SOB ihre mittlerweile rund 1100 Mitarbeitenden diesbezüglich auf den gleichen Nenner?

Die Basis bilden unsere Werte. Diese haben die Mitarbeitenden in Workshops selbst erarbeitet. Bei ihren Entscheidungen und in ihrem Handeln orientieren sie und die Unternehmensleitung sich seither an diesen Werten.

Und nun hast du einen Verhaltenskodex ausgearbeitet. Wieso braucht es diesen in Ergänzung zu den Werten?

Ein Verhaltenskodex ist ein wichtiges Instrument, da er ausformuliert, was wir unter unseren Werten verstehen. Also eine Art Verhaltensanleitung. Er erläutert etwa den

Umgang, den wir untereinander pflegen. Er geht aber noch weiter und nimmt beispielsweise auch subventionsrechtliche Themen oder Aspekte der Nachhaltigkeit auf.

Ist das der Grund, warum der Verhaltenskodex auf unseren Werten aufbaut?

Ein Kodex ist kein Garant dafür, dass alles eingehalten wird. Das muss gelebt und in Abläufe integriert werden, vor allem, wenn es um die Sicherheit geht. Wir wollten deshalb bewusst nichts Neues erschaffen, sondern den Kodex mit bestehenden Grundlagen verbinden, um eine grösstmögliche Akzeptanz zu schaffen. Unterstützend werden wir zu den bereits laufenden Schulungen zu Cybersicherheit und Datenschutz noch weitere Lernmodule ausarbeiten und zu bestimmten Themen die Vorgesetzten schulen.

Andere Firmen adressieren ihren Verhaltenskodex auch an ihre Kunden und Kundinnen sowie Partner. Wieso ist das bei der SOB anders?

Die SOB verwendet bereits seit ein paar Jahren einen Kodex für Anbieter bei Submissionen, etwa in Bezug auf Prävention von Korruption oder Kinderarbeit, Arbeitsschutzbestimmungen, Lohngleichheit oder Umweltrecht. Dieser Kodex wird laufend ergänzt, zum Beispiel mit Themen wie Datenschutz und Kreislaufwirtschaft. Für unsere Fahrgäste gelten die Bahnhof- und die Zugordnung für Rücksicht und gegenseitigen Respekt.

Stellst du eine Veränderung der Gesellschaft fest?

Die vermeintliche Weltordnung ist in den letzten Jahren aus den Fugen geraten – durch Kriege, Klimawandel, Pandemien und politische Instabilität. Das verunsichert. Daher sind klare Werte und Verhaltensanleitungen wichtiger denn je.

Würdest du dir allgemein mehr Zivilcourage wünschen?

Ja, das würde ich mir tatsächlich wünschen. Meiner Ansicht nach kränkelt hier die Gesellschaft. Man schaut lieber aufs Handy oder weg und bekommt nicht mit, was um einen herum passiert, statt sich um die Mitmenschen zu kümmern.

Womit wir wieder bei der Ethik wären.

Ethik ist ein zentrales Fundament unseres Handelns – im Unternehmen wie in der Gesellschaft. Für uns als SOB bedeutet das ganz konkret, aufmerksam zu sein und nicht wegzuschauen, wenn jemand Unterstützung braucht oder wir Unregelmässigkeiten entdecken. Das klingt simpel, ist im Alltag aber anspruchsvoll. Genau deshalb geben der Verhaltenskodex und die darauf aufbauenden Prozesse Orientierung und fördern ein Umfeld, in dem Fairness und Transparenz selbstverständlich sind – auch hier gilt es dranzubleiben.

Werte der SOB



Fairness

Wir handeln fair und konsequent.



Verlässlichkeit

Wir sind zuverlässig.



Wertschätzung

Wir begegnen einander mit Respekt und Wertschätzung.



Transparenz

Wir kommunizieren offen und ehrlich.



Lernbereitschaft

Wir sind kritikfähig und lernbereit.

Betriebliches

Drehscheibe für die Störungsbehebung

Sie analysieren Fehlermeldungen, erkennen Störungsmuster und koordinieren die nächsten Schritte mit Instandhaltung, Betrieb und Herstellern.

Das Diagnostikteam arbeitet meist im Hintergrund, trägt aber wesentlich zu einem sicheren und pünktlichen Zugbetrieb bei - und dafür legen die Mitarbeitenden auch öfters selbst Hand an. Ein Blick ins Service-Zentrum Herisau zeigt, wie vielseitig die Arbeit ist.

Text und Fotos: Jeannine Lieberherr

Samuel Kier ist seit siebeneinhalb Jahren bei der Südostbahn tätig. Vier Jahre arbeitete er in der Instandhaltung, bevor er vor dreieinhalb Jahren in die Diagnostik wechselte.



Jakob Bühler,
Gruppenleiter Diagnostik

«Wir sind Drehscheibe und Drahtzieher für die Störungsbehebung in der Instandhaltung.»

Jakob Bühler, Gruppenleiter Diagnostik

Dienstagmorgen, 8.05 Uhr, im Führerstand des Traverso 225. Samuel Kier, Mitarbeiter Diagnostik, lädt ein Software-Update für das sogenannte «PAN - Phone and Announcement»-System hoch. «In letzter Zeit traten immer wieder Störungen bei Zugdurchsagen auf. Wir haben vom Hersteller ein Update erhalten, das wir auf alle Züge ausrollen», erklärt Samuel. Er ergänzt: «Eigentlich ist dieser Zug aber wegen einer Kontrolle der Luftschläuche hier.»

Diagnostik bedeutet mehr

Mit vier Jahren ist das Ressort Diagnostik in der Bahnbranche noch vergleichsweise jung. Was als Einmannteam mit Andreas Tanner, dem heutigen Leiter Arbeitsvorbereitung & Diagnostik, begann, entwickelte sich durch die wachsende Komplexität der Aufgaben schnell zu einer eigenständigen Gruppe mit sechs Mitarbeitenden. Das Team um Jakob Bühler, Gruppenleiter Diagnostik, ist für einen sicheren und zuverlässigen Zugverkehr unerlässlich.

«Unsere Zugflotte ist schnell gewachsen, was auch für uns immer mehr Arbeit bedeutet. Heute arbeiten zwei Personen in Samstagen und vier in Herisau», sagt Jakob.

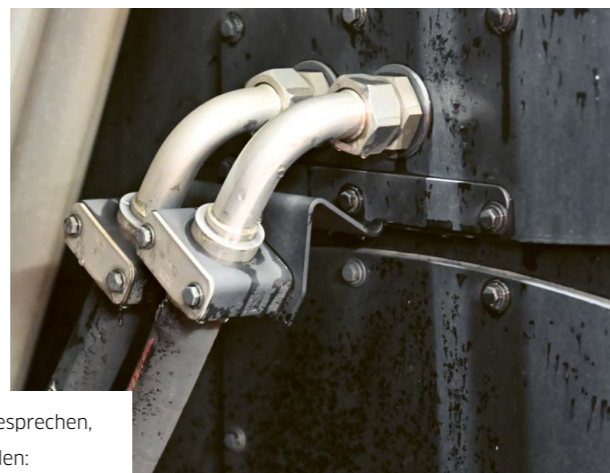
Erfahrung bleibt entscheidend

Waren früher die Ursachen für Störungen oft mechanisch, sind Fahrzeuge heute stark elektronisch vernetzt. «Das macht auch die Suche nach dem Fehler komplexer», ergänzt Jakob. Eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter in der Diagnostik benötigt tiefes Systemverständnis und Kenntnisse von Hunderten von Subsystemen. Jakob sagt lachend: «Ich würde sagen, meine Mitarbeitenden sind eigentlich fast Informatikfachkräfte.»

Manchmal sind Störungen aber auch offensichtlich, wie an diesem Dienstagmorgen. «Wir beginnen mit dem Wechseln der Luftschläuche. Bis zur Störungskoordinationsitzung, die täglich um 9 Uhr stattfindet, können wir den Wechsel gerade noch vorbereiten», sagt Samuel. →



Anschauen, besprechen,
Lösungen finden:
Die tägliche Arbeit in
der Diagnostik lebt vom
Austausch untereinander.



Pünktlich um 9 Uhr startet die Sitzung. «Guten Morgen zusammen. Gehen wir die Arbeiten für den heutigen Tag durch», begrüsst Samuel die Kolleginnen und Kollegen. Inhalt der Störungs koordinations Sitzung sind die von Lokpersonal, Zugbegleitung und Instandhaltungsmitarbeitenden erfassten Störungsmeldungen im SAP. Samuel und seine Kolleginnen und Kollegen filtern, klassifizieren, ergänzen und bereiten sich für den Austausch vor. In dieser Sitzung nehmen Diagnostiker/-innen der beiden Standorte Samstagern und Herisau, Mitarbeitende der Transportleitstelle und Mitarbeitende der Stadler Rail AG teil. Das Team bespricht die Meldungen und priorisiert sie. Danach geht es ans Abarbeiten der definierten Aufträge. Auch hier unterstützen sich unterschiedliche Abteilungen wie Diagnostik und AVOR (Arbeitsvorbereitung), Instandhaltung, aber auch Mitarbeitende von Stadler gegenseitig.

«Dann lass uns die Schläuche nun ersetzen», sagt Samuel nach der Sitzung zu Jakob. Gemeinsam lösen sie die alten Schläuche vom Fahrzeug und montieren neue. «Das Ersetzen dieser Schläuche würden normalerweise unsere Kolleginnen und Kollegen der Instandhaltung übernehmen. Da heute aber überall viel läuft, übernehmen wir das. Da habe ich nichts dagegen, schliesslich komme ich so immer wieder selbst zum Schrauben», ergänzt Samuel lachend. Am Ende prüfen die beiden ihre Arbeit. «Und jetzt gehts

zur nächsten Aufgabe, einem Leck bei einer Tür», erklärt Samuel, während er schon zur besagten Zugtür unterwegs und Jakob bereits wieder in seinem Büro ist.

Immer dranbleiben

Neben dem Alltagsgeschäft planen die Diagnostikmitarbeitenden Einsätze an Fahrzeugen mit weniger dringenden Störungen. Sie koordinieren Störungsbehebungen für die Nachtschicht, indem sie Material, Anleitungen und Beschreibungen bereitstellen. «Wir beheben auch in der Nacht kleinere Störungen», sagt Jakob. Und manchmal rücken die Mitarbeitenden aus, um anstehende Probleme direkt vor Ort an den Standorten Arth-Goldau, Chur, Luzern oder Zürich zu beheben.

Mit Stadler werten sie Diagnosen mit dem RDS-Tool aus. Dieses System ermöglicht es, Livedaten vom Zug anzusehen – also wo das Fahrzeug unterwegs ist und welche Störung gerade auftritt. Das Tool erfasst diese Störungen, die dann online einsehbar sind. Das ermöglicht es den Mitarbeitenden, rasch Massnahmen einzuleiten.

Ebenfalls wichtige Aufgaben sind die SOB-internen Schulungen. Jakob erklärt: «Eine Person aus meinem Ressort gibt in den Instandhaltungsteams laufend Kurzschulungen zu den Fahrzeugsystemen. Auch wir als Diagnostikteam bilden uns ständig weiter – sei es an internen Kursen oder

«Beim Beheben der Fehler entscheiden wir, welche Auswirkungen die Störung auf den Bahnbetrieb hat. Da ist der wichtigste Punkt die Sicherheit, gefolgt von der Fahrfähigkeit und dem Komfort.»

Jakob Bühler, Gruppenleiter Diagnostik

externen Weiterbildungen. Schliesslich nimmt die Komplexität der Systemlandschaft nicht ab.»

Sicherheit, Fahrfähigkeit und Komfort

Ob und wann eine Störung dringend behoben werden muss, entscheiden die Diagnostikmitarbeitenden. Ist die Störung sicherheitsrelevant? Kann das Lokpersonal den Dienst noch fertig fahren? Lässt sich mittels Fernwartung bereits etwas verbessern? Solche Fragen helfen, eine Störung zu klassifizieren. Es gibt fünf Fehlerkategorien: «Erheblicher Fehler», «Bedeutender Fehler», «Geringer Fehler», «Unbedeutender Fehler» und «Information». Jakob betont: «Beim Beheben der Fehler entscheiden wir, welche Auswirkungen die Störung auf den Bahnbetrieb hat. Da ist der wichtigste Punkt die Sicherheit, gefolgt von der Fahrfähigkeit und dem Komfort. Ein Beispiel: Ein defektes WC hat keine Auswirkungen, ob ein Zug sicher weiterfahren kann, beeinflusst aber den Komfort der Reisenden massgebend. Der Zug muss zwar nicht sofort aus dem Bahnbetrieb genommen werden, die Reparatur wird trotzdem schnellstmöglich angestrebt.»

Nachbereiten und Planen als Schlüssel zur Effizienz

«Bei uns laufen ständig Leute herein, oder sie rufen uns an. Wir sind eine Informationszentrale», sagt Samuel. Die Diagnostik fungiert als Drehscheibe, um Störungen mög-

lichst schnell zu beheben und die Fahrzeuge wieder aus dem Service-Zentrum auf die Schienen zu entlassen. Telefonieren, besprechen und dokumentieren helfen bei einer guten Koordination zwischen allen Beteiligten. «Neben der täglichen Störungs koordinations Sitzung führen wir wöchentliche Sitzungen durch und besprechen, welche Arbeiten wir erledigt haben, ob etwas Spezielles aufgetaucht ist oder was gut funktioniert hat und was nicht. Jeden Monat vertiefen wir ausserdem komplexere Sachverhalte», führt Jakob aus. Eine gute Nachbereitung sei wichtig und helfe, in Zukunft effizienter zu arbeiten.

Ohne vorausschauende Planung ist es kaum möglich, die Störungen effizient zu bearbeiten. Es sind kaum Reservefahrzeuge vorhanden, was den Druck auf die Teams der Diagnostik und der AVOR erhöht. Die Fehler müssen behoben werden, sonst beeinflusst das die Reisenden. Jakob sagt: «Das macht den Alltag enorm spannend. Kein Tag ist wie der andere, und wir stehen laufend vor neuen Herausforderungen. Jede früh erkannte Störung, die wir diagnostizieren und beheben, ist ein Erfolg. Meist bleibt aber keine Zeit, Erfolge zu geniessen, weil im laufenden Betrieb immer wieder neue Fälle an uns herangetragen werden und wir als Drehscheibe ununterbrochen koordinieren.» Und ganz nach Plan verlässt der 225er-Traverso pünktlich um 12 Uhr das Depot in Herisau. ●

Mobilität – ein Thema mit und für die Zukunft

Ob zu Fuss, per Velo, Auto, Zug, Tram oder Bus: Wir sind ständig unterwegs. Das Tempo nimmt zu, die Distanzen ebenfalls. Wie gehen wir mit dem ungebremsten Wachstum um? Wohin führt es? Das Team Vernetzte Mobilität der Südostbahn unter der Leitung von Marius Schmidt beschäftigt sich mit der Mobilitätszukunft und denkt visionär.

Text: Esther Volken, Grafik: sags

Ein dichtes öV-Netz mit einem eng getakteten Fahrplan sowie ein Strassennetz, noch dichter und in sehr gutem Zustand, dominieren die Mobilitätslandschaft der Schweiz. Deren Beanspruchung nimmt laufend zu; das Wachstum der Mobilität ist ungebremst. Die Folge: Wir sind konfrontiert mit einer steten Zunahme an Stauzeiten, mit überfüllten Zügen zu Spitzenzeiten und mit einer stark beanspruchten Bahninfrastruktur. Andererseits sind Züge, Busse und Trams zu Randzeiten fast leer, Privatfahrzeuge stehen im Schnitt zu über 90 Prozent herum und sind schlecht ausgelastet.

Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht absehbar – im Gegenteil. Dass die Trendwende von selbst kommt, scheint unrealistisch. Wie reagieren wir darauf? Welche Lösungen gibt es? Marius und sein Team Vernetzte Mobilität bei der SOB setzen sich mit diesen Fragen auseinander. Sie entwickeln vernetzte Mobilitätslösungen, die verschiedene Verkehrsträger sinnvoll miteinander verbinden. Das Ziel ist eine nachhaltige, effiziente und zukunftsfähige Mobilität. Um diese Entwicklung zu fördern und zu gestalten, widmet sich die Abteilung konkreten Projekten und Initiativen rund um vernetzte Mobilität.

Flexibilisierung des Platzangebots

Für Pendlerinnen und Pendler ist im Zug vor allem eines entscheidend: ein Sitzplatz. Wer am Wochenende unterwegs ist, nimmt andere Ansprüche wahr: Gefragt ist Stauraum – je nach Saison, Uhrzeit oder Wetter für Velos, Ski-ausrüstung oder Kinderwagen. Um auf diese Ansprüche flexibel reagieren zu können, hat die Südostbahn das Projekt «IFiZ» – Innovative Flächenbewirtschaftung im Zug – lanciert. Nach dem Vorbild eines Schweizer Taschenmessers bietet der Raum eine Vielzahl an Funktionen, die je nach Bedarf «ausgeklappt» werden können. Dank flexiblen Modulen lassen sich die Abteile einfach an die Bedürfnisse der Reisenden anpassen.

Weitere Infos zu flexiblen Abteilen für Velo und Gepäck unter: direkt.sob.ch/ifiz



Integrierte Wohn- und Mobilitätskonzepte

Häufig machen wir uns wenig Gedanken über den Besitz und die Nutzung des eigenen Autos, dessen Notwendigkeit, Kosten oder gar Alternativen dazu. Integrierte Wohn- und Mobilitätskonzepte zeigen mit einem ganzheitlichen Planungsansatz neue Möglichkeiten auf, indem Wohnen, Verkehr und Mobilität von Anfang an gemeinsam gedacht und geplant werden. Das Konzept setzt darauf, dass ein Umzug auch eine Chance für eine Veränderung ist. Eine Umstellung liegt insbesondere dann im Bereich des Möglichen, wenn die Option attraktiv ist, einen Mehrwert bietet, die Lebensqualität verbessert und – als wichtigste Voraussetzung – die individuelle Mobilität sicherstellt.

Mit Pilotprojekten von Wohnhäusern in Bahnhofsnähe soll die Idee integrierter Wohn- und Mobilitätskonzepte getestet werden. In Frage kommen verschiedene Varianten mit dem Fokus «kein eigenes Auto», dafür mit attraktiven Alternativen für die entsprechende Zielgruppe.

Digitalisierung

Im Schweizer öV ist die SBB Mobile App heute das Mass aller Dinge. Was dort als Verkehrsmittel nicht erscheint, ist für viele Nutzerinnen und Nutzer nicht existent. Weil nicht alle Angebote integriert sind, kann keine durchgehende Reisekette gebucht werden. Im Gegensatz zur Verkehrsbranche haben sich in anderen Wirtschaftszweigen digitale Plattformen längst etabliert, beispielsweise im Versandhandel oder in der Tourismusbranche. Die jüngsten Ideen setzen auf Künstliche Intelligenz (KI): Es scheint realistisch, dass zukünftig anstelle von Plattformen sogenannte KI-Agenten – also Systeme, die Informationen nutzen, um gezielt zu handeln – das optimale Angebot zusammenstellen. In Bezug auf die Mobilität würde der KI-Agent das Bedürfnis erkennen, aufgrund aller verfügbaren Daten die optimale Reisekette zusammenstellen, die erforderlichen Billette kaufen und den idealen Weg aufzeigen.

Regionale Mobilitätskonzepte

Das Ziel von regionalen Verkehrskonzepten ist es, eine attraktive Alternative zum eigenen Auto zu schaffen. Ausserhalb der urbanen Räume steigt das individuelle Mobilitätsbedürfnis, und die Abhängigkeit vom eigenen Auto ist besonders ausgeprägt. Dort haben es klassische – fahrplan- und liniengebundene – öV-Angebote schwer: Es bleibt stets bei einem Kompromiss zwischen Fahrplandichte und Aufwand. Das Potenzial für integrierte Angebote, die den öV mit Carsharing, Rufbussen oder Sammeltaxis nahtlos kombinieren, ist gross. Automatisierte Fahrzeuge eröffnen die Chance auf eine baldige Umsetzung.

Pilotregion Andermatt: Zusammen mit Partnern hat die SOB eine neue Mobilitätslösung aufgebaut. Das Angebot des Vereins Alpine Mobility besteht heute aus Kleinbussen, die flexibel nach Bedarf verkehren, Carsharing und einem Veloverleihsystem. Die eigentliche Innovation besteht aus der Entwicklung einer digitalen Lösung, die erstmals die integrale Buchung von öffentlichem Verkehr und einem On-demand-Angebot ermöglichen wird.

Interview mit Marius Schmidt S. 14 →

Mit neuen Ideen Begeisterung wecken

Er sieht die Eisenbahn als Teil der Lösung und engagiert sich für eine Mobilität mit Zukunft: Marius Schmidt entwickelt bei der SOB als Leiter Vernetzte Mobilität Ideen für eine «bessere» Mobilität. Hürden und Widerstände bremsen weder seine Motivation noch sein Engagement. Er denkt visionär und bleibt dennoch Realist: «Veränderungen brauchen Zeit.»

Text: Esther Volken, Fotos: Jeannine Lieberherr

Welche persönliche Erfahrung hat deine Vorstellung davon geprägt, wie Mobilität in Zukunft funktionieren sollte?

Autoarme Orte. Es ist toll, zu erleben, wie lebenswert Siedlungen werden, wenn Fussgängerinnen und Fussgänger viel Platz haben, sich das öffentliche Leben entfaltet und die Lebensqualität steigt. Gute Beispiele und gute Erfahrungen mit der Umgestaltung von ehemals «autolastigen» Städten sind vorhanden.

Du bist Leiter Vernetzte Mobilität: Was heisst vernetzte Mobilität, und was macht ihr?

Vernetzte Mobilität bedeutet, Mobilität gesamthaft zu betrachten. Als kleines Team suchen wir nach Lösungen für den Weg von A nach B, nicht nur mit der Bahn, sondern unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels. Unser Ziel ist eine attraktive, bezahlbare und ökologischere Mobilität.

Wie kommt es, dass du deine Energie genau diesem Thema widmest? Was treibt dich an?

Die seit Jahrzehnten steigenden Belastungen durch den Autoverkehr empfand ich schon immer als Herausforderung, und sie waren gleichzeitig meine Motivation, neue Konzepte zu entwickeln. Die Eisenbahn als Teil der Lösung fand ich stets wichtig. Das Interesse an der Eisenbahn und den damit verbundenen Möglichkeiten bestand schon immer.

Was ist deine Aufgabe bei der SOB?

Ich bin seit 2018 bei der SOB tätig und habe 2020 die Aufgabe als Leiter der damals neu geschaffenen Abteilung Vernetzte Mobilität übernommen. Unser Team sucht nach Möglichkeiten, neue Mobilitätsangebote aufzubauen, das

heisst, wir entwickeln Ideen und Konzepte, wie man die Mobilität «besser» machen könnte, also: attraktiver, effizienter, nachhaltiger.

Hast du dazu ein Beispiel?

Bessere Mobilitätsangebote führen zu weniger Fahrten im eigenen Auto und verringern den Bedarf danach. Weniger Autos wiederum würden weniger Platz benötigen. Dieser Platz könnte für Wohnraum und Grünflächen verwendet werden. Ausserdem liessen sich dadurch die Kosten und Emissionen des Verkehrs reduzieren.

Welches sind die grössten Hürden?

Die grössten Hürden sind erstens der Mensch und zweitens die Struktur der Finanzierung. Beim Menschen geht es um die Herausforderung, sein Verhaltensmuster zu ändern.

Und das ist nicht einfach. Man will gewohnte Pfade nicht verlassen – und nicht über die Optionen nachdenken, die man hätte und die aktuell sinnvoll wären. Am ehesten ist eine Verhaltensänderung bei sogenannten Lebensweschelpunkten denkbar, zum Beispiel bei einem Umzug. Voraussetzung ist

dann, dass überhaupt ein entsprechendes Angebot besteht – dieses bereitzustellen, verursacht Investitionskosten.

Damit sind wir bei der Frage der Finanzierung.

Genau. Unsere klassischen Finanzierungsmodelle unterscheiden klar zwischen den Domänen Individual- und öffentlicher Verkehr, was zur Bildung von «Silos» beiträgt. Mobilität sollte jedoch als Ganzes betrachtet werden. Die getrennten Finanzierungsgefässe verhindern beispielsweise,

«Neue Mobilitätsangebote lassen sich nicht von oben diktieren. Man muss persönliches Erleben ermöglichen, Begeisterung wecken.»

Marius Schmidt, Leiter Vernetzte Mobilität



Netzwerken gehört für Marius Schmidt (Bildmitte) zum Alltag: Im Austausch mit internen und externen Mobilitätsexpertinnen und -experten denkt er Mobilität vernetzt – genau das wünscht er sich auch von den Anbietern verschiedener Verkehrsmittel.

auf eine schlecht genutzte Buslinie oder den Bau einer Umfahrungsstrasse zu verzichten und stattdessen die Mittel für ein besseres Mobilitätsangebot einzusetzen. Es geht also nicht darum, mehr Geld für die Mobilität zu haben. Aber es bräuchte ein anderes Finanzierungssystem.

Wie lassen sich die finanziellen Hürden überwinden?

Abhilfe schaffen würde der Verzicht auf die bestehenden getrennten Finanzierungstöpfe zugunsten eines Mobilitätsfonds, der verkehrsmittelneutral die Mittel für ein hocheffizientes und resilientes, smartes und vernetztes Verkehrssystem bereitstellt. Letztlich müssen wir mit den vorhandenen Mitteln auskommen und diese cleverer einsetzen, um die (schlechte) Effizienz im Verkehrsbereich zu verbessern.

Wie könnte man die Leute dazu bringen, ihr Verhalten zu ändern?

Letztlich zählt nur der individuell empfundene Nutzen – kürzere Reisezeit, tiefere Kosten, weniger Umsteigen – oder die Erfüllung unmittelbarer Bedürfnisse: Ruhe, Bequemlichkeit, einfacher Zugang. Übergeordnete Anliegen wie Klima

betreffen uns im Alltag kaum oder gar nicht. Und weil der eigene Nutzen entscheidend ist, muss man die Leute neue Angebote testen lassen. Von oben diktieren funktioniert nicht. Mobilität ist ein emotionales Thema – man muss persönliches Erleben ermöglichen, Begeisterung wecken, die Idee weitertragen lassen.

Veränderungen sind also schwierig. Weshalb bist du von der Idee einer vernetzten Mobilität – trotz Hindernissen – überzeugt?

Erstens zeigt die Vergangenheit, dass – auch grosse – Veränderungen möglich sind. Eines meiner Lieblingsbeispiele ist die Orientierung mittels Landkarten: Digitale Karten und GPS haben die Wegfindung komplett verändert, viel bequemer und zuverlässiger gemacht. Niemand würde noch darauf verzichten wollen. Zweitens trifft man immer wieder Leute, Gleichgesinnte, mit ähnlichen Ideen und Überzeugungen. Das motiviert und hilft, Rückschläge zu überwinden. Es ist ein langer Prozess, wahrscheinlich auch eine Generationenfrage. Unser Mobilitätsverhalten verändert sich nicht von heute auf morgen, aber wir sind als Gesellschaft in der Lage, uns weiterzuentwickeln. →

Deine Vision für die Mobilität in der Schweiz – wie würdest du sie beschreiben?

Einfach und bequem von A nach B kommen, jederzeit und unter Berücksichtigung der persönlichen Ansprüche und Möglichkeiten. Dies mit deutlich weniger Fahrzeugen und ohne weiteren Ausbau von Verkehrswegen, um so die weitere Versiegelung der Landschaft zu stoppen.

Wo liegen die Chancen einer effizienteren Mobilität und der Vernetzung von verschiedenen Mobilitätssystemen?

Mit einer besseren Auslastung der Fahrzeuge – heute liegt die durchschnittliche Besetzung pro Fahrzeug bei unter 1,5 Personen – und weniger Standzeit würden Flächen frei, die zum Wohnen, fürs Gewerbe und als Erholungsräume genutzt werden könnten. Eine funktionierende Vernetzung führt ausserdem zu einer Verbesserung der Luftqualität, verursacht weniger Lärm, Kosten und Zeitaufwand. Dadurch erhöht sich die Lebensqualität spürbar.

Wie wird sich die Mobilität in der Schweiz verändern? Was denkst du: Wie bewegen wir uns in 20 oder 30 Jahren?

Die Zukunft vorherzusagen, ist und bleibt schwierig. Als Team Vernetzte Mobilität denken wir in Szenarien – wir haben nicht das eine Bild der Zukunft. Auf Basis zahlreicher Rahmenbedingungen, zum Beispiel der typischen Eigenschaften des Menschen – dazu gehört die Bequemlichkeit –, der technischen Möglichkeiten wie des automatisierten Fahrens, der Digitalisierung im Allgemeinen und KI im Speziellen, entwickeln wir verschiedene Szenarien, in welche Richtung es gehen könnte. Bei unseren Überlegungen unterscheiden wir verschiedene Zukunftsbilder: von einer «zurückhaltenden Entwicklung» bis zu einem «hochinnovativen Szenario». Oder mit anderen Worten: Die Spannweite reicht von «Weiter wie bisher» mit beschränkter Nutzung von Digitalisierung, Sharing und Pooling, also der Bündelung von Fahrten von Fahrgästen mit ähnlichen Zielen, bis hin zur vollen Flexibilität, jederzeit und überall das passende Angebot zur Verfügung zu haben.

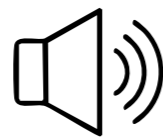
Wie würde ein hochinnovatives Szenario aussehen?

Das Mobilitätsangebot, das sämtliche intelligent vernetzten Fahrzeuge integral umfasst, richtet sich dynamisch an der Nachfrage aus. Diese wiederum beeinflusst die wesentlichen Parameter wie Kapazitäten oder Tarife. Reisende finden jederzeit Verbindungen und Rahmenbedingungen vor, die ihren individuellen Bedürfnissen entsprechen, und erhalten alle notwendigen Informationen, wie etwa zum Einstiegsort. Die enge Koordination mit den die Mobilität prägenden Akteuren – darunter Schulen oder Arbeitgeber – ermöglicht eine Glättung der Nachfragespitzen. Dadurch entsteht ein neues öffentliches und flächendeckendes 24/7-Angebot, das alle Regionen optimal erschliesst,

verschiedenste Transportbedürfnisse jederzeit erfüllt und Fehlanreize zur Übernutzung reduziert. Der motorisierte Individualverkehr, wie wir ihn heute kennen, ist weitgehend verschwunden.

Welche Faktoren werden in Bezug darauf, welches Szenario sich durchsetzt, entscheidend sein?

Wichtige Aspekte sind Themenzyklen und technologische Entwicklungen, heute insbesondere auch in Bezug auf KI. Mit Themenzyklen meine ich die dominierenden Themen in einer Gesellschaft – momentan sind dies eher internationale Konflikte, die wirtschaftliche Unsicherheit und die technologische Transformation. Umwelt, Klimawandel oder Nachhaltigkeit sind in den Hintergrund gerückt. Von dieser Themenkonjunktur hängt es ab, wofür sich der Mensch interessiert. Stimmen die Rahmenbedingungen, können neue Technologien auf fruchtbaren Boden fallen, Begeisterung wecken, sich weiterentwickeln und in der Gesellschaft positive Impulse auslösen. Und mit den Möglichkeiten von KI sind noch einmal ganz andere Konzepte, bisher jenseits der Vorstellungskraft, denkbar. Natürlich ergeben sich daraus wie bei allen Innovationen Chancen und Risiken. Wir sollten mutig in die Chancen investieren und die Risiken nicht ängstlich überbewerten. Entwicklungen mitzugestalten, schafft Handlungsspielräume. •



SOB-Podcast «Bahntakt»:

Im Gespräch mit Marius Schmidt

Wo liegen heute die grössten Probleme bei der Bahn und auf der Strasse? Welche Hürden gilt es auf dem Weg zu einer vernetzten Mobilität zu überwinden, und wo stehen wir heute auf diesem Weg? Mobilitätsexperte Marius Schmidt spricht im Podcast «Bahntakt» über Herausforderungen, Fortschritte und sein Idealbild unserer zukünftigen Mobilität. Hören Sie rein, und erfahren Sie, wie er und sein Team daran arbeiten.

Podcast: Jeannine Lieberherr



direkt.sob.ch/mobilitaet

Jetzt direkt
reinhören:
SOB-Podcast
«Bahntakt»



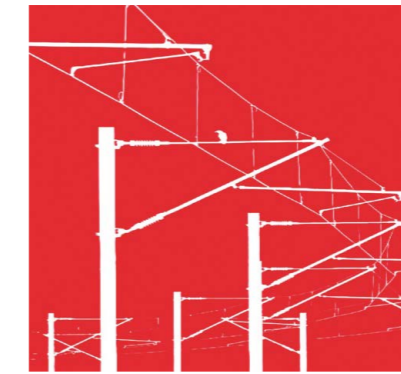
Lesenswertes

Mehr Lesestoff

Vogelschutz an Fahrleitungen

Im Frühling erwacht die Natur, und grosse Vögel wie Storch, Adler, Geier und Uhu sind wieder aktiv. Neben Lebensraumveränderungen stellt auch Strom eine Gefahr dar – Anpassungen an Fahrleitungen schaffen hier Abhilfe.

direkt.sob.ch/vogelschutz



Nachhaltig unterwegs – im Grossen wie im Kleinen

Die SOB setzt mit Photovoltaik, elektrischen Fahrzeugen und Biodiversitätsflächen auf Nachhaltigkeit – dazu gehört auch die sorgfältige Auswahl der Arbeitsausrüstung für Mitarbeitende.

direkt.sob.ch/arbeitsausruestung

Sämtliche
Artikel auf
direkt.sob.ch



SOB-Newsletter

Mit unserem Newsletter bleiben Sie immer auf dem Laufenden: Freuen Sie sich auf spannende Geschichten, attraktive Wettbewerbe und exklusive Angebote. Zudem erfahren Sie, was auf und neben den Schienen passiert. Der Newsletter erscheint monatlich.

www.sob.ch/newsletter

Abonnieren Sie den
Schriftzug kostenlos unter:
www.sob.ch/schriftzug-abo

Kniffliges

Wettbewerb

Wie viele Kunststoffschwellen werden in Degersheim eingebaut?

A) 310 Stück

B) 330 Stück

C) 340 Stück

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. August 2026 an Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, oder an einsteigen@sob.ch mit dem Betreff «Wettbewerb Schriftzug». Absender (Name, Adresse, Ort) nicht vergessen. Viel Glück!

1. Preis: SOB-Rucksack
2. Preis: SOB-Raclette-Öfeli
3. Preis: SOB-Victorinox-Taschenmesser

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden direkt benachrichtigt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Es besteht kein Anrecht auf Barauszahlung der Preise. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mit Ihrer Teilnahme am Wettbewerb akzeptieren Sie diese Wettbewerbsbedingungen.

Die Kunst des Sanierens



Beat Burgherr ist Senior Projektleiter Kunstbauten bei der Südostbahn. Seit vielen Jahren befasst er sich mit der Instandsetzung historischer Ingenieurbauwerke. Beim Sitterviadukt verband er ingenieurtechnische Anforderungen mit denkmalpflegerischen Vorgaben.

Die Kunstbauten der Südostbahn verbinden Geschichte mit moderner Technik. Zwei aktuelle Sanierungen zeigen, wie sich Betriebssicherheit und Denkmalschutz vereinen lassen: In Lichtensteig wurden Natursteinviadukte wieder in ihre ursprüngliche Form zurückgeführt, beim Sitterviadukt entschieden die Ingenieure und die Denkmalpflege gemeinsam über die historische Farbgebung der Stahlkonstruktion.

Text: Brigitte Baur, Fotos: Thomas Lutz

Die Südostbahn betreibt ein 111 Kilometer langes Streckennetz mit 19 Tunneln sowie rund 200 Brücken und Viadukten. Viele dieser Bauwerke stammen aus der Zeit von 1870 bis 1910. Sie sind solide konstruiert, aber nicht unverwundlich: Naturstein verwittert, Stahl korrodiert, Beton reagiert auf Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen. «Wir unterhalten ein Bauwerk nicht einfach, nur weil es alt ist», sagt Ingenieur Beat Burgherr. «Wir wollen seinen Wert schützen, und dafür braucht es regelmässige Prüfungen und rechtzeitige Sanierungen.» Deshalb kontrolliert die SOB ihre Kunstbauten systematisch, dokumentiert allfällige Mängel und plant Massnahmen frühzeitig. Grössere Instandsetzungen stehen alle 40 bis 60 Jahre an, abhängig vom Zustand.

Der Ingenieur, der zuerst die Vergangenheit liest

Für Beat Burgherr sind Tunnel und Viadukte keine romantischen Zeitzeugen, sondern anspruchsvolle Ingenieurbauten mit hohen Sicherheitsanforderungen. Gleichzeitig weiss er, wie stark sie seit Jahrzehnten das Landschafts- und Ortsbild prägen. «Wir arbeiten an Bauwerken, die über 100 Jahre im Einsatz stehen. Ihre technische Funktion und ihren historischen Bestand müssen wir im Blick behalten.»

Bevor Beat Burgherr eine Sanierung plant, beginnt seine Arbeit im Archiv. Dort liegen die Originalpläne der SOB-Bauwerke: über 100 Jahre alt, grossformatig, leicht verblasst, mit Bleistift korrigiert. Für Beat Burgherr sind sie keine nostalgischen Dokumente, sondern eine zentrale technische Grundlage. «Die Ingenieure von damals haben Kräfte per Hand berechnet und Gewölbe dimensioniert, die bis heute funktionieren. Diese Logik zu verstehen und zu respektieren, ist entscheidend.»

Wenn Proportionen wieder stimmen müssen

Das Viadukt über die Thur und das Viadukt Alte Strasse in Lichtensteig gehören zu den prägenden Bauwerken aus der Ära der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Die Linie von Romanshorn nach Nesslau-Neu St. Johann, 1910 eröffnet, wurde ganz im Geist des damals aufkommenden Heimatschutzes gestaltet. Entsprechend sorgfältig errichteten Ingenieure die drei Viadukte zwischen 1908 und 1910 aus Naturstein. Es sind Bauwerke, die bis heute die Strecke wie auch das Ortsbild von Lichtensteig wesentlich bestimmen.

Im Jahr 2024 liess die Südostbahn die Viadukte nach denkmalpflegerischen Vorgaben sanieren. Die Arbeiten waren anspruchsvoll: Eine frühere Instandsetzung von 1969 hatte das ursprüngliche Erscheinungsbild teilweise verändert. Naturstein war abschnittsweise durch Beton ersetzt worden, Linien und Proportionen verschoben sich, Fahrbahntrog und Fussgängersteg wurden ohne Rücksicht auf die historische Substanz aufgesetzt. Die alten Konsolsteine verloren dadurch ihre optische Wirkung. →



Rückblick: Impressionen zur Sanierung des Sitterviadukts finden Sie hier:

direkt.sob.ch/sanierung-sitterviadukt



Im Jahresbericht der Denkmalpflege finden Sie weitere Infos zu den Viadukten in Lichtensteig.
www.sg.ch/kultur/denkmalpflege

Der Thurviadukt in Lichtensteig nach der Sanierung: Naturstein, Proportionen und Linienführung entsprechen wieder dem ursprünglichen Erscheinungsbild von 1910.

Die erneute Sanierung bot die Chance, diese Eingriffe zu korrigieren. Natursteine wurden freigelegt, nummeriert und an ihre ursprünglichen Orte versetzt; fehlende Partien ergänzten die Fachleute mit sorgfältig ausgewähltem Sandstein. Gleichzeitig erneuerten sie Fugen, sicherten beschädigte Steine und verbesserten den Feuchtigkeitsschutz des gesamten Baukörpers.

Im Jahresbericht 2024 würdigt die kantonale Denkmalpflege die Arbeiten als vorbildlich: Die Sanierung habe die historischen Proportionen wiederhergestellt und zugleich die technische Ertüchtigung gewährleistet. Die Viadukte seien «wesentliche Bestandteile des Bahnensembles im Toggenburg» und prägen bis heute das Bild von Lichtensteig.

Wenn die Farbe zur Entscheidung wird

Auch beim Sitterviadukt spielte die Denkmalpflege eine zentrale Rolle. Anders als in Lichtensteig ging es hier jedoch nicht um Proportionen oder Naturstein, sondern um die Farbgebung der Stahlbrücke. Bei Ingenieurbauten dieser Epoche ist die Farbe mehr als ein ästhetisches Detail, sie ist ein historisches Zeugnis. Der charakteristische «Fischbauch», die tragende Stahlkonstruktion unter den Gleisen, trug vor der Sanierung eine leicht grünliche Patina. Farbanalysen bestätigten, dass frühere Anstriche ähnliche grünliche Pigmente enthielten.

Die SOB und die Denkmalpflege legten die neue Farbe daher gemeinsam fest. «Ein neutrales Grau wäre technisch

«Wir bauen für die nächsten Generationen.»

Beat Burgherr, Senior Projektleiter

problemlos möglich gewesen», sagt Beat Burgherr. «Aber es hätte weder dem historischen Befund noch der Umgebung entsprochen. Das Grün ist fachlich begründet und landschaftlich sinnvoll.»

Die neue Farbe knüpft an die historische Farbschicht an und schützt zugleich die Stahlkonstruktion. Sie setzt einen feinen, unaufdringlichen Kontrast zu den kupferfarbenen SOB-Traverso-Zügen und fügt sich harmonisch in die Umgebung ein. Das Ergebnis wirkt zurückhaltend und verändert sich je nach Lichtsituation.

Zusammenarbeit zwischen der SOB und der Denkmalpflege

Die Denkmalpflege des Kantons St.Gallen schützt historische Bauten und Anlagen, die für die Geschichte oder das Ortsbild von besonderer Bedeutung sind. Dazu gehören auch zahlreiche Ingenieurbauwerke der SOB. «Schutz» bedeutet dabei nicht, ein Bauwerk unverändert zu belassen. Eingriffe sollen nachvollziehbar, fachlich begründet und auf die historische Substanz abgestimmt sein. Je nach Bedeutung stehen Kunstbauten auf kommunaler oder kantonaler Ebene unter Schutz: Das Sitterviadukt etwa ist im Schutzinventar der Stadt St.Gallen eingetragen, die Viadukte in Lichtensteig unterstehen der kantonalen Denkmalpflege. Der Prozess ist klar strukturiert. Noch vor der eigentlichen Planung legt die Südostbahn Unterlagen vor, diskutiert Varianten und vergleicht Materialien. Die Denkmalpflege achtet dabei auf die Proportionen, die historische Substanz und die Wirkung im Orts- und Landschaftsbild. Die SOB bringt ihre technischen Anforderungen ein: Betriebssicherheit, Dauerhaftigkeit, Zugänglichkeit und Lebenszykluskosten. «Wir haben unterschiedliche Aufgaben», sagt Beat Burgherr. «Die Denkmalpflege fokussiert auf den Erhalt, wir auf den Betrieb. Wenn man früh miteinander spricht, findet man Lösungen, die beiden Seiten gerecht werden. Das funktioniert sehr gut.» Bis vor wenigen Jahren standen im Netz der SOB abgesehen vom Sitterviadukt und von der

Thurbrücke bei Krummenau nur wenige Ingenieurbauten unter Schutz. Inzwischen haben mehrere Gemeinden die bedeutenden Viadukte zwischen Degersheim und Wattwil ebenfalls ins Inventar aufgenommen. Die landschaftlich eindrucksvolle Strecke umfasst darüber hinaus zahlreiche kleinere Kunstbauten: Brücken, Stützmauern, Tunnelportale und Überführungen, die Bahnreisenden besonders ins Auge fallen. Sie sind überwiegend mit Sandstein verkleidet, werden jedoch nicht einzeln geschützt.

Die SOB ist sich dieser Verantwortung bewusst. Gemeinsam mit den Gemeinden und den Fachstellen der Denkmalpflege sucht sie seit mehreren Jahren nach Lösungen, um auch kleinere Bauwerke, soweit möglich, langfristig zu erhalten.

Warum historische Bauwerke Zukunft haben

Viele Kunstbauten der SOB können weit über 150 Jahre alt werden, vorausgesetzt, sie werden fachgerecht unterhalten. Die Herausforderungen wachsen: mehr Züge, stärkere Klimaeinflüsse. «Wir müssen historische Bauweisen mit heutigen Anforderungen kombinieren», sagt Beat Burgherr. «Das ist technisch anspruchsvoll, aber es ist machbar. In beiden Projekten entstand die Lösung im Dialog, und darin liegt der Schlüssel.» Vielleicht ist das der Grund, warum sich diese Brücken so selbstverständlich in die Landschaft einfügen. Viele von ihnen leisten seit Generationen zuverlässige Arbeit, oft unbemerkt, aber unverzichtbar. Wer sie erhält, erhält mehr als ein Bauwerk: Er erhält ein Stück Identität, ein Stück Ingenieurskunst, ein Stück Geschichte im Alltag. «Wir bauen nicht für uns», sagt Beat Burgherr. «Wir bauen für die nächsten Generationen.» Und vielleicht wird in 20 Jahren wieder ein junger Ingenieur oder eine Planerin im Archiv stehen, die alten Pläne ausbreiten und feststellen, dass die Grundgedanken jener, die heute sanieren, weiterleben. Wenn diese Person auf solide Unterlagen trifft und auf ein Bauwerk, das sorgfältig behandelt wurde, dann, so Beat Burgherr, «haben wir unsere Arbeit richtig gemacht». ●

Alternative Wege dank Kunststoffschwellen

Kunststoff, der ausgedient hat, gilt oft als Problemfall: zu bunt, zu heterogen, zu wenig attraktiv für hochwertiges Recycling. Doch dieser Kunststoff lässt sich gezielt zu etwas Nützlichem weiterverarbeiten. Die SOB testet Bahnschwellen aus rezykliertem Kunststoff – mit dem Ziel, eine geeignete Lösung für Streckenabschnitte, die spezifische Anforderungen stellen, zu finden und zugleich Impulse in der Bahnbranche zu setzen.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Sicut und Markus Schälli

Die SOB setzt als erste Bahn in der Schweiz im Rahmen einer Betriebserprobung testweise Schwellen aus rezykliertem Kunststoff der Firma Sicut ein. Der Projektstart zum Einsatz dieser Kunststoffschwellen auf dem Waldbachviadukt in Degersheim war vor drei Jahren. Dieses Viadukt wurde als Einbauort gewählt, da der Oberbau dort ohnehin zur Erneuerung ansteht. Im Juli 2026 werden auf rund 200 Metern Fahrbahn 340 Kunststoffschwellen eingebaut. Dabei werden auch Schotter und Schienen erneuert, da diese Komponenten eng zusammenwirken. Die Arbeiten erfolgen während einer Wochenendsperre und werden mit weiteren Sanierungsmassnahmen kombiniert.

Die Rahmenbedingungen für den Einbau

Auf bestehenden Viadukten ist ein möglichst leichter Oberbau entscheidend. Kunststoffschwellen eignen sich hierfür besonders gut, da ihr Gewicht in etwa dem von Holzschwellen entspricht, die auf Brücken häufig zum Einsatz kommen. Das Waldbachviadukt bietet ideale Bedingungen für die Erprobung: Der Unterbau ist auf der Brücke einheitlich, sodass Störfaktoren wie unterschiedliche Baugrundverhältnisse – etwa weiche Zonen aus Lehm – entfallen. Weil daher weniger Einflussfaktoren wirken, können die Fahrbahnspezialistinnen und -spezialisten der SOB das Verhalten der Schwellen im Betrieb präziser beurteilen. Gleichzeitig wurden bewusst noch höhere Anforderungen gewählt: Der entsprechende Streckenabschnitt befindet sich in einer leichten Kurve im Übergang zum Viadukt, wo auf die Schwellen andere beziehungsweise erhöhte Belastungen wirken als auf geraden Strecken. Ulrich Bosshard, Senior Projektleiter bei der SOB, sagt dazu: «Das Projekt bietet uns die Chance, ein innovatives Produkt unter realen Bedingungen zu testen und damit Impulse in der Bahnwelt zu setzen.» Auch hinsichtlich des Unterhalts unterscheiden sich Holz- und Kunststoffschwellen deutlich: Bei Holzschwellen können sich Schraubenlöcher mit der Zeit verändern, was sie wartungsintensiv macht – eine

Schwachstelle, die bei Kunststoffschwellen entfällt und den Unterhalt langfristig vereinfacht. Anders als Holz verrottet der Kunststoff der Sicut-Schwellen nicht, nimmt keine Feuchtigkeit auf und unterliegt keiner biologischen Zersetzung. Zudem ist er beständig gegenüber Chemikalien, Salz, Temperaturschwankungen und Umwelteinflüssen und behält seine strukturelle Leistungsfähigkeit auch unter den hohen dynamischen Belastungen der Fahrbahn.

Die Kunststoffschwelle und ihre Eigenschaften

Kunststoffschwellen werden aus wiederaufbereiteten Polymermaterialien hergestellt, die mit rezyklierten Glasfasern verstärkt sind. Diese Kombination ergibt einen festen und stabilen Verbundwerkstoff, der speziell für die anspruchsvollen Bedingungen der Eisenbahninfrastruktur entwickelt wurde. Die Glasfasern verleihen dem Material hohe Steifigkeit und strukturelle Festigkeit, während die Polymermatrix für eine hohe Widerstandsfähigkeit gegenüber Stössen und mechanischen Belastungen sowie eine lange Lebensdauer sorgt. Sicut hat eine Studie zu Mikroplastik durchgeführt: Beim Kontakt der Schwellen mit dem Schotter kann eine geringe Menge Abrieb entstehen, das Material ist jedoch ungiftig.

Schwelle ist nicht gleich Schwelle

Nicht jede Schwelle passt überall: Der Einsatzort entscheidet, welcher Schwellentyp am besten geeignet ist. Stahl-schwellen sind zwar langlebig, jedoch anfällig für Korrosion, vor allem, wenn Streusalz eingesetzt wird. So werden sie bei Bahnübergängen oder in der Nähe von Strassen ungenutzt eingesetzt. Streusalz ist auch bei einer Fahrbahn mit Holzschwellen technisch und ökologisch ungünstig, da Salz die Durchfeuchtung des Holzes erhöht, den biologischen Abbau beschleunigt und die Auswaschung von Holzschutzmitteln deutlich verstärkt. Dies führt sowohl zu einer verkürzten Lebensdauer der Schwellen als auch zu einer erhöhten Umweltbelastung von Boden und Grundwasser. →

Die SOB verwendet in ihrem Streckennetz

rund **50 %** Beton-schwellen

etwa **10 %** Holzschwellen

zirka **20 %** Stahl-schwellen

und rund **20 %** Y-Stahlschwellen



Ohrenschwellen

Weitere Infos zum Thema Schwellen:
direkt.sob.ch/ohrenschwellen



Schotter: eine wertvolle und endliche Ressource

Erfahren Sie mehr: direkt.sob.ch/schotter



Immer dem Gleis nach – unterwegs mit einem Streckenläufer

Weiterlesen: direkt.sob.ch/streckenlaeuffer

«Es ist nicht das Ziel, den Einsatz von Betonschwellen zu konkurrenzieren, sondern mögliche alternative Schwellenmodelle zu evaluieren, um diese punktuell einzusetzen.»

Terence Reverdin, Leiter Fahrbahn



Ressourcendruckmethode

Die an der Empa entwickelte und von der Firma Volutio fortgeführte Ressourcendruckmethode ermöglicht es, unterschiedliche Projektvarianten im Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit und Kreislauffähigkeit systematisch zu bewerten. Sie bietet ein effizientes und praxisnahes Instrument für eine schnelle und transparente Beurteilung – insbesondere als Entscheidungshilfe in frühen Projektphasen. Im Gegensatz dazu liefert die Ökobilanz eine stark detaillierte Umweltanalyse, die sich vor allem für retrospektive Bewertungen eignet.

Die am häufigsten eingesetzte Schwelle ist die Betonschwelle. Allerdings ist auch sie nicht in jeder Umgebung die optimale Lösung: Im Vergleich zu Holz- oder Kunststoffschwellen benötigt sie eine grössere Schottermenge. Der Schotter übernimmt eine federnde Funktion, die erforderlich ist, da Betonschwellen selbst nur eine geringe Eigenelastizität aufweisen. Bei der SOB sind hauptsächlich Betonschwellen mit einer Besohlung im Einsatz. Diese schont den Schotter und erhält langfristig die Gleislage. Auf bestehenden Brücken ist ein Wechsel auf Betonschwellen oft nicht möglich, weil der Oberbau dadurch um etwa 20 Prozent schwerer wird. Bestehende Viadukte sind statisch häufig nicht für solche Zusatzlasten ausgelegt.

Jürg Wipf, Technologie Manager Fahrbahn bei der SOB, fasst wie folgt zusammen: «Alle Materialien der unterschiedlichen Schwellentypen haben Vor- und Nachteile. Man hinterlässt immer Spuren bei allem, was man macht oder einsetzt. Auch die Bahn ist davon nicht befreit. Neue Technologien erlauben den Einsatz von Produkten mit geringerem Emissionswert in der Herstellung.» Jürg ist im Rahmen des Pilotprojekts der zentrale Ansprechpartner für Sicut; sämtliche technischen Fragestellungen zu den Kunststoffschwellen laufen bei ihm zusammen.

Beurteilung der ökologischen Nachhaltigkeit

Für die Beurteilung der ökologischen Nachhaltigkeit ist die Lebensdauer und Kreislauffähigkeit der verschiedenen Schwellen entscheidend. In diesem Kontext beauftragte die SOB die Empa und die Firma Volutio mit der Durchführung eines Pilotprojekts mit dem Ziel, den Ressourcendruck verschiedener Schwellenmodelle zu untersuchen.

Die Ressourcendruckmethode quantifiziert den Druck auf die Umwelt, der durch den Ressourcenverbrauch entsteht. Betonschwellen weisen gemäss den Untersuchungen einen vergleichsweise geringen Ressourcendruck auf. Für die Sicut-Schwellen besteht bereits ein Recyclingkonzept: Sicut nimmt die Schwellen zurück und führt das Material wieder in den Produktionsprozess für neue Schwellen ein. Derzeit ist die tatsächliche Nutzungsdauer der Schwellen noch nicht abschliessend bekannt. Eine Lebensdauer von 20 Jahren gilt als Minimum, Fachpersonen erwarten jedoch, dass sie eher mit jener von Betonschwellen vergleichbar sein wird, also rund 40 Jahren oder mehr. Der Hersteller rechnet sogar mit einer möglichen Lebensdauer von bis zu 50 Jahren, was ungefähr der doppelten Lebensdauer von Holzschwellen entspricht. Eine längere Nutzungsdauer verringert den Austauschbedarf und damit den Transport sowie den Einbau und senkt so den Ressourcenverbrauch für die Gleisinfrastruktur.

Die Analysen zeigen, dass Kunststoffschwellen aus wiederaufbereiteten Materialien deutliche Vorteile bieten können, wenn lange Lebensdauer, effizientes Recycling und Materialrückgewinnung gemeinsam betrachtet werden. Können die Voraussetzungen aus den Analysen nicht erfüllt werden, sind Betonschwellen gemäss dieser Untersuchung – unter Berücksichtigung der ortsgebundenen Gegebenheiten – als bevorzugte Alternative einzustufen. Betonschwellen gelten in der Bahnbranche nach wie vor als Standard. Terence Reverdin, Leiter Fahrbahn bei der SOB, resümiert: «Es ist also nicht das Ziel, den Einsatz von Betonschwellen zu konkurrenzieren, sondern mögliche alternative Schwellenmodelle zu evaluieren, um diese punktuell einzusetzen.»



Der Einbau von 340 Kunststoffschwellen erfolgt auf rund 200 Metern Fahrbahn in einer leichten Kurve beim Waldbachviadukt in Degersheim im Juli 2026.

Zulassung der Kunststoffschwellen

Sicut-Schwellen sind seit 1996 im Einsatz und wurden in mehr als 25 Ländern installiert, darunter bei Gleisbetreibern in den USA, bei Network Rail in Grossbritannien sowie in Deutschland bei der Deutschen Bahn.

Für den Einbau von sicherheitsrelevanten Produkten in der Schweiz ist die Genehmigung oder die Zulassung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) nötig. Weil die physikalischen Belastungstests der Kunststoffschwellen in Deutschland schon durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vollzogen worden sind, waren diese Tests für die Zulassung zur Betriebserprobung in der Schweiz nicht mehr nötig. Die Firma Sicut hat mit Unterstützung der SOB eine Betriebserprobung beim BAV veranlasst. Das bedeutet, dass die Sicut-Schwellen unter genau definierten Einsatzbedingungen eingebaut und über mehrere Jahre hinweg überwacht werden. Wird die Betriebserprobung nach vier bis fünf Jahren erfolgreich abgeschlossen, kann eine Typenzulassung erfolgen. Damit wären die Kunststoffschwellen von Sicut in der gesamten Schweiz zugelassen, sofern die Einsatzbedingungen der Typenzulassung eingehalten werden. Der Entscheid über den Einbau dieser Schwellen liegt anschliessend bei der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin, da die Betriebsbedingungen und die Anlagenstrategie je nach Strecke unterschiedlich sein können.

Materialeinsatz unter Beobachtung

In der Bahnbranche – insbesondere im Bereich der Fahrbahn – lassen sich neue Materialien oder Systeme nicht kurzfristig bewerten. Ihre Eignung zeigt sich erst über lange Zeiträume, da zahlreiche Faktoren zusammenspielen:

Umwelt- und Witterungseinflüsse, Schotter, Gleise und deren Geometrie sowie das eingesetzte Rollmaterial und dessen Wechselwirkungen. Erst im realen Betrieb lässt sich abschätzen, wie ein Material funktioniert und wie gut Fahrbahn und Rollmaterial harmonieren.

«Neue Lösungen flächendeckend einzusetzen und erst nach 20 Jahren zu wissen, ob sie sich bewähren, wäre nicht tragbar», sagt Terence. Deshalb sind laufende Beobachtungen, systematische Prüfungen und kontinuierliches Monitoring unerlässlich – und werden vom BAV eingefordert. Die Bahnen sind verpflichtet, ihre Infrastruktur regelmässig zu überprüfen, Belastungen zu dokumentieren und den Materialzustand zu analysieren. Dazu gehören beispielsweise Diagnosefahrzeuge, die Schienen mittels Ultraschall auf Fehler untersuchen, aber auch der Streckenläufer, der die gesamte Fahrbahn beurteilt, spielt dabei eine wichtige Rolle.

Im Rahmen der Betriebserprobung werden nach fünf Jahren einzelne Kunststoffschwellen ausgebaut und gemäss dem Überwachungskonzept überprüft sowie dokumentiert. Auf diese Weise erweitern die Bahnen über Jahrzehnte hinweg ihr Wissen und bauen zugleich Kompetenzen in Materialbereichen auf – etwa bei Beton oder Kunststoff –, die nicht zu ihren klassischen Kernkompetenzen zählen. Langfristige Beobachtung und Erfahrung sind daher unverzichtbar, um fundierte Entscheidungen für die Fahrbahntechnik treffen zu können. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Branche zurück und tragen dazu bei, neue Technologien verantwortungsvoll zu prüfen, ihre Umweltverträglichkeit zu bewerten und die Fahrbahntechnik kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Zukunft auf Spur bringen

Längere Züge, dichtere Fahrpläne oder neue Haltestellen: Das Bahnnetz der SOB entwickelt sich ständig weiter. Dabei bringt die Netzentwicklung die Anforderungen diverser Anspruchsgruppen unter einen Hut, um den Marktbedürfnissen der Zukunft gerecht zu werden.

Text: Jil Rietmann, Fotos: Thomas Lutz

«Wir sorgen dafür, dass das Streckennetz auch in Zukunft zu den Anforderungen des Marktes passt», beschreibt Stefanie Steiner ihre Arbeit in der Netzentwicklung. Sie leitet das Ressort und übersetzt mit ihrem Team die Bedürfnisse verschiedener Anspruchsgruppen immer wieder in Anforderungen an die Infrastrukturanlagen der SOB. Denn Mobilitätsbedürfnisse verändern sich stetig. Gemeinden und Kantone entwickeln ihre Regionen weiter, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) setzen modernere und teilweise auch längere Züge ein, und Reisende erwarten eine vernetzte Mobilität mit guten Anschlussmöglichkeiten. Damit das Streckennetz der SOB mit diesen Entwicklungen Schritt hält, braucht es Menschen, die heute schon an morgen und übermorgen denken und nötige Massnahmen systematisch planen. Diese Aufgabe liegt in den Händen der Netzentwicklung.

Von der Anforderung zum Projekt

Das Ressort ist Anlaufstelle für Kantone, Gemeinden und EVU, die ihr Angebot ausbauen wollen. Ausgangspunkt ist immer ein konkretes Bedürfnis, das einen Einfluss auf das SOB-Bahnnetz hat. Möchte ein EVU künftig mit längeren Zügen unterwegs sein, hat das direkte Auswirkungen auf die Infrastruktur: Perrons müssen verlängert werden, damit alle Türen am Bahnsteig öffnen können. Oder wenn in einem Angebotskonzept vorgesehen ist, dass künftig statt eines Stunden- ein Halbstundentakt gelten soll, stellen sich diverse Fragen: Braucht es zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten, Beschleunigungen auf der bestehenden Infrastruktur oder sogar einen Doppelspurausbau? Die Netzentwicklung übersetzt zukünftige Angebotsideen in konkrete Anforderungen an die bestehende Infrastruktur – etwa an Bahnhöfe, Strecken oder den Betrieb. Konkret heisst das, dass die Netzentwicklung gemeinsam mit dem Portfoliomanagement der SOB – das die Infrastrukturprojekte in Auftrag gibt und steuert – priorisiert und prüft, welche Massnahmen notwendig sind und welche Infrastrukturanlagen von den neuen Anforderungen betroffen sind.

«Unsere Aufgabe ist es, Anforderungen kritisch zu hinterfragen.»

Stefanie Steiner, Leiterin Netzentwicklung

Dabei betrachten die Fachpersonen jedes Vorhaben ganzheitlich: Stehen an einem Bahnhof ohnehin weitere Anpassungen an, werden diese wenn möglich direkt in die Projektplanung aufgenommen. Ziel ist es, Projekte so früh wie möglich sauber aufzusetzen und Rahmenbedingungen klar zu definieren. Ein strukturiertes Anforderungsmanagement ist dabei entscheidend, da es Klarheit schafft und sicherstellt, dass Projekte zielgerichtet umgesetzt werden. Denn: «Ich könnte einem Projektleiter sagen: «Bau mir ein Haus» – und jeder würde ein anderes bauen. Deshalb sind detaillierte Anforderungen so wichtig», sagt Stefanie.

Erhalt vor Neubau

Bei jedem Projekt verfolgt die Netzentwicklung ein klares Prinzip: Nicht möglichst viel neu bauen, sondern das bestehende Netz möglichst optimal nutzen. Besonders wichtig ist, mehr Kapazität aus dem vorhandenen Netz herauszuholen. Jeder Sachverhalt wird deshalb sorgfältig geprüft: Braucht es wirklich einen Neubau? Oder lässt sich der Bedarf auch mit cleveren betrieblichen Lösungen

decken? «Unsere Aufgabe ist es, Anforderungen kritisch zu hinterfragen und auch bewusst Nein zu sagen, wenn sie keinen Mehrwert bieten», sagt Stefanie. Auf die Netzentwicklung prasseln von verschiedenen Seiten viele Anforderungen und Bedürfnisse ein. Bevor neue Projekte umgesetzt werden, hat jedoch der Substanzerhalt oberste Priorität.

Viele Interessen, ein Ziel

Alle Optimierungen am SOB-Bahnnetz zielen darauf ab, dass das Bahnangebot für die Reisenden bestmöglich funktioniert. «Wir haben den Anspruch, die Strecke so zuverlässig zu machen, dass Reisende möglichst keine Anschlussbrüche haben und pünktlich ans Ziel kommen», sagt Stefanie über ihre Arbeit. Da die Kantone und Gemeinden ihre Regionen weiterentwickeln, prägen sie damit die zukünftige Nachfrage im öffentlichen Verkehr. →



Stefanies Ziel in der Netzentwicklung ist es, die Infrastruktur so fit zu machen, dass bestmögliche Bahnangebote entstehen können.



Neue Angebotskonzepte stellen Anforderungen an die Infrastruktur. Daraus ergeben sich diverse Fragen, zum Beispiel: Braucht es zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten oder Beschleunigungen auf der bestehenden Infrastruktur?

«Für uns ist es wichtig, diese Anspruchsgruppen früh einzubeziehen, ihre Bedürfnisse aufzunehmen und die Projekte gemeinsam zu koordinieren», erklärt Stefanie.

So klar das Ziel der Netzentwicklung ist, auf dem Weg dorthin gilt es, im komplexen Spannungsfeld zwischen Kundennutzen, Wirtschaftlichkeit und Vorgaben Entscheidungen zu treffen. Die unterschiedlichen Erwartungen und Anliegen der Parteien verlangen eine genaue Abwägung: «Erhalten wir eine neue Vorgabe, beispielsweise vom Bundesamt für Verkehr (BAV), können wir diese nicht ablehnen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass wir uns nicht hinter Normen verstecken, sondern auch bewusst andere Lösungen vorschlagen», sagt Stefanie. Ein aktuelles Beispiel: Kürzlich bekam die SOB die Rückmeldung, dass der Lift in Schindellegi zu klein für E-Bikes sei. Solche Anfragen werden nicht isoliert betrachtet, sondern kritisch hinterfragt und im Gesamtkontext bewertet. In einem solchen Fall prüft die Netzentwicklung, wie gross der Bedarf tatsächlich ist und ob Baumassnahmen gebündelt werden können.

Entscheidungen mit Weitblick

Wie dieses Beispiel zeigt, gehören solche Entscheidungen zu Stefanies Alltag. Wer in der Netzentwicklung Fuss fassen will, braucht vor allem die Fähigkeit, das Gesamtsystem Bahn im

Blick zu behalten und aus vielen unterschiedlichen Bedürfnissen die beste Lösung zu entwickeln. Dafür braucht es neben technischem Verständnis vor allem eine gute Kommunikationsfähigkeit, um alle Betroffenen adressatengerecht abzuholen. «Ich habe eine Drehscheibenfunktion und schaue, dass unterschiedliche Perspektiven zusammengebracht werden und tragfähige Lösungen entstehen», sagt Stefanie.

Die Netzentwicklung beschäftigt sich mit Infrastrukturprojekten, die heute angegangen werden, und bestimmt damit, was morgen und übermorgen funktionieren soll. Einerseits macht das den Beruf von Stefanie spannend, andererseits besteht darin auch die grösste Herausforderung. Denn wie sich Gesellschaft, Wirtschaft, Politik oder Technologien entwickeln werden, lässt sich nur bedingt vorhersagen. «Wir arbeiten mit Annahmen – behaftet mit Unsicherheiten – und müssen auf dieser Basis die bestmöglichen Entscheidungen für morgen fällen», sagt Stefanie. Genau diese Herausforderung motiviert sie: trotz aller Ungewissheiten Entscheidungen zu treffen, die langfristig Bestand haben und das Bahnangebot für die Reisenden verbessern. Gleichzeitig gehört dieser Blick nach vorne auch zum Selbstverständnis der SOB: Entwicklungen früh erkennen, Innovationen vorantreiben und das Bahnnetz aktiv weiterentwickeln. •

Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen

Wem gehört die SOB?

Bund und Kantone:

Bund: 35,83 %
Kanton St. Gallen: 23,84 %
Kanton Schwyz: 5,79 %
Kanton Zürich: 3,81 %

Gemeinden und Bezirke:

Politische Gemeinde St. Gallen: 3,69 %
Ortsbürgergemeinde St. Gallen: 0,48 %
Gemeinde Herisau: 2,34 %
Bezirk Einsiedeln: 0,95 %
Stadt Rapperswil-Jona: 0,56 %
Stadt Wädenswil: 0,73 %
Politische Gemeinde Romanshorn: 0,73 %
Übrige Gemeinden/Bezirke: 5,98 %

Private:

Privataktionäre: 15,27 %

Menschen

Mitarbeitende Stand April 2026: 1071
Transportierte Fahrgäste 2025: 32'757'775

Kunstabauten

Tunnel: 19
Gesamtlänge aller Tunnel: 7'054 m
Längster Tunnel (Wasserfluh): 3'557 m
Brücken, Viadukte, Unter- und Überführungen: 192
Längste Brücke (Sitterviadukt): 365 m
Höchste Brücke (Sitterviadukt): 99 m

Strecke

Eigentumslänge: 111 km
Maximale Achslast: 22,5 t
Maximale Steigung/Gefälle: 50 ‰
Höchster Ort (Biberegg): 933 m ü. M.
Tiefster Ort (Romanshorn): 399 m ü. M.

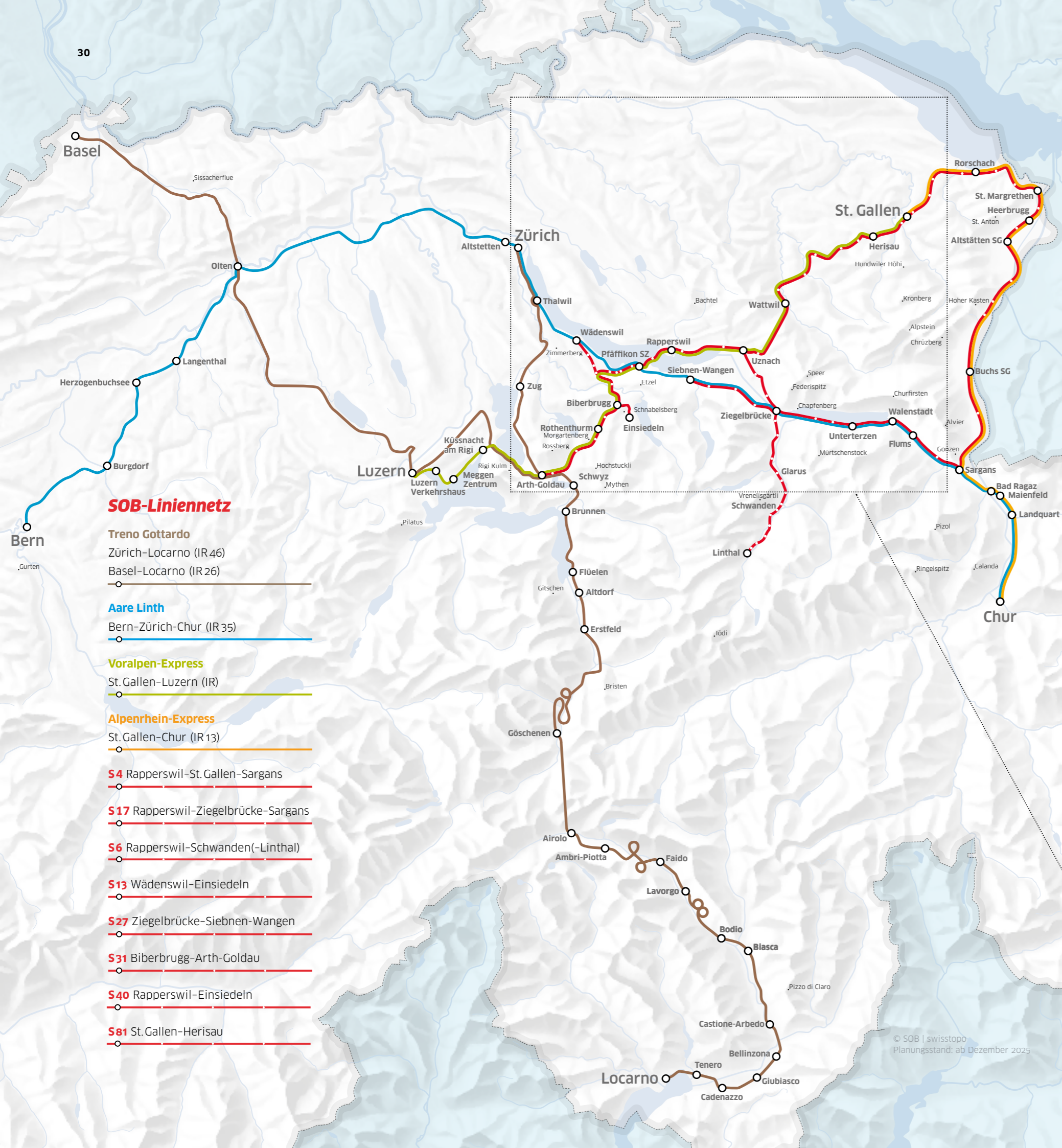
Linien

Voralpen-Express: St. Gallen-Luzern: 125 km
Treno Gottardo: Basel-Locarno: 291 km
Treno Gottardo: Zürich-Locarno: 208 km
Aare Linth: Bern-Chur: 236 km
Alpenrhein-Express: St. Gallen-Chur: 106 km

Fahrzeuge Personenverkehr

Flirt 1: 11
Flirt 2: 12
Flirt 3: 13
Traverso (Typ Flirt 3): 30





SOB-Liniennetz

Treno Gottardo

Zürich-Locarno (IR 46)
Basel-Locarno (IR 26)

Aare Linth

Bern-Zürich-Chur (IR 35)

Voralpen-Express

St. Gallen-Luzern (IR)

Alpenrhein-Express

St. Gallen-Chur (IR 13)

S4 Rapperswil-St. Gallen-Sargans

S17 Rapperswil-Ziegelbrücke-Sargans

S6 Rapperswil-Schwanden(-Linthal)

S13 Wädenswil-Einsiedeln

S27 Ziegelbrücke-Siebenen-Wangen

S31 Biberbrugg-Arth-Goldau

S40 Rapperswil-Einsiedeln

S81 St. Gallen-Herisau

Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes, integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, Bund und Kantone, unterstützen wir mit allen Mitteln beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele. Als agile Bahn suchen wir nach cleveren Lösungen und treiben Innovationen in der Branche aktiv voran.

Wir haben die Zukunft der SOB fest im Blick, sind uns aber auch unserer Geschichte bewusst. Wir schätzen das Vermächtnis der Gründerväter der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn – allem voran die zahlreichen Kunstbauten entlang unserer Strecke, die wir regelmässig warten und erneuern. Die gleiche Aufmerksamkeit schenken wir unseren Fahrzeugen, die wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern reinigen und reparieren.

Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Das erreichen wir durch eine persönliche Betreuung direkt im Zug oder in unseren Bahnreisezentren.

Als attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin fördern wir unsere Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)

- SOB-Streckennetz
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Bahnhöfe/Haltestellen
- SBB-Bahnhöfe/Haltestellen

Süd-Netz

