

Schriftzug

**Ein Novum in der
Bahnbranche mit viel Potenzial 4**
So schlägt das Herz der SOB weiter 8
Ein Plan für Tüftler 22

Einleitendes

Aus gutem Grund läuft rund

Allein geht vieles – aber nicht immer besser. Bei der Instandhaltung der SOB gibt es keine Einzelkämpfer, denn hier weiss man genau: Nur gemeinsam läuft es richtig rund. Dieses Miteinander ist es, das die SOB stark macht – und dies zeigt sich nicht nur innerhalb des Unternehmens.

Über die Unternehmensgrenzen hinaus bringt Gemeinschaft Vorteile: Im neuen Verwaltungsgebäude der Appenzeller Bahnen arbeiten gleich drei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs unter einem Dach – und zwei Betriebszentralen sogar im selben Raum.

Auch in der Betriebszentrale ist Teamarbeit entscheidend. Fahrdienstleiterinnen und Fahrdienstleiter müssen bei Störungen schnell reagieren, Ursachen beheben und Lösungen finden.

Weil Betriebsstörungen in den getrennten Verkehrsnetzen der beiden Bahnen nur selten gleichzeitig auftreten, können sich die Teams im Bedarfsfall optimal unterstützen. Davon profitieren auch unsere Kundinnen und Kunden – zum Beispiel durch schnellere Informationen und eine raschere Störungsbehebung. Und wenn alles rund läuft, merkt man kaum, wie viel Koordination, Technik und Engagement dahinterstecken. Das bewies auch der Umzug der SOB-Betriebszentrale – ein Musterbeispiel für gute Planung und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Ein Haus verbindet, ob privat oder beruflich. Es steht für Vertrauen, Zusammenhalt und ein Miteinander. Gemeinsam sind wir nicht nur stark, sondern stärker.



R. Schwarzmann

Ramona Schwarzmann
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Inhalt

Einleitendes

Aus gutem Grund läuft rund | 3

Unternehmerisches

Ein Novum in der Bahnbranche mit viel Potenzial | 4

Betriebliches

So schlägt das Herz der SOB weiter | 8

Lesenswertes

Mehr Lesestoff | 13

Kniffliges

Wettbewerb | 13

Berufliches

Im Einsatz für zuverlässige Züge | 14

Erklärendes

Zeichen mit Zweck: Zugbeschriftungen verstehen | 18

Wissenswertes

Ein Plan für Tüftler | 22

Fortschrittliches

Die stille Hebemeisterin | 26

Rückblickendes

Abschied vom NPZ – einem Zug, der Generationen bewegte | 32

Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen | 37

Die SOB

Linien- und Streckennetz | 38

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: 5 000 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

Ein Novum in der Bahnbranche mit viel Potenzial

«Man findet immer Lösungen,
wenn man
aufeinander zugeht.»

Armin Weber, CEO der Südostbahn

Armin Weber, SOB, und Thomas Baumgartner, AB, sehen vor allem im Bereich des Störungsmanagements Synergien und Vorteile, von denen auch die Kundinnen und Kunden profitieren.

Im neu erstellten Verwaltungs- und Betriebsgebäude der Appenzeller Bahnen (AB) in Herisau arbeiten drei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs unter einem Dach: Miteigentümerin Regiobus, die Appenzeller Bahnen und die Südostbahn mit der Betriebszentrale, die sich im zweiten Stock eingemietet hat. Die CEO der beiden Bahnen, Thomas Baumgartner, AB, und Armin Weber, SOB, erläutern, wie die Idee entstand, die Betriebszentralen der beiden Bahnen neu in einem gemeinsamen Raum unterzubringen, – und wie die Mitarbeitenden sowie die Kundinnen und Kunden davon profitieren.

Interview: Claudia Krucker, Fotos: Daniel Ammann

Was waren die Überlegungen, die beiden Betriebszentralen (BZ) ins gleiche Haus, in den gleichen Raum zu verlegen?

Thomas Baumgartner (TB): Ursprünglich hatte niemand daran gedacht, die beiden Betriebszentralen im gleichen Raum arbeiten zu lassen. Diese Idee entstand und reifte erst im Verlauf des Projekts richtig aus. Für die AB war die Notwendigkeit zur Zentralisierung der Dienste von Beginn an klar: die technischen Dienste in Appenzell, die Verwaltung und Betriebszentrale (BZ) in Herisau. Das Interesse der SOB an einem gemeinsamen Standort für die BZ kam erst später hinzu.

Armin Weber (AW): Die ersten Überlegungen der SOB für eine neue BZ reichen bis ins Jahr 2014 zurück. Zunehmend traten damals die Platz- und Lüftungsprobleme der BZ im alten Bahnhofsgebäude zutage. Und wir hatten immer wieder Herausforderungen im Bereich der Technik. So begannen wir, die Möglichkeiten für einen neuen Standort zu sondieren. Es zeigte sich jedoch, dass der passende Platz in Herisau kaum vorhanden war. Erst im Jahr 2015 kam uns der Gedanke, unsere BZ im neu geplanten Gebäude der AB unterzubringen. Es folgten erste Kontakte, zwei Studien und diverse Sitzungen. Im Jahr 2019 wurde dann der Entscheid getroffen, dass sich die SOB im neuen Verwaltungsgebäude der AB einmietet und die beiden BZ neu in einem gemeinsamen Raum untergebracht werden sollen.

TB: Beide Bahnen hatten unabhängig voneinander Bedürfnisse, jedoch mit einer gewissen Parallelität.

AW: Es gab zeitliche Parallelen und ähnliche Herausforderungen, da eine BZ besonders hohe Anforderungen an die Technik und die Sicherheit stellt. Schnell haben sich daher mögliche Synergien abgezeichnet. Die SOB und die AB verbindet am Platz Herisau eine langjährige und enge Zusammenarbeit, beispielsweise beim Rangier- und Fahrdienst, bei der Reinigung und auch im Vertrieb. Im Dialog erkannten wir bald, dass auch die Zusammenarbeit im Bereich der BZ grosse Vorteile bieten kann. Dabei stehen weniger finanzielle oder personelle Einsparpotenziale, sondern vor allem Vorteile im Bereich des Störungsmanagements im Vordergrund: Bei Störungen des Betriebs sind die Fahrdienstleiterinnen und -leiter besonders stark gefordert. Sie müssen möglichst schnell das Problem identifizieren und dessen Ursache beheben lassen, den Verkehr umlenken, vielleicht Ersatzverkehre organisieren und gleichzeitig auch noch die Kundeninformation sicherstellen. Unser Vorteil ist, dass Betriebsstörungen in den getrennten Verkehrsnetzen der AB und der SOB nur äusserst selten zeitgleich auftreten. So können die Fahrdienstleiterinnen und -leiter der Bahn, die nicht von der Störung betroffen ist, schnell und unkompliziert den anderen unterstützend zur Seite stehen. →

Das ist insbesondere auch möglich, da die SOB bereits heute die Fahrdienstleiterinnen und -leiter der AB ausbildet und deren Prüfungen abnimmt. Wir kennen also gegenseitig unsere Systeme und können so schnell Aufgaben voneinander übernehmen. Davon profitieren dann vor allem unsere Kundinnen und Kunden, weil Störungen schneller behoben und die wichtigen Kundeninformationen noch besser erfolgen können.

TB: Ein gemeinsames Haus bietet eine Grundlage für gemeinsame Gespräche. Ich sehe das Haus auch als Grundstein für weitere Entwicklungsmöglichkeiten, auch in ganz anderen Bereichen, so etwa im Marketing: Die Linien der SOB (Voralpen-Express und Alpenrhein-Express) bringen die Fahrgäste nach Herisau. Dort bestehen beste Anschlüsse ins schöne Appenzellerland. Diese tollen Reiseketten können wir gerade für Freizeitaktivitäten gemeinsam noch besser vermarkten. Oder auch bei technischen Themen, etwa der Automatisierung in der Bahnproduktion: Da wir mit den gleichen Lieferanten arbeiten, können wir Erfahrungen und Innovationen sehr schnell miteinander teilen. Auch das schafft einen unmittelbaren Mehrwert für unsere Kundinnen und Kunden. Es gibt weit mehr Potenzial als «nur» im Betriebsalltag, den unsere Mitarbeitenden hervorragend bewältigen.

AW: Das ist ein wichtiger Aspekt, da wir uns als Branche über mehr Zusammenarbeit weiter verbessern können. Hier in Herisau rücken nun drei öV-Unternehmen, genauer gesagt ein Busbetrieb, eine Normal- und eine Meterspurbahn, unter

einem Dach zusammen. Damit setzen wir ein starkes Signal, dass wir es ernst meinen mit der engeren Zusammenarbeit.

TB: Ganz konkret unterstützt uns die SOB bereits in der Projektierung bei Fahrleitungsarbeiten. Wir können uns noch in vielen Feldern gemeinsam weiterentwickeln. Auch die SOB kann von den Erfahrungen der AB profitieren.

AW: Und ich bin überzeugt, dass die Mitarbeitenden die Chancen im täglichen Austausch viel besser erkennen werden, als wir das aus Sicht der Geschäftsleitung können.

Gab es Bedenken oder Ängste, als die Pläne der AB und der SOB bekannt wurden?

AW: Wir haben schon gehört, dass es Bedenken gab. Es geht aber nicht darum, dass der eine den anderen übernimmt.

Das gemeinsame Entwickeln von Lösungen steht im Vordergrund.

TB: Die Befürchtung, dass die SOB die AB schlucken könnte und die Mitarbeitenden unter dem Regime der SOB funktionieren müssten, führte zu grosser Verunsicherung. Aber das war nie die Idee und ist auch nicht die

Absicht der Entscheidungsträger der beiden Bahnen. Der Umzug unserer BZ von St.Gallen nach Herisau ist aus

verschiedenen Gründen auf Widerstand gestossen. Das haben wir sehr ernst genommen. Wir haben die Bedenken aufgenommen und mit den Mitarbeitenden in einem Change-Prozess daran gearbeitet – damit haben wir Vertrauen gewonnen. Geholfen hat auch ein gemeinsamer Anlass, bei dem sich die Mitarbeitenden beider Bahnen beschnuppern konnten. Viele

«Ein gemeinsames Haus bietet eine Grundlage für gemeinsame Gespräche.»

Thomas Baumgartner, CEO der Appenzeller Bahnen



Im neuen Verwaltungsgebäude der AB arbeiten drei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs unter einem Dach und zwei Betriebszentralen in einem Raum.

kennen sich bereits seit vielen Jahren und verbringen viel Freizeit zusammen. Es herrscht eine gute Kultur.

AW: Und diese müssen wir auch als Führungskräfte weiter pflegen.

TB: Deshalb wird das Führungsteam beim Umzug der BZ von St.Gallen nach Herisau präsent sein – ich schaue zuversichtlich in die Zukunft.

AW: Ich freue mich, dass unser Umzug Anfang September reibungslos geklappt hat. Es gab keine einzige technische Panne. Das haben unsere Leute hervorragend vorbereitet. Die Mitarbeitenden arbeiten gerne in der schönen Atmosphäre der neuen Räumlichkeiten. Einzig die Klimatisierung stellt noch eine gewisse Herausforderung dar.

Warum hat die SOB die Räumlichkeiten vor den AB bezogen?

TB: Das Haus war parat für den Einzug, und unser Vertrag für die Räume in St.Gallen war erst auf Ende Jahr kündbar. Ausserdem wollten wir gestaffelt einziehen.

Da der Druck bezüglich der Räumlichkeiten bei der SOB grösser war, erfolgte der Umzug der SOB bereits im September. Unsere Administration folgte kurz danach. Wenn dann die BZ der AB im November umzieht, wird sich der Alltag eingespielt haben.

AW: Das Haus wird mit Leben erfüllt sein. In der Kantine im vierten Stock mit der grossen Terrasse werden viele informelle Gespräche stattfinden. Sie steht den Mitarbeitenden aller Firmen zur Verfügung. So auch jenen des Ingenieurbüros Schällibaum AG, das ebenfalls hier eingemietet ist.

TB: Wir müssen in der täglichen Präsenz ein Sensorium entwickeln, um die Chemie und Bedürfnisse unserer «Mitbewohnerinnen und -bewohner» zu spüren.

Das klingt nach Wohngemeinschaft (WG).

AW: Das ist ein sehr passender Vergleich. Denn genau darum geht es, um die Gemeinschaft.

TB: In der Gemeinschaft sehen wir auch, was die anderen machen. Vielleicht besser? Ein Gewinn für alle.

AW: Gemeinsam sind wir nicht bloss stark – gemeinsam sind wir stärker.

Eine WG bringt auch Herausforderungen mit sich. Andere Abläufe, andere Bedürfnisse. Man munkelt, dass es diesbezüglich Themen gab, die zu Diskussionen führten.

AW: Wenn man zu zweit in eine WG zieht, bringen beide ihre Kultur und Gewohnheiten mit. Dann muss man Lösungen finden. Bei der SOB ist der Kaffee für Mitarbeitende gratis, die AB haben eine andere Regelung. Die AB wollten ein rauchfreies Haus, bei der SOB gab es den Wunsch, zu rauchen, ohne das Gebäude vor allem nachts verlassen zu müssen. Das waren Themen, die wir diskutieren und regeln mussten. Die Beispiele zeigen, wie wichtig es ist, dass man aufeinander zugeht.

TB: Die Geschäftsleitung der AB hat sich als Eigentümerin und Vermieterin ursprünglich einstimmig für ein rauchfreies Haus ausgesprochen. Dann kamen berechtigte Argumente seitens SOB: Mitarbeitende im Schichtbetrieb sollten aus Sicherheitsgründen frühmorgens oder nachts nicht aus dem Haus müssen, um zu rauchen. Das hatten wir nicht bedacht, es hat uns aber eingeleuchtet, und wir haben nun auf der Dachterrasse eine Raucherecke eingerichtet. Und was den Kaffee betrifft: Da hält jedes Unternehmen an seinen Gepflogenheiten fest.

Und wenn wir schon beim Bezahlthema sind: Welche Investitionskosten sind mit dem Umzug verbunden?

TB: Das Gebäude gehört zu 80% den AB und zu 20% der Regiobus. Gemeinsam haben wir knapp 20 Millionen Franken am Standort Herisau investiert. Die Anlagen der BZ wurden über die Sparte Infrastruktur finanziert.

AW: Und die SOB ist einfach eine Mieterin.

Welche langfristigen Einsparungen oder wirtschaftlichen Vorteile werden erwartet?

TB: Solche Überlegungen standen nicht im Vordergrund. Den Mehrwert sehen wir nicht im Finanziellen, sondern in der Bereicherung am Arbeitsplatz mit Potenzial für Synergien zwischen zwei Bahnunternehmen.

AW: Aufgrund der Platzproblematik und der bereits erwähnten Themen wäre für uns die einzige Alternative gewesen, ein eigenes Gebäude für die BZ zu bauen, was am Standort Herisau erst in den nächsten fünf bis zehn Jahren möglich gewesen wäre. Somit ist dies für die SOB die beste, schnellste und gleichzeitig auch die kostengünstigste Variante. Wir profitieren alle, weil wir miteinander stärker sind. Und gleichzeitig sind und bleiben wir zwei eigenständige Unternehmen, die sich ergänzen.

So schlägt das Herz der SOB weiter

Die SOB-Mitarbeitenden der Betriebszentrale operieren seit Anfang September am Bahnhofplatz 20 in Herisau im neuen Gebäude der Appenzeller Bahnen. Die Betriebszentralen der beiden Bahnen teilen sich einen Raum, agieren aber autonom. Mit dem Aufbau der Technikanlagen und deren Inbetriebnahme sorgen Projektleiter, Technologiefachleute, ICT-Techniker/-innen und die Zugverkehrsleitung dafür, dass die Betriebszentrale auch am neuen Ort ihren Rhythmus findet.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Jeannine Lieberherr



Integrales Leit- und Informationssystem (ILTIS)

ILTIS macht es möglich, Stellwerke effizient zu steuern, ohne dass die Zugverkehrsleiter/-innen direkt vor Ort sein müssen. Es ist das zentrale Leitsystem, mit dem der Bahnverkehr gesteuert, überwacht und die Kommunikation für Zug- und Rangierfahrten sichergestellt wird. Ein wichtiger Bestandteil ist die sogenannte Zuglenkung: In ihr sind die Fahrwege aller Züge im jeweiligen Netz hinterlegt. ILTIS selbst greift jedoch nicht direkt in sicherheitsrelevante Vorgänge ein. Stattdessen kommuniziert es mit den Stellwerken, die zusammen mit den Sicherungsanlagen im Aussenbereich dafür sorgen, dass die Züge sicher und zur geplanten Zeit ihr Ziel erreichen.

Im Kommandoraum überwacht die Zugverkehrsleitung den Bahnbetrieb an sieben Arbeitsplätzen mit jeweils zehn Bildschirmen.



Erfahren Sie mehr über **Bahnsysteme** und deren **Unterhalt**. Hören Sie rein in unseren **Podcast «Bahntakt»**: Dominik Iten und Pascal Frey, Techniker für Sicherungs-, Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen, geben spannende Einblicke in ihren Berufsalltag.



www.sob.ch/techniker-sicherungsanlagen

Damit das neue Herz der Betriebszentrale (BZ) zuverlässig schlagen kann, reicht eine Gebäudehülle mit Möbeln nicht aus: Erst eine Infrastruktur bestehend aus Systemen, Applikationen, Elektro- und Datenkabeln lässt die Betriebszentrale pulsieren. Der Taktgeber: ein klar definiertes Pflichtenheft für den Kommando- und Technikraum, das die Anforderungen bündelt. Hinter dem Erfolg dieses Projekts stehen zahlreiche sorgfältige Überlegungen und der intensive Austausch aller Beteiligten: der ICT-Techniker/-innen, der Technologiefachleute des Bereichs Sicherungsanlagen, Telekommunikation und Niederspannung sowie der Fachleute aus dem Betrieb. Ihre Gedanken, Erfahrungen und Anforderungen sind ins Pflichtenheft eingeflossen. Und die Prämisse an den neuen Standort seitens der Leitung der Betriebszentrale: ein geräuscharmer Kommandoraum ohne Wärmeentwicklung. Die Lösung: Die Rechner stehen im Technikraum, das Gegenstück – die Konsole samt Bildschirmen – im Kommandoraum. Dieser besteht aus sieben Arbeitsplätzen mit jeweils vier Bildschirmen für das Zugleitsystem ILTIS (Integrales Leit- und Informationssystem) und sechs Bildschirmen für das übliche SOB-Netzwerk mit dessen Applikationen wie dem Kundeninformationssystem (KIS) für Bahnhöfe, der Steuerung für Fahrleitungs- und technische Anlagen (BILS), dem Alarmierungs- und Ereignisassistenten (RCS-ALEA) und dem Dispositionssystem (RCS-Dispo). Letztere sind Teil des Rail Control System (RCS), das die Betriebsführung durch strukturierte Ereignisbewältigung und effiziente Disposition unterstützt. Die Kommunikation zwischen Zugverkehrsleiter/-innen und Bahnpersonal erfolgt über einen separaten Touchscreen der Betriebstelefonanlage.

«Bei unserer Arbeit darf man eben genau nicht sehen, was alles dahintersteckt.»

Lukas Graf, Fachprojektleiter
Telecom- und Niederspannungsanlagen

Verbindungen im Verborgenen

Um den Kommandoraum mit dem Technikraum zu verbinden, kommen KVM-Switches (Keyboard, Video, Maus)

zum Einsatz, die als Schaltstellen zwischen Bedienkonsole und den Rechnern oder Servern dienen. Alle Kabel sind fein säuberlich beschriftet, damit man weiss, wohin welches Kabel führt und schliesslich im Technikraum seinen Anschluss findet. «Bei unserer Arbeit darf man eben genau nicht sehen, was alles dahintersteckt», erklärt Lukas Graf, der als Projektleiter dieses Umzugs seitens der Technik alle Fäden – oder besser gesagt alle Kabel – in der Hand hält. Die Technik ist versteckt und muss gut geschützt sein. So führen die Kabel in den Wänden und im Hohlboden zum Technikraum.

Ununterbrochene Versorgung: Energie für die Betriebszentrale

Ein Stromunterbruch würde zum Stillstand des Zugverkehrs führen. Um das zu verhindern, gibt es eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV). Sie sorgt dafür, dass die Systeme auch dann weiterlaufen, wenn die Stromzufuhr kurzzeitig ausfällt. Die USV ist im Grunde eine Notstromanlage: Sie bezieht ihre Energie sowohl aus dem transformierten Bahnstrom als auch aus dem normalen Ortsnetz – also denselben Strom, den man auch zu Hause aus der Steckdose

bezieht. Fällt ein Stromnetz aus, übernimmt das andere Stromnetz komplett. Wenn beide Stromnetze ausfallen würden, kämen die Batterien zum Einsatz, die eine gewisse Zeitspanne überbrücken könnten.

Neben der Stromversorgung ist auch ein stabiles, hochverfügbares Netzwerk unverzichtbar. So ist das Zugleitsystem ILTIS mehrfach redundant aufgebaut: Mehrere Server laufen parallel und sind zusätzlich in verschiedenen Rechenzentren überregional gespiegelt. ILTIS verfügt ausserdem über ein eigenes, unabhängiges Netzwerk, das nicht mit dem herkömmlichen Internet verbunden ist und ausschliesslich von Bahnen genutzt werden kann. →

In der Betriebszentrale werden ausschliesslich vom BAV freigegebene Eingabegeräte (Maus und Tastatur) verwendet.

Die Betriebstelefonanlage mit einem separaten Touchscreen gewährleistet jederzeit eine sichere Kommunikation im Bahnbetrieb.



Lukas Graf,
Fachprojektleiter Telecom- und
Niederspannungsanlagen

Im Video erzählt
Lukas, was ihn
beim Umzug der
BZ besonders
stolz machte.



Oben v.l.n.r.:
Markus Allenspach, Technologie
Manager Niederspannung & Telecom

Daniel Kräutler, Techniker
Sicherungs- & Telecomanlagen

Links v.l.n.r.:
Björn Lenggenhager,
Technologie Manager Telecom



Andreas Schweizer, Technologie
Manager Sicherungsanlagen

«Die Betriebszentrale Herisau orchestriert das SOB-Netz für den nächsten Lebenszyklus in neuen, modernen Räumlichkeiten.»

Ignaz Auer, Leiter Betriebszentrale

Die Redundanz entsteht durch eine Absicherung auf mehreren Ebenen – eine davon ist das nationale Datennetz Datacom der SBB, das sämtliche Systeme der Bahnproduktion miteinander verbindet.

Lukas Graf hat ein Herz für akribische Planung und er sowie seine Kollegen haben Terminierung im Blut. Doch auch offene Ohren, wachsame Augen und Weitsicht zeichnen den Projektleiter und seine Kollegen aus: Während die Bauarbeiten an der Gemeindestrasse neben dem neuen Gebäude liefen, sorgte Lukas kurzerhand gemeinsam mit dem Bauunternehmer dafür, dass ein Rohr unter der Strasse verlegt wurde. So ist sichergestellt, dass beim bevorstehenden Ausbau des Service-Zentrums in Herisau künftig ein neuer Trafo beim Bahngleis den Zugang zum Bahnstrom gewährleisten kann. Denn der aktuell genutzte Trafo im Service-Zentrum, der den Bahnstrom umwandelt und in das Gebäude der neuen Betriebszentrale einspeist, muss mittelfristig ersetzt werden.

Störungsquellen: Staub und Mäuse, Feuer und Wasser

Damit die Technik im Hintergrund zuverlässig arbeiten kann, muss der Technikraum vor allen möglichen Störungsquellen geschützt sein. Auch Staub ist problematisch: Er soll sich weder auf Geräten ablagern noch in die elektronischen Komponenten gelangen. Darum wurde der Raum vor dem Bezug gründlich gereinigt. Eine spezielle Luftführung sorgt für die Kühlung der Geräte und hält auch Staub fern. Die Luft strömt dabei vom Boden aufwärts und wird durch Abdeckungen gezielt über die technischen Geräte geleitet – so entsteht eine stabile Kältezone, die zuverlässig vor Überhitzung schützt. Doch nicht nur «Staubmäuse» sind eine Gefahr: Auch echte Mäuse könnten Kabel oder Leitungen beschädigen – darum gehören auch Mäusefallen zur Standardausstattung.

Hinzu kommen Brand- und Wasserschutz: Der Raum ist mit einer modernen Brandmeldeanlage ausgestattet. Im Ernstfall sorgt eine Gaslöschanlage dafür, dass der Sauerstoff in der Luft reduziert wird – so kann ein Feuer gar nicht erst entstehen. Damit Probleme frühzeitig erkannt werden, gibt es zusätzlich eine Absaugeinrichtung in den Netzwerkschränken. Sie überwacht ständig die Luftquali-

tät und schlägt Alarm, sobald eine Veränderung festgestellt wird. Auch Wasserleitungen sind so angelegt, dass sie den Technikraum nicht gefährden.

Am Puls des Bahnbetriebs – ein Übergang ohne Unterbruch

Aus technischer Sicht gab es für die SOB keinen fixen Umzugstermin, da die neue Betriebszentrale im Gebäude der Appenzeller Bahnen parallel aufgebaut wurde. Der Zeitpunkt für den Umzug war ideal, weil viele Geräte das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hatten und ohnehin ersetzt werden mussten. Bereits ein halbes Jahr zuvor begannen Lukas Graf als Projektleiter und die Technologen aus den Fachbereichen mit dem Aufbau der neuen Zentrale. Auch die ICT-Techniker waren massgeblich am Umzug beteiligt: So installierten sie beispielsweise die Technik im gemeinsam genutzten Sitzungszimmer mit den Appenzeller Bahnen und statteten die PCs für das SOB-Netz mit sämtlichen Anwendungen aus. Starke Teams, die sich aus dem Arbeitsalltag bestens kennen, zogen gemeinsam an einem Strang und arbeiteten Hand in Hand.

Damit die Inbetriebnahme reibungslos verlief, hatten die Mitarbeitenden der Betriebszentrale in Zusammenarbeit mit der ICT sämtliche Systeme im Vorfeld getestet. Der endgültige Übergang erfolgte mit gutem Grund am 3. September 2025, einem Mittwochmittag: Zu diesem Zeitpunkt waren alle Beteiligten aus den verschiedenen Bereichen am besten erreichbar und dieser Termin ermöglichte eine gute Vor- und Nachbereitung. Die Zugverkehrsleiter/-innen des Ost- und Südnetzes der SOB sowie der Schichtleiter übergaben ihren Dienst telefonisch und so übernahm die neue Schicht ihren Einsatz direkt am neuen Standort. Ignaz Auer, Leiter Betriebszentrale, resümiert: «Die Betriebszentrale Herisau orchestriert das SOB-Netz für den nächsten Lebenszyklus in neuen, modernen Räumlichkeiten.» Während des Umzugs waren aus Sicherheitsgründen keine Streckensperrungen und auch keine Fahrleitungsschaltungen möglich. Zudem ist die Betriebszentrale mit einem analogen Telefon ausgerüstet, sodass die Erreichbarkeit jederzeit gewährleistet bleibt – selbst dann, wenn die digitale Betriebstelefonie einmal ausfallen sollte. →

V.l.n.r.: Klaus Bischof, Leiter Betrieb, und Marcel Brönnimann, Leiter Immobilien sowie Gesamtprojektleiter seitens Immobilien für den neuen Standort der Betriebszentrale, freuen sich über die erfolgreiche Inbetriebnahme, zu der beide einen wesentlichen Beitrag geleistet haben.



V.l.n.r.: Walter Büsser, Fachspezialist Betrieb, und Ignaz Auer, Leiter Betriebszentrale, sind am neuen Standort tätig – von hier aus wird das gesamte SOB-Netz orchestriert.

Mit Herzblut und Erfahrung den Umzug koordiniert

Für Walter Büsser, Fachspezialist Betrieb und mittlerweile seit 46 Jahren bei der SOB tätig, hatte der Umzug eine ganz besondere Bedeutung: Die bisherige Betriebszentrale war ursprünglich seine Dienstwohnung, die er im Jahr 1988 bezog – ein Ort, an dem sich Berufliches und Privates über viele Jahre hinweg eng miteinander verbanden. Als die Räume im Jahr 2004 zur Betriebszentrale umgestaltet wurden, blieb die persönliche Verbundenheit stets bestehen. Der Umzug an den neuen Standort bedeutet für ihn nicht nur eine organisatorische Veränderung, sondern auch einen Abschied von einem bedeutenden Stück gelebter Geschichte. So kennt Walter als erfahrener Fachspezialist die Betriebszentrale wie kaum ein anderer. Er nimmt selbst kleinste Details wahr, versteht die Menschen um sich herum und sorgt

für ein gutes Betriebsklima. Dabei spielt auch die Raumtemperatur eine wichtige Rolle fürs Arbeitsklima. Er koordinierte sämtliche Bedürfnisse der Mitarbeitenden, denn das Arbeiten im Schichtbetrieb bringt besondere Herausforderungen mit sich. So ist beispielsweise die Ausstattung der Aufenthaltsräume mit Kochmöglichkeiten zentral, da die Mittagspause zeitlich begrenzt ist und externe Verpflegungsmöglichkeiten nicht immer optimal in den Ablauf passen. Ausserdem müssen die Mitarbeitenden ausgewogen und regelmässig verpflegt sein, damit sie ihre verantwortungsvolle Aufgabe stets höchst konzentriert wahrnehmen können.

Walters Wissen über die Abläufe, die Bedürfnisse der Mitarbeitenden und die kleinen Details der Arbeitsumgebung macht den Unterschied und gewährleistet, dass der Neubeginn sowohl organisatorisch als auch menschlich gelingt. Denn neben den Systemen und der Hardware sind auch Softfaktoren entscheidend: Die Betriebszentrale ist das Herzstück des Bahnbetriebs, am Puls des Geschehens – und mittendrin steht der Mensch, der zusammen mit der Technik dafür sorgt, dass der Zugverkehr nahezu rund um die Uhr möglichst reibungslos läuft.



Im Video berichtet Walter über die Inbetriebnahme der neuen BZ am 3. September 2025.

Lesenswertes

Mehr Lesestoff

Schnitzeljäger im Führerstand

Sven Staudenmann und Joey Koller, beide Lokführer bei der SOB, sind nicht nur begeistert von ihrem Job, sondern auch fasziniert vom sogenannten Geocaching – eine Art Schatzsuche per GPS.

direkt.sob.ch/geocaching



Der Hockey-Extrazug: Ein Fanerlebnis auf Schienen

Was im Jahr 2022 begann, ist zu einer langjährigen Partnerschaft zwischen der Südostbahn und dem HC Ambri-Piotta geworden. Ein Blick auf die Extrazugplanung und Neuerungen der Hockey-Saison 2025/2026.

direkt.sob.ch/hockey-extrazug

Sämtliche Artikel auf direkt.sob.ch



SOB-Newsletter

Verpassen Sie keine Neuigkeiten der Südostbahn. In unserem Newsletter lesen Sie spannende Geschichten, sind über Wettbewerbe und Angebote informiert und wissen auch sonst, was auf und neben den Schienen läuft. Der Newsletter erscheint monatlich.

www.sob.ch/newsletter

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

Kniffliges

Wettbewerb

Wie viel beträgt das Bremsgewicht eines Traverso, wenn das Fahrzeug geschleppt wird?

A) 223 Tonnen

B) 527 Tonnen

C) 602 Tonnen

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 30. April 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.

Im Einsatz für zuverlässige Züge

Dass die Züge der SOB zuverlässig und pünktlich unterwegs sind, dafür sorgen nicht nur die Betriebsführung, das Lokpersonal und ein gut abgestimmter Fahrplan, sondern auch die fleissigen Hände der Instandhaltungsmitarbeitenden in den Service-Zentren. Sie halten mit regelmässigen Kontrollen und Reparaturen die Fahrzeuge am Laufen.

Text und Fotos: Jil Rietmann

Bodenmarkierungen kennzeichnen den sicheren Weg in die grosse Halle. Der Geruch von Schmieröl liegt in der Luft. Im Service-Zentrum Herisau reihen sich die Züge aneinander: Auf der einen Seite steht ein Flirt 3, auf der anderen ein Traverso. Unter den Fahrzeugen, auf den Arbeitsbühnen und im Inneren der Züge sind Frauen und Männer in orangen Schutzanzügen beschäftigt. Sie sorgen dafür, dass die Züge einsatzfähig sind und die Reisenden sicher an ihr Ziel gelangen: die Mitarbeitenden der Instandhaltung.

Durch das Zusammenspiel vieler Hände, kluger Köpfe und unterschiedlicher Herangehensweisen sind die Züge Tag für Tag möglichst reibungslos unterwegs. «Bei uns steht Teamarbeit an oberster Stelle», sagt Menno van der Sar, Gruppenleiter Instandhaltung in Herisau. Er arbeitet erst seit wenigen Monaten bei der SOB, hat aber schon nach kurzer Zeit gespürt, dass Wertschätzung und Zusammenhalt hier gelebte Werte sind. Das war ihm bei seinem Stellenantritt besonders wichtig – denn er weiss, wie entscheidend diese Faktoren für eine funktionierende Instandhaltung sind. Menno war bereits bei anderen Bahnbetrieben als Gruppenleiter tätig und bringt viel Erfahrung mit. «Einmal Bähnler, immer Bähnler», sagt er schmunzelnd.

«Bei uns steht Teamarbeit
an oberster Stelle.»

Menno van der Sar, Gruppenleiter Instandhaltung

Hinter den Kulissen, aber unverzichtbar

Als Gruppenleiter ist Menno für eines von vier Instandhaltungsteams in Herisau verantwortlich. Wer an die Instandhaltung von Zügen denkt, hat wohl genau das im ersten Abschnitt beschriebene Bild im Kopf: Es wird an den Fahrzeugen herumgeschraubt, damit sie fahrtüchtig sind. Wie stark die Instandhaltungsarbeiten die Abläufe im Bahnbetrieb tatsächlich beeinflussen, ist vielen nicht bewusst. «Unser Hauptziel ist es, einen sicheren Betriebsablauf zu gewährleisten», sagt Menno. Dabei steht die Sicherheit, also dass die Züge störungsfrei unterwegs sind, an oberster Stelle. Aber auch der Komfort für die Reisenden ist ein wichtiges Anliegen. Die Züge kommen je nach Einsatzplan ins Service-Zentrum – etwa für die Reinigung, das Entleeren der WCs oder das Auffüllen von Betriebs-



Umgeben von Zügen fühlen
sie sich wohl: Die Mitarbeitenden
in der Instandhaltung.



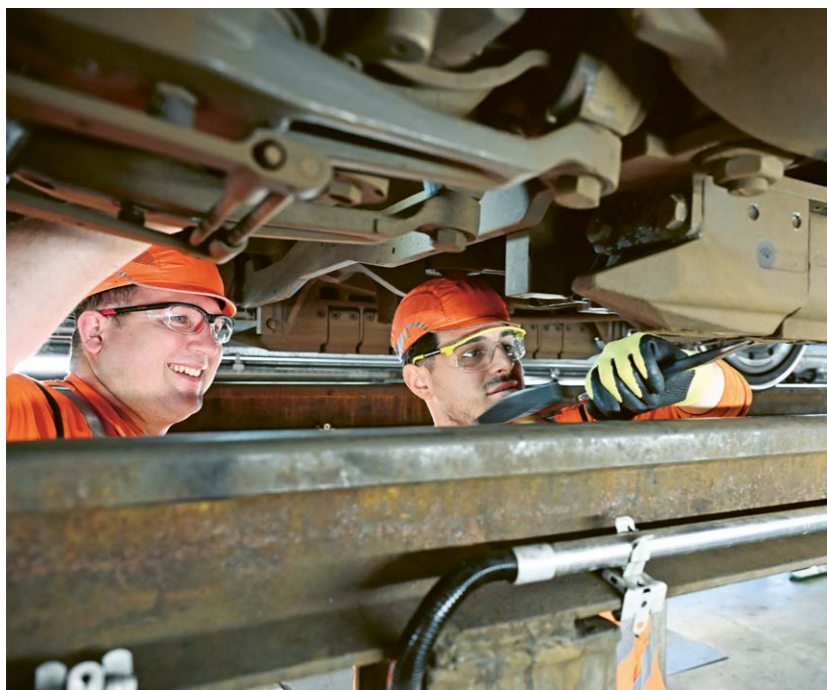
Menno van der Sar ist als Gruppenleiter nicht nur für Organisatorisches zuständig. Zu einer guten Führung gehört für ihn, die Aufgaben seiner Mitarbeitenden selbst zu beherrschen und auch selbst anzupacken.

stoffen. Zusätzlich sind alle 30 Tage definitiv angesetzte Instandhaltungschecks an den Fahrzeugen notwendig, bei denen zum Beispiel die Kontrolle sämtlicher Dachkomponenten ansteht. «Sehr viele Zugteile befinden sich mittlerweile auf dem Dach. Die Klimageräte, deren Filter gewechselt werden müssen, oder die Kompressoren für die Luft, die das Lokpersonal für das Bremsen benötigt», erklärt Menno. Die Instandhaltung ist ähnlich wie der Service, den man bei Autos auch regelmässig durchführen muss.

Zwischen fester Struktur und spontanen Herausforderungen

Wann welcher Zug in den Service muss, ist genau geplant. Die Arbeitstage in der Instandhaltung folgen daher einem festen Ablauf. Nichtsdestotrotz sei kein Tag wie der andere. «Auch im sonst geregelten Bahnbetrieb gibt es immer wieder Unvorhergesehenes», meint Menno. Störungen an den Fahrzeugen machen die Instandhaltungsarbeit abwechslungsreich. «Neben den geplanten Arbeiten halten wir immer einen Zeitpuffer für dringende Fälle frei. Fällt zum Beispiel eine Toilette aus, hat diese Reparatur Priorität. Als Gruppenleiter gehört es zu meinen Aufgaben, die Fälle einzuschätzen und die Arbeit entsprechend zu koordinieren», sagt Menno.

Damit alle auf dem aktuellen Stand sind, beginnt jeder Arbeitstag mit einer kurzen Besprechung – dem sogenannten Shop-Floor. Vor einem Board, auf dem die anstehenden Arbeiten vermerkt sind, verschafft sich das Team gemeinsam einen Überblick über die Fahrzeuge und deren Kontrollen oder Reparaturen. Der jeweilige Tageschef erläutert die wichtigsten Punkte, verteilt die Aufgaben und sorgt so für Klarheit. Die Besprechung dauert nur wenige Minuten, schafft aber Struktur und Effizienz. →



In der Instandhaltung zählt Zusammenarbeit.

Lust, in einem starken Team dafür zu sorgen, dass unsere Züge zuverlässig unterwegs sind? Hier geht es zur Berufswelt der Instandhaltung.

www.sob.ch/instandhaltung



In der Instandhaltung trägt jeder Handgriff zur sicheren und zuverlässigen Fahrt der Züge bei. Ob auf dem Dach, unter dem Fahrzeug oder im Innenraum – die Mitarbeitenden kontrollieren, reinigen und setzen technische Komponenten instand.



«Wir sind keine Einzelkämpfer,
nur zusammen läuft es richtig rund.»

Menno van der Sar, Gruppenleiter Instandhaltung

Zwei Service-Zentren für unterschiedliche Schwerpunkte

In Herisau wird die betriebsnahe Instandhaltung durchgeführt. Dazu gehören die Instandhaltungschecks, präventive Arbeiten wie Sichtkontrollen ums Fahrzeug sowie die Störungsbehebung. Der Unterschied zur schweren Instandhaltung, die im Service-Zentrum in Samstagern durchgeführt wird, liegt in den Arbeiten, die erledigt werden. «In Samstagern stehen gröbere Arbeiten wie Kupplungs- oder Drehgestellwechsel sowie Revisionen ausgewählter Komponenten an. Das Service-Zentrum ist für diese Art von Arbeiten besser ausgerüstet», sagt Menno.

Mehr Verantwortung, mehr Vielfalt

Was an beiden Standorten gut funktioniert, ist der Teamzusammenhalt. «Wir sind keine Einzelkämpfer, nur zusammen läuft es richtig rund», sagt Menno. Neben einem guten Arbeitsklima hat die Teamarbeit einen weiteren Vorteil – gebündeltes Wissen an einem Ort. Die Mitarbeitenden in der Instandhaltung kommen aus unterschiedlichen Berufsgruppen. Unter ihnen sind Automechaniker/-innen, Elektriker/-innen, Bauarbeiter/-innen und Mitarbeitende aus der Produktions- und Maschinenbauindustrie. Alle bringen besondere Stärken mit, sodass sie sich gegenseitig unterstützen können. «Breites Wissen wird auch darum immer wichtiger, weil die Aufgaben komplexer werden», erzählt Menno. Die Instandhaltung entwickelt sich stetig weiter. In Herisau sollen künftig mehr Komponenten aufgearbeitet werden. «Das heisst, wir tauchen noch tiefer in die Fahrzeuge ein und finden Lösungen, um Bauteile wiederzuverwenden, statt sie zu ersetzen. Damit leisten wir einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft», führt Menno aus. Durch die Integration der Störungsbehebung zusätzlich zu den präventiven Instandhaltungsarbeiten sei der Beruf

spannender geworden. «Die betriebsnahe Instandhaltung umfasst viele wiederkehrende Arbeiten. Durch die neuen Aufgaben müssen wir uns immer wieder hineindenken, Ursachen finden und Lösungen entwickeln. Das macht die Arbeit abwechslungsreich und anspruchsvoll – und für die Mitarbeitenden attraktiver.»

Auch die Schichtarbeit wurde ansprechender gestaltet: zwei Wochen Tagesschicht, eine Woche Nachtschicht – danach eine Woche frei zur Erholung. Dieser Turnus wiederholt sich Monat für Monat. Das bringt Planbarkeit und erleichtert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Mitwirkung, die bewegt

Dass es ihren Mitarbeitenden gut geht, ist der SOB wichtig. In der Instandhaltung hat dies Menno vor allem daran festgestellt, dass die Mitarbeitenden aktiv in die Optimierung der Arbeitsprozesse involviert werden. «Bei uns haben die Mitarbeitenden die Möglichkeit, Veränderungen zu bewirken. Ihre Anliegen, die dann schrittweise abgearbeitet werden, halten sie schriftlich fest», sagt Menno. Dies sei auch im Sinne des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. In der Instandhaltung ist es wichtig, Prozesse so schlank und effizient wie möglich zu halten, weshalb stets ein Auge auf Fortschritt geworfen wird. «Nur so können wir sicherstellen, dass unsere Abläufe nicht stehenbleiben, sondern immer effizienter und besser werden», sagt er. Von dieser Entwicklung profitieren schliesslich nicht nur die Mitarbeitenden, sondern auch die Reisenden. Denn eine starke Instandhaltung bedeutet sichere Züge, verlässliche Verbindungen und Reisekomfort auf hohem Niveau. So trägt die Arbeit hinter den Kulissen ganz wesentlich dazu bei, dass die Kundinnen und Kunden gerne mit der SOB unterwegs sind.

Erklärendes

Zeichen mit Zweck: Zugbeschriftungen verstehen

Wie viele Personen haben in einem Waggon Platz? Befindet sich in diesem Zug ein WC? Wer auf dem Perron auf den Zug wartet, hat sich solche Fragen vielleicht schon einmal gestellt. Antworten liefert der Zug selbst: ein Blick auf Zeichen und Zahlen am Zug.

Text und Fotos: Jeannine Lieberherr

Die Zahlen und Symbole, die auf jedem Zug stehen, haben alle ihre Bedeutung. Ob Anzahl Sitzplätze, WC-Hinweis oder Informationen zu den Bremssystemen: Die Beschriftungen verraten einiges über die jeweiligen Fahrzeuge. Wer bisher nur Bahnhof verstand, punktet beim nächsten Small Talk am Gleis mit überraschenden Fakten.

1 Zahlen und Symbole

Der **Bogen mit zwei sternähnlichen Symbolen** auf jeder Seite gibt an, dass die Fahrzeuge keine Ablaufberge befahren dürfen. Ablaufberge sind künstlich angelegte Erhöhungen in Rangierbahnhöfen, auf denen Wagen – meist Güterwagen – neu zusammengestellt werden. Die Wagen werden über den Ablaufberg rangiert und laufen so mittels der Schwerkraft ab.

Die Drehzapfen ermöglichen es dem Drehgestell, sich unter dem Wagenkasten zu drehen. Das ist besonders beim Befahren von Kurven wichtig. Sie sind im Abstand von **15,8 Metern** angeordnet.

Das Symbol **WC** verweist darauf, dass das Fahrzeug über ein geschlossenes Toilettensystem verfügt.

Direkt unter dem WC-Symbol ist die Länge des Zuges inklusive Frontkupplung angegeben: **150,20 Meter**.

Im Feld über dem Zuggewicht befindet sich mit der Aufschrift **REV RM** das Revisionsfeld, es kommt bei der Südostbahn nicht mehr zum Einsatz. Das Datum der Revision ist digital im System hinterlegt.

2 Zulassungen: Wo der Zug fahren darf

Dieses Kästchen regelt die Zulassung des Fahrzeugs. Dieses Fahrzeug ist in der **Schweiz** zugelassen und darf auch auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist **NBS**, dem Lötschberg-Basistunnel **LBT**, dem Gotthard-Basistunnel **GBT** und dem Ceneri-Basistunnel **CBT** verkehren.

3 Gewicht und Anzahl Plätze

Dieser Traverso hat ein Leergewicht von **259 Tonnen**, bei normaler Zuladung ist er **319 Tonnen** schwer. In der ersten Klasse stehen **68 Sitzplätze** zur Verfügung, in der zweiten Klasse sind es **312 Sitzplätze**.

2



VORALPEN-EXPRESS
TRENO GOTTARDO
AARE LINTH
ALPENRHEIN-EXPRESS

TRAVE

Fahrzeugnummer
6

Wagen 8 B 94 85 7 526 227-4 CH-SOB

(WC)	REV/RM	R	223t
→ 15,80 m ←	← 150,20 m →	R	527t 165%
↻	CH	R+Mg	602t 189%
LBT NBS GBT CBT	259t 319t 68-312PI		254kN
			KB - R - E - A - Mg

1
Zahlen und
Symbole

2
Zulassungen

3
Gewicht
Anzahl Plätze

4
Bremssysteme

5
Bremsarten

Fahrzeugnummer
6

Wagen 8 B 94 85 7 526 227-4 CH-SOB

(WC) REV/RM R (geschleppt/
trainato) 223t

→ 15,80 m ← | 150,20 m → | 259t 319t | R 527t 165%

↔ CH LBT NBS | 68-312PI | R+Mg 602t 189%

GBT CBT | 254kN | R KB - R - E - A - Mg D Ö

1 ↑ Zahlen und Symbole 2 ↑ Zulassungen 3 ↑ Gewicht Anzahl Plätze 4 ↑ Bremssysteme 5 ↑ Bremsarten

6 Fahrzeugnummer

Die Fahrzeugnummer haben wir in der Schriftzugausgabe Herbst 2024 dekodiert. Die zwölf Ziffern setzen sich wie folgt zusammen: Bauartcode, Ländercode, Baureihennummer, Fahrzeugnummer und Prüfziffer.

Wer Zahlen mag, kann das Rätsel um die Zahlen lösen und die Prüfziffer entschlüsseln. Ein Beispiel zur Berechnung hilft Ihnen dabei.



direkt.sob.ch/zugnummer-dekodiert

4 Bremssysteme

Der Buchstabe **R** steht für die Bremsart pneumatische Bremse. Sie funktioniert mit Druckluft, die durch das Bremssystem zirkuliert und die einzelnen Bremszylinder ansteuert. Man unterscheidet zwischen der Personenzugbremse und der Güterzugbremse, weil mit Rücksicht auf die zulässige Länge und die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Züge entsprechende Anforderungen an die Bremsen gestellt werden. Schnell fahrende Züge benötigen einen längeren Bremsweg. Diese Züge brauchen deshalb eine entsprechend schnell wirkende Bremse – die R-Bremse.

Die Zahlen beziehen sich auf das Bremsgewicht, also das Bremsvermögen eines Eisenbahnfahrzeugs oder eines Zuges. Die erste Zeile zeigt demzufolge das Bremsvermögen, wenn das Fahrzeug geschleppt wird – es fährt also nicht aus eigener Kraft, sondern wird von einem anderen Fahrzeug gezogen. In diesem Fall beträgt das Bremsgewicht **223 Tonnen**.

Die zweite Zeile nennt das **Bremsgewicht**, wenn das Fahrzeug nicht geschleppt wird, im Beispiel beträgt es **527 Tonnen**. Aus dem Bremsgewicht geteilt durch das Zuggewicht, multipliziert mit 100% ergibt sich das **Bremsverhältnis**, in

diesem Fall **165%**. Diese Angabe benötigen Lokführer/-innen für die reguläre Zugfahrt, wenn alle pneumatischen Bremsen eingeschaltet und betriebsbereit sind.

Das Bremsverhältnis legt fest, wie schnell ein Zug maximal fahren darf, damit er – unter Berücksichtigung von Streckenneigung und Gefälle – rechtzeitig vor dem Hauptsignal zum Stehen kommt.

Die dritte Zeile mit der Angabe **R+Mg** steht für eine Kombination aus der pneumatischen R-Bremse und der Magnetschienenbremse. In diesem Fall beträgt das Bremsgewicht **602 Tonnen**, was ein Bremsverhältnis von **189%** ergibt.

Die Jakobsdrehgestelle sind teilweise mit Magnetschienenbremsen ausgestattet. Für die Bremswirkung wird ein eiserner Schleifschuh pneumatisch abgesenkt und von einem integrierten Elektromagnet an die Schiene gezogen. Diese Bremsung kommt beispielsweise beim Betätigen der Fahrgastnotbremse oder bei schlechten Witterungsverhältnissen zum Einsatz.

Das unterste Symbol in der Tabelle gibt Auskunft über die Bremskraft der Federspeicherbremse, auch Festhaltebremse genannt. Sie hält den Zug mit **254 Kilonewton**, also rund 25,4 Tonnen, im Stillstand und ist vergleichbar mit der Handbremse beim Auto.



Bremsverhältnis berechnen

Das Bremsgewicht entspricht 527 t, das Fahrzeuggewicht entspricht 319 t im beladenen Zustand.

$$\frac{527 \text{ t}}{319 \text{ t}} \times 100 \% = \mathbf{165 \% \text{ Bremsverhältnis}}$$

Mit dem errechneten Bremsverhältnis ermittelt das Lokpersonal oder die Zugvorbereitung die sogenannte Bremsreihe. Die Bremsreihe definiert mit welcher Geschwindigkeit ein Zug maximal verkehren darf.

Bei einer Bremsung mit der «E-Bremse» wird der Motor umgekehrt betrieben: Er wirkt nicht mehr als Antrieb, sondern als Generator. Die gewonnene Energie wird ins Netz zurückgespeist, das nennt sich Rekuperation.

5 Bremsarten

Auf der rechten Seite befinden sich diverse Buchstaben, die die verschiedenen Bremsarten eines Zuges beschreiben. Das **R im Rhombus** kennzeichnet ein Bremsverhältnis von mindestens 150% im Leerzustand.

Das **KB** steht für Knorr-Bremse, einen Konzern mit Firmensitz in München und führenden Anbieter sicherheitsrelevanter Subsysteme für Schienen- und Nutzfahrzeuge.

Das **R** steht für die R-Bremse und ist die Standardbremsanlage, die während der regulären Fahrt zum Einsatz kommt. Das **E** steht für die elektrisch-dynamische Bremse, die vor allem bei elektrischen Triebzügen und Lokomotiven verwendet wird. Bei der elektrischen Bremse wirken die Triebmotoren der Triebfahrzeuge als Generatoren. Die dadurch gewonnene elektrische Energie wird bei der Nutstrombremse ins Fahrleitungsnetz zurückgespeist und bei der Widerstandsbremse über Widerstände in Wärmeenergie umgewandelt. Die elektrische Bremse reguliert und vermindert die Geschwindigkeit und führt in gewissen Fällen bis zum Halt. Bei der elektrischen Bremse ist der Verschleiss geringer als bei mechanischen Bremsen.

Das **A** steht für das automatische Lastbremssystem, das die Bremskraft automatisch an das aktuelle Gewicht der Wagen anpasst. So werden schwer beladene Wagen stärker und leicht beladene schwächer gebremst, was ein gleichmässiges und sicheres Bremsen des gesamten Zuges gewährleistet.

Das **Mg** bezieht sich auf die bereits vorher erwähnte Magnetschienenbremse.

Das **eingekreiste D** steht für die Scheibenbremsen an den Radscheiben. Die mechanische Bremse des Fahrzeugs wird so als lastabhängige pneumatische Scheibenbremse ausgeführt. Sie hat die Aufgabe, die elektrodynamische Bremse zu unterstützen und eine Not-, Schnell- oder Zwangsbremung durchzuführen. Ausserdem hält sie das Fahrzeug im Stillstand.

Das **Symbol neben dem eingekreisten D** steht für die Notbremsanforderung. Wenn ein Fahrgast die Notbremse zieht und sich der Zug an einer ungeeigneten Stelle befindet – beispielsweise in einem Tunnel oder auf einer Brücke – verhindert die Notbremsanforderung eine unmittelbare Bremsung des Zuges. Stattdessen wird eine Meldung an den Führerstand übermittelt. Die Lokführerin oder der Lokführer quittiert diese Meldung innerhalb von zehn Sekunden und erhält so die Möglichkeit, den Zug kontrolliert bis zu einem sicheren Halteort weiterzuführen. Erfolgt keine Quittierung innerhalb der vorgegebenen Zeit, wird automatisch eine Zwangsbremung ausgelöst.

Durch die Kombination all dieser Bremsen kann der Zug unter sämtlichen Bedingungen – sei es bei planmässigen Bremsvorgängen, beim Befahren von Gefällestrecken oder im Falle einer Notbremsung – kontrolliert, zuverlässig und sicher zum Stillstand gebracht werden.

Ein Plan für Tüftler

Die Umsteigezeit ist knapp: Weshalb fährt der Anschlusszug nicht zwei Minuten später ab? Ein Zug ist überfüllt und die Perrons sind zu kurz, um mehr Wagen anzuhängen. Wäre es nicht sinnvoll, den Takt zu verdichten? Das sind Fragen, mit denen sich Angebotsplaner und -planerinnen auseinandersetzen. Die Netzgrafik als zentrales Arbeitsinstrument begleitet sie auf der unermüdlichen Suche nach dem optimalen Angebot.

Text: Esther Volken, Grafik/Fotos: SOB

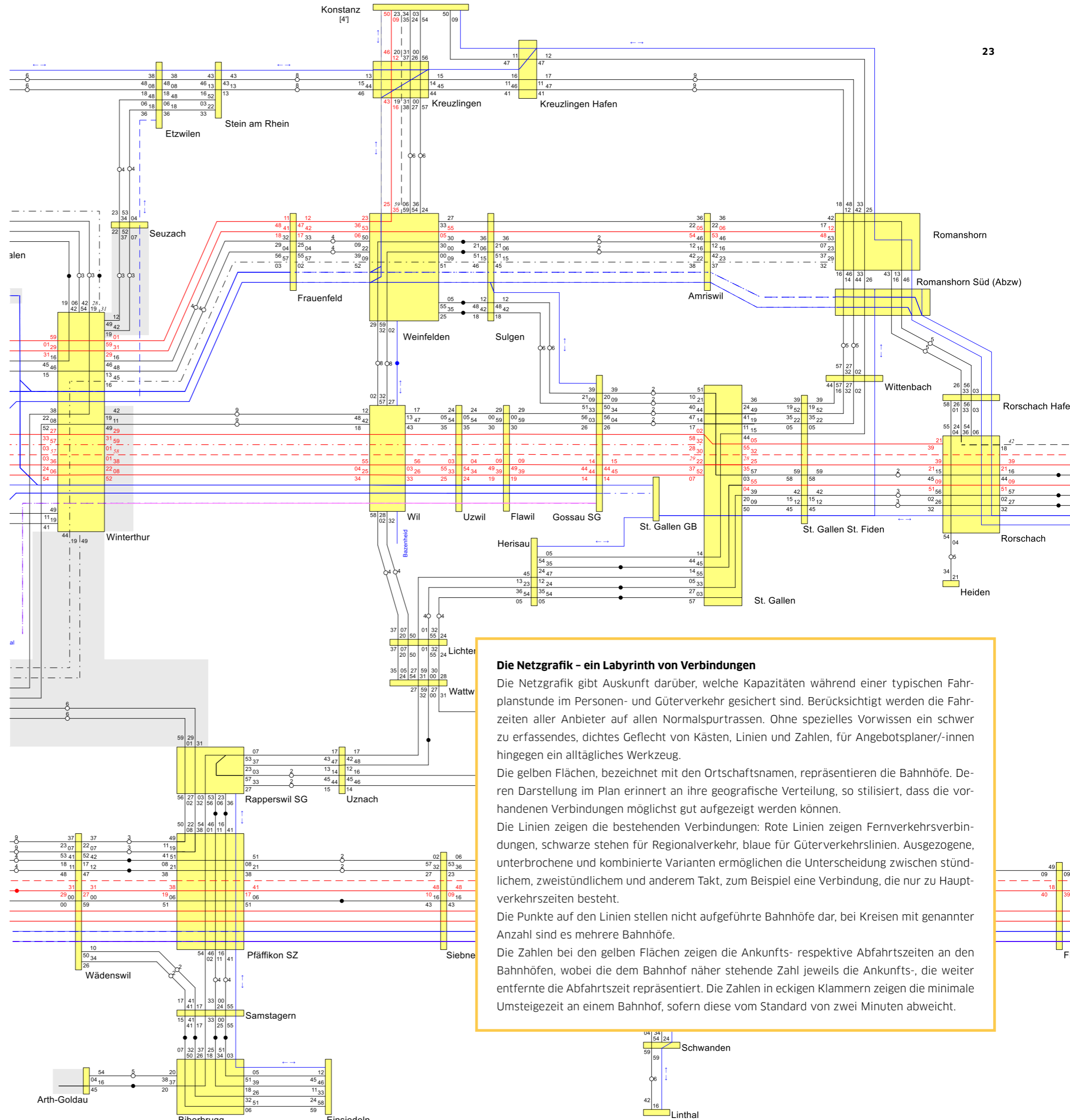
Wenn neue Angebote zur Diskussion stehen oder bestehende Angebote angepasst werden sollen, dann werfen die Angebotsplaner/-innen einen prüfenden Blick auf die Netzgrafik: Das Zusammenspiel der verschiedenen Anbieter und Verbindungen ist so komplex, dass es viel Vorstellungskraft und Hintergrundwissen braucht, Netzgrafiken zu lesen und zu nutzen. Die Fragen, die sich die Angebotsplaner/-innen stellen, und ihr Vorgehen hängen vom Zeithorizont und Ausmass der angestrebten Angebotsänderung ab. Netzgrafiken als ihr wichtigstes Werkzeug existieren entsprechend den unterschiedlichen Fragestellungen für verschiedene Zeithorizonte, Regionen oder auch einzelne Konzepte.

Das Machbare im Fokus, die Kosten im Hinterkopf

Der Fahrplan des kommenden Jahres ist mit dem Fahrplanwechsel nahezu definitiv, ebenso sind die Fahrpläne der darauffolgenden Jahre weitgehend abgeschlossen. Kleinere Anpassungen sind noch möglich, beispielsweise wenn sich ein Angebot in der Praxis nicht bewährt oder sich unerwartete Defizite zeigen. Möglicherweise gibt es Bedürfnisanmeldungen durch Private, Verbände, Organisationen, Gemeinden, Kantone oder den Bund.

«Eine wichtige Grundlage bleibt stets die Netzgrafik, die, je näher der Zeithorizont rückt, umso stärker verfeinert wird.»

Lars Bärtschi, Angebotsplaner



Die Netzgrafik - ein Labyrinth von Verbindungen

Die Netzgrafik gibt Auskunft darüber, welche Kapazitäten während einer typischen Fahrplanstunde im Personen- und Güterverkehr gesichert sind. Berücksichtigt werden die Fahrzeiten aller Anbieter auf allen Normalspurtrassen. Ohne spezielles Vorwissen ein schwer zu erfassendes, dichtes Geflecht von Kästen, Linien und Zahlen, für Angebotsplaner/-innen hingegen ein alltägliches Werkzeug.

Die gelben Flächen, bezeichnet mit den Ortschaftsnamen, repräsentieren die Bahnhöfe. Deren Darstellung im Plan erinnert an ihre geografische Verteilung, so stilisiert, dass die vorhandenen Verbindungen möglichst gut aufgezeigt werden können.

Die Linien zeigen die bestehenden Verbindungen: Rote Linien zeigen Fernverkehrsverbindungen, schwarze stehen für Regionalverkehr, blaue für Güterverkehrslinien. Ausgezogene, unterbrochene und kombinierte Varianten ermöglichen die Unterscheidung zwischen stündlichem, zweistündlichem und anderem Takt, zum Beispiel eine Verbindung, die nur zu Hauptverkehrszeiten besteht.

Die Punkte auf den Linien stellen nicht aufgeführte Bahnhöfe dar, bei Kreisen mit genannter Anzahl sind es mehrere Bahnhöfe.

Die Zahlen bei den gelben Flächen zeigen die Ankunfts- respektive Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen, wobei die dem Bahnhof näher stehende Zahl jeweils die Ankunfts-, die weiter entfernte die Abfahrtszeit repräsentiert. Die Zahlen in eckigen Klammern zeigen die minimale Umsteigezeit an einem Bahnhof, sofern diese vom Standard von zwei Minuten abweicht.

«Ob kurz- oder langfristig,
die Angebotsplanung ist stets auf
der Suche nach der optimalen Lösung
für alle Anspruchsgruppen.»

Lars Bärtschi, Angebotsplaner

Wird eine Anpassung ins Auge gefasst, dann greifen Angebotsplaner/-innen unter anderem zur entsprechenden Netzgrafik. Sie prüfen, ob noch irgendwo ein Zug dazwischengeschaltet werden kann, beurteilen die Auswirkungen, berücksichtigen, ob Anschlüsse weiterhin gewährleistet sind oder angepasst werden können. Besteht eine Variante diese Prüfung nicht, wird sie verworfen und die Suche beginnt von vorne. Oder eine Lösung wird für gut befunden. Dann werden Kantone und Gemeinden einbezogen, denn zusätzliche Verbindungen kosten und müssen finanziert werden. Das gilt insbesondere für den Regionalverkehr, wo das entsprechende Bahnunternehmen plant und verhandelt und das Grundangebot durch die Kantone als Besteller finanziell unterstützt wird. Im Fernverkehr erfolgt die ganze Planung in Zusammenarbeit mit der SBB als Konzessionsinhaberin und das Angebot ist stärker nachfrageorientiert. Entsprechend dominieren marktwirtschaftliche Kriterien.

Planen bis weit in die Zukunft

Angebotsplaner/-innen feilen nicht nur an den Fahrplänen der nächsten paar Jahre, sondern beschäftigen sich auch intensiv mit dem Angebot der kommenden Jahrzehnte. Denn Ansprüche und Bedürfnisse verändern sich. Die Planung des zukünftigen Angebots ist ein komplexes Zusammenspiel von Wünschen und Bedürfnissen, Nutzungs- und Entwicklungsprognosen, zum Beispiel zum Mobilitätsverhalten oder zur Pendlerentwicklung, aber auch von finanziellen und damit politischen Entscheidungen. Auf zahlreichen Ebenen diskutieren Vertreterinnen und Vertreter aus Gemeinden, Kantonen und Bund, Politiker/-innen, Repräsentant/-innen der Bahnunternehmen und – im Hintergrund mit dabei – die Angebotsplanerinnen und Angebotsplaner. Letztere können die Möglichkeiten und Konsequenzen von Entscheidungen am besten abschätzen. Eine wichtige Grundlage bleibt stets die Netzgrafik, die, je näher der Zeithorizont rückt, umso stärker verfeinert wird.

Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur

Entsprechend dem Planungshorizont der Angebotsplaner/-innen gibt es neben ausgereiften Netzgrafiken für die kommenden Jahre auch weit fortgeschrittene Entwürfe für die kommenden Jahrzehnte. So existieren zum Beispiel bereits Versionen für das Jahr 2035, wenn der sogenannte Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) grössere Änderungen – neue Fahrzeiten, neue Taktlagen – mit sich bringen wird. Und es existieren Netzgrafikversionen bis ins Jahr 2050 und Ideen darüber hinaus.

Die Bezeichnung Ausbauschnitt 2035 verrät es: Das Schienennetz wird dem gewünschten Angebot angepasst. Kapazitätsengpässe, die durch den nächsten Ausbauschnitt im Schweizer Schienennetz entstehen, sollen mit passenden Infrastrukturmassnahmen behoben werden. Dazu gehören beispielsweise der Spurausbau zwischen Zürich und Winterthur oder der Zimmerbergbasistunnel II. Dabei handelt es sich um das standardmässige Vorgehen: Wenn die auf der Netzgrafik ersichtlichen Kapazitäten für geplante Angebotserweiterungen nicht ausreichend sind, hat dies die Planung und den Bau zusätzlicher Infrastruktur zur Folge.

Zwischen Perfektion und Machbarkeit

Ob kurz- oder langfristig, die Angebotsplanung ist stets auf der Suche nach der optimalen Lösung für alle Anspruchsgruppen. So einfach es von aussen erscheint, eine Zugabfahrt um zwei Minuten zu schieben, eine Komposition zu verlängern oder einen Takt zu erhöhen, so schwierig ist die Umsetzung. Die Dichte des Fahrplans, kompliziert, aber ebenso anschaulich illustriert durch die Netzgrafik, macht jede Anpassung zur Herausforderung. Hinzu kommen die Berücksichtigung verschiedenster Interessen und die Frage der Finanzierung. Das verlangt von Angebotsplaner/-innen Pragmatismus, Zugeständnisse und Ausdauer auf der Suche nach dem perfekten Angebot – oder dem besten Kompromiss.

Vom Bähnlersohn zum Angebotsplaner

Wer in der Angebotsplanung arbeitet, muss vom Bahnvirus befallen sein – so wie Lars Bärtschi. Er ist kein «gelernter» Angebotsplaner. «Den gibt es nicht», meint er. Mit einem Vater als Bähnlner hat er das Bahnvirus geerbt. Die «Eisenbahnrevue» habe ihn früher – paradoxerweise – stets auf Flugreisen begleitet, erinnert er sich, und auch die für ihn damals noch unverständliche Netzgrafik in einer jährlichen Sonderausgabe.

Lars Bärtschi machte eine Lehre als Kaufmann öffentlicher Verkehr, arbeitete im Störungsmanagement, landete irgendwann beim Datenmanagement Onlinefahrplan und von dort bei der Angebotsplanung. An der Angebotsplanung fasziniert ihn, dass am Ende alles zusammenpassen muss. Und er knobelt gerne. Für seinen Job brauche es Bahnwissen, Fantasie und die Fähigkeit, vernetzt zu denken. Denn das Ziel sei nicht einfach möglichst viele Züge, sondern Angebotsplaner/-innen möchten einen Fortschritt erreichen, ein Angebot, das die Bedürfnisse von Kundinnen und Kunden möglichst gut abdeckt.

Nach der perfekten Lösung suchen – das begeistert Lars Bärtschi am meisten. Dabei müsse man aufpassen, sich nicht zu verlieren, meint er. Wenn er am Ende eine Lösung findet, die vom Team und den Vorgesetzten für gut befunden wird, dann sei das ein Erfolgserlebnis. Die zweite wichtige Aufgabe von Lars Bärtschi lautet: verhandeln und mit guten Argumenten überzeugen. Aber nicht immer reichen gute Argumente bei der Abwägung zwischen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung. Das brauche Ausdauer und man müsse mit Widerstand, aber auch mit Misserfolgen umgehen können. Vielleicht heisse es dann am Ende: «Tolle Idee, aber nicht umsetzbar.»

Lars Bärtschi ist und bleibt ein begeisterter Bähnlner. «Entweder es packt dich oder dann eben nicht», sagt er. Ihn hat es offensichtlich gepackt. Pfeife und Wagenschlüssel hängen immer noch an seinem Schlüsselbund, obwohl längst nicht mehr im Einsatz.



Lars Bärtschi, Angebotsplaner

Fahrplänenwurf

Unter [ovv-info.ch](https://www.ovv-info.ch) können jeweils zwischen Ende Mai und Anfang Juni Kommentare zum Fahrplan für das kommende Fahrplanjahr abgegeben werden. Kundinnen und Kunden können sich auch direkt an den SOB-Kundendienst wenden oder via Gemeinde oder Kanton Wünsche einbringen.



Mehr rund um dieses Thema:
direkt.sob.ch/der-alpenrhein-express-rollt



Die angehobene Traverso-Komposition wird über die ganze Länge von 150 Metern von zehn Hebeständen getragen. Dank eines Lasersensors kann der Lokführer den Zug punktgenau auf der Unterflurhebeanlage platzieren.

Fortschrittliches

Die stille Hebemeisterin

Im Service-Zentrum der Südostbahn in Samstagern wird seit fast 100 Jahren die Fahrzeugflotte instand gehalten. Um dies weiterhin effizient und sicher tun zu können, wird das Service-Zentrum in zwei Etappen ausgebaut. Ein Kernelement des Ausbaus ist die neue Unterflurhebeanlage, die bereits seit einigen Monaten in Betrieb ist. Wie hat sich ihr Einsatz bewährt?

Text: Franziska Frey, Fotos: Franziska Frey, Manuela Matt

Ein durchdringender Signalton kündigt es an: Die neue Unterflurhebeanlage im Service-Zentrum Samstagern – einem der beiden Instandhaltungsstandorte der SOB – wird sich in wenigen Augenblicken in Bewegung setzen. Der Einbau der neuen Anlage war das Kernelement der ersten Ausbautetappe im Service-Zentrum. Seit Ende März ist sie in Betrieb. So auch jetzt: Der Hebevorgang hat eingesetzt und geht fast geräuschlos vonstatten. Nur ein leises Summen deutet akustisch darauf hin, dass etwas vor sich geht. Optisch ist der Vorgang jedoch eindrücklich: Innert dreieinhalb Minuten hievt die imposante Anlage mit dem sperrigen Namen eine 150 Meter lange und 265 Tonnen schwere Traverso-Komposition auf 1,7 Meter über den Boden.

Möglich machen dies zehn Hebestände, die sich über die ganze Länge der Unterflurhebeanlage verteilen und in viereinhalb Meter tiefen, überdeckelten Grubenabschnitten stehen. Dank der 10 fest eingebauten und 18 fahrbaren Wagenkastenheber können Zugkomponenten wie Radsätze und Drehgestelle schnell und – im Vergleich zu früher – mühelos gewechselt werden. Bisher mussten die Traverso-Züge beispielsweise für einen Radsatzwechsel aufwendig in der Hälfte getrennt werden, was einen grossen Mehraufwand mit sich brachte. Dank der neuen Anlage halbiert sich die benötigte Zeit für den Tausch der Radsätze einer Traverso-Komposition auf neu zwei Tage. →

«Die Instandhaltung der Flotte während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten, war wegen der beschränkten Platzverhältnisse und der Etappierung sehr anspruchsvoll.»

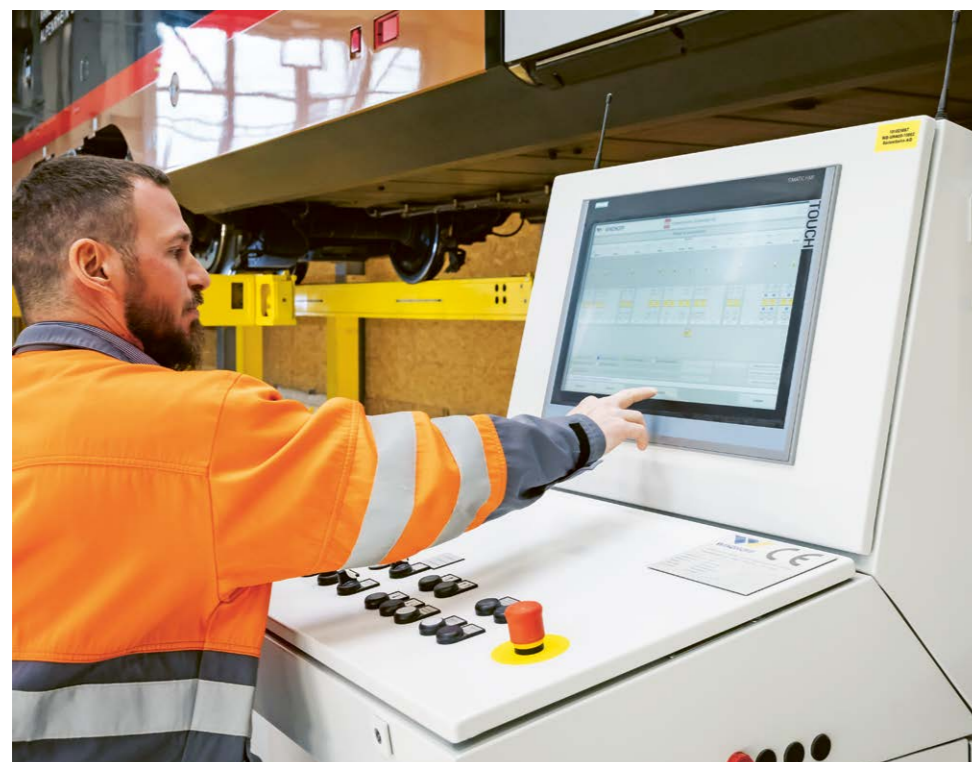
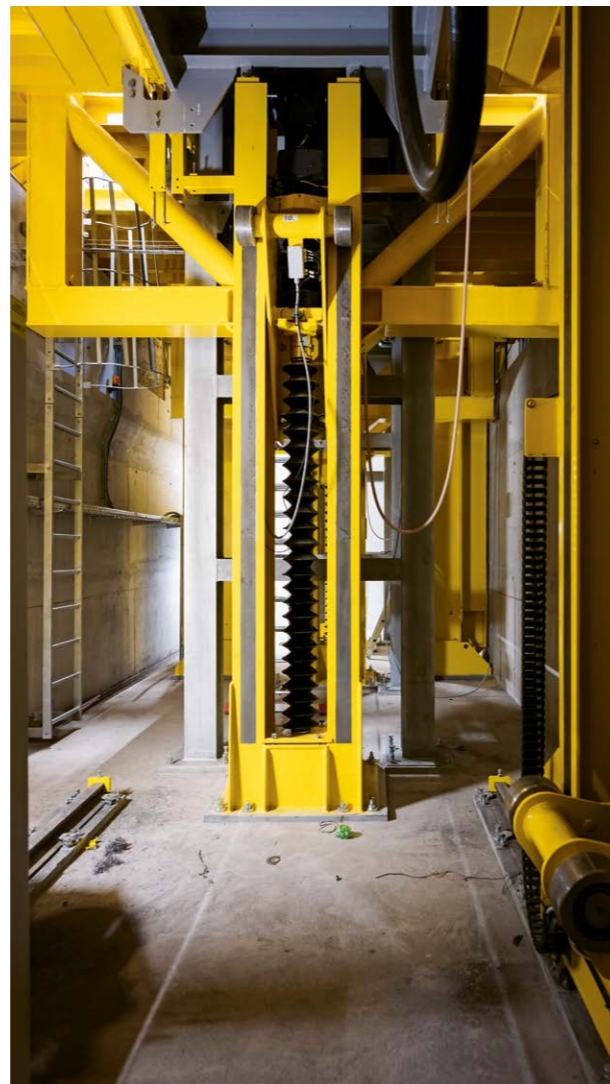
Daniel Iten, Leiter betriebsnahe Instandhaltung



Weitere Impressionen zur Unterflurhebeanlage erhalten Sie hier.

Rechts: Hubwerk eines Hebestandes:
Jeder Hebestand verfügt über
zwei Hubwerke (Säulen).

Unten: Alte Bremsbeläge, die
ausgetauscht werden müssen.
Die Tiefe der Kerbe zeigt an,
wann es spätestens so weit ist.



Links: Gesteuert wird die
Unterflurhebeanlage über
das Schaltpult oder eine
Funkfernsteuerung.
Die Anlage darf nur
bedienen, wer eine
entsprechende Schulung
durchlaufen hat.

Die neue Unterflurhebeanlage bringt zahlreiche Vorteile

Auch wenn der Zeitgewinn ein klarer und wertvoller Mehrwert der neuen Anlage ist, fällt für den Leiter der schweren Instandhaltung im Service-Zentrum Samstagern, Thomas Reuteler, ein anderer Vorteil mindestens ebenso ins Gewicht: «Die Technik der Anlage befindet sich in Schächten, die abgedeckt sind, was die Arbeitssicherheit erheblich verbessert. So lässt sich die Unfallgefahr deutlich verringern – ein wesentlicher Aspekt», erklärt er.

Zurück zum Traverso, der mittlerweile ein fast schon surreales Bild bietet: Die Radsätze sind demontiert, der Zug scheint über dem Boden zu schweben. Der Geruch von Reinigungsmittel und Fett liegt in der Luft. Roland Fuchs und Sepp Theiler sind dabei, an einem Drehgestell Instandhaltungsarbeiten vorzunehmen. Die beiden überprüfen die Dicke der Bremsbeläge, tauschen diese wenn nötig aus und bereiten die Achsenker für den Wiedereinbau neuer Radsätze vor. Nötig ist der Austausch der Bremsbeläge, wenn eine eigens zu diesem Zweck eingefräste Kerbe einen gewissen Abnutzungsgrad anzeigt. «Da die Bremsbeläge im Betrieb unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt sind, lässt sich ihr Ersatz nicht auf einen bestimmten Zeitpunkt festlegen», erläutert Sepp.

Damals und heute

Wie erleben die beiden die Arbeit mit der neuen Anlage? «Die Arbeit ist anders als früher. Sehr angenehm und viel weniger anstrengend», sagt Roland. Sepp pflichtet ihm bei: «Ich bin sehr froh, dass wir nun diese Anlage haben. Abends spüre ich die Arbeit körperlich nicht mehr so stark.» Dass beide betonen, wie viel einfacher und körperlich leichter die Arbeit dank der neuen Hebeanlage geworden ist, verwundert nicht. Früher waren vergleichsweise unkomplizierte Arbeiten wie das Überprüfen der Bremsbeläge relativ mühsam, da sie in unbequemer Körperhaltung mit nach oben gerichtetem Blick durchgeführt werden mussten. Dank der Unterflurhebeanlage befinden sich die meisten der zu bearbeitenden Stellen an den Zügen in Augenhöhe und sind viel besser zugänglich. Ganz zu schweigen vom Aufwand für einen Drehgestellwechsel: Nebst der Arbeit an sich, die wesentlich unkomplizierter zu bewältigen ist, gibt es auch bei der Materialbereitstellung eine deutliche Vereinfachung:

Früher musste das Material mit einem Lift in die Grube gebracht und von dort aus montiert werden. Heute kann man dieses ebenerdig zum betreffenden Zugabschnitt fahren und in stehender Position vom Rollwagen aus direkt verbauen. Kurz und gut: Die Arbeitsergonomie hat sich dank der Unterflurhebeanlage in jeder Hinsicht deutlich verbessert.

Bauarbeiten der zweiten Etappe:

Instandhalten und Bauen unter einem Dach

Von weiter drüben in der Halle dringen laute Baugeräusche zu uns hinüber. Die Arbeiten der zweiten Bauetappe sind nach wie vor in vollem Gang. Der Ausbau des Service-Zentrums Samstagern wurde in zwei Etappen unterteilt, weil auch während der laufenden Bauarbeiten ein Teilbetrieb der Flotteninstandhaltung gewährleistet sein musste. Ein schwieriges Unterfangen, wie Daniel Iten, Leiter der betriebsnahen Instandhaltung im Service-Zentrum und zukünftiger Nutzer der Neubauhallen, ausführt: «Die Instandhaltung der Flotte während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten, war wegen der beschränkten Platzverhältnisse und der Etappierung sehr anspruchsvoll.» Es habe auch Arbeiten gegeben, die während der ersten Bauetappe im Service-Zentrum nicht ausgeführt werden konnten. Beispielsweise konnten keine Dachkomponenten am Traverso gewechselt werden. Dies musste das Service-Zentrum Herisau, der zweite Instandhaltungsstandort der SOB, übernehmen. «Unsere Kolleginnen und Kollegen in Herisau haben uns während der Bauzeit hervorragend unterstützt. Sonst wäre der Flottenunterhalt nicht in dieser Form möglich gewesen», betont Daniel.

Elemente, die die Arbeiten auf den Zugdächern einfacher machen

Mit dem Abschluss der ersten Bauetappe hat sich die Situation entspannt. Das Ende der Bauarbeiten ist ebenfalls in Sicht: Per Ende 2025 sollen sie abgeschlossen werden. Kernelemente der zweiten Bauetappe sind der Einbau von zwei Hallenkränen sowie die beiden neuen Dacharbeitsbühnen, die direkt an den Zug anfahren können. Beide Elemente werden die Arbeiten auf den Zugdächern einfacher und bequemer machen: Heutzutage, wo sich viele der zu wartenden Komponenten auf den Dächern der Züge und nicht mehr unter den Wagenkästen befinden, eine willkommene Optimierung. →

«Die Arbeit ist anders
als früher. Sehr angenehm
und viel weniger
anstrengend.»

Roland Fuchs, Fachspezialist Instandhaltung

Im Gespräch

**Vier Fragen an Thomas Albrecht, Gesamtprojektleiter
Ausbau Service-Zentrum Samstagern**

Text: Franziska Frey, Foto: Brigitte Baur

Thomas Albrecht, kürzlich habt ihr in Samstagern Aufrichte gefeiert. Was ist das für ein Gefühl?

TA: Es ist ein sehr gutes Gefühl. Während der Feier begann es zu regnen – doch wir sassen im Trockenen. Diese Situation spiegelt die Bedeutung der Aufrichte sinnbildlich wider: Man feiert sie, sobald das Dach fertiggestellt und das Gebäude wetterdicht ist. Mir ist sie wichtig, weil die Aufrichte vor allem eine Anerkennung und Wertschätzung für all jene ist, die auf der Baustelle mitgearbeitet und zum Gelingen des Projekts beigetragen haben.

Die zeitliche Planung der beiden Bauetappen erscheint sehr ehrgeizig: Für die erste Etappe war ein Jahr Bauzeit eingerechnet, für die zweite nur gut neun Monate. Konntet ihr die Termine bisher einhalten?

TA: Ja. Ausser bei einem Teil der ersten Etappe: Da hatten wir ursprünglich eine kürzere Zeitspanne eingeplant, die wir jedoch aus logistischen Gründen nicht ganz einhalten konnten. Die Baustellenlogistik war aufgrund der beengten Platzverhältnisse eine grosse Herausforderung: Zeitweise war die Baustelle vergleichbar mit einem engen Kanal von knapp 15 Metern Breite und 80 Metern Länge, der nur von der Stirnseite bedient werden konnte. Weil das Gleis 3 im Bahnhof Samstagern während der Arbeiten mit den drei Baukränen aus Sicherheitsgründen gesperrt werden musste, konnte nur von 9 bis 16 Uhr mit dem Kran gearbeitet werden. Es musste also immer darauf geachtet werden, wer wo arbeiten kann und wie das Material zu- und weggeführt wird.

Was waren – abgesehen von der Logistik – die grössten Herausforderungen während des Baus?

TA: Der Einbau der Unterflurhebeanlage mit ihren bis zu siebeneinhalb Tonnen schweren Bauteilen hat sich als sehr schwierig herausgestellt. Rückblickend gesehen war dies wohl die grösste Knacknuss der gesamten Bauarbeiten. In der ersten Etappe wurden zudem viele Rühlwände (senkrechte Baugrubensicherungen) für die viereinhalb Meter tiefen Gruben erstellt. Dafür mussten sehr nahe an den noch in Betrieb stehenden Gebäudeteilen Bohrungen ausgeführt und die Wände selbst unmittelbar und zentimetergenau an Bestehendes gebaut werden. Der Innenausbau beinhaltet zahlreiche Elemente, die bis zu acht Meter über dem Boden angebracht wurden: Stromtrassen, Deckenheizung, Sanitärleitungen, aufziehbare Deckenstromschienen, die ganze Beleuchtung – das alles ist unter der Decke eingebaut. Für den

«Der Einbau der Unterflurhebeanlage war die grösste Knacknuss.»

Thomas Albrecht,
Senior Projektleiter Immobilien



Thomas Albrecht, Senior Projektleiter Immobilien

Einbau dieser Elemente waren mehrere Hebebühnen notwendig, die gleichzeitig im Einsatz standen. Ihren Einsatz aufeinander abzustimmen und zu koordinieren, war eine planerische Herausforderung.

Was war für dich persönlich der grösste Höhepunkt?

TA: Das Wichtigste für mich ist, dass Bauarbeiten jeweils unfallfrei bleiben. Dass wir trotz straffen Terminplans alle Meilensteine erreicht haben und dem Bereich Transport eine zeitgemässe Halle zur Verfügung stellen können, freut mich sehr. Zu meinen persönlichen Höhepunkten gehört auch, dass wir die neue PV-Anlage mit 430 Kilowattpeak Leistung pünktlich per Ende August 2025 in Betrieb nehmen konnten. Zusammen mit der bereits bestehenden Anlage produzieren wir damit so viel Strom, wie wir am Standort Samstagern verbrauchen.

Umfassende Erneuerung des Service-Zentrums

Innerhalb von nur zwei Jahren hat die SOB ihr Service-Zentrum in Samstagern ausgebaut und für einen effizienten Unterhalt ihrer gesamten, rund 70 Züge umfassenden Fahrzeugflotte fit gemacht. Die neu gebaute Werkstatthalle weist mit einer Höhe von 9,4 Metern, einer Breite von 29 und einer Länge von fast 165 Metern imposante Ausmasse auf. Sie verfügt über drei Gleise von je 160 Metern und ein Gleis von 80 Metern Länge. Ihr Gesamtvolumen beläuft sich auf gut 45000 Kubikmeter, was ungefähr jenem von 120 Vierzimmerwohnungen entspricht. Auch die Gesamtzahl an Fensterflächen ist eindrucklich: Sie beträgt 530 Quadratmeter. Insgesamt wurden für die neue Halle 1050 Tonnen Armierungs- und Baustahl verbaut.

Ebenfalls notwendig: Anpassungen im Gleisvorfeld

Ein weiterer Bestandteil des Ausbauprojekts war das Gleisvorfeld, das an die neue Halle angepasst werden musste. Zudem wurden die Anlagen der Bahnstromversorgung – beispielsweise die Strommasten – im Gleisvorfeld komplett erneuert.

Insgesamt zwei Jahre Bauzeit

Die Bauarbeiten an der ersten Etappe wurden Mitte November 2023 aufgenommen, ein Jahr später konnten sie beendet werden. Die zweite Bauetappe wird per Ende 2025 abgeschlossen. Während der Hauptbauzeit waren auf der Baustelle zwischen 40 und 50 Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter im Einsatz, zu den Nebenzeiten rund 25. Gekostet hat der Ausbau des Service-Zentrums rund 35 Millionen Schweizer Franken.

Kernelemente ermöglichen effizienteres Arbeiten

Kernelemente der Werkstatthalle bilden die Unterflurhebeanlage, zwei Hallenkräne, zwei anfahrbare Dacharbeitsbühnen sowie aufziehbare Deckenstromschienen. Diese ermöglichen ein ungehindertes und sicheres Arbeiten auf dem Dach und mit den Hallenkränen. Üblicherweise werden Fahrstromschienen weggeschwenkt und nicht aufgezogen. Der Bau einer Wegschwenkanlage wäre im Service-Zentrum Samstagern wegen der einwirkenden Torsionskräfte schwierig gewesen. Um diesen Kräften standzuhalten, hätten die Stützen verstärkt werden müssen. Deshalb wurde nach einer anderen Lösung gesucht, die in Form einer Aufziehversion gefunden wurde. In diesen Dimensionen ist es die erste solche Anlage, die in der Schweiz im Einsatz ist. •

**Am 30. Mai 2026
lädt die SOB zum
Tag der offenen Tore
in Samstagern ein.**

Weitere Informationen werden
Anfang 2026 veröffentlicht.

Rückblickendes

Abschied vom NPZ – einem Zug, der Generationen bewegte

Er war kurz, weiss und unscheinbar – und doch der tägliche Begleiter vieler Fahrgäste. Mit seinem Retroinnenraum und seinem unverwechselbaren Klang brachte der «Neue Pendelzug» (NPZ) seit den 1990er-Jahren Menschen zuverlässig von einem Ort zum anderen. Im Oktober 2025 rollten die letzten NPZ der Südostbahn in den Ruhestand. Mit ihnen verschwand ein Stück SOB-Geschichte aus dem Fahrplan.

Text: Brigitte Baur, Fotos: Brigitte Baur, Michel Huber

Drei Jahrzehnte lang waren die «Neuen Pendelzüge» das Rückgrat des Regionalverkehrs der Südostbahn. Tag für Tag verbanden sie Regionen, überwand Steigungen und bewältigten das Verkehrsaufkommen auf dem Voralpen-Express ebenso wie im S-Bahn-Netz. Kein Prestigeprojekt, sondern ein funktionales Fahrzeug für den täglichen Einsatz: Motorwagen, Steuerwagen und bei Bedarf ein oder mehrere Zwischenwagen. Ein flexibles Baukastensystem, das sich überall einsetzen liess. Robust, wendig, zuverlässig. Ein Zug, auf den man sich verlassen konnte. Mit der letzten Fahrt im Herbst 2025 endete dieses Kapitel Eisenbahngeschichte – und für viele Reisende ein Teil des Alltags.

Warum er gehen musste

Seine letzten Fahrten absolvierte der NPZ auf der S27 zwischen Siebnen-Wangen und Ziegelbrücke – als sogenannter «March-Shuttle». Eine kurze Linie, aber für viele Fahrgäste mit einem vertrauten Begleiter. Pneumatische Türen, das typische Rattern beim Anfahren und der charakteristische Klang – hier blieb bis zuletzt der ursprüngliche Charakter des Pendelzugs spürbar. Trotzdem hatte er keine Zukunft. Technisch waren die Fahrzeuge zwar weiterhin betriebsfähig, doch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) stellte klare Anforderungen an das Rollmaterial – mit Niederflureinstieg, Informationssystemen und Platz für Rollstühle – und gab eine Umsetzungsfrist vor. Der NPZ erfüllte diese Ansprüche nicht. Ein Umbau wäre aufwendig und wirtschaftlich nicht sinnvoll gewesen. Sein Einsatz endete deshalb nicht wegen technischer Mängel, sondern weil sich die Vorgaben geändert hatten.

Sein Nachfolger: flink, leicht, innovativ

Seit 2007 setzt die Südostbahn schrittweise auf Flirt-Züge – Flirt steht für «Flinker, leichter, innovativer Regional-Triebzug». Diese Fahrzeuge sind klimatisiert, leiser, energieeffizient und vollständig barrierefrei. Infodisplays, Steckdosen und automatische Schiebetritte gehören ebenso zum Standard wie moderne Sicherheits- und Diagnosesysteme. Für die Fahrgäste bedeutet der Wechsel deutlich mehr Komfort.

Auch für das Lokpersonal ändert sich die Arbeit grundlegend.

Während beim NPZ viele Funktionen noch direkt und mechanisch bedient wurden, ist der Flirt ein digitaler Triebzug mit Leittechniksystemen, Bildschirmen und moderner Störungsanalyse. Viele Funktionen erfolgen weiterhin manuell, werden aber durch die Fahrzeugleittechnik elektronisch unterstützt, etwa das Beschleunigen und das Bremsen. Störungen werden nicht mehr mit Handbuch und Meldelampen gesucht, sondern über die angezeigten Diagnosemeldungen am Bildschirm erkannt. Für die Südostbahn bedeutet diese Modernisierung eine vereinheitlichte Flotte, weniger Schulungsaufwand und eine höhere Einsatzflexibilität. Doch bevor der NPZ endgültig verschwindet, lohnt sich ein Blick zurück auf seine Geschichte.

Vom grünen Klassiker zum roten Pendelzug

Die NPZ der Südostbahn gab es in zwei Generationen. Die älteren «NPZ-Ost» der Baujahre 1981–1983 wurden auch als «Privatbahn-NPZ» bezeichnet, da sie zwischen 1981 und 1992 speziell für Schweizer Privatbahnen beschafft wurden. Die Triebzüge sollten standardisiert sein, um Kostenvorteile durch Gemeinschaftsbestellungen zu ermöglichen. →

Ein Zug, auf den man sich
verlassen konnte.



Fakten und Zahlen zum NPZ

Obwohl der NPZ nie als Prestigeobjekt gedacht war, steckt hinter diesen Zahlen eine beachtliche Leistung: drei Jahrzehnte im täglichen Einsatz, Millionen zurückgelegter Kilometer und Tausende Fahrten quer durch die Ost- und Zentralschweiz – mit Technik, die heute fast nostalgisch wirkt, jedoch immer noch einwandfrei funktioniert. Wer im NPZ sass, reiste in einem Stück Schweizer Eisenbahngeschichte, das nun als historischer Zug weiterlebt.

NPZ Süd RBD 561 081-084 / Abt 181-184

Bezeichnung: **NPZ 2-teilig (RBD 561 + ABT)**

Baujahr: **1995**

Einsatzdauer: **30 Jahre**

Gefahrene Kilometer: **rund 3 Mio. pro Fahrzeug (zwischen 2,96 und 3,11 Mio. km – das entspricht mehr als 70 Erdumrundungen)**

Länge: **ca. 50 Meter**

Gewicht: **ca. 116 Tonnen (Zweiteiler), 70 Tonnen (Triebwagen)**

Leistung: **1650 kW (rund 2 240 PS)**

Höchstgeschwindigkeit: **Vmax 140 km/h**
Sitzplätze: **120 (1. Kl.: 24 / 2. Kl.: 96)**

Besonderheit: **pneumatische Türen, kein Niederflureinstieg, keine Klimatisierung, Fenster zum Öffnen**

Letzter Einsatzort: **S27 «March-Shuttle» (Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke)**

Ausmusterung: **Oktober 2025**

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) war damals eine der beteiligten Bahnen, die als privat betriebene Eisenbahngesellschaft mit Konzession (KTU) fungierte. Die Züge waren zunächst grün-creme lackiert. Später, nach der Fusion mit der Südostbahn im Jahr 2001, rot-grau. Sie prägten mit diesen Farben den Regionalverkehr der SOB bis 2019/2020.

Die damalige Südostbahn erhielt rund zehn Jahre nach der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Jahr 1995 ebenfalls vier zweiteilige NPZ. Bei diesen NPZ handelte es sich nicht mehr um die Privatbahnversion, sondern um die baugleiche Version, wie sie bei der SBB zum Einsatz kam. Die Triebwagen liefen ursprünglich als RBDDe 566 und wurden im Zuge der TSI-Nummerierung zu RBDDe 561 umgeschrieben. Die Fahrzeuge wurden ebenfalls in grün-creme abgeliefert. Das Design wurde gegenüber den älteren Fahrzeugen leicht modernisiert. Nach der Fusion im Jahr 2001 wurden sie innerhalb der SOB als «NPZ-Süd» bezeichnet. Diese Fahrzeuge waren rund 50 Meter lang, wogen 116 Tonnen, leisteten 1650 kW und erreichten 140 Kilometer pro Stunde. Im Laufe der Jahre wurden sie mehrfach revidiert.

Als die «NPZ-Ost» zum Fahrplanwechsel 2019 aus dem Verkehr genommen wurden, übernahm die jüngere Generation deren Aufgabe auf der S27. Vier Trieb- und vier Steuerwagen wurden eigens dafür aufbereitet, inklusive Einbaus eines neuen Zugfunks und der Reaktivierung der Steuerwagen, damit der Betrieb zwischen Ziegelbrücke und Siebnen-Wangen sicher und zuverlässig blieb.

Auch einzelne Fahrzeuge fanden neue Wege. Ein Fahrzeugmangel führte im Jahr 2014 zum Zukauf eines weiteren NPZ-Triebwagens von der SBB – des RBDDe 561 174. Statt ihn

nach der Ausserbetriebnahme zu verschrotten, gab ihn die SOB im Herbst 2024 an den Verein MThB-NPZ ab. Der Verein in der Ostschweiz hat es sich zur Aufgabe gemacht, den ursprünglichen «Neuen Pendelzug» der ehemaligen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) in seiner historischen Form zu erhalten und für Sonder- und Charterfahrten wieder betriebsfähig zu machen.

Dass dies möglich ist, liegt auch an der einfachen, robusten Technik der NPZ: bewährte Antriebs- und Bremssysteme, überschaubare Elektronik. Vieles lässt sich ohne komplexe Diagnosesysteme instand halten. Ein Vorteil für Vereine und deren Werkstätten.

Ausgemustert – aber nicht vergessen

Mit dem Abschied des NPZ endete ein Stück gelebter Alltagsgeschichte. Drei Jahrzehnte lang verbanden die Pendelzüge Regionen, brachten Menschen zur Arbeit, in die Schule oder in die Freizeit. Zuverlässig und ohne grosses Aufsehen. Damit diese Geschichte weitergeht, setzt die SOB alles daran, die ausgemusterten Fahrzeuge möglichst an interessierte Vereine und Eisenbahnfreunde weiterzugeben, anstatt sie zu verschrotten. So bleiben Know-how, Erinnerungen und Technik erhalten und ein Teil der NPZ-Flotte als historische Fahrzeuge erlebbar.

Der «Neue Pendelzug» ist zwar aus dem regulären Fahrplan verschwunden, sein Erbe rollt jedoch weiter in Form historischer Züge und in guten Händen engagierter Eisenbahnfreunde. Es ist ein leiser Abschied von einem stillen Helden und zugleich der Beginn eines neuen Kapitels, in dem seine Geschichte weiterlebt.



Der alte Führerstand eines NPZ zeigt die mechanisch geprägte Fahrzeugsteuerung der 1990er Jahre. Im Vergleich zu heutigen Zügen wirkt die Bedienung komplex und weniger direkt. Heute steuert das Lokpersonal per Computer, schneller und ergonomischer, doch die Verantwortung bleibt immer noch gleich hoch.

Der «Neue Pendelzug» (NPZ) – Stimmen aus dem Betrieb

Drei Jahrzehnte lang gehörte der NPZ zum Alltag der Südostbahn. Gefahren, gewartet und gemanagt von Menschen, die ihn wie kaum jemand sonst kannten. Vier von ihnen erzählen, wie sich der Pendelzug im Führerstand, in der Werkstatt und im Flottenmanagement anfühlte, und zeigen, was hinter den nüchternen Zahlen steckt.



«Manchmal kam man sich vor wie Mechaniker und Detektiv in einem.»

Stefan Hähnlein – Leiter Instandhaltung



Stefan Hähnlein – Leiter Instandhaltung, weiss, wie man einen NPZ zum Laufen bringt

«Der NPZ war nie einfach. Aber man konnte ihn retten. Man hat gemessen, geflickt, geschraubt. Mit Schraubenzieher und Handbuch statt Laptop. Heute steckt man ein Kabel ein, das System zeigt Rot, und man darf nicht mal mehr reinschauen. Beim NPZ konntest du wenigstens noch nachvollziehen, warum etwas nicht ging. Er war laut, sperrig und voll alter Tricks. Aber man hat gelernt, wie ein Zug wirklich funktioniert. Manchmal kam man sich vor wie Mechaniker und Detektiv in einem. In der Werkstatt wird ihn wohl niemand vermissen. Viele aber haben am NPZ gelernt, was heute kaum noch jemand versteht: Technik, die man noch begreifen konnte.»

Michel Huber – seit acht Jahren Lokführer bei der SOB, bekennender NPZ-Fan

«45 Grad im Führerstand, das Fenster offen, der Lärm war wie ein dröhnender Klangteppich aus Motoren, Lüftern und Vibrationen. Das war Sommer im NPZ. Das gehörte dazu wie die kalten Bedienelemente im Winter, wenn die Tischheizung nicht eingeschaltet war. Der NPZ war kein Fahrzeug, das man einfach so fährt. Man hat ihn geführt, mit Fuss, Hand, Gefühl. Bremsen, beschleunigen, Probleme lösen: alles manuell. Kein Display, kein Komfort. Dafür echtes Handwerk. Ich mag den Flirt, er ist ein moderner und komfortabler Arbeitsplatz. Aber beim NPZ war man Teil der Maschine. Das hatte etwas Ehrliches. Wenn heute noch einer fährt, sitze ich sofort links vorn und ich wäre nicht abgeneigt, eines Tages selbst einen historischen NPZ zu übernehmen. Mit einem weinenden und einem lachenden Auge schaue ich auf den Einsatz des NPZ zurück und bin froh, dass ich ihn fahren durfte.» →

«Beim NPZ war man Teil der Maschine.»

Michel Huber – Lokführer bei der SOB





Thomas Bärlocher – Flottenmanager, sorgt dafür, dass der NPZ nicht im Schrott landet

«Umbauprojekte, Revisionen, Reparaturen, Ersatzteile: Der NPZ war für mich wie ein ehrlicher Kollege: robust, stabil und zuverlässig, ein Dauerläufer. Jetzt ist seine Zeit vorbei: nicht BehiG-konform, alte Elektronik, Wartungsaufwand. Eine teure, grosse Revision, die nötig gewesen wäre, hätte kaum Sinn gemacht. Für die Fahrgäste ist der Wechsel zum Flirt ein Gewinn: komfortable Fahreigenschaften, klimatisiert, barrierefrei. Auch für den Betrieb und die Instandhaltung bringt die Umstellung spürbare Verbesserungen mit sich: Die Vereinheitlichung der Fahrzeugflotte und die Nutzung eines gemeinsamen Ersatzteillpools ermöglichen eine effizientere Planung und eine klarere Struktur im Unterhalt. Dennoch ist es mir wichtig, dass der NPZ nicht einfach verschwindet, sondern bei Vereinen und Liebhabern ein neues Zuhause findet. So bleibt ein Stück Technik und Erinnerung lebendig. Und der NPZ, der Generationen bewegt hat, fährt in anderer Form weiter.»

«Der NPZ, der Generationen bewegt hat, fährt in anderer Form weiter.»

Thomas Bärlocher, Flottenmanager

«Manchmal mussten wir improvisieren, aber der NPZ hat mitgemacht.»

Martin Burkhard, ehemaliger
Flottenmanager, heute Leiter Lokpersonal



Martin Burkhard – ehemaliger Flottenmanager, kennt jede SOB-Komposition

«Die NPZ-Süd waren für mich keine Stars, sondern zuverlässige Leistungsträger. Drei Jahrzehnte haben sie ihren Dienst getan, unauffällig, zuverlässig. Im Regionalverkehr, im Shuttlebetrieb, als Teil des Voralpen-Express. Ich erinnere mich an komplexe Kompositionen mit Loks, NPZ-Köpfen und Revvivo-Wagen. Technisch anspruchsvoll, aber sie liefen. Das Konzept war bodenständig, konstant im Einsatz, enorm flexibel. Manchmal mussten wir improvisieren, aber der NPZ hat mitgemacht. Kein Systemfehler, kein Theater. Einfach fahren. Und das bleibt: die Erinnerung an einen Zug, der geliefert hat, wenn es darauf ankam.»



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 Oktober 2025: 1077
Transportierte Fahrgäste 2024: 32.101.151

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

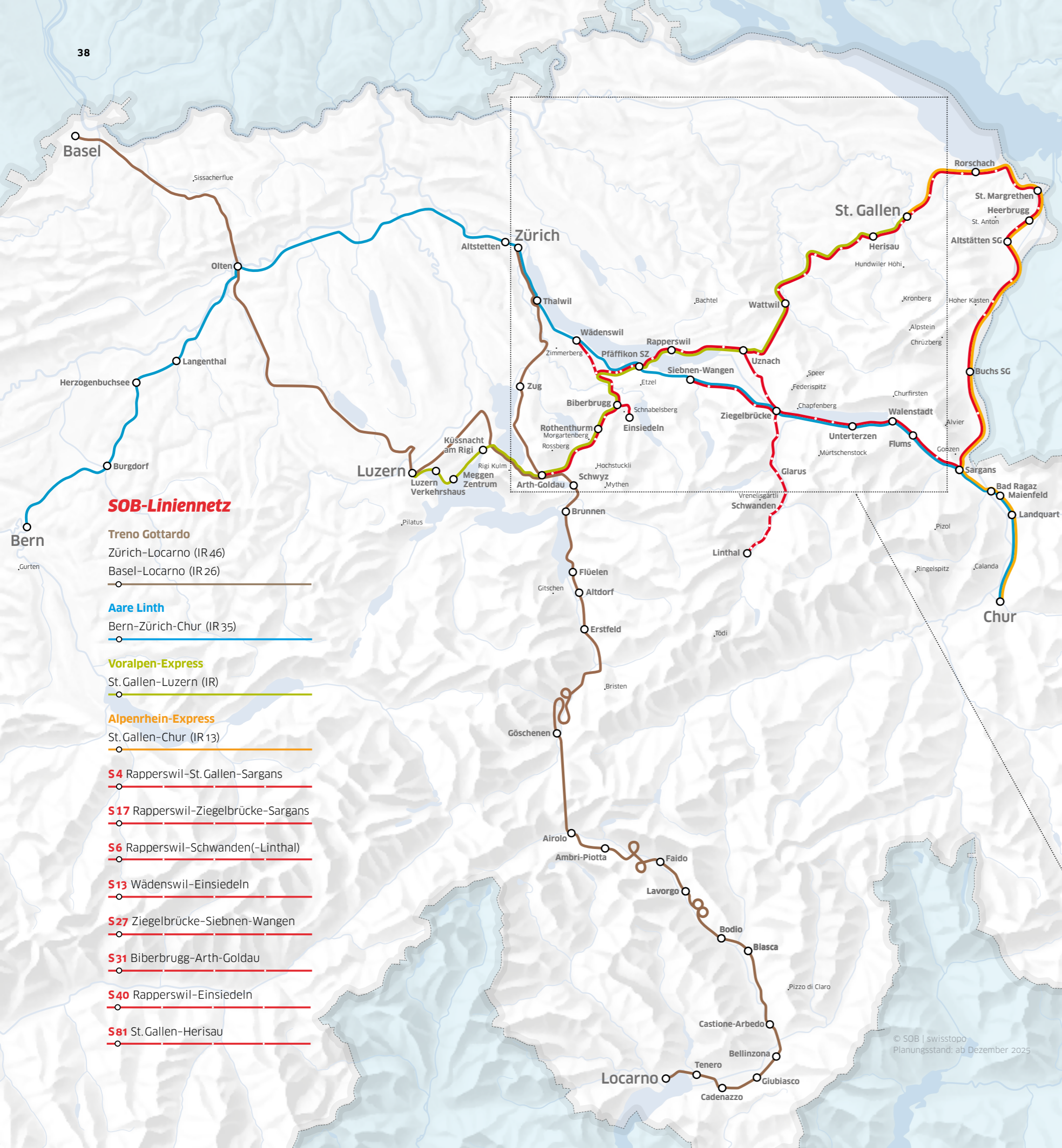
66
Fahrzeuge

50 ‰
Promille
maximale
Steigung

19
Tunnel

← 111 km Eigentumslänge →

192
Brücken



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 Samstagen 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



© SOB | swisstopo
Planungsstand: ab Dezember 2025