

Inhalt

Einleitendes

Strategisches

Wissenswertes

Geschäftliches

Berufliches

Kniffliges

Erklärendes

Finladendes

Auf einen Blick Die SOB in Zahlen | 33

Wettbewerb | 19

Ein Killer für alle Fälle | 7

Gemeinsam, Schritt für Schritt | 3

Ohne Mobilfunk geht es nicht | 4

Von der Bahn für die Bahn | 10

Die Vielfalt der Lehrberufe | 14

Von A bis Z im Höhenflug | 24

175 Jahre Schweizer Bahnen | 29

Linien- und Streckennetz | 34-35

Unterwegs für Sie | 35

Unternehmenskommunikation,

Druck: Typotron, St. Gallen

Gesamtverantwortung: SOB, Claudia Krucker

Auflage: 6700 Ex. | Papier: Munken Rough Erscheint in Deutsch und ist kostenlos

Wie die Züge wieder nach Hause kommen | 20 Verbesserungen in kleinen Schritten | 30 Für den Versand des Schriftzugs an unsere Abonnentinnen und Abonnenter verwenden wir eine biologisch Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch Abonnieren Sie den Redaktionsleitung & Lavout: SOB Ramona Schwarzmann

abbaubare Folie.

Schriftzug unter:

ww.sob.ch/schriftzug-ab

Finleitendes

Gemeinsam, Schritt für Schritt

Ein Blick zurück auf unsere Vorfahren zeigt: Die Gruppenjagd hat sich gelohnt und das Überleben gesichert. Unsere Ahnen haben Strategien entwickelt und gemeinsam gehandelt. Könnte der Mensch nicht mit anderen teilen, hätte er nicht erfolgreich Beute gemacht. Obwohl es heute vielleicht nicht immer so offensichtlich erscheint: Der Mensch ist in der Lage zu teilen. Dass der Mensch zur Kooperation neigt, ist nicht anerzogen, sondern angeboren und von Genen geprägt. Kooperation ist Teil einer erfolgreichen Strategie, die Bestand hat trotz stetiger Veränderung. Mit Blick auf gemeinsame Ziele bewusst zusammenwirken: Das ist Kooperation.

Die SOB und die SBB kooperieren im Fernverkehr. Seit Dezember 2020 verkehrt die Südostbahn mit dem Treno Gottardo über die Gotthardbergstrecke. Ein Jahr später nimmt der Interregio Aare Linth Fahrt auf von Bern über Zürich nach Chur. Die SOB ist stark gewachsen, wodurch sie laufend Prozesse optimiert, um der steigenden Komplexität in der internen und externen Zusammenarbeit gegenzuhalten. Stete Verbesserungen in kleinen Schritten, weil Mitarbeitende Abläufe hinterfragen und offen miteinander kommunizieren. Kooperation findet überall statt - unternehmensintern sowie -extern.

Im Hinblick auf das digitale Zeitalter sind es nicht nur Menschen, die intensiviert kommunizieren. Die Digitalisierung geht Schritt für Schritt voran: Europaweit wird am neuen Bahnstandard gearbeitet. Um das Schienennetz stärker auslasten zu können, sind mehr Kapazität und Leistung bei der Informationsübertragung unabdingbar. Denn der Platz in der Landschaft für den Infrastrukturausbau ist beschränkt, auch die Bevölkerung wächst. Bahnunternehmen und Mobilfunkanbieter kooperieren. Anhand eines Pilotprojekts will die Südostbahn in den kommenden Jahren aufzeigen, dass die Zusammenarbeit mit öffentlichen Anbietern möglich ist.

«Wenn du schnell gehen willst, dann gehe alleine. Wenn du weit gehen willst, dann musst du mit anderen zusammen gehen.» Das besagt ein afrikanisches Sprichwort. Liebe Leserinnen und Leser, die SOB unterstützt nicht nur Vorhaben in der Bahnbranche oder bietet Jugendlichen einen sicheren ersten Schritt ins Berufsleben. Die SOB begleitet auch Sie. Steigen Sie ein, wir bringen Sie an Ihr

L.Schwanmann

Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Strategisches

Ohne Mobilfunk geht es nicht

Noch kurz den aktuellen Fahrplan überprüfen oder ein Foto auf Instagram laden: Smartphones sind zum unentbehrlichen Reisebegleiter geworden, denn der Mobilfunk spielt im Bahnbetrieb eine zentrale Rolle.

Text und Fotos: Conradin Knabenhans

Einst blätterten Fahrgäste unterwegs noch in Zeitungen, dann wurde frisch-fröhlich der neuste Klatsch und Tratsch am Telefon besprochen. Heutzutage dient das Smartphone während Zugfahrten nicht nur Telefonanrufen, sondern gleich dem ganzen Spektrum, vom mobilen Arbeiten bis zur Unterhaltung. Die mobilen Geräte sind als Reisebegleiter nicht mehr wegzudenken. Dementsprechend hoch sind die Erwartungen der Fahrgäste: Guter Mobilfunkempfang gehört im öffentlichen Verkehr einfach dazu.

Doch die stabile Mobilfunkversorgung ist längst nicht nur für die Reisenden von Bedeutung. Für den Bahnbetrieb sind die Funkzellen gar essenziell. Das beginnt bei alltäglichen Anwendungen für das Zugpersonal. Über die sogenannte «funktionale Adressierung» wird etwa die sekundenschnelle telefonische Erreichbarkeit eines jeden beliebigen Kundenbegleiters über die Zugnummer sichergestellt. Aber auch hochkomplexe Themen wie die sogenannte «Führerstandsignalisierung» benötigen den Mobilfunk. Dahinter steckt das Anzeigen von Signalen im Führerstand statt draussen entlang der Strecke.

Technologie entwickelt sich weiter

Die heute eingesetzte Technologie für solche Anwendungen hat ihr Lebensende erreicht. Die in vielen Ländern eingesetzte GSM-R(ail-)Technik – ein eigenes geschlossenes Mobilfunknetz für die Bahn – basiert noch auf der 2G-Technologie und wurde vor rund 30 Jahren erstmals eingesetzt. Seither hat sich die mobile Kommunikation bis zur heutigen 5G-Technologie rasant weiterentwickelt und 2G fast vollends abgelöst. So können Privatkunden ihre alten 2G-Geräte auf dem Netz der Swisscom nicht mehr nutzen, da deren 2G-Dienste kürzlich abgeschaltet wurden. Bei der Nachfolgetechnologie 3G ist ebenfalls bereits ein Ende in Sicht: Per Ende 2025 will die Swisscom auch diese Technologie nicht mehr verwenden.

Die SOB-Züge melden sich auf dem GSM-R-Netz an und nutzen via «Roaming»-Technologie zusätzlich das gleiche wie von Privatkunden verwendete Netz – etwa dort, wo das GSM-R-Netz gar nie gebaut wurde. Für die SOB bedeutete dies, dass die Zugfunkgeräte im Führerstand bei älteren Flirt-Fahrzeugen modernisiert werden mussten. Um den Technologiesprung auch bei der Bahn zu machen, wird des-

«Wenn wir nicht umsteigen, wird sich die Problematik in der Verfügbarkeit der technischen Komponenten manifestieren.»

Thomas Küchler

Mikrofunkzellen an Fahrleitungsmasten sind für den Bahnbetrieb essenziell. Auch für Mobilfunkprovider könnten diese Standorte interessant sein.



halb europaweit am neuen Bahnstandard gearbeitet: «Future Railway Mobile Communication System» (FRMCS). Dieser basiert auf dem 5G-Standard.

Die Schweiz darf keine Insel sein

Für Thomas Küchler, Vorsitzender der SOB-Geschäftsleitung, ist klar, dass es den Effort braucht, 5G einzuführen - auch wenn die Schweiz noch über ein weit ausgebautes GSM-R-Netz verfügt. Weltweit lasse sich 5G nicht aufhalten: «Wenn wir nicht umsteigen, wird sich die Problematik in der Verfügbarkeit der technischen Komponenten manifestieren.» Die Bahnsicherung und die Signalisierung im Führerstand seien zudem europäisch harmonisiert. Die Schweiz würde sich mit Beharren auf dem Status quo isolieren. Dies würde nicht nur zu Einschränkungen - keine Kompatibilität zum europäischen Netz - führen, sondern langfristig auch explodierende Kosten verursachen. Weiter fügt Küchler an: «Um unser Schienennetz stärker auslasten zu können, braucht es mehr Kapazität und Leistung bei der Informationsübertragung.» Gerade mit Blick auf das strukturelle Bevölkerungswachstum ist das notwendig: Der Platz in der Landschaft für Ausbauprojekte ist begrenzt, also muss das Wachstum mehrheitlich mit der bestehenden Infrastruktur aufgefangen werden können. Schnellerer Datenaustausch schafft zudem neue Möglichkeiten. Davon könnten Fahrgäste künftig im Bereich der Kundeninformation profitieren beispielsweise durch bessere Prognosen und Informationen im Störungsfall.

Gemeinsame Nutzung von Infrastruktur

Die Südostbahn erarbeitet diverse Ansätze, um die Nutzung der Mobilfunktechnologie im Bahnsvstem zu verbessern. Mikrofunkzellen an Fahrleitungsmasten stellen die Datenübermittlung dort sicher, wo im Mobilfunknetz - auch wegen der erfolgten 2G-Abschaltung – Lücken entstanden sind. Im Vordergrund steht dabei die Verbesserung des Empfangs für bahnbetriebliche Zwecke. Weil diese Mikrofunkzellen nur über eine sehr geringe Leistung verfügen, sind diese nicht dafür geeignet, dass auch Fahrgäste davon profitieren könnten. Thorsten Sennhenn, Technologie-Manager Telecom bei der Südostbahn und Vorsitzender des Branchen-Fachzirkels «Connectivity», sagt aber: «Es ist denkbar, dass Mobilfunk-Provider diese Standorte auch für ihre Privatkunden nutzen würden. Dafür sind allerdings ordentliche Genehmigungsverfahren notwendig, weil eine Zusatzantenne eine höhere Strahlenleistung erfordern würde.» Die SOB-Mini-Antennen verfügen bereits über einen Stromanschluss und eine Verbindung zu den Rechenzentren der Mobilfunkbetreiber, die auch für grössere Antennen genutzt werden könnten

Dass Bahnunternehmen und Mobilfunkanbieter eng zusammenarbeiten, begrüsst Thomas Küchler im Hinblick auf FRMCS. In einem Pilotprojekt möchte die Südostbahn in den kommenden Jahren aufzeigen, dass die sichere Bahnkommunikation über 5G-Technologie auch ohne geschlossenes eigenes Bahn-Mobilfunk-Netz, sondern in Zusammenarbeit mit öffentlichen Anbietern möglich ist.

Ein Standort, mehrere Funktionen

Vereinfacht gesagt verfügt 5G standardmässig über unterschiedliche Informationsebenen, die über die gleiche Infrastruktur, aber getrennt voneinander funktionieren können. So kämen sich Privatkunden und Behörden sowie Organisationen für Rettung und Sicherheit, beispielsweise die Blaulichtorganisationen Polizei, Feuerwehr und Sanität, nicht in die Quere. Dass dies im vorliegenden Fall für den Bahnbetrieb funktioniert, muss in einem Test bestätigt werden. «Statt für alle Anwendungen und alle Nutzergruppen eigene Netze aufzubauen, muss es das Ziel sein, diese zu verknüpfen und so ein redundantes Netzwerk zu schaffen», sagt Küchler. Die Festlegung von gehärteten Krisenstandorten mit speziellen Schutzmassnahmen wie Notstromversorgungen oder doppelter Anbindung an Datennetze könnte die Infrastrukturstandorte langfristig gar reduzieren. Küchler ergänzt: «Verteilen wir die Dienste für die Krisenbewältigung auf verschiedene Anbieter, erreichen wir eine höhere Resilienz.»

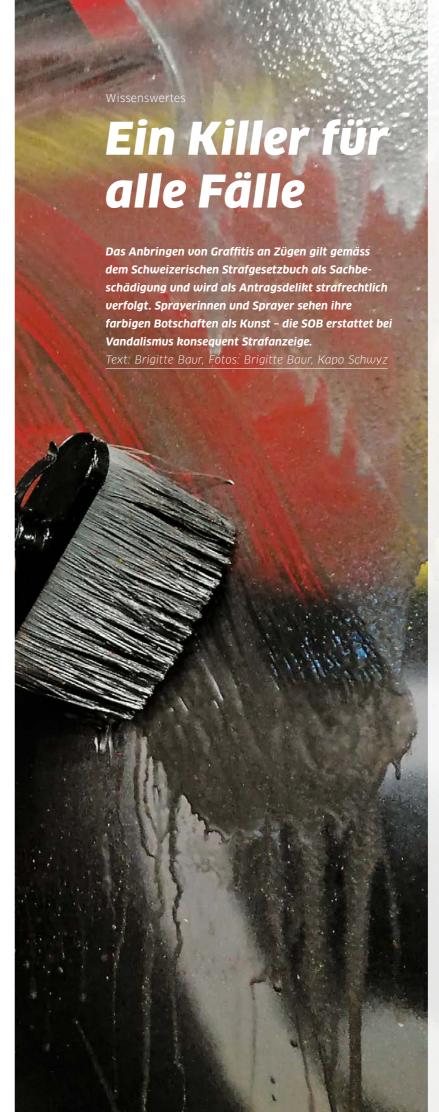
Die durchgehende Verfügbarkeit der Datennetze hat oberste Priorität. Während das Hochladen eines Videos in die sozialen Netzwerke warten kann, ist die Mobilfunkanbindung für den Bahnbetrieb längst unentbehrlich.

Das ist 5G

Die fünfte Generation der Mobilfunkstandards ist rasend schnell. Mit Geschwindigkeiten von bis zu 10 Gbit pro Sekunde lassen sich Daten quasi in Echtzeit übermitteln. 5G ist fast 100-mal schneller als die 4G-Vorgängertechnologie – selbst wenn heute noch nicht die ganze Bandbreite der technologischen Möglichkeiten von 5G ausgeschöpft wird. Ein weiterer Vorteil ist die deutlich tiefere Reaktionszeit (Latenz). Während frühere Mobilfunkantennen in einem grösseren Radius strahlten, kommt bei 5G eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zum Gerät zustande. Damit reduziert sich die Strahlenbelastung.

Bahnkommunikation soll auch mit privaten Providern möglich sein, das will die SOB in einem Pilotprojekt zeigen.





Es geschieht oft im Schutz der Dunkelheit: Mit Farbdosen ausgestattet, schleichen Graffiti-Sprayerinnen und -Sprayer zu den Abstellgleisen der Bahn, mit dem Ziel, dem dort parkierten Rollmaterial gross und farbig ihre Botschaften aufzumalen. Das Risiko, dabei erwischt zu werden oder sich beim verbotenen Betreten der Gleisanlagen zu verletzen, nehmen sie in Kauf. Sie können die Gefahren durch plötzlich vorbeifahrende Züge nicht einschätzen. Sie begeben sich auf den Gleisen in Lebensgefahr – für einen Adrenalinkick und für ein Ziel: dem Streben nach Bekanntheit und Anerkennung. Dabei ist einmal kein Mal. Die Sprayerinnen und Sprayer wollen ihren Namen bzw. ihre anonyme Signatur in der Szene bekannt machen. Dafür sprühen sie unermüdlich auf alles, was sich anbietet: Wände. Tunnel. Mauern. Züge.

Somit erklärt sich auch, weshalb Züge eine beliebte Fläche zum Bemalen bieten: Als fahrende «Leinwand» verbreiten sich die aufgemalten Botschaften in kürzester Zeit und erreichen mehr Blickkontakt, als es statische Wände tun. Wohin die Züge am nächsten Tag fahren, wissen sie dabei genau. Viele kennen den Fahrplan auswendig, passen an der Strecke «ihren» Zug ab und teilen ihre Werke in Bildern auf einschlägigen Szenekanälen. Sie wissen, dass sie etwas Verbotenes tun, doch ihr Geltungsdrang ist stärker.

Motivation zunichtemachen

Ihre Motivation und ihr Ziel sind auch der SOB bekannt: Verschmiertes Rollmaterial zieht die Südostbahn deshalb sofort aus dem Verkehr und überführt es ins SOB-Service-Zentrum Samstagern oder Herisau zur Reinigung. Die konsequente und vor allem zeitnahe Entfernung der Graffiti erfolgt im besten Fall innerhalb von 24 Stunden. Zum einen lässt sich frische Farbe besser entfernen und zum anderen wird der wesentliche Anreiz der Sprayerinnen und Sprayer, ihre Werke im öffentlichen Raum zu zeigen, zunichtegemacht. Rollt ein verschmierter Traverso oder Flirt ins Service-Zentrum, verlässt er dieses erst wieder, wenn er im gewohnten Glanz erstrahlt. Erwin Kälin, Fachspezialist «Schwere Instandhaltung» im

«Einige Farben erweisen sich beim Reinigen als ziemlich hartnäckig. Dank unseren professionellen Reinigungsmitteln und unserer Erfahrung entfernen wir aber auch diese.»

Erwin Kälin

Service-Zentrum Samstagern, hat in 20 Jahren bei der SOB unzählige Graffitis von Zügen entfernt. «Früher war es wildes Gekritzel. Die heutigen Graffiti lassen auf talentierte Sprayer rückschliessen. Manche Werke sind schön zum Anschauen, nur leider am falschen Ort angebracht. Für die Folgen sollten die Leute ein stärkeres Bewusstsein haben», mahnt Erwin Kälin. Wird bei ihm eine Graffitireinigung angemeldet, muss alles schnell gehen, damit der Zug zeitnah wieder in den regulären Bahnbetrieb eingefädelt werden kann. Zwei Fachspezialisten stehen umgehend parat, wenn der Zug in die Halle rollt, inklusive aller notwendigen Utensilien: Hochdruckreiniger, Bürsten, Schwämme, Lösungsmittel. «In der Regel sind eineinhalb Zugwagen bemalt», berichtet Erwin Kälin. «Für mehr reicht wahrscheinlich die Zeit nicht aus», vermutet er. Dennoch: Um das Graffiti restlos zu entfernen, werden rund acht Arbeitsstunden benötigt. «Einige Farben erweisen sich beim Reinigen als ziemlich hartnäckig. Dank unseren professionellen Reinigungsmitteln und unserer Erfahrung entfernen wir aber auch diese», sagt Erwin Kälin schmunzelnd und sieht sich in diesem Katz-und-Maus-Spiel als Jäger. Das rückstandslose Entfernen ist dank zwei wichtigen Faktoren möglich: Um die Reinigungsaufwände zu reduzieren, kommen als erster Faktor mittlerweile spezielle Schutzanstriche beim neuen Rollmaterial zum Einsatz. Zwei Schichten Schutzlack ermöglichen es, auf den neuen SOB-Zügen Sprayereien effizient und rückstandslos zu entfernen. Sie sind vergleichbar mit der Qualität eines Autoschutzlacks. Als zweiter Faktor kommt ein effizientes Qualitätsprodukt mit dem dramatisch klingenden Namen «Der Graffiti-Killer» ins Spiel. Erwin Kälin erklärt den Reinigungsprozess: «Das Lösungsmittel wird mit einem weichen, breiten Pinsel aufgetragen, danach mit einer Bürste eingearbeitet und anschliessend wird die angelöste Farbe mit dem Hochdruckreiniger Zentimeter für Zentimeter abgewaschen. Falls danach noch Verschmutzungen sichtbar sind, wiederholen wir den Vorgang.»

Graffiti ist kein Kavaliersdelikt

Auch wenn das aufgelöste Graffiti als farbiger Lösungsmittelbrei verschwindet, ist die Sache für die Südostbahn noch lange nicht vom Tisch. «Graffiti an Infrastruktur oder an Rollmaterial ist Sachbeschädigung und wird umgehend verzeigt. Jeder verschmierte Zug wird fotografiert, dokumentiert und umgehend beim zuständigen Polizeikommando zur Anzeige gebracht», erklärt Jana Henke, Fachspezialistin für Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt (QRSU) bei der Südostbahn. Nebst den strafrechtlichen Folgen muss die Täterschaft auch mit Schadensersatzansprüchen der SOB rechnen. «Jede Graffitireinigung verschlingt viel Geld und der entstandene Sachschaden ist den Verursachern kaum bewusst», ist Jana Henke überzeugt und schätzt die Kosten, die der SOB durch Sprayereien entstehen, auf jährlich

«Jede Graffitireinigung verschlingt viel Geld und der entstandene Sachschaden ist den Verursachern kaum bewusst.»

Jana Henke

Wachsam und immer an der Front:
Die Kantonspolizei Schwyz unterstützt
die SOB bei der Aufklärung von
Sachbeschädigung durch Graffitis.

rund 50000 Franken. Dem Verursacher droht nebst der Anzeige wegen Sachbeschädigung auch noch eine zweite wegen unbefugten Betretens einer Gleisanlage. Kurz: Erwischt die Polizei einen Sprayer oder eine Sprayerin, wird es teuer.

Täterschaft dank erfolgreicher Fahndung gefasst

Fabian Kälin, Regionalfahndung Jugend bei der Kantonspolizei Schwyz, kennt die Szene und die Konsequenzen für die Täterschaft: «Wer fremdes Eigentum mit Graffitis bemalt, begeht Sachbeschädigung. Wer erwischt wird, muss gemäss Artikel 144 des Schweizerischen Strafgesetzbuches für sein Vergehen mit einer Freiheitsstrafe oder einer Busse rechnen.» Für eine erfolgreiche Fahndung sind viele Faktoren massgeblich. In erster Linie sind es die umgehenden Erstinformationen an die verantwortliche Polizeikommandostelle. «Die Zusammenarbeit mit der SOB läuft vorbildlich. Wir werden zeitnah über die begangene Sachbeschädigung informiert und leiten dann umgehend die Fahndung ein», betont Fabian Kälin. Spielt der Zufall mit oder ist ein Spray-

er unvorsichtig, wird er ertappt und angezeigt. Aufgrund der gemeldeten Strafanzeigen kommt hier schnell ans Licht, welche Graffitis dem gefassten Täter zugewiesen werden können. Doch niemand in der breiten Öffentlichkeit kennt die wahre Identität der Täterschaft. Für die erfahrenen Ermittler der Kantonspolizei Schwyz ist dieser Aspekt jedoch irrelevant. Dass ein Graffitisprayer oder eine Graffitisprayerin von der Kapo Schwyz erwischt wird, kommt öfter vor. «Nach monatelanger akribischer Ermittlungsarbeit konnte unser Team erneut einen Sprayer verhaften. Ihm konnten mehr als 200 Sprayereien in mehreren Kantonen und dem Ausland zugewiesen werden», sagt Fabian Kälin.

Die Täterschaft muss nebst strafrechtlichen auch mit zivilrechtlichen Konsequenzen wie Schadensersatzforderungen rechnen. Dabei schmerzt die verhängte Geldstrafe die Verurteilten zwar empfindlich. Verhängnisvoller als eine Busse kann aber ein Eintrag im Strafregister bei einer Stellensuche sein. Denn dieser Eintrag kann mit keinem noch so starken «Graffiti-Killer» entfernt werden.





Geschäftliches

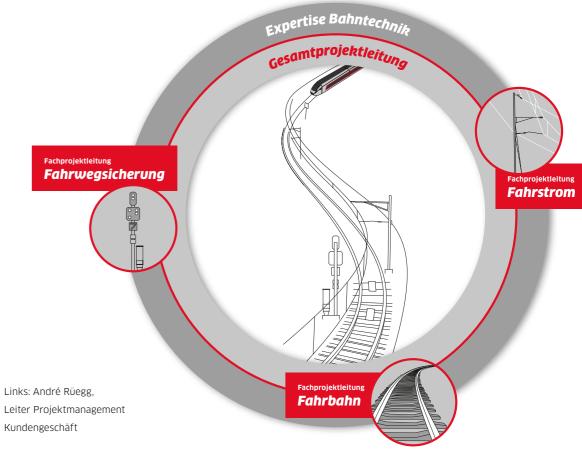
Von der Bahn für die Bahn

Das Ressort «Kundengeschäft» der SOB-Infrastruktur wickelt schweizweit Bahninfrastrukturvorhaben für andere Bahnen ab. Wer nicht weiter weiss oder die nötigen Ressourcen nicht hat, beauftragt SOB-Fachspezialisten für spezielle und komplexe Aufgaben.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Tevy AG, Genauso Grafik, SOB

«Ah, ihr arbeitet auch für andere Bahnunternehmen?», lautet die Frage von Martin, einem Bähnler-Kollegen mit leichtem Erstaunen. «Ja klar, wir lassen bei der SOB nicht nur schöne «Kupfer-Töff» rumsausen», entgegnet André Rüegg, Leiter Projektmanagement Kundengeschäft. Direkt und pragmatisch – Eigenschaften, die nicht nur ihn auszeichnen, sondern sein ganzes neunköpfiges Team. Dieses besteht aus geschäftigen Gesamtprojektleitern und Fachprojektleitern Fahrstromanlagen, Fahrwegsicherung sowie Fahrbahn. Im Gegensatz zu den internen Projekten auf dem SOB-Netz bewegt sich das Kundengeschäft der SOB-Infrastruktur auf dem freien Markt.

Unten: Die Darstellung zeigt die Dienstleistungen des Kundengeschäfts der SOB-Infrastruktur von der Gesamtprojektleitung bis zur Fachprojektleitung Fahrwegsicherung, Fahrstrom und Fahrbahn. Sie symbolisiert das umfassende Angebot von der Planung bis zur Realisierung.



Gesamtprojektleiter - die Wandelbaren

Aus einem SOB-Mitarbeitenden wird guasi über Nacht ein Mitarbeiter der BLS, der Appenzeller Bahnen (AB) oder der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB). Die Gesamtprojektleiter, die für andere Bahnen im Auftrag der SOB arbeiten, sind zurzeit hauptsächlich in Projekten zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), beispielsweise Bahnhofsanierungen, tätig. Im Bereich der Gesamtprojektleitung bietet das Team des Kundengeschäfts Komplettlösungen aus einer Hand an oder es übernimmt definierte Teilprojekte.

Spezialisten vom Kundengeschäft lieben Herausforderungen, wie das Projekt von Bastian Werkle, Gesamtprojektleiter der Südostbahn, zeigt.

Leistungen des Kundengeschäfts bei der Umspuranlage im Bahnhof Zweisimmen:

- Projektorganisation strukturieren durch Definieren von Rollen, Verantwortlichkeiten und
- Teilprojektleiter der BLS, der MOB und externe Spezialisten führen
- Ansprechpartner f
 ür das BAV und Abstimmungen mit dem BAV
- Fortschrittsreporting an die Direktion
- Das Projekt in die Organisation der MOB integrieren

Die Umspuranlage im Bahnhof Zweisimmen

Das innovative Projekt im Berner Oberland für die BLS und die MOB bringt ein neuartiges Drehgestell aufseiten Rollmaterial und eine einzigartige Umspuranlage seitens der Infrastruktur zusammen. Das Projektteam arbeitet über die Bahnsystemgrenzen hinaus - die MOB ist eine Meterspurbahn und die BLS ist auf der Normalspur unterwegs. Eine weitere Besonderheit ist der Bahnhof Zweisimmen: Dieser wird von der MOB und der BLS gemeinsam betrieben. Dabei treffen zwei Bahnstromsysteme - 1000 Volt Gleichstrom und 15 kV Wechselstrom – sowie zwei unterschiedliche Stellwerktypen aufeinander.

Weil es sich bei diesem Projekt um eine Innovation handelt, gelten andere Normen und Prozesse. Dies erschwert die Betriebsbewilligung und ist für die Beteiligten wie die Bauherrschaft MOB und BLS, Ingenieurbüros, Hersteller und auch für das Bundesamt für Verkehr (BAV) keine einfache Sache.

Die Teams stehen unter Zeitdruck. Der Projektabschluss ist bis Dezember 2022 geplant. Eine weitere Hürde besteht in der Zusammenarbeit von deutsch- und französischsprachigen Teams. Das Lösen von Problemen ist Alltag bei den Experten des Kundengeschäfts.

Nebst der Gesamtprojektleitung bietet das Kundengeschäft auch Fachprojektleitung in den Abteilungen Fahrwegsicherung, Fahrstrom und Fahrbahn an.

Fachprojektleiter Fahrwegsicherung - die Weichensteller

Durch die langjährige Erfahrung kennen die SOB-Mitarbeitenden die unterschiedlichen Technologien, Hersteller sowie die Komponenten der Innen- und der Aussenanlagen bestens. Neben der Fachprojektleitung von der Studie bis zur Ausführung sowohl bei Innen- als auch Aussenanlagen ist das Kundengeschäft auch in folgenden Bereichen tätig: Bauherrenvertretung, Sachverständigenprüfung, Submissionen, Fachbauleitung, Sicherheitsgutachten und Werkprüfungen. Eine weitere Spezialität des Kundengeschäfts ist das Begleiten von Innovationsprojekten bis zur Typenzulassung durch das BAV. Dazu zählen zum Beispiel Bedarfsschranken oder Sonderlösungen im Bereich Verkehrssicherung.

Ein Beispiel für eine Sicherungsanlage für Bahnübergänge mit schwachem Verkehr zeigt das Entwicklungsprojekt im Auftrag von RGS-Bahnsicherheitstechnik GmbH.



Fachproiektleiter Fahrstrom – die Schnittstellenprofis

«Fahrleitungen sind weit mehr als eine ‹Wöschhänki› entlang des Trassees», sagt André Rüegg schmunzelnd. Die Fahrleitungen versorgen die Züge mit Bahnstrom und sind als übergreifendes System zu verstehen. Nebst den unterschiedlichen Schnittstellen zu anderen Bestandteilen der Bahninfrastruktur ist auch der geschickte Umgang mit den Fachleuten entscheidend. Lösungsorientiertes Arbeiten mit einer Prise Humor überwindet auch Bahnsystemgrenzen. Im Bereich Fahrstrom bietet das Kundengeschäft Leistungen nach den Projektphasen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) an - unabhängig von der Nennspannung, der Spurweite, dem Fahrleitungssystem und dem Materiallieferanten. Neben Planungstätigkeiten von der Studie bis zur Abnahme tragen sie den Hut des Kunden und operieren als Bauherrenvertretung. Stefan Hofmann, Technologiemanager Fahrstrom der SOB, betont: «Die Breite des notwendigen Wissens leitet sich von den Masseinheiten in Projekten ab: Von Milliampere über Kilowatt bis Megawatt ist alles vorhanden.» Das stellte er bei einem Sachverständigen-Prüfbericht für die Rhätische



Oliver Baumgartner bei der Aufnahme der Signalstandorte für die MOB auf der Strecke zwischen Zweisimmen und Lenk

kennen wir das Geschäft aus erster Hand: Wir sind geübt, neue technische Systeme sicher in das bestehende Netz zu integrieren»

André Rüegg

Bahn (RhB) fest. Das Kundengeschäft übernahm die unabhängige Überprüfung der Konformität einer Anlage inklusive sämtlicher Vorgaben aus Rechtserlassen und Normen, dokumentierte diese Überprüfungen und begleitete die RhB bei der Testinstallation.

Fachprojektleiter Fahrbahn - ein erweiterbares Team

Auch im Fachgebiet Fahrbahn besteht die Möglichkeit, SOB-Fachspezialisten hinzuzuziehen. Das Kundengeschäft bietet die Bauherrenvertretung als Projekt- und Fachbauleiter, Ausführungsprojektleiter sowie Bauherrenunterstützer an. Weiter erstellt das Kundengeschäft der SOB-Infrastruktur in diesem Fachbereich Dossiers für Plangenehmigungsverfahren, Submissionsdossiers und macht Plannachführungen.

Wo das Kundengeschäft hinsteuert

Das Kundengeschäft der SOB-Infrastruktur hat gute Chancen, sich im Markt zu etablieren. «Wir sind noch nicht so bekannt wie unsere Traverso», ergänzt André Rüegg. Das

Kundengeschäft bietet Know-how an, das in der Signalindustrie so nicht vorhanden ist. Personell möchte die SOB das Kundengeschäft vor allem im Bereich Fahrstrom stärken. Das Kundengeschäft gleicht das Angebot laufend den Marktbedürfnissen an. Künftig können auch weitere Fachbereiche dazustossen. «Als Infrastrukturbetreiberin kennen wir das Geschäft aus erster Hand: Wir sind geübt darin, neue technische Systeme sicher in das bestehende Netz zu integrieren», betont André Rüegg. Die Fachleute wissen, wie eine Bahn im Ganzen funktioniert. Die Kunden erhalten eine unabhängige Drittmeinung, weil die Mitarbeitenden ungebunden an Produkte, Systeme und Lieferanten entscheiden. Dank der umsichtigen Sanierung des SOB-Netzes in den vergangenen Jahren bietet es sich an, dieses Knowhow auch extern einzusetzen, um sich so als kompetente Partnerin langfristig im Markt zu positionieren. Das Team des Kundengeschäfts der SOB-Infrastruktur - Fachspezialisten für spezielle und komplexe Aufgaben. Ganz nach dem Motto: Von der Bahn für die Bahn.

Berufliches

Die Vielfalt der Lehrberufe

Die Südostbahn legt grossen Wert auf die Ausbildung junger Fachkräfte. Angeboten werden Ausbildungen in sieben Lehrberufen, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Was macht die Lehre bei der SOB so spannend? Mara Hollenstein, Lernende Kauffrau, besucht ihre Mitlernenden am Arbeitsplatz.

Text und Fotos: Mara Hollenstein, Jeannine Fisch

Der Übergang von der Schule ins Berufsleben ist für Jugendliche ein bedeutender und meist auch richtungsweisender Schritt. Die SOB ist ein sehr familiäres Unternehmen – trotz der Grösse. Die Lernenden finden einen zuverlässigen Arbeitgeber, der sie auf den Einstieg ins Berufsleben vorbereitet.

Die unterschiedlichen Lehrberufe

Die SOB bietet handwerkliche, technische und kaufmännische Lehrstellen an. Für jene, die gerne den ganzen Tag unter freiem Himmel arbeiten, gibt es bei der SOB den/die Gleisbauer/-in und den/die Netzelektriker/-in. Gleisbauer/-innen kümmern sich nicht nur um den Gleisunterhalt und kleine Umbauarbeiten, sondern sie pflegen und unterhalten auch die Gleisumgebung. Im Gegensatz dazu beschäftigt sich der/die Netzelektriker/-in mit den Fahrleitungen über dem Gleis. Bei dieser Arbeit kommen Bauzüge, Hebebühnen wie auch Kräne zum Einsatz.

Alles am richtigen Platz

Damit die Gleisbauer/-innen oder Netzelektriker/-innen ihre Materialien bekommen, legt sich der/die Logistiker/-in ins Zeug. Lernende sind dafür verantwortlich, bestellte Waren entgegenzunehmen und zu kontrollieren. Anschliessend werden diese an der vorgesehenen Stelle gelagert. Zwei Logistiker aus Herisau, Mateo Djordjevic und Luca Maag, meinen: «Im Vergleich zu unseren Mitschülerinnen und Mitschüler, die meist mit Lebensmitteln zu tun haben, sind wir für schwere Materialien verantwortlich.»

«Wir sind für schwere Materialien verantwortlich.»

Mateo Djordjevic

Täglich bekommt die Logistik Pakete, die Luca Maag, drittes Lehrjahr, in Empfang nimmt.







Ausbildungsjahre der Lehrberufe

Gleisbauer/-in EFZ	3 Jahre
Logistiker/-in EFZ	3 Jahre
Polymechaniker/-in EFZ	4 Jahre
Netzelektriker/-in EFZ	3 Jahre
Automatiker/-in EFZ	4 Jahre
Fachmann/-frau	
öffentlicher Verkehr EFZ	3 Jahre
Kauffrau/Kaufmann EFZ	3 Jahre
Detailhandelsfachfrau/-mann EFZ (ab 2024)	3 Jahre

www.sob.ch/lehrstellen

Mateo Djordjevic nutzt bei seiner täglichen Arbeit oft den Gabelstapler, um schwere Waren zu transportieren.

Mateo Djordjevic, zweites Lehrjahr, hilft seinem Mitlernenden, indem er das Paket am richtigen Ort platziert.



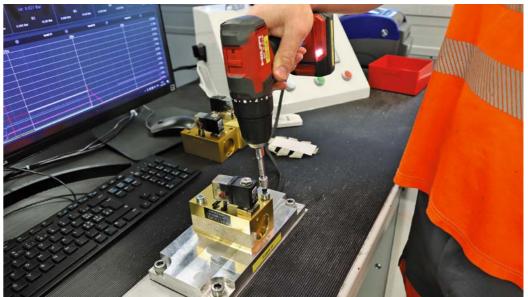
Links:

Mit den von Lernenden miterbauten

Maschinen prüfen die Automatiker/-innen

zum Beispiel Pneumatik-Komponenten und

montieren sie danach auf dem Zug.



Von der Maschine zum Zug

Ein weiterer Lehrberuf bei der SOB ist der/die Polymechaniker/-in, Fachrichtung Montage. Die Lernenden stellen auf Fertigungsmaschinen Ersatzteile her, nehmen Geräte, Apparate, Maschinen oder Anlagen für deren Wartung auseinander und bauen sie wieder zusammen. Unter anderem führen sie die Inbetriebnahme von Anlagen durch, erstellen Messprotokolle und erledigen die Feineinstellungen an technischen Komponenten. Der/die Polymechaniker/-in findet selbstständig oder zusammen mit Fachpersonen Lösungen für technische Probleme. «Es macht mich stolz, dass ich meine selbst gefertigten Bauteile oder Montagen an meine Kollegen - beispielsweise an Robin Marty, Lernender Automatiker im vierten Lehrjahr - weitergeben kann. Sie nehmen die Bauteile direkt am Zug in Betrieb. So sehe ich, dass ich alles richtig gemacht habe», sagt Vimukthi Nakandalage, Polymechaniker im dritten Lehrjahr. Im Beruf Automatiker/-in arbeiten die Lernenden mit modernster Bahntechnik. Sie planen pneumatische und elektrische Projekte, programmieren Maschinen und montieren die hergestellten oder auch zugelieferten Bauteile. Für ihn sei die Ausbildung bei der SOB deshalb spannend, weil er neben der Durchführung von Testläufen komplexer pneumatisch-elektrischer Bauteile auch direkt am Zug Wartungs- oder Inbetriebsetzungsarbeiten verrichten könne, sagt Robin Marty.



Ohen

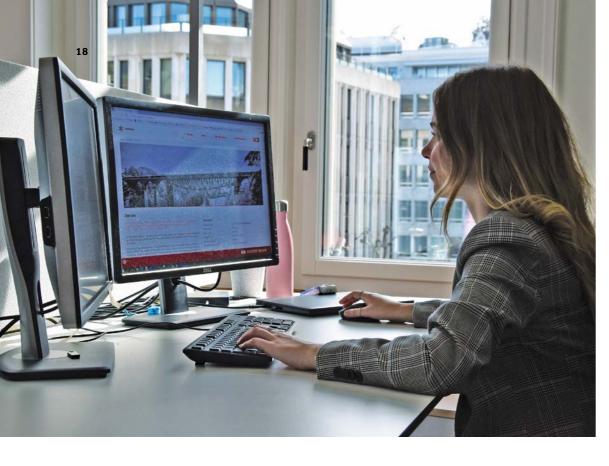
Die Komponenten müssen auf dem Prüfstand befestigt sein, um sie kontrollieren zu können.

Links:

Vimukthi Nakandalage arbeitet an unterschiedlichen Maschinen, was seine Lehre sehr abwechslungsreich macht.

> «Es macht mich stolz, dass ich meine selbst gefertigten Bauteile oder Montagen an meine Kollegen weitergeben kann.»

> > Vimukthi Nakandalage



Mara Hollenstein, Lernende Kauffrau, bei der Arbeit in der Unternehmenskommunikation.

Hinter dem Bildschirm

Weg von der Werkstatt, ab ins Büro. Die Fachleute öffentlicher Verkehr sind das Herz der Eisenbahn. Sie sind dafür verantwortlich, dass Kundinnen und Kunden pünktlich und sicher an ihrem Reiseziel ankommen. Dazu planen sie

den Zugeinsatz, das Lok- und das Zugpersonal. An ihrem Arbeitsplatz sind sie deshalb von vielen Bildschirmen umgeben, auf denen sie unterschiedliche Systeme bedienen. Neben der «Planung» bietet die SOB eine Lehre mit der Schwerpunktaus-

bildung «Betrieb» an. Im Fall einer Störung kommt die Abteilung Betrieb ins Spiel und informiert beispielsweise die Fachdienste oder organisiert Ersatzreisemöglichkeiten.

Ein zweiter Büroberuf bei der Südostbahn ist die Lehre der Kaufleute (KV). Während ihrer dreijährigen Ausbildung durchlaufen sie bis zu sechs Abteilungen. Die Lernenden arbeiten in den Bahnreisezentren am Schalter und haben direkten Kundenkontakt oder wirken bei der Unternehmenskommunikation sowie beim Marketing mit. Auch in die Personal-, Immobilien- und Finanzabteilung erhalten die Lernenden Einblick. Sie profitieren von einer vielseitigen Ausbildung. So sagt Lea Ehammer, ehemalige Lernende Kauffrau: «Ich finde es super, dass wir bei der SOB so viele Abteilungen durchlaufen. Wir gewinnen so bereits im jungen Alter verschiedene Eindrücke und können immer wieder etwas Neues dazulernen.»

Nach dem Lehrabschluss bietet die Südostbahn – wenn immer möglich – eine Festanstellung an. Es ist ein grosser

Vorteil, die Lernenden nach der Ausbildung weiterzubeschäftigen. Sie kennen das Unternehmen und die Arbeitsabläufe. Auch die Lernenden schätzen dieses Vorgehen. Lea Ehammer konnte so nach ihrer Lehre bei der SOB verbleiben und arbeitet jetzt in der Abteilung Finanzen &

Services. Sie betont: «Die SOB bereitet einen sehr gut auf die Berufswelt vor. Dank meiner vielseitigen Ausbildung habe ich mir ein breites Wissen angeeignet. So hatte ich gute Voraussetzungen, in der Berufswelt Fuss zu fassen.»

Das passende Lehrmodell

«Ich finde es super, dass wir

bei der SOB so viele

Abteilungen durchlaufen.»

Lea Ehammer, ehemalige Lernende Kauffrau

Die Südostbahn will für jede/-n Lernende/-n das passende Lehrmodell finden. Deshalb fördert die SOB – wo immer möglich und gewünscht – eine Lehre mit Berufsmaturität (BM). Theoretisch ist die BM bei allen Berufen möglich. Bei Lehrberufen mit Schicht- und Wochenendarbeit, beispielsweise bei Gleisbauer/-innen oder Netzelektriker/-innen, ist eine Lehre mit BM aufgrund unregelmässiger Arbeitszeiten jedoch schwierig.

Die SOB bietet auch die Möglichkeit, eine Sportlerlehre im Beruf der Kaufleute zu absolvieren. Hier ist zuerst eine zweijährige schulische Ausbildung abzuschliessen, gefolgt von einem zweijährigen Praktikum im Betrieb. In den technischen Berufen ermöglicht die SOB eine Eidgenössische Berufsattestausbildung (EBA). Diese dauert zwei Jahre und ist für Jugendliche mit praktischer Begabung geeignet.

«Mein Ziel ist es, mit den Lernenden die Freude am Beruf zu teilen.»

Dominic Stutz

Die wichtigsten Voraussetzungen für die Lehre bei der SOB

Motivation und Freude an der gewählten Arbeit, darauf legt die SOB für eine Anstellung grossen Wert. Ein Grundinteresse an der Bahnwelt ist eine Voraussetzung. Um festzustellen, ob dieser Beruf das Richtige ist, helfen zwei bis drei Schnuppertage. Anhand des Schnupperns können die Schülerinnen und Schüler wie auch der Betrieb feststellen, ob sie zueinander passen. Eine Schnupperlehre bei der Südostbahn ist eine Grundvoraussetzung, um sich auf eine Lehrstelle bewerben zu können.

Was die SOB bietet

Berufs- und Praxisbildende führen die Lernenden ins Aufgabengebiet ein. Sie erklären, helfen und werten am Schluss die geleistete Arbeit aus. Lernende übernehmen so stückweise immer anspruchsvollere Aufgaben und sie bekommen immer mehr Verantwortung. Dominic Stutz, Berufsbildner der Gleisbauer/-innen meint dazu: «Mein Ziel ist es, mit den Lernenden die Freude am Beruf zu teilen.» Die SOB schätzt die Lernenden als wichtige Mitarbeitende und bindet die jungen Berufsleute aktiv in das Unternehmen und den Berufsalltag ein.

Perspektiven für die Zukunft

C) 12

Ziel der SOB ist es, den Lernenden einen guten Ausbildungsplatz zu bieten und sie für den Arbeitsmarkt vorzubereiten. Die Vielfalt an Lehrberufen bei der Südostbahn entwickelt sich ständig weiter. Ab Sommer 2024 bietet die SOB beispielsweise neu die Ausbildung zur/zum Detailhandelsfachfrau/-mann an. Die Lernenden absolvieren ihre Ausbildung in den Bahnreisezentren und bei der Kundenbegleitung.

Entscheiden sich die Schulabgängerinnen und -abgänger für eine Lehre bei der Südostbahn, setzen sie sich täglich mit dem Thema Mobilität auseinander. Ralph Roggensinger, HR-Fachverantwortlicher Aus- und Weiterbildung, sagt: «Noten sind nur die halbe Wahrheit. Wichtig ist uns der junge Mensch und dass er sich mit der Bahnwelt identifizieren kann. So ergeben sich Motivation und gute Leistung von allein.»

Knifflige

Wettbewerb

Wie viele Fahrzeuge braucht es. um das Angebot «Treno Gottardo» fahren zu können?

A) 9 B) 10

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. Oktober 2022 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-Reisegrill
- 2. Preis: SOB-Schirm «Magic Windfighter»
- 3. Preis: Troika Kugelschreiber

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden 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.

Schlaues

Wie die Züge wieder nach Hause kommen

Täglich legen die Traverso- und die Flirt-Züge der SOB Tausende Kilometer zurück und sind trotzdem rechtzeitig für Reinigung und Wartung wieder «Daheim». Damit dies reibungslos gelingt, braucht es jahrelange Planung - und Anpassungen in letzter Sekunde.

Text: Conradin Knabenhans, Fotos: Conradin Knabenhans, Markus Schälli

«Weil die Fahrzeuge nicht mehr dauernd vor der Türe in Samstagern oder Herisau vorbeifahren, ist die Ausgangslage mit dem Fernverkehr anspruchsvoller.»

Hansueli Baltensperger



«Alle Züge müssen verpaart

unterwegs sein.»

Thomas Meier

höfe in grösseren und kleineren Schweizer Städten. Doch damit die Züge bei ihrem Auftritt glänzen, braucht es viel Arbeit «zu Hause». «Daheim» ist die Flotte der Südostbahn Zug braucht Gegenzug in Herisau und Samstagern. In den beiden Service-Zentren. Dahinter steckt jedoch keine Magie, sondern jahrelange Erim Kanton Appenzell Ausserrhoden und im südlichsten Zip- fahrung und etwas Denksport. Die sogenannte Angebots

fel des Kantons Zürich werden die Traverso und die Flirt der SOB instand gehalten. Während Herisau und Samstagern zwar an den Linien des Voralpen-Express und einzelner S-Bahnen liegen, sind die Züge der Fernverkehrslinien «Treno

entfernt von der Basis.

Hinter den Kulissen haben die SOB-Planer ein ausgeklügeltes System entwickelt, wie die Züge effizient «nach Hause» viele Fahrzeuge es täglich braucht, um dieses Angebot fahkommen. Nachts ist Rollentausch angesagt: Dann verwan- ren zu können - beim Treno Gottardo sind es etwa deren delt sich ein Treno Gottardo in einen Voralpen-Express oder neun.» Danach kommen weitere Überlegungen dazu: Reicht

lhre Bühnen sind spektakuläre Landschaften und die Bahn- 🔝 am frühen Morgen wird aus einem Aare Linth-Traverso ein Zug, der Richtung Gotthard unterwegs ist.

planung beginnt dabei schon lange, bevor ein Zug fährt: Stück für Stück wird so aus dem Fahrplanangebot ein sogenannter Umlaufplan für die Fahrzeuge. Thomas Meier, Leiter der SOB-Transportplanung und früher selbst Angebots-

Gottardo» und «Aare Linth» auf ihren Fahrten zum Teil weit planer, erklärt das Vorgehen so: «Die Fahrpläne definieren die Fahrzeiten von der ersten bis zur letzten Verbindung Nun wird mithilfe einer simplen Excel-Tabelle gezählt, wie

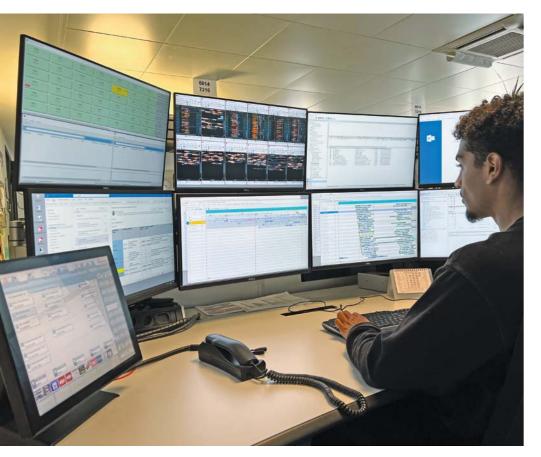
eine Komposition oder braucht ein Zug aufgrund der zu erwartenden Passagierzahlen eine Verstärkungseinheit? Und Thomas Meier sagt: «Alle Züge müssen verpaart unterwegs sein.» In eine Richtung 12 Züge pro Tag anzubieten und in die Gegenrichtung 13. das funktioniere nicht, ergänzt er. Sonst fehle am nächsten Tag irgendwo ein Zug oder er werde für teures Geld - weil ohne Passagiere unterwegs - an seinen Bestimmungsort geführt. Was sich Mietwagenfirmen bei «One-Way»-Buchungen von Privatkunden üppig bezahlen Aufgrund der Knotenpunkte zwischen den einzelnen Linien lassen, kann die Bahn nicht einfach so eintreiben. Die effiziente Transportplanung hat deshalb auch finanzielle Aspekte.

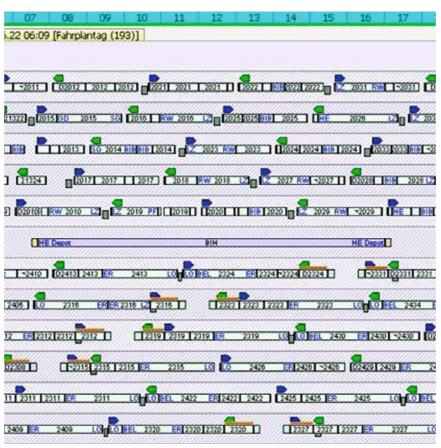
Ab in die Werkstatt

Thomas Meier und sein Team auch diese Thematik zu berücksichtigen. Wie beim Auto müssen die Züge regelmässig Luzern eine Frühverbindung des Treno Gottardo Richtung in den Service. Alle 25000 bis 30000 Kilometer findet die Basel übernimmt und ist danach Richtung Tessin unterwegs Grundinstandhaltung statt - etwa die Kontrolle der Räder oder der Treno Gottardo hat dann auf den Voralpen-Express und Drehgestelle. Weitere viertel- und halbjährliche Ar- gewechselt. Nach ähnlichem Prinzip tauschen die Fahrzeuge beiten wie die Überprüfung der Stromrichter und Trafos auch in Zürich, Pfäffikon SZ und Rapperswil die Linien.

auf dem Dach kommen hinzu. Als Folge dieser Vorgaben muss das Team von Thomas Meier die Züge der Interredie Service-Zentren zurückführen lassen, sodass sie die Instandhaltungsfrequenz einhalten können und gleichzeitig möglichst selten leer ausserhalb des Fahrplans nach Herisau oder Samstagern fahren. Der Spielraum für Instandhaltungsarbeiten beträgt gerade einmal drei Tage.

ergeben sich Berührungspunkte, wo über Nacht der Fahrzeugtausch auf andere Linien stattfindet und die Züge so den Weg auf die Stammstrecke zwischen Luzern und St. Gallen - und damit den Weg in die Service-Zentren - finden. Weil Züge aber instand gehalten werden müssen, haben Endet der Dienst eines Fahrzeuges des Voralpen-Express abends in Luzern, ist es möglich, dass es am nächsten Tag ab







Links:

In der Transportleitstelle werden fast rund um die Uhr Züge und Personal disponiert.

Mitte:

Jede Zeile ein Fahrzeug: In der Planungssoftware RailOpt werden die Dienste der einzelnen Züge geplant.

Rechts:

Jede Baustelle wirbelt die Planung durcheinander: Thomas Meier und sein Team behalten den Überblick.

Die Krux mit den Baustellen

Die Fahrzeugumläufe wären wohl perfekt, wenn nicht Baustellen die Planungen regelmässig durcheinanderwirbeln würden. Die Transportplaner haben einige Monate Vorlaufzeit, angepasste Dienstpläne für alle Fahrzeuge der SOB-Flotte anzufertigen.

Thomas Meier und sein Team tun dies quasi «virtuell» aufgrund aller verfügbaren Fahrzeuge. Ob der Flirt «Gurten»

oder der Flirt «Zimmerberg» aber um 8 Uhr von Wädenswil nach Einsiedeln fährt, das entscheidet ein anderes Team. Hier kommen Hansueli Baltensperger und seine Kolleginnen und Kollegen von der Transportleitstelle ins Spiel. Sie «jonglieren» im Tagesgeschäft mit den tatsächlich einsetzbaren Fahr-

zeugen und teilen die konkreten Fahrzeuge den geplanten Diensten zu.

«Eine Sperrung oder Störung am Streckenanfang oder -ende ist in der Regel einfacher zu <händeln> als ein Streckenunterbruch», sagt Baltensperger. Wird am Endpunkt einer Linie gebaut, lässt man Fahrzeuge früher zurück-

fahren – beim Treno Gottardo fahren die Züge von Zeit zu Zeit etwa nur von und nach Olten statt Basel. Anspruchsvoll wird es bei Baustellen inmitten einer Strecke wie beim Voralpen-Express zwischen Rapperswil und Uznach im kommenden Jahr: Fahrzeuge wenden an zwei Orten auf beiden Seiten der Baustelle. Ausserdem erreichen einige Züge über mehrere Wochen das Service-Zentrum Herisau nicht, weil wegen der Baustelle die direkte Zufahrts-

route «nach Hause» gesperrt ist. Dann werden nicht nur die Fahrzeuge umdisponiert, sondern auch gewisse Service- und Reinigungsarbeiten andernorts durchgeführt. Das reduziert die Flexibilität im Störungsfall.

Hansueli Baltensperger Umsteigen statt Ausfall

«Eine Sperrung oder Störung

am Streckenanfang oder

-ende ist in der Regel einfacher

zu <händeln> als ein

Streckenunterbruch.»

Läuft kurzfristig etwas nicht

nach Plan, fällt die Vorlaufzeit fast gänzlich weg. Jeden Morgen besprechen die Transportleitstelle und das Team der Instandhaltung gemeinsam an der Sitzung «Störungskoordination», welche Probleme bei Fahrzeugen neu vom Zugpersonal gemeldet worden sind und wie diese möglichst rasch behoben werden können. Ein beschädigter Papierkorb kann störend sein, beeinträchtigt aber den Betrieb nicht. Ein solches Problem muss deshalb warten. Defekte Türen und Toiletten sind problematischer. «Weil die Fahrzeuge nicht mehr dauernd vor der Türe in Samstagern oder Herisau vorbeifahren, ist die Ausgangslage mit dem Fernverkehr anspruchsvoller», sagt Baltensperger.

Lösen Servicetechniker Probleme nicht nachts oder an Halteorten, wird das Fahrzeug für die Reparatur «eingetaktet». Baltensperger und sein Team führen dann in Arth-Goldau einen «Pendelwechsel» durch. Hier steht in der Regel ein Reserve-Traverso bereit, der in solchen Fällen zum Einsatz kommt. Die Reisenden verlieren dadurch etwas an Komfort, weil sie ausserplanmässig – aber trotzdem pünktlich – vom einen in den anderen Traverso wechseln müssen. Das ist aber die bessere Variante, als einen Defekt nicht zu beheben und so einen Zugausfall zu riskieren. Das würde den Fahrgästen mehr Ärger bescheren – und selbst am Berufsstolz aller Beteiligten kratzen.

Das passiert nachts

Unabhängig vom «Übernachtungsort» der Züge reinigen Mitarbeitende diese täglich: Während der Nacht werden schweizweit alle Toiletten, Tische, Sitze und Böden der Traverso- und der Flirt-Züge geputzt. An den SOB-Standorten Herisau, Samstagern, Biberbrugg und Einsiedeln sind Teams der SOB im Einsatz, an SBB-Bahnhöfen wie Rapperswil, Biasca oder Chur übernehmen Reinigungsteams der SBB die Arbeiten. In Luzern (Traverso) und Herisau (Flirt) fahren die Züge zudem regelmässig durch die Waschanlage.

Frklärendes

Von A bis Z im Höhenflug

Von Basel bis ins Tessin, von Bern nach Chur und in der Zentral- und der Ostschweiz sowieso: Auf dem Liniennetz der Südostbahn ist immer irgend ein Gipfel zu sehen. Naheliegend also, die SOB-Flotte mit Bergnamen zu beschriften. Die Grafiken der Höhenzüge sind in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Landestopografie, swisstopo, entstanden und diese begeistern Gross und Klein.

Text: Claudia Krucker, Fotos: Claudia Krucker, Jeannine Fisch, swisstopo

«Höhenflüge in Höhenzügen» - mit diesem geflügelten Wort war die Idee (eine Eingebung an einem Wochenendausflug im Zug bei bester Stimmung) zur Beschriftung der SOB-Flotte geboren. Eigentlich naheliegend im Alpenland Schweiz: Berge. Unsere Fahrgäste sollen sicher und beguem an ihr Ziel kommen und im neuen, modernen Rollmaterial wahre «Höhenflüge» erleben.

Mit dem Bundesamt für Landestopografie, swisstopo, war der richtige Partner für die Erarbeitung der Grafiken für die Höhenzüge bald gefunden.

Untypische Anfrage

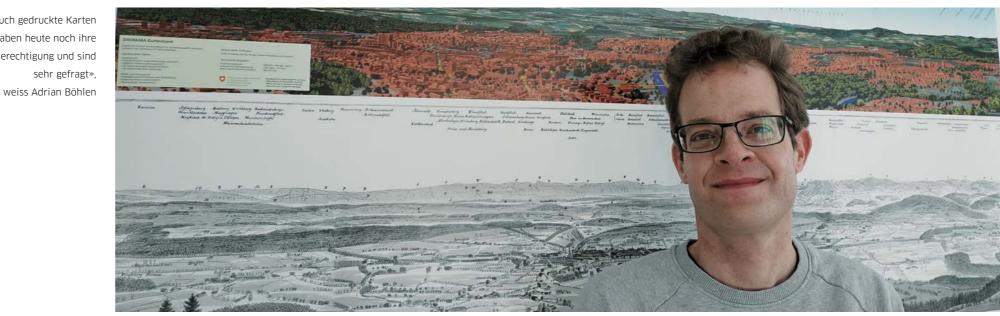
swisstopo hat im Jahr 2013 Höhenprofile von 23 Bergen und Höhenzügen für die Flirt der 1. und der 2. Generation erstellt. Die Auswahl gab die SOB damals vor: Im angestammten Liniennetz kennen sich die Mitarbeitenden aus und wissen, welcher Berg von wo aus sichtbar ist.

Für Adrian Böhlen, der sich dieser Aufgabe annahm, war die SOB-Anfrage sehr ungewöhnlich, da für die Umsetzung viele Berechnungen nötig waren. Aber der gelernte Kartograf, der seit über 20 Jahren für swisstopo arbeitet, kennt sich aus. «swisstopo ist das Amt, das der Geometrie verpflichtet ist», fasst er den Auftrag des Bundesamtes zusammen. Er ist es gewohnt, komplizierte technische und mathematische Berechnungen anzustellen. Zu seinen Hauptaufgaben gehören neben der Ausbildung von Geomatik-Lernenden (so die neue Berufsbezeichnung) die Erstellung von digitalen Panoramen.

Der Blickwinkel macht den Unterschied

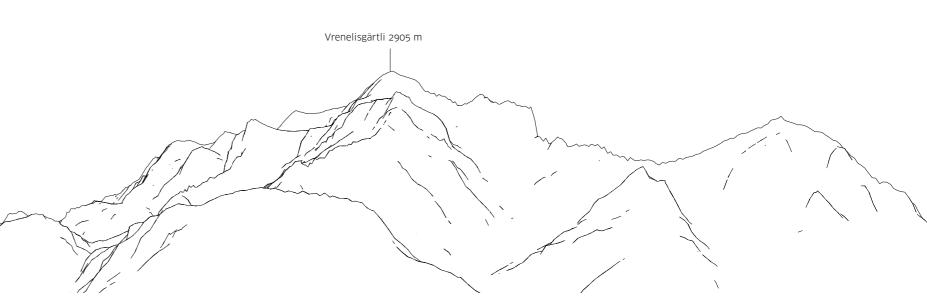
Mit der Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Fernverkehr führte die SOB die Idee für die Beschriftung der zehn silberfarbenen Flirt 3 weiter und griff diesmal bei der Auswahl der Berge auf die Unterstützung von swisstopo zurück. Hausberge wie der «Gurten» in Bern oder der «Calanda» bei Chur waren gesetzt. Für die restlichen acht Berge machte Adrian Böhlen Vorschläge aus der Perspektive entlang der Linien des Treno Gottardo, von Aare Linth und der S6 von Rapperswil nach Linthal. Der Profi, der selbst oft im Zug unterwegs ist, kennt die ganze Schweiz - und das nicht nur auf der Landkarte.

Die entstehenden Profile sollten so markant wie möglich zur Geltung kommen. Der Betrachtungswinkel ist entscheidend und beeinflusst das Abbild eines Berges. Bei freistehenden oder hohen Bergen entspricht das abgebildete Höhenprofil jeweils der Silhouette des Bergs. Bei grösserer Entfernung zur Bergkette han«Auch gedruckte Karten haben heute noch ihre Berechtigung und sind sehr gefragt»,



Die weisse Skulptur am Eingang zu swisstopo in Wabern lässt erahnen. dass sich hinter diesen Mauern vieles um Geometrie und Mathematik dreht. «Ding 1:X» wurde vom Künstler Florin Granwehr für das 150-Jahr-Jubiläum von swisstopo im Jahr 1988 geschaffen.





delt es sich um eine Horizont-bildende Linie. Grundsätzlich gilt: Je grösser die Distanz zwischen der Bahnlinie und dem abgebildeten Berg, desto flacher wird die Darstellung.

Karten: hilfreich und erst noch gratis

Zu den wichtigsten Produkten, die swisstopo erstellt, gehören Karten. «Auch gedruckte Karten haben heute noch ihre Berechtigung und sind sehr gefragt, obwohl es viele GPS-basierte Apps gibt.» Die wesentlichen Nachteile von Daten ab technischen Geräten sieht Adrian Böhlen darin, dass vor allem in den Bergen der Empfang nicht immer funktioniert. Ausserdem ist der Ausschnitt des Displays relativ klein und je nach Lichtverhältnissen schlecht ablesbar. So werden gedruckte Landeskarten weiterhin produziert, grundsätzlich alle sechs Jahre angepasst und in einer nachfrageorientierten Auflage neu herausgegeben. Seit 2021 stellt swisstopo alle Daten zum Herunterladen kostenlos zur Verfügung. Auch die swisstopo-App ist gratis.

Veränderungen

0

«Die Oberfläche der Welt verändert sich ständig. Dies kann durch ein natürliches Ereignis wie einen Bergsturz oder die Ausbreitung des Waldes auf bewirtschaftete Gebiete eintreten. Auch der Mensch schafft mit dem Bau von Strassen und Siedlungen regelmässig Veränderungen. Deshalb werden die Geodaten regelmässig aktualisiert», resümiert Adrian Böhlen.

Durch die (neue) Art der Messmethoden können sich auch Karten verändern. So geschehen beim «Etzel», dem ersten mit einem Höhenzug beschrifteten Flirt, den der Schwyzer Regierungsrat Othmar Reichmuth im Jahr 2013 in Samstagern getauft hat. Die damalige offizielle Höhe des Etzel betrug 1093 Meter. Heute sind es (wieder) 1097 Meter. Dies hat damit zu tun, dass zwischenzeitlich ein sogenannter Triangulationspunkt auf den Karten eingezeichnet war, dieser aber nicht auf dem höchsten Punkt des Berges lag.

Seit 2014 wird die neue Landeskarte mit den Daten des topografischen Landschaftsmodells produziert. Diese Daten werden mittels digitaler Luftbildstreifen in sehr hoher Genauigkeit erhoben. Auch wurden Nachkommastellen nicht immer gleich gehandhabt; seit ein paar Jahren werden sie mathematisch gerundet.

Einzigarti

swisstopo bietet auch Dienstleistungen auf Bestellung für Dritte an. So gibt es Anfragen von Privatkunden, die sich etwa das Panorama vor ihrem Ferienhaus auf eine Tafel drucken lassen oder jemandem mit einem solchen Bild ein Geschenk machen wollen. Die Anfragen steigen stetig und haben sich im Jahr 2021 mehr als verdoppelt.

«Doch», so Böhlen, «eine vergleichbare Anfrage wie die der Südostbahn hat es vor 2013 nicht gegeben und seither auch nicht mehr.»

So besitzt die Südostbahn nun 33 Flirt mit Namen von bekannten und weniger bekannten Bergen von A bis Z, von A wie Alvier, Bristen, Calanda ... Gurten ... Pizzo di Claro, Vrenelisgärtli bis Z wie Zimmerberg. →Seite 28

«Die Oberfläche der Welt verändert sich ständig.»

Adrian Böhlen

Zeitreise

Unternehmen Sie eine geografische Zeitreise und entdecken Sie die Schweiz zwischen 1844 und heute. (Die Höhe des Etzel wurde 1855 und danach noch mit 1102 m angegeben.)









Oben:

Gelernt ist gelernt.

Mit viel Fingerspitzengefühl
und Erfahrung beschriftet
Erwin Kälin, Fachspezialist
Instandhaltung, den Flirt 008
mit dem Höhenzug
«Vrenelisgärtli».

Links

Voller Stolz präsentiert
Tobias Rhyner seine Version
des Vrenelisgärtli, die er
bereits vor der FlirtBeschriftung in sein «Zugbüechli» gezeichnet hat.



Die Liste mit den



Sankt-Johanns-Bann

Stolle

Bahnfans

Und diese Höhenzüge fallen offenbar auf. Die Südostbahn erhält regelmässig Anfragen zur Einsatzplanung ihrer Höhenzüge.

Der grösste, aber wohl jüngste Fan ist Tobias (Tobi) Rhyner. Sein Grossvater «Grosvi» hat die SOB kontaktiert, weil er mit seinem Enkel alle beschrifteten Flirt fotografieren wollte. Gerade mal sieben Jahre alt, malt Tobias bereits

seit über zwei Jahren regelmässig Bergprofile. Angefangen habe er laut Grosvi damit, die ganze Familie zu «löchern», wie all die Gipfel rund um seinen Wohnort Glarus heissen. «Kurz darauf hat er

erste Zeichnungen gemacht. Zuerst die Glarner Berge aus dem Kopf, so wie er sie von seinem Zuhause aus sieht», erinnert sich Grosvi, «später die SOB-Höhenzüge nach den Fotos im «Züglibuech», das ich für ihn gemacht habe.» Die SOB fand Tobis Geschichte so aussergewöhnlich, dass sie ihn und Grosvi nach Samstagern eingeladen hat, um bei der Beschriftung des nächsten Flirt dabei zu sein. Und Tobi ist sofort klar, dass es sich dabei um den Flirt oos oder o10 handeln muss, da bei diesen beiden Zügen «nur» das Foto der Zugnummer in seinem Buch abgebildet ist.

Lieblingsberg

«Ich habe plötzlich gemerkt, dass

die Züge, mit denen wir nach Hause

fahren, einen Namen haben.»

«Ich habe plötzlich gemerkt, dass die Züge, mit denen wir nach Hause fahren (S6, Anm. d. Redaktion), einen Namen haben», ereifert sich Tobi. Seither zähle er unterwegs keine Tesla mehr, sondern halte nach Zügen Ausschau, ergänzt Grosvi.

Nach seinem Lieblingsberg befragt, muss Tobi nicht lange überlegen: «Pizzo di Claro». Damit ergeht es ihm wie

Adrian Böhlen, den diese Tessiner Gegend in ihrer wilden Unerschlossenheit besonders anzieht, ohne das erklären zu können. Und die Höhe nennt Tobi auf den Meter genau: 2727 Meter. Ob er bald

einen neuen Favoriten haben wird, wird sich zeigen: Nach Vrenelisgärtli wird ein weiterer Glarner Gipfel, und erst noch der höchste, den letzten zu beschriftenden Zug zieren. Dass der Tödi 3612 Meter hoch ist, weiss Tobi (natürlich) ebenfalls. Er kennt alle Höhen, auch wenn er deren Angaben noch nicht in Tausendern wiedergeben kann. Er zählt die Ziffern einzeln auf.

Ein kleines Mathegenie – beste Voraussetzungen für den Beruf des Geomatikers.



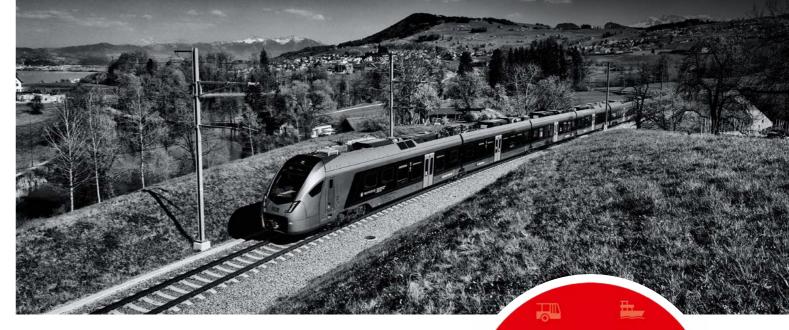
swisstopo

Das Bundesamt für Landestopografie, swisstopo, ist das nationale Geoinformationszentrum und die zentrale Stelle für raumbezogenes Wissen in der Schweiz. swisstopo ist zuständig für die Erhebung, Verwaltung und Bereitstellung von amtlichen Geodaten und das Erbringen von raumbezogenen Dienstleistungen. swisstopo stellt sicher, dass aktuelles, zuverlässiges, einfach zugängliches Wissen über den Raum nachhaltig und interessensneutral zur Verfügung steht.

Das Bundesamt ist seit dem 1. März 2015 direkt dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) unterstellt. Es hat seinen Sitz in Wabern bei Bern und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende. Aussenstellen sind die Geostation bei Zimmerwald, der Flugdienst Dübendorf und das Felslabor Mont Terri in St-Ursanne.

Tag der offenen Tore im SOB-Service-Zentrum

175 Jahre Schweizer Bahnen



Der öffentliche Verkehr feiert 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz: Am 7. August 1847 wurde zwischen Zürich und Baden die erste Eisenbahnlinie für den fahrplanmässigen Personenverkehr in der Schweiz eröffnet.

Gemeinhin «Spanisch-Brötli-Bahn» genannt, schrieb dieser Zug die ersten Zeilen der Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Über das ganze Jahr 2022 verteilt organisieren die Schweizer Transportunternehmen in fünf Regionen der Schweiz verschiedene Feierlichkeiten.

Die Südostbahn lädt im Jubiläumsjahr zum Tag der offenen

Blick hinter die Kulissen

Werfen Sie einen Blick in unsere SOB-Werkstatt in Samstagern, wo wir unser modernes Rollmaterial reinigen, warten und instand halten. Schauen Sie sich einen Zug einmal genauer an und lassen Sie sich von unserem Lokpersonal den Führerstand erklären. Oder entdecken Sie die vielfältige Berufswelt der Eisenbahn und erfahren Sie mehr zum Thema Energie und Nachhaltigkeit.

Mit einer Festwirtschaft sorgen wir für das leibliche Wohl. Und auch die kleinsten Bahnfans kommen bei uns zum Zug.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Einblick in die Bahnwelt

- Werkstattbesichtigung im Service-Zentrum der Südostbahn
- Moderne Personen- und Arbeitszüge erkunden
- Führerstand erleben
- Lego-Traverso bestaunen
- SOB-Berufswelten entdecken
- Festwirtschaft geniessen
- Gartenbahn fahren

www.sob.ch/175

Strategisches

Verbesserungen in kleinen Schritten

Durch den Eintritt der SOB in den Fernverkehr ist das Unternehmen stark gewachsen. Die Komplexität in der internen und der externen Zusammenarbeit sowie in den Abläufen hat sich signifikant erhöht. Die Südostbahn überarbeitet mithilfe einer Lean-Strategie die Prozesse. Was konkret darunter zu verstehen ist, erklärt Daniel Böniger-Derron, Senior-Projektleiter, im Interview.

Text: Nicole Baró-Wolf, Fotos: SOB

Unter «Lean» ist eine umfassende Methode zu verstehen, die Unternehmensprozesse effektiver macht und diese qualitativ steigert. Konkret heisst das, Abläufe zu verbessern, Werkzeuge und Hilfsmittel einzubinden sowie «Verschwendungen» zu reduzieren.



Daniel Böniger-Derron, Senior-Projektleiter Business Development und Transformation

Daniel, du bist im Geschäftsbereich (GB) Transport für die Lean-Strategie zuständig: Welches sind die aktuellen und welches die zukünftigen Herausforderungen?

Eine Herausforderung ist es, dass teilweise bestehende Abläufe, Prozesse, Strukturen und Werkzeuge nicht mehr für unsere heutige Grösse ausgelegt sind. Die Anzahl der betrieblichen Schnittstellen und das befahrene Streckennetz haben sich mit dem Betrieb des Fernverkehrs mehr als verdoppelt. In der Planung und im täglichen operativen Betrieb sprechen wir neu mit drei statt wie gewohnt mit einer Betriebsleitzentrale; und dies nun in zwei Landessprachen. Die Instandhaltung und der Betrieb des modernen Traverso-Zugs erfordern zudem frisches Wissen in der Organisation. Diese Prozesse sind zum Teil neu. Mitarbeitende müssen Abläufe genau dokumentieren und sich weiter fortbilden.

Betroffen sind in unserem Geschäftsbereich u.a. die Transportleitstelle, das Lokpersonal und die Transportplanung. Beispielsweise sind wir bei einer allfälligen Verspätung jetzt mit zahlreichen externen Stellen im Austausch. Während wir in St. Gallen wissen, wie der Hase läuft, sind Zürich, Bern, Chur usw. völliges Neuland für uns. Jeder Bahnhof und jede Strecke haben örtliche Besonderheiten, die zu berücksichtigen sind.

Wie unterstützt die Lean-Strategie dabei?

Dort, wo die Arbeit passiert, entsteht Veränderung, das bedeutet Lean. Es kommt kein Betriebsberater von aussen und versucht, Prozesse zu verändern. Das Team selbst bringt Verbesserungsvorschläge ein, um Arbeitsabläufe, Arbeitshilfsmittel und den Arbeitsplatz zu verbessern. Es ist zentral, dass die Mitarbeitenden die Prozesse gestalten. So ist es etwa bei der Instandhaltung notwendig, die Arbeitsorganisation zu optimieren: zum Beispiel die für die Arbeit ergonomisch gebauten Hebemittel, Hilfsmittel, Abläufe weiterzuentwickeln und Verschwendungen in Form von Wartezeiten, Materialsuche sowie unnötiges Gehen zu

Andreas Leonhardt (links), Leiter Ausbildung Kundenbegleiter, und Toni Huser, Leiter Technik (rechts), ergänzen die Illustration am Kaderworkshop. vermeiden. Durch diese Massnahmen können Mitarbeitende die wertvolle Arbeitszeit besser nutzen. Dadurch wird die Instandhaltung zeitlich effizienter. Ein Beispiel für einen zu überarbeitenden administrativen Prozess betrifft die Transportleitstelle: Aktuell kommuniziert diese noch oft telefonisch. Der Informationsbedarf und die Dichte des Informationsflusses zwischen den Mitarbeitenden erfordern neue digitale Lösungen. Infos, beispielsweise Tourenänderungen, müssen zeitgenau dem Lokpersonal und den Kundenbegleiter/-innen zur Verfügung stehen, ohne dass man zum Hörer greifen muss.

Wie geht ihr nun konkret vor?

All diese Optimierungen werden demnächst in einer Testphase gemeinsam mit den Mitarbeitenden umgesetzt. Was sich bewährt, wird nach Verbesserungsschlaufen übernommen.

Wichtig ist: Es geschieht nichts im Grossen, sondern in lauter kleinen Schritten. Diese Verbesserungen finden nicht einmal statt, sondern immer wieder, kontinuierlich. Jeden Tag sollen die Teams hinterfragen: Was lief gestern gut, was weniger und was können wir verbessern? So werden in kleinen, einfachen Schritten die Abläufe optimiert und werden nach und nach zum Erfolg führen. Dafür ist jede einzelne Meinung der Mitarbeitenden wichtig. Dieser partizipative Ansatz und die Philosophie der kleinen Veränderungsschritte stärken die Zusammenarbeit sowie die kreative Lösungsfindung und haben so einen nachhaltigen Einfluss auf die Unternehmenskultur.



Welchen Nutzen zieht der Fahrgast aus dem Ganzen?

Für den Fahrgast heisst es, dass wir mehr Qualität liefern. Er profitiert rundum von reibungsloseren Prozessen, die für ihn selbstverständlich sein sollen. Optimierungen führen aber zu sichereren, pünktlicheren sowie saubereren Zügen und die Kundinnen und Kunden sind optimal betreut und informiert.

Welche kulturfördernde Komponente gibt es beim Lean-Management?

Weil sich Mitarbeitende aktiv beteiligen, entsteht Transparenz. Eine offene Kommunikation und Diskussion innerhalb des gesamten Unternehmens führt zum gemeinsamen Ziel. So entsteht eine lernende Organisation. Wobei es wichtig ist zu betonen, dass eine Kulturveränderung nicht rasch vonstattengeht. Sie dauert bis zu sieben Jahren. Dafür braucht es Durchhaltevermögen und das Vertrauen des Managements, um den Prozess vollständig umzusetzen. Vom SOB-Management erhalten wir diese Zeit und das Vertrauen.

Fakten zu Veränderungen	2018	2022
Anzahl Mitarbeitende Transport	313	528
Anzahl Lokpersonal	150	220
Anzahl Kundenbegleiter/-innen	41	140
Anzahl Fahrzeugkompositionen	32	61
Gefahrene Kilometer	5,9 Mio.	13,5 Mio.*
Befahrenes Liniennetz	440 km	1006 km
Anzahl Passagiere	13,4 Mio.	17,0 Mio.

*(Hochrechnung

Michael Boppart, Leiter Qualität, erklärt die Ergänzungen seiner Gruppe zur Illustration am Kaderworkshop.



Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen

Wem gehört die SOB?

Bund und Kantone:

Bund: 35,83%

Kanton St. Gallen: 19,17%

Kanton Schwyz: 5,79%

Kanton Zürich: 3,81%

Kanton Thurgau: 1,80%

Kanton Appenzell Ausserrhoden: 0,87%

Gemeinden und Bezirke:

Politische Gemeinde St. Gallen: 5,69%
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 ab Mai 2022: 890 Transportierte Fahrgäste 2021: 17 042 593

Kunstbauten

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

Eigene Infrastruktur: 123 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

Fahrzeuge Personenverkehr

FLIRT 1: 11 FLIRT 2: 12 FLIRT 3: 10 Traverso (Typ FLIRT 3): 24 NPZ 2-teilig: 4

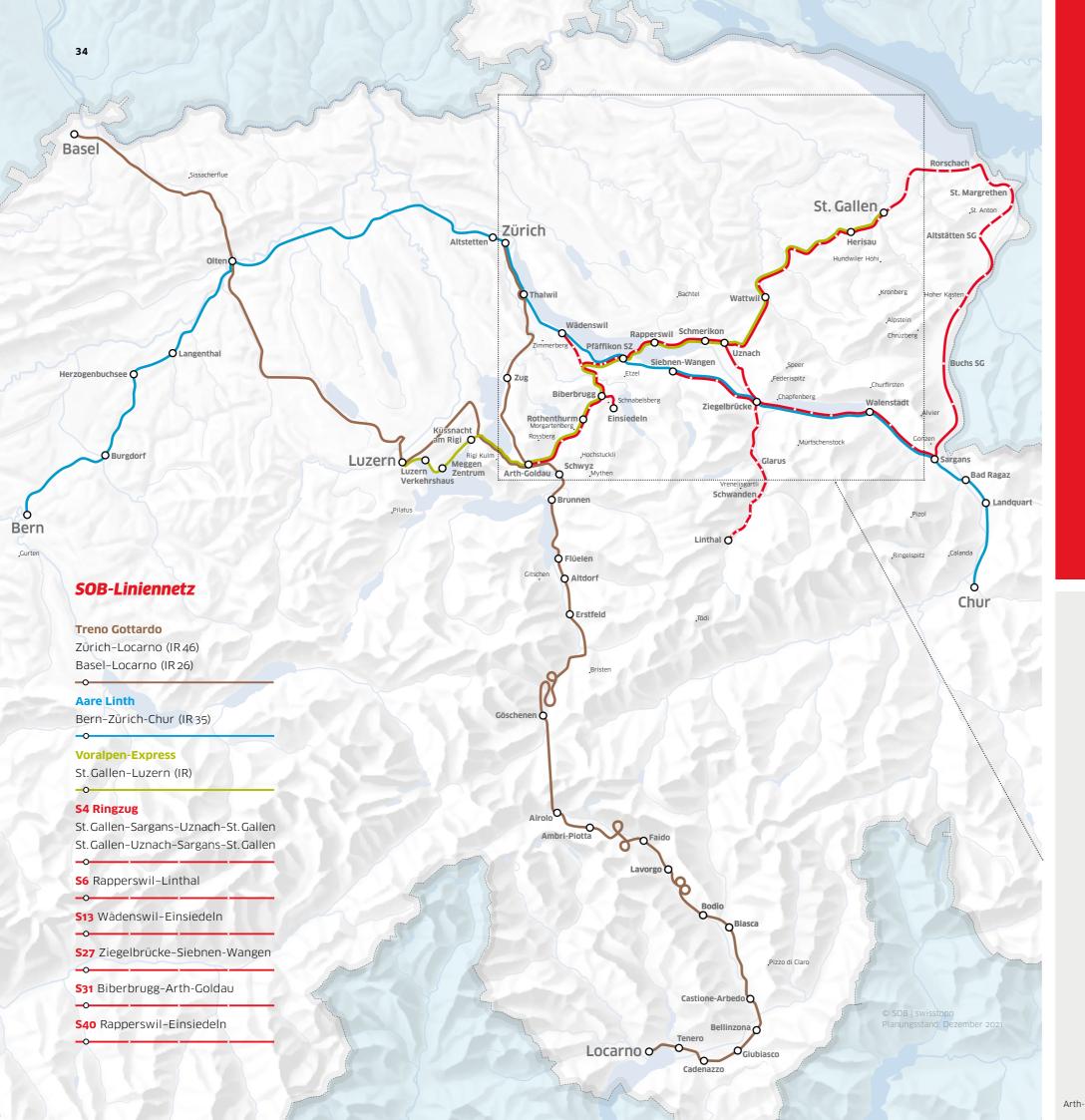
19 Tunnel

 \leftarrow **123** km eigene Infrastruktur \rightarrow

61 Fahrzeuge

50 Promille maximale Steigung

192 Brücken



e SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) 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 rund 890 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmassnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

