SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

Schriftzug

«Die SOB kann» 4

Das Potenzial der Daten nutzen 10

Den digitalen Wandel auf die Schiene bringen 24

A21 06.25

Bild: © SOB, Fotograf: Daniel Ammann

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70 | www.sob.ch

Inhalt

Einleitendes
Erfolg entsteht im Dialog | *3*

Unternehmerisches
«Die SOB kann» | *4*

Fortschrittliches
SOB als Vorreiterin: Allianzmodell für Grossprojekte | *8*

Innovatives
Das Potenzial der Daten nutzen | *10*

Erklärendes
Schotter: eine wertvolle und endliche Ressource | *16*

Gesichtszug
Ohne sie steht alles still | *20*

Lesenswertes
Mehr Lesestoff | *23*

Kniffliges
Wettbewerb | *23*

Technologisches
Den digitalen Wandel auf die Schiene bringen | *24*

Auf einen Blick
Die SOB in Zahlen | *29*

Die SOB
Linien- und Streckennetz | *30–31*

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: 5 100 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

Bild: © SOB, Egolzwil, Fotograf: Hanspeter Schenk

Einleitendes

Erfolg entsteht im Dialog

Bei der Südostbahn stehen die Türen offen – ganz wörtlich und im übertragenen Sinn. Auch der offene Dialog mit der Geschäftsleitung schafft ein Umfeld, in dem neue Impulse auf fruchtbaren Boden fallen. Kommunikation auf Augenhöhe ist dabei der Schlüssel: Je klarer das Warum hinter Entscheidungen, desto fester verankert ist die gemeinsame Ausrichtung. Diese Nähe schafft Vertrauen – in die Mitarbeitenden, ihre Kompetenzen und ihre Ideen. Sie ist die Grundlage für agiles Arbeiten, für langfristigen Erfolg, aber auch für die Offenheit, aus Fehlern zu lernen. Es geht darum, am gleichen Strang zu ziehen, nicht nur in den Teams, sondern als gesamtes Unternehmen und darüber hinaus als Teil eines öV-Systems, das sich weiterentwickeln und für Kundinnen sowie Kunden einen echten Mehrwert schaffen will. Erfolg und Innovation messen sich nicht an der Unternehmensgrösse, sondern an der Haltung – und dem Willen, die Zukunft gemeinsam zu gestalten.

Treten Sie ein in die Welt der Südostbahn: Auf den folgenden Seiten finden Sie spannende Geschichten über Innovationen sowie über Menschen und Ideen, die zeigen, wofür die SOB heute – und morgen – steht.

R. Schwarzmann

Ramona Schwarzmann
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Unternehmerisches

«Die SOB kann»

Armin Weber ist seit März neuer CEO der Südostbahn. Er bringt eine sehr breite Erfahrung in der ganzen Bahnbranche und ein grosses Netzwerk mit und ist überzeugt, dass er damit einen wichtigen Beitrag leisten kann, die SOB zukunftsorientiert im Markt zu positionieren. Im Interview erzählt er, wie er dies umsetzen will.

Interview/Text: Claudia Krucker, Fotos: Daniel Ammann und SOB

Armin Weber, wie geht es dir?
Mir geht es richtig gut. Ich bin sehr gut angekommen bei der SOB! Und ich wurde herzlich empfangen. Dank des tollen Einführungsprogramms konnte ich mir schnell einen Überblick verschaffen. Ich habe aber nicht nur die anstehenden Themen mit ihren Herausforderungen und die laufenden Projekte kennengelernt. Es war mir wichtig, möglichst viele Mitarbeitende vor Ort auch persönlich zu treffen. Diesen Kontakt schätze ich sehr. Nur das macht ein Unternehmen wirklich spürbar. Die Unternehmenskultur der SOB nehme ich als sehr stark wahr. Besonders beeindruckt hat mich die bei der SOB gelebte Kundenorientierung.

Als Leiter Fernverkehr bei der SBB hattest du durch die Zusammenarbeit für die Kooperationsvereinbarung regen Austausch mit verschiedenen Teams der SOB. Wie hast du die Südostbahn mit diesem Blick von aussen wahrgenommen?
Die SOB habe ich immer als kundenorientiert, innovativ und auch pragmatisch erlebt. Sie geniesst bei der SBB ein grosses Vertrauen und wird als sehr zuverlässige Partnerin geschätzt. Die Südostbahn hat mehrfach bewiesen, was sie kann. Was sie zusagt, setzt sie um: Inbetriebnahmen erfolgen pünktlich; so verkehrt etwa der Alpenrhein-Express vom ersten Tag an mit hoher Pünktlichkeit bei zuverlässigem Betrieb.

«Die SOB ist meine Lieblingsbahn.»
Armin Weber, CEO der Südostbahn

Waren es diese Eindrücke, die dich dazu bewogen haben, dich als CEO bei der SOB zu bewerben? Oder gibt es weitere Gründe?
Es war nicht nur die beeindruckende Leistung der SOB im regionalen Personenverkehr (RPV) wie auch im Fernverkehr (FV), sondern auch die Möglichkeit, eine gesamtunternehmerische Verantwortung für ein integriertes Bahnunternehmen übernehmen zu können. Ein klarer Pluspunkt war für mich auch mein sehr positiver Eindruck vom Verwaltungsrat der SOB.

Wie waren die Reaktionen aus deinem Umfeld?
Als ich zum CEO gewählt wurde, haben mir viele Menschen aus meinem Bekanntenkreis spontan gesagt, wie super sie die Südostbahn fänden, mit ihren kupferfarbenen Zügen und den netten Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleitern. Sie sprachen mir aus dem Herzen, als sie die SOB ihre «Lieblingsbahn» nannten. →

Armin Weber
Der 50-Jährige lebt mit seiner Familie im Grossraum Bern. Er ist fussballbegeistert und gern in den Bergen am Skifahren oder Wandern. Er, seine Frau, eine schweizerisch-italienische Doppelbürgerin, und die beiden Kinder (18-jährige Tochter, 15-jähriger Sohn) sind grosse Italienfans und mögen alles, was Meer, Essen und Vespafahren anbelangt.
Armin Weber ist in der Nähe von Heidelberg aufgewachsen und war beruflich viel unterwegs, von Dublin über Frankfurt bis nach Mailand, bevor er in die Schweiz gekommen ist.
Nun ist er für die SOB unterwegs, für die er einen reichen beruflichen Erfahrungsschatz mitbringt. Armin verfügt über fundierte Kenntnisse als Leiter verschiedener Bereiche im Personenverkehr sowie in der Unternehmens-, Markt- und Verkehrsentwicklung. Nebst einigen Terminen, die er in Bern wahrnimmt, reist er viel zwischen den SOB-Standorten und entdeckt dabei für sich ganz neue Seiten der Schweiz, auch die Olma-Bratwurst – natürlich ohne Senf! Das Pendeln im Zug nutzt er zum Arbeiten, etwa zur Vor- und Nachbereitung von Sitzungen. Kombiniert mit Home-Office ein effizientes Arbeitsmodell, das er schätzt, und von dem auch die SOB-Mitarbeitenden profitieren können.

Armin besucht die verschiedenen SOB-Standorte. Die persönliche Begegnung mit den Mitarbeitenden ist ihm ein grosses Anliegen.

Nun bist du bald 100 Tage im Amt. Was ist dir besonders aufgefallen?
Was die SOB besonders auszeichnet, ist die Nähe der Geschäftsleitung und des Kaders zu ihren Teams und den laufenden Geschäften. Die Wege sind kurz, die Türen offen. Entscheidungen werden rasch getroffen. Der direkte Einfluss ist spürbar, auch im Umgang mit den Bestellern. Das ist ein grosser Unterschied in der Zusammenarbeit zu früheren Funktionen, die ich innehatte.

Wo liegen deine Prioritäten in den nächsten zwölf Monaten?
Ich stelle fest: Die SOB kann. Sie kann mit Kundinnen und Kunden umgehen, ebenso mit Partnerschaften. Und sie kann sich auch im Vergleich mit anderen Bahnen behaupten. Gleichzeitig ist klar, dass es falsch wäre, sich auf dem Erreichten auszuruhen.
Für die Südostbahn gilt es auch in Zukunft, sich stetig weiterzuentwickeln, das heisst, innovativ und kundenorientiert zu bleiben sowie die Effizienz weiter zu steigern. Das wird uns nur gelingen, wenn wir in allen Bereichen des Unternehmens mit klaren Verantwortlichkeiten und gut aufeinander abgestimmt zusammenarbeiten. So können wir sicherstellen, dass wir unseren eigenen Beitrag für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs leisten, dessen Anteil an der Gesamtmobilität weiter erhöhen und gleichzeitig seine langfristige Finanzierbarkeit sichern.

Hast du bereits konkrete Ideen, die du umsetzen willst?
Wir werden den eingeschlagenen Weg sowie die bereits laufenden Projekte weiterverfolgen, die richtigen Akzente setzen und wir werden einen noch stärkeren Fokus auf das weitere Wachstum im RPV und FV legen (nach 2029). Dazu entwickeln wir aktuell neue Angebotskonzepte und werden diese in den kommenden 18 Monaten eng mit den Bestellern im RPV und der SBB im FV abstimmen und weiter ausarbeiten. Ziel ist, dass wir auf dieser Grundlage bis Ende 2026 die nächste Flottengeneration ausschreiben und bestellen können. Eine wesentliche Neuerung unserer Flottenstrategie besteht darin, dass wir beabsichtigen, zukünftig auch Doppelstockfahrzeuge einzusetzen. Der Grund hierfür ist die weiter steigende Nachfrage. Insbesondere auf den FV-Linien können wir die benötigten Kapazitäten langfristig nur mit Doppelstockzügen bereitstellen. Solche Weiterentwicklungen müssen aber gut abgestimmt und vorbereitet werden. So müssen etwa die Strecken über die entsprechenden Lichtraumprofile verfügen und unsere Service-Zentren auf die Wartung von Doppelstockzügen ausgelegt sein.
Auch im Bereich Infrastruktur werden wir weiterhin wichtige Impulse für die ganze Branche setzen. So etwa beim Thema Bahnautomation: Als erstes Bahnunternehmen der Schweiz wird die SOB ab Sommer 2025 ein automatisiertes Fahrassistenzsystem im Linienbetrieb während eines einjährigen Praxistests einsetzen. Oder mit dem Allianzmodell im Bereich von Bau- und Instandhaltungsleistungen: Durch das Bündnis mit Bauunternehmen können wir Leistungen schneller und günstiger umsetzen.
Solche Massnahmen können wir als kleineres Unternehmen in der grossen Branche sehr gut pilotieren und ausprobieren und so einen Beitrag für das gesamte System des öffentlichen Verkehrs leisten. Das unterstreicht die Wichtigkeit, dass es im öffentlichen Verkehr eigenständige, agile Unternehmen wie die SOB braucht.

> «Die Wege sind kurz, die Türen offen. Entscheidungen werden rasch getroffen.»
>
> Armin Weber, CEO der Südostbahn

Die Südostbahn pflegt eine Unternehmenskultur, bei der die Partizipation der Mitarbeitenden gefördert und ein respektvoller und wertschätzender Umgang untereinander gelebt wird. Welche Prinzipien und Werte sind dir wichtig?
Ich musste schmunzeln, als ich das erste Mal die Werte und Führungsgrundsätze gelesen habe, weil sie sich mit meinen persönlichen Werten decken. Verlässlichkeit, Fairness und Transparenz sind unerlässlich, um gut zusammenzuarbeiten. Eine auf Wertschätzung beruhende Zusammenarbeit, die auch ein gegenseitiges Fordern einschliesst, führt – gepaart mit der Lernbereitschaft – dazu, dass sich die Mitarbeitenden wie auch das Unternehmen konstant weiterentwickeln. Ebenfalls zentral ist für mich eine offene Feedback- und Fehlerkultur, bei der die Mitarbeitenden mutig sind, konstruktiv mit Fehlern umgehen und daraus lernen: Dies ist der Schlüssel zum Erfolg und die Grundlage für Innovation.

Wo steht die Südostbahn unter deiner Leitung in zehn Jahren?
Ich würde mir wünschen, dass wir in zehn Jahren sagen werden: «Wow! Dass wir als SOB nochmals so eine grosse Entwicklung hinlegen, hätten wir vor zehn Jahren nicht geglaubt.» Ausserdem, dass dann noch mehr Menschen sagen werden: «Die SOB ist meine Lieblingsbahn.» Und zwar Kundinnen und Kunden, Besteller sowie Partner und natürlich unsere Mitarbeitenden.

Fortschrittliches

SOB als Vorreiterin: Allianzmodell für Grossprojekte

Die Südostbahn setzt neue Massstäbe im Bahnsektor. Mit einem Allianzmodell will sie Grossprojekte effizienter, kooperativer und nachhaltiger gestalten. Das Pilotprojekt wird mit der Erneuerung des Doppelspurabschnitts Samstagern–Schindellegi erprobt.

Text: Brigitte Baur, Foto: Hanspeter Schenk

Grosse Bauprojekte im Bahnbereich sind hochkomplex. Zahlreiche Akteure wie interne Projektteams, externe Planer, Lieferanten und Dienstleister müssen effizient zusammenarbeiten. In der Praxis prallen jedoch oft unterschiedliche Interessen aufeinander: Die Bauherrschaft verlangt Normtreue, Dienstleister streben wirtschaftlichen Erfolg an. Diese Zielkonflikte können durch Nachforderungen, Risikoverlagerungen und Ressourcenbindung zu negativen Folgen für Effizienz und Zusammenarbeit führen.

Projektallianz als Lösung:
Kooperation statt Konfrontation

Das SIA-Merkblatt 2065 liefert praxisnahe Empfehlungen für Projektallianzen und wird nun auch im Bahnsektor erprobt. Ziel ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, in der die Bauherrschaft, Planer und Unternehmer als gleichberechtigte Partner agieren. Gemeinsame Projektziele, die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten und geteilte Risiken sollen Konflikte reduzieren und die Umsetzung optimieren. Durch die frühzeitige Beteiligung wichtiger Partner und die Ausrichtung ihrer Interessen auf gemeinsame Projektziele wird eine kooperative Zusammenarbeit ohne Schuldzuweisungen gefördert und eine gemeinsame Risikoteilung ermöglicht. Die gebündelte Fachkompetenz führt zu ganzheitlicher und optimaler Umsetzung komplexer Projekte.

Die SOB setzt dieses Modell erstmals im Projekt «Erneuerung Doppelspur Samstagern–Schindellegi» ein. Angesichts der Projektgrösse und -komplexität mit Sanierung von Fahrbahn, Unterbau, Entwässerung, Fahrleitung und Kunstbauten für knapp 40 Millionen Franken schien das Allianzmodell besonders geeignet. Die Umsetzung ist für 2027 bis 2030 geplant. Manfred Lanz, der das Projekt leitet und massgeblich an der Ausarbeitung des Projektallianzmodells für die Südostbahn beteiligt war, ist überzeugt: «Partnerschaftliche Modelle sind die Zukunft für Bahninfrastrukturprojekte. Die Südostbahn engagiert sich gemäss SIA-Merkblatt 2065 aus dieser Überzeugung heraus. Durch dieses Pilotprojekt möchten wir wertvolle Erfahrungen sammeln und das Projekt so effizient wie möglich realisieren.»

> «Gemeinsam schaffen wir die Basis für nachhaltigen Erfolg und Innovation in der Bahninfrastruktur.»
>
> Manfred Lanz, Projektleiter Fahrbahn

Submission mit Dialog: Ausschreibung neu gedacht

Die Ausschreibung der Projektallianz umfasste alle Planungs- und Realisierungsphasen gemäss SIA (Phasen 32 bis 53) und erfolgte im selektiven Verfahren mit Dialog, um zentrale Fragen mit den Anbietern zu klären, Projektoptimierungen zu ermöglichen und innovative Lösungen zu fördern.

Zunächst wurden die Teilnahmeanträge (Präqualifikation) geprüft, bevor die drei besten Anbieter zu Dialogrunden eingeladen wurden. Diese erarbeiteten Optimierungen und boten durch unterschiedliche Ansätze wertvolle Impulse für das Projekt. Ende Dezember 2024 konnte nach einer intensiven und spannenden Submission der Zuschlag an die ausgewählten Projektpartner in der Allianz erteilt werden.

Die Ausschreibung einer Projektallianz war ein Novum. Daher musste ein massgeschneiderter Allianzvertrag von Grund auf neu entwickelt und auf die Anforderungen des Projekts zugeschnitten werden, da zum Zeitpunkt der Submission keine Vorlagen oder Musterverträge für eine solche Projektallianz vorlagen. Manfred Lanz resümiert: «Der Vertrag war ein komplexer, aber lohnender Prozess. Darin legten wir die Grundlagen für eine innovative und effiziente Zusammenarbeit.»

Manfred Lanz unterwegs im Rahmen einer Streckenbegehung für das Bauprojekt der Südostbahn «Erneuerung Doppelspur Samstagern–Schindellegi». Er war massgeblich an der Ausarbeitung des Projektallianzmodells beteiligt.

Umsetzung in der Allianz: ein Team – ein Ziel

Seit Januar 2025 arbeitet die Projektallianz an der Detailplanung und Steuerung des Projekts. Kennzeichnend ist der frühe Einbezug der Baumeister bereits in der Projektierungsphase.

In der neu gebildeten Projektallianz arbeiten die Bauherrschaft und die Realisierungspartner als integriertes Team zusammen. Die Zusammenarbeit wird im Organisationsreglement festgehalten. Die Allianz folgt einer dreistufigen Führungsstruktur, in der alle Partner – inklusive SOB als Bauherrin – vertreten sind. Entscheidungen erfolgen innerhalb der jeweiligen Ebene, bei Uneinigkeit auf der übergeordneten Stufe. So wird eine effiziente Entscheidungsfindung gewährleistet.

Um eine lernende Organisation zu fördern, wurde die oberste Führungsebene dazu befähigt, Anpassungen selbst vorzunehmen. Der Grundsatz, dass kontinuierlich detaillierter geplant wird, bleibt bestehen, jedoch werden die Phasen in modifizierter Reihenfolge mit teilweise überlappenden Verläufen umgesetzt. So bespricht man beispielsweise den Einbau von Ingenieurbauwerken während einer Totalsperre bereits im Auflageprojekt zusammen mit dem ausführenden Baumeister. Dadurch kann der Gesamtprozess optimal auf alle Beteiligten ausgerichtet werden.

Manfred Lanz ist zuversichtlich: «Ich freue mich darauf, das Projekt innerhalb der Projektallianz voranzutreiben und mitzuerleben, wie sich sowohl das Projekt als auch die Projektallianz adaptieren werden. In den eng getakteten Umbauphasen wie den Totalsperren können komplexe Arbeiten ausgeführt, die knappen Zeitfenster optimal ausgeschöpft und zugleich ein hohes Mass an Planungssicherheit gewährleistet werden.»

Ein Modell mit Zukunft?

Die SOB erhofft sich wertvolle Erkenntnisse für künftige Bahnprojekte. Gelingt das Pilotprojekt, könnte das Allianzmodell zum Arbeitsmittel für weitere Projekte avancieren. Die Vorteile liegen auf der Hand: bessere Kostenkontrolle, höhere Effizienz, schnellere Umsetzung und nachhaltigere Planung. Die intensive Zusammenarbeit minimiert Konflikte, während Innovation und Optimierung gefördert werden. «Gemeinsam schaffen wir die Basis für nachhaltigen Erfolg und Innovation in der Bahninfrastruktur», erklärt Manfred Lanz.

Innovatives

Das Potenzial der Daten nutzen

Freiraum, Eigeninitiative und Vertrauen – das sind für Daniel Stump die Grundpfeiler, um seine Rolle als Fachexperte für Data Science im Bereich Rollmaterial erfolgreich auszuüben. Seine Aufgaben leiten sich direkt aus der Bahnpraxis ab. Dabei ist es entscheidend, das Potenzial der Daten zu erkennen und die richtigen Fragen zu stellen.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Hanspeter Schenk, Daniel Ammann

Zwischen Codezeilen und Werkstatt: Als Fachexperte Data Science im Bereich Rollmaterial analysiert Daniel Stump unterschiedliche Betriebsdaten – mal am Schreibtisch, mal direkt in der Werkstatt.

Alles begann für Daniel Stump auf einer grünen Wiese mit viel Gestaltungsfreiraum. Einer grünen Wiese, die sich mittlerweile dank Datenanalysen des Fachexperten Data Science im Bereich Rollmaterial zu einer strukturierten Datenlandschaft entwickelt. «Daten haben Zukunft», lautete die Aussage von Daniel Garcia, Leiter Transport, der die Stelle von Daniel Stump geschaffen und somit auch das Thema Data Science ins Rollen gebracht hat.

Was steckt hinter Data Science?

Data Science – auf Deutsch Datenwissenschaft – bezeichnet generell die Extraktion von Wissen aus Daten, um daraus zu lernen. Data Science stellt Fragen und analysiert die Daten, während KI – insbesondere Machine Learning – hilft, Muster zu erkennen, Vorhersagen zu treffen und Prozesse zu automatisieren.
Was genau macht nun ein Data Scientist in der Praxis? Mehr als die Hälfte seiner Zeit ist er damit beschäftigt, gezielt Daten zu sammeln, zu organisieren und zu bereinigen. Modelle mithilfe der gesammelten Parameter zu trainieren, macht nur einen kleinen Teil der gesamten Tätigkeit aus. Die Daten zu erfassen und diese aufzubereiten, sind also die Basis. Das Ziel ist es aber nicht, möglichst viele Daten zu sammeln, sondern möglichst gute, d. h. gekennzeichnete, spezifische Daten für den jeweiligen Anwendungsfall, die sich für die Visualisierung, die Entscheidungsfindung und das Training von Modellen eignen. →

«Meine Vorgesetzten haben mir grosses Vertrauen geschenkt. Sie haben sich auf eine agile Vorgehensweise eingelassen.»

Daniel Stump, Fachexperte Data Science Rollmaterial

Die Rahmenbedingungen müssen stimmen

Zurück auf die grüne Wiese – und zur Kick-off-Sitzung, wo folgendes Ziel definiert wurde: eine zustandsbasierte Instandhaltung. Das heisst, dass Wartungsarbeiten nicht nach festen Intervallen, sondern abhängig vom tatsächlichen Zustand des Rollmaterials durchgeführt werden, um Kosten zu senken, die Verfügbarkeit zu erhöhen und Ausfälle zu vermeiden. Die Grundlage für eine zustandsbasierte Instandhaltung ist eine grosse Datenmenge aus unterschiedlichen Quellen. «Meine Vorgesetzten haben mir grosses Vertrauen geschenkt. Sie haben sich auf eine agile Vorgehensweise eingelassen. So konnte ich sehr schnell konkrete Anwendungsfälle – sogenannte Use Cases – angehen, ohne zuerst ein aufwendiges Gesamtkonzept zu erstellen. Nur so waren schnelle Erfolge möglich», erklärt Daniel, gelernter Automechaniker, der anschliessend Elektrotechnik studiert hat.

In einem ersten Schritt hat er Interviews mit Mitarbeitenden und dem Management geführt, um Probleme, Kostentreiber und bestehende Ideen zu evaluieren. So konnte er sich einen umfassenden Überblick verschaffen und erste Anwendungsfälle auswählen, zum Beispiel das Detektieren von Luftverlusten im Zug oder die Überwachung des Zustands der Fahrzeugbatterien. Es waren nicht unbedingt jene mit dem grössten Potenzial – in erster Linie ging es ums Testen. «Zur agilen Vorgehensweise gehört auch, dass nicht jeder Use Case, den man anpackt, die erwünschten Resultate bringt. Fehlschläge sind ein natürlicher Teil des Prozesses – und genau das ist bei diesem Ansatz völlig in Ordnung», betont Daniel.

Die Relevanz des Radsatzmonitorings steigt

Das Thema Radsatzmonitoring stand bei der SOB nicht an oberster Stelle. Da sich viele andere Bahnunternehmen bereits mit diesem Thema beschäftigen, hat die SOB andere Schwerpunkte gesetzt. Doch ein Traverso gab im November 2023 den Anstoss, da dieser aufgrund eines markanten Radschadens nicht mehr rund rollte. Daraufhin mussten Fachpersonen der Instandhaltung ungefähr einen Drittel des Rades abdrehen, also eine dickere Schicht des Stahls abtragen, um den Schaden zu beheben. Dieser Fall landete auf Daniels Bürotisch – mit der Frage, ob man das frühzeitig hätte erkennen können. Und fortan war er mit dem Radsatzmonitoring beschäftigt. «Durch eine proaktive Datenanalyse können solche Vorfälle verhindert werden, da diese ein rechtzeitiges Eingreifen ermöglicht und somit den Weg in Richtung zustandsbasierte Instandhaltung ebnet», verdeutlicht Daniel.

Licht ins Dunkel

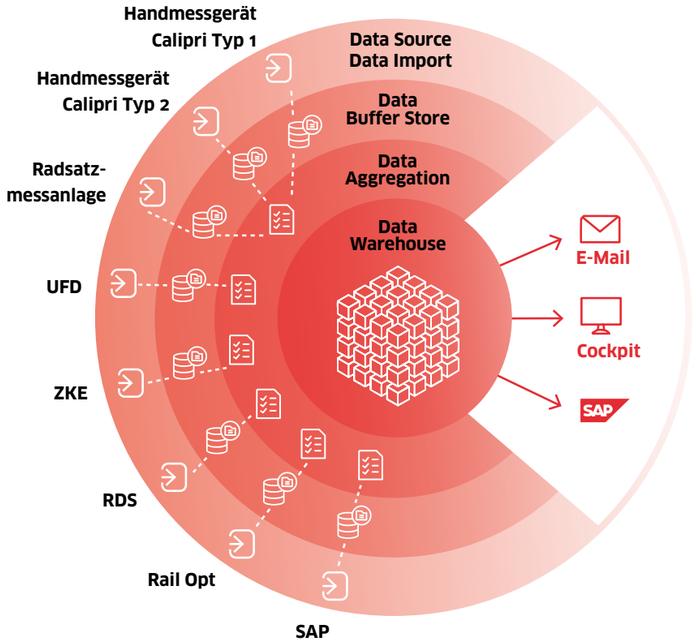
Die Zugkontrolleinrichtungen (ZKE) der SBB Infrastruktur sammeln unter anderem Daten zu Radfehlern. Das ist eine von mehreren Datenquellen, auf die Daniel für das Radsatzmonitoring zugreift und die auch beim besagten Traverso Licht ins Dunkel brachte. Der Radschaden lässt sich mithilfe des sogenannten dynamischen Beiwerts in den Daten nachweisen. Dieser Wert wird bei jeder Fahrt über eine entsprechend ausgerüstete Zugkontrolleinrichtung gemessen. Ein Wert von 1 steht für ein perfekt rundes Rad. Werte darüber deuten auf Radfehler hin. Ab einem Wert in der Grössenordnung von 1,5 nehmen Kundinnen und Kunden ein unruhiges Fahrverhalten des Zugs wahr. →

So wird der dynamische Beiwert ermittelt:

Das Rad passiert einen Messstreifen im Gleisbereich. Hat das Rad eine Flachstelle, ergibt sich auf dem Messstreifen eine Entlastung und am Ende der Flachstelle zeigt die Messung eine Spitze. Durch diesen Ausschlag ergibt sich der dynamische Beiwert und somit die Aussage, wie rund ein Rad ist.

Oben: Der direkte Austausch mit den Instandhaltungsmitarbeitenden macht die Arbeit effizient.

Unten (v. l.): Pauli Samuli Rämö und Daniel Stump, beide Fachexperten Data Science im Bereich Rollmaterial, sowie Ralf Willkommen, Gruppenleiter Mechanische Systeme und Verantwortlicher für die Achsen, besprechen neue Erkenntnisse laufend, um die Datenanalysen weiterzuentwickeln.



Die Grafik zeigt die acht Datenquellen für das Radsatzmonitoring, die schliesslich in einem Data Warehouse zusammengefasst und für unterschiedliche Anspruchsgruppen aufbereitet werden.

Die Datenlandschaft beim Radsatzmonitoring

Daniel arbeitet beim Radsatzmonitoring aktuell mit acht Datenquellen. Dazu gehören zwei Handmessgeräte, die mittels Laser verschiedene Parameter eines Rads messen, die automatische Radsatzmessanlage der SOB im Gleisbereich in Herisau sowie die Unterflurdrehbank (UFD), wo die Messungen vor und nach dem Abdrehen bzw. der Reprofilierung des Rads stattfinden. Instandhaltungsmitarbeitende ergänzen die Messungen mit Rückmeldungen zur Schadensart, das sind z. B. Risse, Flachstellen usw. Weitere Datenquellen sind die erwähnten ZKE, die den dynamischen Beiwert liefern, und das Rail Diagnostic System (RDS), das die Parameter des Fahrzeugs übermittelt. Von der Software Railopt werden die Planungsdaten des Schienenverkehrs eingelesen, um Rückschlüsse zu ziehen, wo die Fahrzeuge im Einsatz waren. Auch Daten aus dem SAP, einer Software für das Management von Geschäftsprozessen, dienen als Datenquelle, die zum Beispiel Informationen dazu enthalten, bei welchem Fahrzeug welche Achse eingebaut ist. Die Rohdaten werden in sogenannten Datensilos gespeichert. Darauf folgt die Datenbereinigung und Aggregation, das heisst, Daniel komplettiert, bereinigt, ergänzt und kombiniert die Daten, um die gewünschten Informationen zu erhalten. Die verarbeiteten Daten sind im Data Warehouse zentral gebündelt und der Fachexperte bereitet sie für verschiedene Anwendungen auf. Dank des Dashboards – einer übersichtlichen Benutzeroberfläche – erhält die Anwenderin oder der Anwender eine Visualisierung der Achsparameter. Dazu gehören unter anderem Auswertungen basierend auf dem dynamischen Beiwert, Raddurchmesser, Spurkranzdicke sowie weitere relevante Messwerte. Zusätzlich sind Informationen wie die Laufleistung der Achsen und eine prognostizierte Restlaufzeit abrufbar. Die Grafiken sind mit den jeweiligen Warn- und Alarmierungsschwellen ergänzt. Werden diese Werte überschritten, erhalten die zuständigen Personen automatisch eine E-Mail-Benachrichtigung mit der Aufforderung, das Dashboard zu prüfen und erforderliche Massnahmen einzuleiten.

«Daten haben Zukunft.»

Daniel Garcia, Leiter Transport

In einem nächsten Schritt ist geplant, dass aufgrund der Prognosen automatisiert Arbeitsaufträge via SAP ausgelöst werden. Dafür wird unter anderem ein Algorithmus entwickelt, der alle Achsparameter eines Zuges analysiert und eine Handlungsempfehlung ableitet. Zusätzlich werden gewisse vorverarbeitete Daten wie der Raddurchmesser ins SAP importiert, um den Tausch von einzelnen Radsätzen zu planen. Daniel ergänzt: «Der aktuelle Arbeitsstand ist noch etwas von Machine Learning entfernt, aber wir nähern uns Schritt für Schritt. Zunächst müssen wir weitere Daten sammeln und analysieren, um ein besseres Verständnis zu gewinnen. Ich bin jedoch zuversichtlich, dass in diesem Anwendungsfall noch in diesem Jahr die ersten Machine-Learning-Modelle zum Einsatz kommen werden.»

Reprofilierung auf der Unterflurdrehbank (UDF): Ein Meissel trägt das Material von der Lauffläche ab, bis das ursprüngliche, normgerechte Querprofil wiederhergestellt ist.

Mehr zur Messanlage im Gleis: direkt.sob.ch/messanlage

Die Südostbahn installierte eine automatische Überfahrmessanlage in der Nähe des Service-Zentrums Herisau, um Daten zum Querprofil eines Rads zu ermitteln.

Ohne Umwege in die Praxis – mit spürbarem Mehrwert

Im Arbeitsalltag in den Service-Zentren zeigte sich, wie dringlich und praktikabel die Informationen aus dem Dashboard sind. Kaum standen die Datenanalysen zur Verfügung, nutzten die Instandhaltungsmitarbeitenden sie bereits aktiv in ihrer täglichen Arbeit. Daraufhin folgten zusätzliche Auswertungen zu den Reprofilierungsintervallen der Fahrzeuge auf der UFD sowie wöchentliche Flottenberichte, die Daniel ins Dashboard integrierte. Bisher erfolgte die Reprofilierung sämtlicher Räder eines Fahrzeugs abhängig von der Laufleistung, also nach 200 000 gefahrenen Kilometern oder bei Meldungen über mangelnde Laufruhe. Dank der Datenanalyse erfolgen seit Längerem die Reprofilierungen der Räder nicht mehr präventiv, also nicht nach einer fixen Laufleistung. Zudem werden nicht mehr alle Achsen eines Fahrzeuges gleichzeitig reprofiliert, sondern nur noch einzelne Achsen nach Bedarf. Mittlerweile sind Radsätze mit Laufleistungen von über 350 000 Kilometern seit der letzten Reprofilierung erfasst, was das Potenzial an Einsparungen aufzeigt. Die Instandhaltungsarbeiten, wie ein optimiertes Abdrehen der Räder, lassen sich besser planen. Hinzu kommt, dass sich die negativen Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden sowie dem SOB-Personal bezüglich mangelnder Laufruhe deutlich reduziert haben.

«Die negativen Rückmeldungen bezüglich mangelnder Laufruhe haben sich deutlich reduziert.»

Daniel Stump, Fachexperte Data Science Rollmaterial

Data Science bei der SOB auf Wachstumskurs

Obwohl verschiedene Bahnunternehmen mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert sind und sich austauschen, gibt es keine universelle Lösung. Jede muss individuell erarbeitet werden und auch gekaufte Lösungen sind auf die Bedürfnisse des Unternehmens anzupassen. Das Cockpit, also eine zentrale Oberfläche zur Darstellung und Analyse aller relevanten Daten zu den verschiedenen Anwendungsfällen, hat Daniel selbst programmiert. Er kümmert sich nicht nur um die Daten im Hintergrund, sondern auch um die Visualisierung auf den Übersichtsseiten. Ein Schreibtischjob mit einem facettenreichen Berufsprofil, der den nebenberuflichen Tontechniker erfüllt: «Ich schätze die kurzen Dienstwege und die Nähe sowohl zu den Fachpersonen in der Werkstatt als auch zum Management sehr.» Sein Job erfordert ein hohes Mass an Eigeninitiative und Leidenschaft, um sich proaktiv den Aufgaben zu widmen und verborgene Potenziale zu erkennen. Da sich immer wieder neue Themen ergeben, ist Data Science bei der SOB seit Ende 2024 keine Ein-Mann-Show mehr: Pauli Samuli Rämö, ebenfalls Fachexperte Data Science im Bereich Rollmaterial, unterstützt Daniel seither tatkräftig. So hat sich die grüne Wiese zu einer komplexen Landschaft entwickelt, auf der die Datenarchitektur Schritt für Schritt Gestalt annimmt.

Ein Schotterstein muss einen Durchmesser von drei bis zehn Zentimetern aufweisen und scharfkantig sein.

«Schotter dient vor allem der Stabilität des Gleises.»

Angèle Zero, SOB-Projektleiterin

Erklärendes

Schotter: eine wertvolle und endliche Ressource

Bis zu 20 000 Tonnen Schotter verbaut die Südostbahn jährlich auf ihrem 111-Kilometer langen Streckennetz. Die Brocken aus Quarzsandstein zählen zu den wichtigsten Rohstoffen im Bahnbaubereich. Hinter den scheinbar simplen Steinen steckt ein präzise ausgewähltes Material mit klar definierten Eigenschaften – unverzichtbar für die Stabilität und die Langlebigkeit des Schienennetzes.

Text: Jeannine Lieberherr, Box: Franziska Frey, Fotos: Daniel Ammann

Zu den Aufgaben der SOB gehört nicht nur das Befördern der Fahrgäste, sondern auch die sorgfältige Pflege der Infrastruktur. Jährlich werden entlang des Streckennetzes zahlreiche Bau- und Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Dabei verarbeiten die Fachspezialistinnen und Fachspezialisten der Südostbahn unterschiedliche Materialien, darunter Beton, Stahl, Sand und Kies, aber auch diverse Rohre sowie Kabel für Leitungen. Eines der am häufigsten eingesetzten Materialien ist der Schotter. Er ist ein wesentlicher Bestandteil der Fahrbahn und muss Tag für Tag enormen Belastungen standhalten – etwa der unterschiedlichen Witterung oder dem Gewicht tonnenschwerer Fahrzeuge.

Schotter – mehr als nur ein Stein

«Schotter dient vor allem der Stabilität des Gleises», sagt Angèle Zero, SOB-Projektleiterin. Die aus Stahl bestehenden Schienen dehnen sich bei Hitze aus und ziehen sich bei Kälte zusammen. Diese Bewegungen verursachen sogenannte Längskräfte, die ohne den Einsatz von Schotter zu Verwerfungen und einer Verformung der Schienen führen würden. Der Oberbau aus Schwellen und Schotter ist entscheidend, um diese Längskräfte abzufangen und so die Stabilität des Gleises zu gewährleisten – und damit auch die Sicherheit des Bahnbetriebs. «Ausserdem absorbiert Schotter Vibrationen und Stösse und erleichtert die Entwässerung im Gleisbett. Der Schotter wird deshalb sorgfältig ausgewählt und regelmässig gewartet, um sicherzustellen, dass er den verschiedenen Anforderungen gerecht wird», ergänzt Angèle.

Qualitätskriterien von Schotter

Schottersteine müssen einen hohen Widerstand gegen Zertrümmerung aufweisen, um ihre Funktion langfristig zu erfüllen. Mithilfe des Los-Angeles-Koeffizienten (LA-Koeffizient) lässt sich prüfen, ob der Schotter möglichst robust ist. Dazu wird das Gestein zusammen mit genormten Stahlkugeln in eine rotierende Trommel gegeben. Während des Drehvorgangs prallen die Stahlkugeln und Steine gegeneinander. Der Abrieb und die Zertrümmerung der Steine werden am Ende des Verfahrens ausgewertet, um die Härte des Schotters zu überprüfen. →

Ein weiteres wichtiges Qualitätsmerkmal des Schotters ist die Kantigkeit der Steine. Damit der Schotter seine Funktion im Gleisbett optimal erfüllen kann, müssen die Steine fest ineinander verkeilen. Die Kantigkeit überprüfen Fachspezialistinnen und Fachspezialisten visuell, da es aktuell noch keine Richtlinien oder Vorgaben gibt. Weitere Anforderungen an den Schotter sind die Wetterbeständigkeit, die Fähigkeit, chemischen Belastungen wie Säuren, Salzen oder Industrieabwässern standzuhalten sowie die Einhaltung geometrischer Vorgaben mit einer vorgegebenen Korngrössenverteilung. Diese stellt sicher, dass der Schotter aus einer Mischung verschiedener Körnergrössen besteht, die sich gut miteinander verzahnen und somit die Stabilität des Gleisbetts gewährleisten.

Unterschiedliche Schotterklassen

Kommt der Schotter direkt aus dem Steinbruch, handelt es sich um Primär- beziehungsweise Neuschotter. Schotter kann allerdings auch aus dem Gleis ausgehoben und gewaschen werden. Man spricht hier von sogenanntem Recycling-Schotter (RC-Schotter). Je nach Erfüllung der Qualitätskriterien teilt sich Schotter in unterschiedliche Kategorien ein: Schotter der Klasse 1, der Klasse 2 sowie den bereits genannten RC-Schotter. Schotter der Klasse 2 weist einen tieferen LA-Koeffizienten auf als Schotter der Klasse 1. RC-Schotter unterscheidet sich im Wesentlichen in der Kantigkeit. Das Recyclen von Schotter hat auf die Härte keinen Einfluss.

Auf dem SOB-Netz kommt Schotter der Klasse 1 am häufigsten zum Einsatz. Der Neuschotter der SOB stammt vollumfänglich aus dem Urner Reusstal. Lieferantin ist die Hartsteinwerk Gasperini AG, die seit über 100 Jahren bis zu 250 000 Tonnen Hartgestein pro Jahr abbaut. «Allerdings muss ein Schotterbett nicht ausschliesslich aus Neuschotter bestehen», sagt Angèle Zero. Beispielsweise setzte die SOB vergangenen Sommer RC-Schotter im Projekt «Cluster Ost 2024» für die Sanierung des Wasserfluhtunnels ein. Zunächst wurde eine erste Schicht, die sogenannte Vorschotterung, mit RC-Schotter eingebaut. Darauf verlegten die Mitarbeitenden Schwellen und Schienen. Es folgte die Einschotterungsschicht mit neuem Schotter. Anschliessend wurde das Gleis gestopft und auf die gewünschte Höhe gebracht.

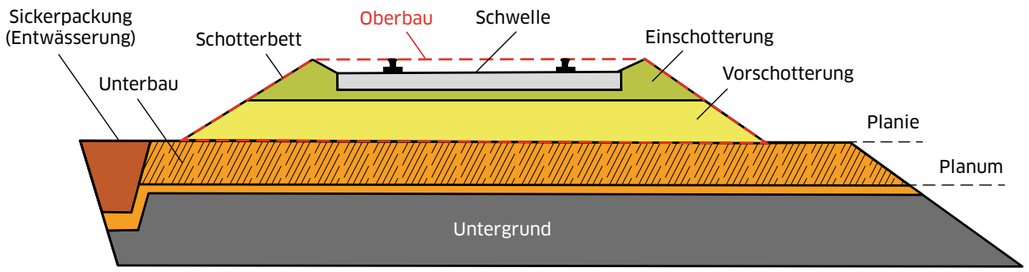
Schotter neu aufbereiten

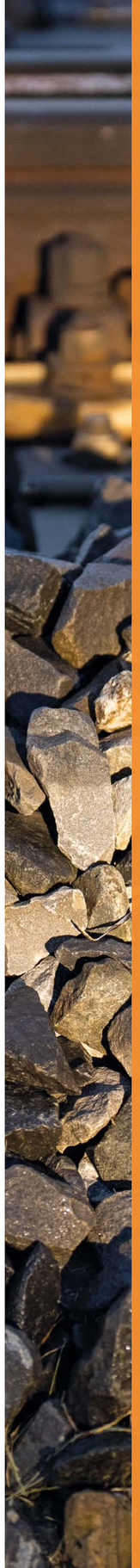
Nach einer Materialbeurteilung von Fachpersonen wird von einer bestehenden Fahrbahn Schotter entnommen und durch Waschen neu aufbereitet. Es gibt zwei Arten von Waschen: das Nass-Waschen und das Trocken-Waschen beziehungsweise das Sieben. Beim Letzteren sieben spezielle mobile Maschinen den Altschotter und filtern so kleine Körner und Fremdpartikel raus.

Das Nass-Waschen erfolgt in einem dafür vorgesehenen Werk. Fachpersonal wäscht zuerst Verschmutzungen des Schotters ab und siebt anschliessend das Gestein. Das Produkt aus den daraus entstehenden Partikeln nennt man Filterkuchen, eine schwarze Masse, die für die Betonproduktion wiederverwendet werden kann.

Der für den Bahnbau essenzielle Schotter ist eine knapp werdende Ressource. Deshalb ist RC-Schotter als Ergänzung zum Primärschotter eine interessante Lösung und wird künftig häufiger zum Einsatz kommen. Zudem koppelt die SOB den Einsatz von RC-Schotter mit den Ausschreibungen von Bauprojekten: Potenzielle Anbieter müssen aufzeigen, welche technischen Möglichkeiten sie in Bezug auf die Schotterreinigung und -wiederverwendung haben und wie sie diese im betreffenden Projekt umsetzen können. So fördert die gezielte Ausschreibungspraxis innovative Lösungen zur Wiederaufbereitung von Schotter im Bahnbau, indem RC-Schotter bevorzugt wird.

Die Südostbahn rechnet beim Oberbauschotter mit einer Lebensdauer von 40 Jahren, bei den Schienen mit 15 Jahren und bei Betonschwellen mit 50 Jahren.
(Quelle der Grafik: Gleisaushubrichtlinie)





Die Wiederverwertung von Schotter im Gleisbereich wird künftig eine tragende Rolle einnehmen.

Beträchtlicher Bedarf an Schotter

Der Bedarf der Schweizer Bahnen an Schotter ist beträchtlich: Für den Zeitraum von 2025 bis 2035 geht das Bundesamt für Landestopografie swisstopo in einem Bericht von 2021 von einem Bedarf von jährlich knapp 1,2 Millionen Tonnen Gleisschotter für Unterhalt und Erneuerung von Gleisfahrbahnen aus. Die Schweiz verfügt zwar über grosse Hartsteinvorkommen, dessen Abbau jedoch oft auf Schutzinteressen und Nutzungskonflikte trifft. So muss ein beträchtlicher Teil des benötigten Schotters importiert werden: Schätzungen gehen von rund 260 000 Tonnen pro Jahr aus.

Obwohl klar ist, dass Schotter nicht endlos gewonnen werden kann, landen immer noch Jahr für Jahr Hunderttausende Tonnen des wertvollen Rohstoffs auf Deponien, in der Betonherstellung oder buchstäblich auf der Strasse – ein grosser Teil des alten, gebrauchten Schotters wird zerkleinert und im Strassenbau verwendet.

Schotter soll im Kreislauf bleiben – mehr Recycling, weniger Deponie

Aus Sicht des Bundesamts für Verkehr (BAV) und des Bundesamts für Umwelt (BAFU) soll sich der Umgang mit gebrauchtem Gleisschotter ändern und die Wiederverwertung von Schotter im Gleisbereich wird künftig eine tragende Rolle einnehmen. Die beiden Ämter sind deshalb dabei, mit einer Revision der Abfallverordnung (VVEA) und einer Änderung der Gleisaushubrichtlinie die Voraussetzungen für einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Umgang mit Gleisschotter zu schaffen.

Die Ablagerung des alten Schotters erfolgte bisher auf A-Typ-Deponien. Deponien des Typs A sind für Abfälle wie beispielsweise Aushub- und Ausbruchmaterial bestimmt, bei denen Verdacht auf Verschmutzung ausgeschlossen werden kann. Schotter ist zwar als Aushubmaterial eingestuft, jedoch ist er während seines üblicherweise Jahrzehnte dauernden Einsatzes im Gleisbett zwangsläufig vielen Verschmutzungsquellen ausgesetzt und muss deshalb grundsätzlich als schwach verschmutzt betrachtet werden. Er erfüllt also die Anforderung, dass ein Verdacht auf Verschmutzung ausgeschlossen werden kann, nicht. Deshalb ist nach der Revision der Abfallverordnung (VVEA) eine Ablagerung des Schotters auf A-Typ-Deponien nicht mehr zulässig.

Künftig sollen Gleisaushub und damit auch Schotter rechtlich als Rückbaumaterial gelten, das möglichst vollständig als Baustoff zu verwerten ist. •

Gesichtszug

Ohne sie steht alles still

Die Disponentinnen und Disponenten der Transportleitstelle halten den Bahnverkehr am Laufen. Sie koordinieren den Einsatz von Fahrzeugen und Personal, minimieren Ausfälle und reagieren in Echtzeit auf unerwartete Ereignisse. Neben schnellen Entscheidungen sind eine klare Kommunikation und gute Teamarbeit gefragt.

Text: Jil Rietmann, Fotos: Hanspeter Schenk, Daniel Ammann

Um mehr über den Beruf des Disponierens zu erfahren, treffe ich mich mit Jessica Ruckstuhl, Disponentin in der Transportleitstelle. Wegen eines Zugausfalls komme ich mit Verspätung am Bahnhof Herisau an – doch Jessica hat längst reagiert. Statt wie geplant im Sitzungszimmer des etwas weiter entfernten Service-Zentrums zu warten, hat sie kurzerhand umdisponiert und ein Büro im Bahnhofsgebäude organisiert, das spontan frei wurde. «So bleiben wir im Zeitplan und wir sind schneller an meinem Arbeitsplatz», sagt sie, als sie mich am Perron abholt. Schnelle Entscheidungen treffen, pragmatische Lösungen finden – Jessica zeigt mir schon bei unserer ersten Begegnung, worauf es in ihrem Job ankommt. Und damit sind wir mitten im Thema.

«Eigentlich wird jedes Problem irgendwann an uns herangetragen. Wir sind dafür da, Lösungen zu finden.»

Jessica Ruckstuhl, Disponentin in der Transportleitstelle

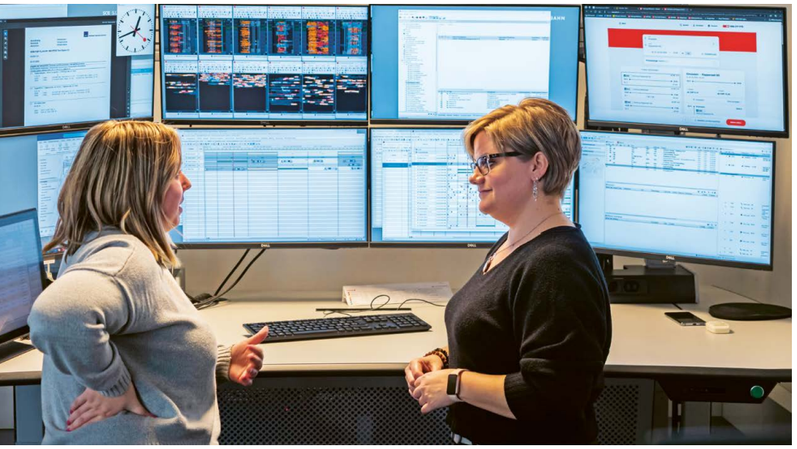
Mit Gelassenheit zur Lösung

«In erster Linie sind wir dafür da, Probleme zu lösen», fasst Jessica die Arbeit in der Transportleitstelle zusammen. Sie sorgt dafür, dass immer genügend Fahrzeuge und Personal am richtigen Ort einsatzbereit sind, um den Personenverkehr auch in einem Störungsfall aufrechtzuerhalten. Störungsfälle können krankheitsbedingte Personalausfälle, Fahrzeugstörungen oder sonstige Notfälle sein, die den Einsatz der Fahrzeuge sowie des Zugpersonals beeinflussen. «In solchen Situationen ist es wichtig, einen kühlen Kopf zu bewahren und das Problem Schritt für Schritt anzugehen», erklärt Jessica. Das lerne man mit der Zeit und zunehmender Erfahrung.
Jessica arbeitet seit Januar 2024 bei der Südostbahn. Sie ist gelernte Coiffeuse und kam über Umwege zur Bahn. «Ich probiere gerne Neues aus, um mich weiterzuentwickeln. Zu neuen Möglichkeiten sage ich grundsätzlich ‹Ja›.» So kam es, dass Jessica eines Tages als Schulbusfahrerin angefragt wurde und zusagte. Ihre Reise führte sie weiter zum Postauto und anschliessend zum Lastwagen. Dort entdeckte sie die Welt der Disposition – und fand darin ihre Leidenschaft. Die Dispo-Schule bestätigte ihr, dass sie genau das Richtige für sich gefunden hatte.

Neugier als Antrieb: «Es ist immer wieder spannend, daran zu tüfteln, wie sich ein Störungsfall am besten lösen lässt», betont Jessica.

Tetris mit Zügen

«Damit der Zugverkehr reibungslos läuft, planen wir als Disponentinnen und Disponenten die effektiven Fahrzeugeinsätze sowie die Dienste des Lokpersonals und der Kundenbegleitung», erklärt Jessica. Dabei müssen zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden: die Kundenbedürfnisse – zum Beispiel der Einsatz passender Züge, etwa komfortablere Modelle mit mehr Sitzplätzen im Fernverkehr und wendigere Fahrzeuge im Regionalverkehr –, das Arbeitszeitgesetz, die Verfügbarkeit des Personals und der Fahrzeuge sowie viele weitere Details. Dies geschieht in sogenannten Ressorts. Dazu gehört unter anderem die Einteilung der Fahrzeuge und des Zugpersonals, die Abrechnungen der geleisteten Stunden des Personals und die Vorbereitung der Fahrzeuge, also die organisatorische Planung und Koordination von Fahrzeugbewegungen, speziellen Einsätzen und betrieblichen Abläufen.
Neben den Ressorts gibt es das Tagesgeschäft. Dieses verteilt sich auf drei feste Arbeitsplätze – einen für die Fahrzeuge, einen für das Lokpersonal und einen für die Kundenbegleitung. Diese Arbeitsplätze sind rund um die Uhr besetzt. Jeder Disponent und jede Disponentin wird in diesen drei Bereichen eingesetzt, wobei die Einteilung täglich wechseln kann. «Einen Lieblingsarbeitsplatz habe ich nicht. Die Vielfalt gefällt mir am besten», sagt Jessica. Während im Tagesgeschäft Kundenbegleitung und Lokpersonal das Abdecken von offenen «Touren» – also die Einsätze des Zugpersonals – im Fokus steht, geht es im Tagesgeschäft Fahrzeuge darum, den Betrieb trotz technischen Einschränkungen aufrechtzuerhalten. Dabei stellt sich oft die zentrale Frage, ob ein Zug mit nicht sicherheitsrelevanter Störung weiterfahren kann oder ersetzt werden muss. Falls ein Ersatz nötig ist, gilt es, das defekte Fahrzeug möglichst rasch zur Reparatur in die Service-Zentren Herisau oder Samstagern zu bringen. Das Hauptziel ist immer, dass die Reisenden möglichst wenig von einer Störung mitbekommen. →



In einem Störungsfall ist eine abgestimmte Koordination im Team zentral – alle wissen, was zu tun ist.

Kommunikation als Schlüssel zum Erfolg

In Jessicas Arbeitsalltag kann es hektisch zu und her gehen, genauso gibt es aber auch ruhige Phasen. «In der Transportleitstelle muss man von null auf hundert aufdrehen, aber auch schnell wieder runterfahren können», erklärt sie. Dafür sei eine hohe Stressresistenz erforderlich. Ebenfalls entscheidend ist vernetztes Denken: Wer in der Transportleitstelle arbeitet, muss sofort erfassen, welche Auswirkungen eine Störung auf den gesamten Betrieb hat. «Und man muss Menschen mögen», sagt Jessica mit einem Augenzwinkern. Den Austausch mit dem Zugpersonal schätzt Jessica an ihrem Beruf. Dieser ist zentral, um den bestmöglichen Job zu machen. «Je besser die betroffenen Stellen verstehen, warum wir eine Entscheidung treffen, desto grösser ist die Akzeptanz – und desto reibungsloser läuft alles.» Die gute Zusammenarbeit zahlt sich aus. Oft erlebt Jessica, dass das Zugpersonal ihr die Arbeit erleichtert, wo es nur kann. «Es ist ein Geben und Nehmen», sagt sie. Sie erzählt mir von einem Lokführer, der auf «Reserve» war – also nicht aktiv im Dienst, aber auf Bereitschaft, um bei einem Personalausfall einzuspringen. Als er bemerkte, dass ein Signal im Bahnhof nicht aufgegangen war, rief er Jessica an. Er vermutete ein Problem auf SOB-Seite und war sofort bereit, einzuspringen, falls es nötig wäre. Ein Paradebeispiel dafür, wie ein positives Arbeitsklima die Arbeit der Disponentinnen und Disponenten in der Transportleitstelle vereinfacht.

Neben dem Zugpersonal steht Jessica mit vielen weiteren internen wie auch externen Abteilungen in Kontakt. Dazu gehören die Betriebszentralen der SOB und der SBB. Wenn die Transportleitstelle aufgrund eines Störungsfalls den Umlauf, also den «Dienstplan» eines Zuges, ändern muss, betrifft das viele Stellen gleichzeitig. Je nach Ereignisort und je nachdem, ob ein Fahrzeug oder Personal der SBB betroffen ist, müssen auch die Betriebszentralen in Olten, Zürich und im Tessin sowie die Personaleinsatzstellen der SBB eingebunden werden. Zwar übernimmt die SOB nicht die Planung von SBB-Fahrzeugen oder -Personal, doch weil im Regelbetrieb auch Ressourcen der SBB eingesetzt werden, ist in Störungsfällen eine enge Abstimmung notwendig. Fahrzeugverfügbarkeit und Personaleinsätze müssen dann über Unternehmensgrenzen hinweg koordiniert werden.

Weitere Schnittstellen sind die Instandhaltung der Fahrzeuge und die Transportplanung. Die Instandhaltung muss über Störungen am Fahrzeug Bescheid wissen und von der Transportplanung übernimmt die Transportleitstelle die langfristige Grobplanung der Einsätze der Fahrzeuge und des Zugpersonals, die in der Transportleitstelle in detaillierte Dienstpläne umgesetzt wird. «Eigentlich wird jedes Problem irgendwann an uns herangetragen. Wir sind dafür da, Lösungen zu finden, das wissen die Mitarbeitenden», sagt Jessica.

«Ohne uns funktioniert es nicht»

Während innerhalb der SOB die Wichtigkeit der Transportleitstelle selbstverständlich ist, kennen sie viele Aussenstehende nicht. Als ich Jessica frage, was man über ihre Arbeit wissen sollte, antwortet sie, ohne zu zögern. «Wir sorgen dafür, dass der Bahnverkehr reibungslos läuft. Ohne uns funktioniert es nicht.» Doch es braucht mehr als nur gute Planung, es kommt auf das Zusammenspiel an. «Die Transportleitstelle und das Zugpersonal müssen am gleichen Strang ziehen. Wir alle haben dasselbe Ziel: dass es für alle – die Fahrgäste, das Personal und den Betrieb – möglichst gut passt», erklärt Jessica. Dafür sei gegenseitiges Verständnis entscheidend.

Während Jessica erzählt, wird mir klar: Jessica ist genau da, wo sie hingehört. Sie brennt für ihren Job und erzählt mit einer Leidenschaft, die ansteckend wirkt. Eigenschaften, die sie schon ganz am Anfang unseres Treffens gezeigt hat – und die in der Transportleitstelle den Unterschied machen. •

Mehr zum Beruf:
www.sob.ch/transportleitstelle

Lesenswertes

Mehr Lesestoff

Die SOB erhöht Höchstgeschwindigkeit im 50 Promille Gefälle

Die SOB fährt erstmals auf Strecken mit 50 Promille Gefälle planmässig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h statt wie bisher 60 km/h.
direkt.sob.ch/hoechstgeschwindigkeit

Eine neue Biodiversitätsfläche für Brunnadern

Eine Grünfläche der Südostbahn soll zukünftig der Biodiversität dienen und dadurch einen Nutzen für die Natur, aber auch für die Bevölkerung haben. Bei der Umgestaltung angepackt haben die Schülerinnen und Schüler der 1. Oberstufe Neckertal.
direkt.sob.ch/neue-biodiversitaetsflaeche

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

Mit welcher Lebensdauer rechnet die SOB beim Oberbauschotter?

A) 15 Jahre **B) 40 Jahre** **C) 50 Jahre**

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. August 2025 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: Mini SOB-Raclette Set
3. Preis: SOB-Weltstecker

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.

Technologisches

Den digitalen Wandel auf die Schiene bringen

Klassische Situation auf einer Nebenlinie: Fahrplanmässiges Kreuzen ist zentral für die Pünktlichkeit. Dank der Digitalisierung können in Zukunft genauere Prognosen erstellt werden.

Mehr zu ETCS Level 2
direkt.sob.ch/etcs

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist kein kurzfristiger Trend, sondern ein Generationenprojekt. Mit der flächendeckenden Umsetzung des European Rail Traffic Management System (ERTMS) rüsten sich die Bahnen Europas für die Zukunft – und die Südostbahn gestaltet dieses Kapitel aktiv mit.

Text: Brigitte Baur, Fotos: Hanspeter Schenk und SOB

Die Eisenbahn hat in der Schweiz einen besonderen Stellenwert. Pünktlich, zuverlässig, umweltfreundlich – das Schweizer Bahnsystem gilt international als Vorbild. Doch auch ein bewährtes System braucht von Zeit zu Zeit eine Aktualisierung. Der nächste grosse Schritt ist längst eingeleitet: Die Digitalisierung des Bahnverkehrs. ERTMS bildet dabei das Rückgrat. Die Südostbahn bringt nicht nur ihr technisches Know-how ein, sondern übernimmt aktiv Verantwortung für die Weiterentwicklung der Systeme und positioniert sich damit einmal mehr als Innovationsträgerin. Sie möchte die europäische Zugsteuerungstechnologie auf der Strecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau einführen. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen direkt in die Planung künftiger Umsetzungen in der Schweiz ein.

ERTMS – ein europäisches Grossprojekt mit Schweizer Beteiligung

Hinter dem Kürzel ERTMS verbirgt sich das «European Rail Traffic Management System» – ein standardisiertes System zur Zugsteuerung und -sicherung. Europa und die Schweiz möchten den grenzüberschreitenden Bahnverkehr vereinfachen, Sicherheitsstandards harmonisieren und die Effizienz auf den Strecken erhöhen.

ERTMS besteht aus zwei zentralen Komponenten: dem Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) und der mobilen Bahnkommunikation. Gemeinsam sollen sie in die Jahre gekommene Technologien ablösen, die zum Teil noch aus der Mitte des letzten Jahrhunderts stammen – darunter Relais-Stellwerke und Mobilfunkstandards der 1990er-Jahre. In der Schweiz koordiniert das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Einführung des ERTMS. Die Strategie ist klar: Ein modernes, interoperables Bahnsystem, das europaweit funktioniert – und das mit einem Zeithorizont bis ins Jahr 2060. →

«Durch die neuen Möglichkeiten werden für Personen- und Güterzüge optimale Geschwindigkeitsprofile berechnet, was die Kapazität der Strecke erhöht.»

Daniel Kesseli, Projektleiter ERTMS bei der Südostbahn

Führerstandsignalisierung statt Aussensignale

Ein weiteres zentrales Element ist die Führerstandsignalisierung (FSS). Sie ersetzt klassische Aussensignale entlang der Strecke. Statt Signale am Streckenrand zu beachten, erhält das Lokpersonal alle relevanten Informationen direkt auf einen Bildschirm im Führerstand – in Echtzeit, unabhängig von Sichtverhältnissen oder Kurven. FSS ermöglicht eine präzisere Steuerung der Züge und diese können mit kürzeren Zeitabständen zueinander verkehren. Zugleich steigen Sicherheit und Energieeffizienz. Durch die neuen Möglichkeiten werden für Personen- und Güterzüge optimale Geschwindigkeitsprofile berechnet, was die Kapazität der Strecke erhöht.

Die Technologie wurde bislang vor allem auf Hauptstrecken und Hochgeschwindigkeitsverbindungen eingesetzt. Doch für die erfolgreiche Einführung im ganzen Land müssen auch Nebenstrecken berücksichtigt werden – mit all ihren Besonderheiten. Hier kommt die Südostbahn ins Spiel: Sie zeigt auf, wo gezielt Anpassungen vorgenommen werden müssen, damit sich die neue Technologie sinnvoll, erfolgreich und wirtschaftlich einsetzen lässt.

Teststrecke Biberbrugg–Arth-Goldau: Herausforderungen als Chance

Die SOB prüft FSS und den modernen Bahnmobilfunkstandard FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) auf ihrer Strecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau – einer Strecke, die wie geschaffen ist für ein solches Projekt. Kurvige Abschnitte, Gefälle bis zu 50 Promille, eingleisiger Betrieb und zahlreiche Bahnübergänge: Was andernorts als Herausforderung gilt, ist hier Standard. Das Projekt liefert praxisnahe Erkenntnisse, die nicht nur für die SOB, sondern für die gesamte Bahnbranche relevant sind. Besonders die Integration der neuen Technologie in bestehende Betriebsabläufe ist komplex. Ursprünglich war angedacht, den Bahnhof Biberbrugg zu teilen – eine Hälfte klassisch mit Aussensignalen, eine mit FSS. Doch das hätte die betriebliche Flexibilität zu stark eingeschränkt. Stattdessen erfolgen die Levelwechsel nun auf freier Strecke – ein anspruchsvolles, aber zukunftsweisendes Vorgehen.

Konkrete Folgen für den Betrieb – und für die Fahrgäste

Ein greifbares Beispiel für die Auswirkungen der Digitalisierung ist der Betrieb bei Bahnübergängen. Heute basiert die Auslösung der Schranken mit fix installierten Elementen und einer fest definierten Zeit. Durch die Führerstandsignalisierung lässt sich der Zeitpunkt der Auslösung optimieren – abhängig von Geschwindigkeit und Bremsleistung. Das Ergebnis: Die Schranken öffnen und senken sich zeitoptimiert. Das reduziert Wartezeiten im Strassenverkehr und erhöht gleichzeitig die Pünktlichkeit der Züge – ein Gewinn für alle. Auch bei der Kapazitätsplanung zeigt sich das Potenzial: Auf der Bahnstrecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau verkehren hauptsächlich moderne Triebzüge mit hervorragenden Bremswerten. Damit können im Gefälle von 50 Promille dank FSS spezifische Bremskurven berechnet werden – das ermöglicht eine bessere Ausnutzung der Kapazität. Ein entscheidender Vorteil in einem Land mit intensiv genutztem Bahnnetz.

Kommunikation der Zukunft: FRMCS löst GSM-R ab

Während FSS die Zugsteuerung digitalisiert, bringt FRMCS die Kommunikation ins 5G-Zeitalter. Das bestehende GSM-R basiert auf dem alten 2G-Standard und stösst zunehmend an seine Grenzen. Gerade in Tunneln oder abgelegenen Regionen ist eine stabile, unterbruchfreie Verbindung essenziell. Auf der SOB-Bahnstrecke wird FRMCS unter realen Bedingungen eingesetzt – mit allen Zulassungen, Sicherheitsstandards und betriebsrelevanten Funktionen. Die neue Technologie sorgt für eine lückenlose, schnelle Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Leitstellen und Infrastruktur. Sie ist die Grundlage für den digitalen Bahnverkehr der nächsten Jahrzehnte.

Ein Gemeinschaftsprojekt mit Verantwortung

Die Einführung des ERTMS ist ein nationales Vorhaben – mit internationaler Dimension. Bund, Kantone, Bahnunternehmen und Industrie arbeiten dabei Hand in Hand. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der ERTMS-Strategie in der Schweiz. Der VöV hat das Forum Umsetzung ERTMS institutionalisiert, das die Zusammenarbeit zwischen Bahnunternehmen und der Industrie fördert. Das Forum trifft sich regelmässig, um die Umsetzung der ERTMS-Strategie zu steuern und zu überwachen, und sorgt dafür, dass die Implementierung des ERTMS betrieblich nutzbringend, wirtschaftlich und kosteneffizient erfolgt. Dies soll die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erhöhen. Der VöV veröffentlicht regelmässig Berichte über die Fortschritte bei der Umsetzung der ERTMS-Strategie, die unter www.voev.ch/Umsetzung-ERTMS nachzulesen sind.

Für Reisende: spürbare Verbesserungen im Alltag

Auch wenn viele der Veränderungen zunächst im Hintergrund stattfinden – sie haben direkten Einfluss auf den Alltag der Fahrgäste. Pünktlichere Züge, weniger Verspätungen, besser koordinierte Anschlüsse und effizientere Betriebsabläufe sind konkrete Resultate der Digitalisierung. Die Instandhaltung profitiert ebenfalls, denn dank digitaler Überwachung lassen sich Fehler frühzeitig erkennen, Wartungsarbeiten vorausschauend planen und Ausfälle minimieren. Das senkt langfristig die Kosten und erhöht die Zuverlässigkeit im täglichen Betrieb. Für viele wird ERTMS kaum sichtbar sein, aber deutlich spürbar. Und genau darin liegt die Stärke dieser Entwicklung: Sie verbessert das System Bahn grundlegend, ohne den Komfort zu beeinträchtigen, und stärkt die Rolle der Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen, verlässlichen Mobilität. ERTMS ist aber noch viel mehr als nur ein technisches Update. Es steht für eine grundlegende Erneuerung des Bahnsystems. Die Digitalisierung ermöglicht nicht nur mehr Züge auf den gleichen Strecken, sondern auch eine energieeffizientere Fahrweise. Automatisierte Steuerung, Echtzeitdaten und optimierte Fahrprofile senken den Energieverbrauch und damit auch die CO_2-Emissionen. Das macht die Bahn noch umweltfreundlicher, und dies in Zeiten, in denen nachhaltige Mobilität immer wichtiger wird.

Fazit: Die Südostbahn als Gestalterin der Mobilität von morgen

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs ist ein Marathon, kein Sprint. Mit ERTMS wird in den nächsten Jahrzehnten eine technologische Grundlage geschaffen, die den europäischen Bahnverkehr zukunftsfähig macht. Die Südostbahn gestaltet diesen Wandel aktiv mit – und nimmt auf der Strecke Biberbrugg–Arth-Goldau eine Vorreiterrolle ein. Was heute noch mit grossen Veränderungen verbunden ist, wird morgen Standard sein. Und was auf einer Nebenstrecke getestet wird, könnte schon bald das ganze Land bewegen. Die SOB zeigt, dass Innovation nicht von der Grösse eines Unternehmens abhängig ist, sondern vom Willen, die Zukunft aktiv mitzugestalten. →

Glossar

ERTMS
European Rail Traffic Management System, europäisches Eisenbahnmanagementsystem zur Vereinheitlichung und Effizienzsteigerung

ETCS
Teil des ERTMS, sichert die Züge

GSM-R
Global System for Mobile Communications – Rail(way), derzeitiger Mobilfunkstandard im Bahnbereich, basierend auf 2G

FRMCS
Future Railway Mobile Communication System, zukünftiger, 5G-basierter Kommunikationsstandard im Bahnbereich

FSS
Führerstandsignalisierung – Signale im Führerstand statt am Streckenrand

Interoperabilität
Fähigkeiten und Voraussetzungen für einen europaweiten Schienenverkehr

Sperrzeiten
Zeit, in der Bahnübergänge für den Strassenverkehr gesperrt sind

Promille
Mass für Steigungen – 50 Promille = 5% Gefälle

Mehr zum Mobilfunk im Bahnverkehr: direkt.sob.ch/mobilfunk

Im Gespräch

Daniel Kesseli, Projektleiter ERTMS bei der Südostbahn, gibt einen Einblick in die Zukunft der Mobilität.

«Die Pünktlichkeit steigt auch in Spitzenzeiten. Davon profitieren Reisende direkt im Alltag.»

Daniel Kesseli, Projektleiter ERTMS bei der Südostbahn

Daniel Kesseli, was bringt die neue Technologie konkret für Pendlerinnen und Pendler?
Mit der Einführung von FSS und FRMCS wird der Bahnverkehr spürbar zuverlässiger. Verspätungen lassen sich besser vermeiden, gerade im dichten Pendlerverkehr. Gleichzeitig steigt die Pünktlichkeit auch in Spitzenzeiten. Davon profitieren Reisende direkt im Alltag.

Inwiefern erhöht ERTMS die Sicherheit und den Komfort?
ERTMS überwacht Geschwindigkeit und Position der Züge permanent. Bei Gefahr greift das System automatisch ein. Zudem erlaubt die digitale Kommunikation eine schnellere Reaktion im Störfall.

Welche Auswirkungen hat das System auf Bahnübergänge?
Besonders auf der Strecke zwischen Biberbrugg und Arth-Goldau spielen die Bahnübergänge eine zentrale Rolle. Dank präziser Steuerung können die Zeitpunkte zur Schliessung der Schranken optimiert werden. Das reduziert Wartezeiten, verbessert den Verkehrsfluss und schont die Nerven.

Ab wann werden Reisende diese Verbesserungen spüren?
Einige Vorteile wie verbesserte Pünktlichkeit oder erhöhte Sicherheit zeigen sich schon in den nächsten Jahren. Der vollständige Roll-out wird jedoch über Jahrzehnte gestaffelt erfolgen – wir reden hier von einem Generationenprojekt.

Werden sich auch sichtbare Elemente verändern?
Ja. Nach und nach verschwinden die klassischen Signale entlang der Strecke. Stattdessen werden die Fahranweisungen direkt im Führerstand angezeigt. Für Fahrgäste bleibt das meist unbemerkt, die Veränderungen laufen im Hintergrund.

Müssen sich Reisende auf neue Abläufe einstellen?
Nein. Die neuen Systeme betreffen in erster Linie die Infrastruktur und den Betrieb. Für Fahrgäste bleibt der gewohnte Reiseablauf bestehen – nur eben mit mehr Stabilität und Komfort.

Wie leistet ERTMS einen Beitrag zum Umweltschutz?
Dank der Digitalisierung können wir energieeffizienter fahren und bestehende Kapazitäten besser ausnutzen. Die Züge beschleunigen und bremsen gezielter, was Strom spart und damit zu geringeren CO_2-Emissionen führt. Das macht Bahnfahren nicht nur bequemer, sondern auch klimafreundlicher.

Welche Rolle spielt 5G für das Bahnfahren der Zukunft?
Mit FRMCS – dem künftigen 5G-basierten Kommunikationsstandard – schaffen wir die technische Grundlage für den digitalen Bahnbetrieb. Die Kommunikation zwischen Zug und Infrastruktur läuft schneller, stabiler und in Echtzeit. •

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 Mai 2025: 1075
Transportierte Fahrgäste 2024: 32 101 151

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

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
NPZ 2-teilig: 4

Die SOB

Unterwegs für Sie

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

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

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

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

www.sob.ch

SOB-Liniennetz

Treno Gottardo
Zürich–Locarno (IR 46)
Basel–Locarno (IR 26)

Aare Linth
Bern–Zürich–Chur (IR 35)

Voralpen-Express
St. Gallen–Luzern (IR)

Alpenrhein-Express
St. Gallen–Chur (IR 13)

S4 Rapperswil–St. Gallen–Sargans

S17 Rapperswil–Ziegelbrücke–Sargans

S6 Rapperswil–Schwanden(–Linthal)

S13 Wädenswil–Einsiedeln

S27 Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen

S31 Biberbrugg–Arth-Goldau

S40 Rapperswil–Einsiedeln

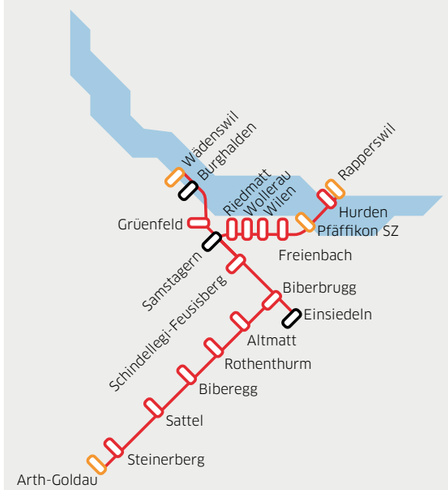
S81 St. Gallen–Herisau

© SOB | swisstopo
Planungsstand: ab Dezember 2024

SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)

- SOB-Streckennetz
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Haltestellen
- SBB-Haltestellen

Süd-Netz



Ost-Netz