SÜDOSTBAHN
gerade unterwegs

Schriftzug

Wenn es still wird im stillen Örtchen 12
Drehscheibe in Arth-Goldau 16
Sie halten die Schienen am Laufen 18

A18 11.23

Bild: © SOB, Fotograf: Daniel Ammann

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

Bild: Wilen bei Wollerau, ©SOB, Fotograf: Hanspeter Schenk

Inhalt

Einleitendes
***Hin zur Unabhängigkeit* | 3**

Aufklärendes
***Wenige Zentimeter entscheiden* | 4**

Berufliches
***Vom Kindheitstraum in den Führerstand* | 8**

Wissenswertes
***Wenn es still wird im stillen Örtchen* | 12**

Unternehmerisches
***Drehscheibe in Arth-Goldau* | 16**

Betriebliches
***Sie halten die Schienen am Laufen* | 18**

Erfrischendes
***Bistro-Wartung nach Fahrplan* | 22**

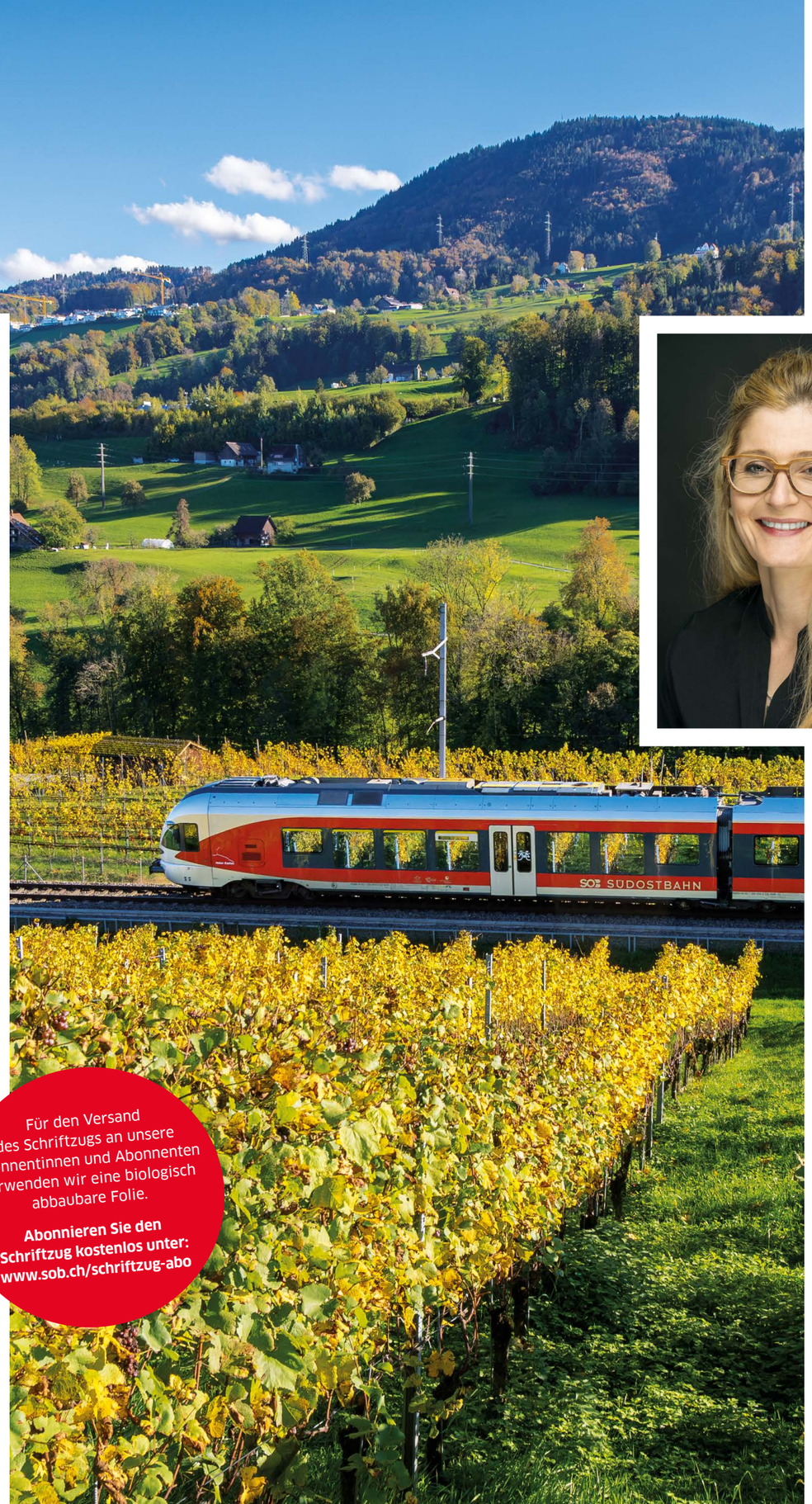
Kniffliges
***Wettbewerb* | 27**

Geschichtliches
***Bahnhöfe im Spiegel der Zeit* | 28**

Auf einen Blick
***Die SOB in Zahlen* | 33**

Die SOB
***Linien- und Streckennetz* | 34–35**
***Unterwegs für Sie* | 35**

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: 4600 Ex. | Papier: Munken Polar Rough
Erscheint in Deutsch und ist kostenlos.



Für den Versand des Schriftzugs an unsere Abonnentinnen und Abonnenten verwenden wir eine biologisch abbaubare Folie.

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

Einleitendes

Hin zur Unabhängigkeit

Unabhängigkeit bedeutet für jede und jeden etwas anderes. Oft tritt der Begriff der Unabhängigkeit mit dem der Freiheit in Verbindung. Dort, wo sich ein Mensch frei fühlt, muss er nicht mehr nach Unabhängigkeit suchen. Diese wird erst zum Thema, wenn es Schranken gibt. Dann wird der Ruf nach dem Unabhängigsein laut.

Nicht alle Menschen haben dieselbe Chance auf bedingungslose Unabhängigkeit. Eine traurige Tatsache. Einige sind seit Geburt eingeschränkt, anderen bürdet das Schicksal später eine Behinderung auf.

Im öffentlichen Verkehr entscheiden manchmal nur wenige Zentimeter, ob jemand sicher und selbstbestimmt ans Ziel kommt. Das Ziel ist eine funktionierende Reisekette für alle Fahrgäste, unabhängig von Alter und gesundheitlicher Verfassung. Dafür haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes zu sorgen.

Die Unabhängigkeit beginnt, wo die Schranken verschwinden. Sie beginnt dort, wo ein System funktioniert und alle davon profitieren können. Und schliesslich definiert jede und jeder für sich selbst, was unabhängig sein bedeutet.

Wo wird Ihr Ruf nach Unabhängigkeit laut?

«Freiheit ohne Gerechtigkeit
ist Willkür. »
Jean Anouilh

R. Schwarzmann

Ramona Schwarzmann
Fachspezialistin Unternehmenskommunikation

Aufklärendes

Wenige Zentimeter entscheiden

Ab dem 1. Januar 2024 müssen die Bahnhöfe, Bushaltestellen und Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Die Südostbahn arbeitet intensiv an der Umsetzung – ein komplexes Unterfangen, bei dem es oft nur noch um einzelne Zentimeter geht.

Text: Conradin Knabenhans, Fotos: Thomas Lutz

Erreiche ich meinen Anschluss? Ist mein angestammter Sitzplatz noch frei? Das sind Fragen, die sich die meisten Zugreisenden regelmässig stellen. Das Ein- und Aussteigen hingegen gehört zur Fahrt einfach dazu, ist meist nicht der Rede wert. Für Reisende im Rollstuhl oder blinde Menschen kann Reisen jedoch zur Herausforderung werden. Stufen sind kaum zu überwinden, Informationsbildschirme nutzlos, wenn man sie nicht sehen kann.

Eigentlich gehört Stefanie Steiner zu den Fahrgästen, die sich wenig Gedanken ums Ein- und Aussteigen machen müssen. Die 31-Jährige ist sportlich, wandert gerne und nimmt nicht nur dort jedes Hindernis mit links. Als Leiterin Netzentwicklung hat sie auch das Gespür für Menschen mit eingeschränkter Mobilität: «Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei der SOB hat meinen Horizont erweitert: Mir fällt inzwischen mehr auf, wie schwierig es für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator ist, im täglichen Leben autonom unterwegs zu sein.» Das BehiG, wie es gerne abgekürzt wird, trat Anfang 2004 in Kraft und soll Rahmenbedingungen schaffen, «welche die Unabhängigkeit Behinderter von der Hilfe durch Drittpersonen erlauben und damit vom Gefühl befreien, von andern Personen abhängig zu sein». So formulierte es der Bundesrat in der Botschaft zum Gesetz. 20 Jahre hatten Betriebe des öffentlichen Verkehrs (öV) Zeit, Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge behindertengerecht anzupassen.

Zu Fuss locker machbar, für Menschen im Rollstuhl ist die Gleisüberhöhung wie hier in Degersheim schwierig.

«Der Fokus richtete sich lange auf die Perronhöhen, die ebenerdiges Ein- und Aussteigen in die Züge erlauben.»

Stefanie Steiner, Leiterin Netzentwicklung

Planen, bauen, überprüfen

Dieses Ziel wird die öV-Branche bei Bahnhöfen beziehungsweise werden Kantone und Gemeinden bei Bushaltestellen schweizweit verpassen. Stefanie Steiner, seit 2017 bei der SOB für die Thematik zuständig, differenziert: «Der Fokus richtete sich lange auf die Perronhöhen, die ebenerdiges Ein- und Aussteigen in die Züge erlauben.» Über die Jahre sei das Bewusstsein für die vielen Details gewachsen, die man beim behindertengerechten Bauen ebenfalls noch berücksichtigen muss: «Das hat auch dazu geführt, dass die Anforderungen von den Aufsichtsbehörden verschärft wurden.» Für Infrastrukturbetreiber wie die SOB hiess das etwa: Bahnhöfe nochmals überprüfen, die bereits Jahre zuvor gesetzeskonform umgebaut wurden. Die meisten SOB-Bahnhöfe und -Haltestellen sind heute behindertengerecht umgebaut. «Wir standen regelmässig im Dialog mit dem Bundesamt für Verkehr und den Behindertenverbänden, um die Projekte so weit wie möglich optimieren zu können», betont die Leiterin Netzentwicklung. Dazu gehören auch kleine Anpassungen wie Schriftgrössen auf den Informationsmonitoren oder die Lautstärke von akustischen Informationsstelen für seh- und hörbeeinträchtigte Fahrgäste. An allen Bahnhöfen und Haltestellen der SOB ist heute der Zustieg in die Züge vom Perron aus stufenfrei möglich. Mancherorts fehlen aber beim Zugang zum Perron nur wenige Zentimeter, dass auch dort die gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden: In Herisau gibt es beispielsweise zwar heute schon Liftanlagen, diese sind jedoch etwas zu klein, als dass Rollstuhlmodelle mit einem Antriebsmotor Platz hätten.

Die Lage des Bahnhofs entscheidet viel

Manchmal geht es nicht nur um einen Lift, manchmal ist wortwörtlich die ganze Lage verzwickt. Ein solcher Fall ist der Bahnhof in Degersheim. Als Anfang des 20. Jahrhunderts die damalige Bodensee-Toggenburg-Bahn gebaut wurde, planten die Ingenieure den Bahnhof in eine landschaftliche Sohle des hügligen Dorfes. Das führte dazu, dass der Bahnhof in einer Kurve zu liegen kam. Da damals das Einsteigen in den Zug eher mit einem Reinklettern vergleichbar war, lösten Lücken oder Spalten beim Einstieg ohnehin kein Kopfzerbrechen aus.

Heute ist das anders: Bahnhöfe in Kurvenlagen sind für das ebenerdige Ein- und Aussteigen eine Herausforderung. Denn in Kurven sind die Gleise heute auf der einen Seite leicht erhöht. «Dies ermöglicht den Zügen, mit hoher Geschwindigkeit durch die Kurven zu fahren, ohne den Komfort der Fahrgäste zu beeinträchtigen», sagt Stefanie. Liegt ein Perron in einer Kurve mit einer solchen Überhöhung, entsteht zwischen Tür und Perronkante ein Spalt, teilweise mit Höhenunterschied. Dieser Spalt erschwert das Ein- und Aussteigen aus dem Zug. Deswegen ist die Spaltbreite und damit die maximale Überhöhung gesetzlich limitiert. →

Nicht verhältnismässiger Umbau

Zahlreiche Bahnhöfe im Schweizer Schienennetz sind, in der Regel an Perronenden, von solchen Gleisüberhöhungen betroffen. Jeder Perron wird bei der SOB von Anfang bis Ende auf die Einhaltung der Vorgaben kontrolliert. An den meisten Orten ist ein selbstständiger Zustieg aber trotzdem möglich, weil in den Mittelbereichen der Perrons die Überhöhung meist im Normbereich liegt oder die Maximalmasse nur gering überschritten werden. Das ist auch in Degersheim der Fall, hier sind die Rampen zu den Perrons gemäss den BehiG-Normen zu steil.

Es ist unmöglich, dies mit kleinen Massnahmen zu lösen: «Den Bahnhof allein aufgrund der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umzubauen und um mehrere Meter zu verschieben, wäre unverhältnismässig», sagt Stefanie. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat eine schweizweit einheitliche Planungshilfe mit Berechnungstool erarbeitet, um Kosten-Nutzen-Entscheide mit Blick auf Fahrgastfrequenzen, Investitionen und verbleibende Lebensdauer der Anlagen einfacher und vor allem einheitlich fällen zu können. Die Umsetzung ist ein ständiges Spannungsfeld, um gesetzliche Vorgaben, Finanzierungen über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes und den Komfort für alle Reisenden sicherzustellen. Die SOB baut den Bahnhof Degersheim behindertengerecht um, wenn in den kommenden Jahren die Bahninfrastruktur sowieso aufgrund des sogenannten Substanzerhalts erneuert werden muss. Bis dahin verlangen die Behörden Ersatzmassnahmen: Diese Hilfestellung durch Personal sorgt dafür, dass die Reisenden künftig auch in Degersheim Hilfe erhalten, wenn sie diese benötigen und voranmelden. Ist ein Bahnhof gar nicht rollstuhlgängig, muss eine Shuttle-Lösung auf der Strasse ab dem nächstgelegenen gesetzeskonformen Bahnhof erfolgen.

«Wir dürfen uns zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausschliesslich auf die Umbauarbeiten fokussieren.»

Stefanie Steiner, Leiterin Netzentwicklung

Die gesamte Reisekette muss funktionieren

Stefanie Steiner setzt sich dafür ein, dass Ersatz- und Überbrückungsmassnahmen reibungslos funktionieren. Sie leitet im Rahmen ihrer Tätigkeit bei der SOB auch die entsprechende Arbeitsgruppe beim VöV: «Wir dürfen uns zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausschliesslich auf die Umbauarbeiten fokussieren.» Die Leiterin Netzentwicklung hat deshalb genau im Blick, was alles zu tun ist, damit alle Fahrgäste selbstständig an ihr Ziel kommen. Das beginnt etwa bei den Daten: «Bei sämtlichen Bahnhöfen und Haltestellen muss in einer Datenbank erfasst werden, ob sie komplett autonom benutzbar sind oder wie die Hilfestellungen beziehungsweise die Ersatz- oder Überbrückungsmassnahmen aussehen.» Diese Daten werden künftig mit dem Fahrplan verknüpft, sodass Reisende ihre Transportkette überprüfen können und wissen, wo sie im Zug einsteigen müssen, um ihr Ziel sicher und einfach zu erreichen. Das heute schon bestehende Callcenter Handicap der SBB übernimmt dann Anfragen von Reisenden, falls Hilfe benötigt wird. Die Voranmeldung der Reisenden muss bei Hilfestellung durch Personal mindestens eine und bei Ersatztransporten auf der Strasse (Shuttle) zwei Stunden vor der Reise geschehen.

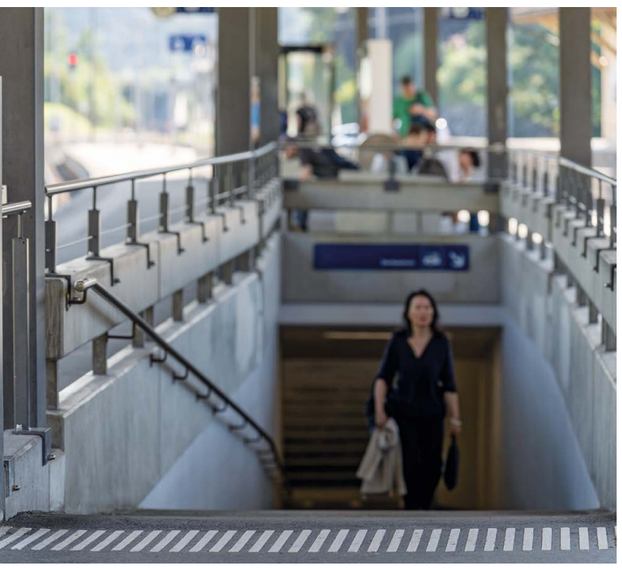
Die öV-Branche arbeitet eng zusammen, um am 1. Januar 2024 bereit zu sein. «Das System muss für die gesamte Reisekette im öV funktionieren, unabhängig von der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin oder dem gewählten Verkehrsmittel», betont die 31-Jährige, die Betriebswirtschaftslehre mit Vertiefung in Mobilität und Tourismus studiert hat. Keine einfache Angelegenheit bei schweizweit über 250 Transportunternehmen. Stefanie Steiner begleitet das Dossier seit ihrer Tätigkeit in der Netzentwicklung.

Die Arbeit geht weiter

Ist die Arbeit für Stefanie Steiner am 1. Januar 2024 abgeschlossen? «Es wird sicher noch Optimierungspotenzial rund um die Reiseplanungen geben.» Zudem schreitet der Umbau der letzten noch nicht BehiG-konformen Bahnhöfe und Haltestellen voran. «Von den Umbauten profitieren alle Reisenden – gerade auch, wenn sie etwa mit Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind.»

www.sob.ch/behig

In Degersheim sind die Rampen zu den Perrons gemäss den BehiG-Normen noch zu steil.



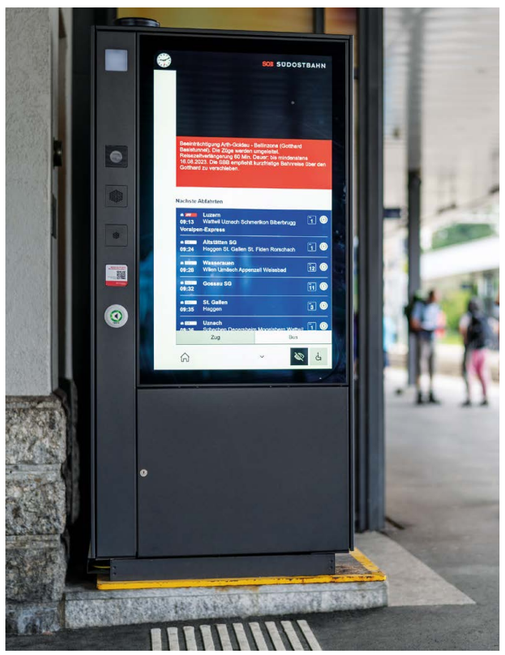
Erfüllt alle Anforderungen: Die breite und nicht zu steile Rampe am Bahnhof Haggen.

Am Bahnhof Herisau steht Reisenden ein Lift bereit – doch für Rollstühle mit zusätzlichem Antriebsmotor ist er zu kurz. Der Lift muss deshalb ersetzt werden.

«Es wird sicher noch Optimierungspotenzial rund um die Reiseplanungen geben.»

Stefanie Steiner, Leiterin Netzentwicklung

Die digitalen Stelen bieten für Fahrpläne einen Rollstuhlmodus und eine Vorlesefunktion.



Berufliches

Vom Kindheitstraum in den Führerstand

In modernen Fahrzeugen Zugreisende quer durch die Schweiz bringen und dabei die Natur von ihrer schönsten Seite kennenlernen: Das ist Teil des Alltags von Lokführerinnen und Lokführern. Die Südostbahn bietet neben Stellen für ausgebildetes Lokpersonal auch eine Zweitausbildung an. So erfüllte sich schon so mancher Kindheitstraum.

Text: Jeannine Fisch, Sina Rechsteiner / Fotos: Markus Schälli, Jeannine Fisch, Daniel Ammann

Der Dienst im Voralpen-Express gehört zu Erics Lieblingseinsätzen.

Von den Werkstätten auf die Schienen: Eric Egger, gelernter Produktionsmechaniker, arbeitet als Lokführer bei der Südostbahn. Sein Hobby ist seit Kindertagen die Eisenbahn. «Lokführer zu werden, war schon von klein auf mein Traum. Als ich eines Tages einen Bericht über die Zweitausbildung gelesen hatte, packte ich die Chance und bewarb mich bei der Südostbahn», sagt Eric. Nach Büffeln von Theorie, praktischem Training und diversen Prüfungen ist Eric seit Dezember 2022 als Lokführer auf den SOB-Linien unterwegs.

Erster Schritt zum Traumberuf

Vor der Ausbildung zur Lokführerin oder zum Lokführer lernen Interessierte den Beruf an der Informationsveranstaltung kennen. Dort stellen SOB-Mitarbeitende den Beruf vor. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, ihre Fragen ausgebildetem Lokpersonal zu stellen. «Einige merken bereits an der Informationsveranstaltung, dass dieser Beruf doch nichts für sie ist. Sei es aufgrund der Tätigkeit selbst oder aufgrund medizinischer Bedingungen, beispielsweise normales Farbsehen», sagt Nadja Enzler, Leiterin Ausbildung Lokpersonal.

Wenn im Anschluss an die Informationsveranstaltung immer noch alles passt, haben die Interessierten gleich vor Ort die Möglichkeit, ihre Prioritäten bezüglich Dienstort anzugeben. Dieser wird bei der Vertragsunterzeichnung definitiv festgelegt. Bis dahin stehen allerdings noch ein Eignungstest, der verkehrspsychologische und der medizinische Tauglichkeitstest sowie zwei Bewerbungsgespräche an.

In elf Monaten Lokführer/-in werden

Die elfmonatige Grundausbildung startet mit einem theoretischen Teil. Das auszubildende Lokpersonal lernt dabei Fahrdienstvorschriften, Betriebsvorschriften und Weisungen kennen. Die Theorie unterscheidet sich je nach Eisenbahnverkehrsunternehmen. «Dieser Teil hatte es in sich», sagt Eric schmunzelnd. Mit dem darauffolgenden Praxisteil wende man das Gelernte allerdings direkt an.

Die praktische Ausbildung startet nach drei Monaten. Dabei fahren die angehenden Lokführer/-innen mit dem Ausbildungslokpersonal im Führerstand. In dieser Phase üben die Auszubildenden an einem Fahrzeugsimulator das eigenständige Fahren. Rangieren dürfen sie im Verlauf des zweiten Teils der Ausbildung bereits selbst. Neben der Strecke müssen die angehenden Lokführer/-innen auch die Fahrzeuge kennen. Der Oberlokführer nimmt die Fahrzeugkunde mit einer Fahrzeugprüfung ab. Das Lokpersonal kann das Fahrzeug in und ausser Betrieb setzen, kennt den mechanischen, pneumatischen und elektrischen Aufbau des Fahrzeugs, führt Bremsproben korrekt durch, kennt die Sicherheitseinrichtung und ist in der Lage, Störungen zu erkennen und zu beheben. Zudem trainieren sie den Umgang in Extremsituationen.

Im letzten Teil der Ausbildung steht das Fahren im Vordergrund. Die angehenden Lokführer/-innen fahren mindestens 50 Tage selbstständig, wobei sie stets ein Ausbildungslokführer begleitet. Am Ende absolvieren sie eine Prüfungsfahrt mit einem vom Bundesamts für Verkehr (BAV) legitimierten Prüfungsexperten/Prüfungsexpertin. Eine mündliche und eine schriftliche Prüfung runden die Ausbildung ab. →

Abwechslung im Alltag
SOB-Lokführerinnen und -Lokführer sind – je nach Depotstandort – im regionalen Personenverkehr mit dem Voralpen-Express und den S-Bahnen oder im Fernverkehr mit dem Treno Gottardo oder Aare Linth unterwegs. Die Südostbahn legt Wert darauf, dass das Lokpersonal immer wieder auf unterschiedlichen Linien fährt. So bleiben die Schichten vielfältig und attraktiv für die Mitarbeitenden. Eric betont: «Ich finde den Beruf sehr abwechslungsreich. Das gefällt mir am besten. Ich sehe unterschiedliche Orte der Schweiz.» Sollte eine Lokführerin oder ein Lokführer trotzdem das Bedürfnis nach etwas Neuem haben, ist ein Depotwechsel jedes Jahr möglich.

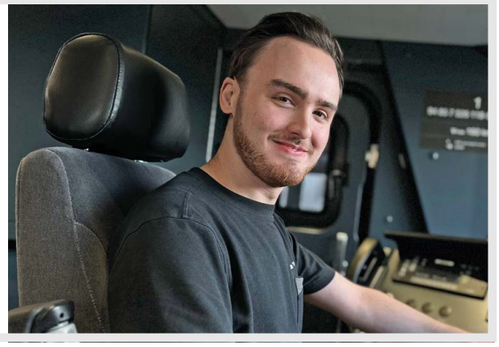
Streckenvielfalt mit Eigenheiten
Auf der Strecke des Voralpen-Express zählt die 50-Promille-Steigung von Pfäffikon SZ via Biberbrugg nach Arth-Goldau zu den Ausnahmen im Normalspurbereich. «Der Dienst im Voralpen-Express gehört zu meinen Lieblingseinsätzen», sagt Eric.
Auf der Linie des Treno Gottardo kommt der Faktor Sprache hinzu. Das Lokpersonal muss für die Fahrt ins Tessin mindestens das A1-Niveau in Italienisch beherrschen, mit Fokus auf Eisenbahn-Wortschatz. Auf der Gotthardbergstrecke werden die Signale zudem direkt im Führerstand angezeigt statt physischer Signale entlang der Strecke – ein Unterschied im Dienst. Da die Linie über den Gotthard seit dem Bau des Gotthard-Basistunnels nicht immer gleich intensiv befahren wurde, fühlten sich die Tiere neben und auf den Gleisen immer wohler. Deshalb gilt hier besondere Vorsicht. Auch das Wetter in den Bergen ändert teilweise schlagartig, worauf das Lokpersonal vorbereitet sein muss. Die Gotthardbergstrecke ist eine wichtige Ergänzungsroute auf der Transitachse.

«Ich finde den Beruf sehr abwechslungsreich. Das gefällt mir am besten. Ich sehe unterschiedliche Orte der Schweiz.»

Eric Egger, Lokführer

Die Fahrzeuge werden von Testlokführer/-innen geprüft.

Eric Egger erzählt im Interview aus erster Hand über seinen Alltag als Lokführer bei der SOB.
direkt.sob.ch/lokfuehrer-eric



Weiterentwicklung in unterschiedlichen Bereichen
Dem Lokpersonal mit Berufserfahrung stehen verschiedene Wege zur Weiterentwicklung offen. Eine Möglichkeit davon ist Oberlokführer/-in (OLF) zu werden. Die Südostbahn beschäftigt Oberlokführer/-innen an ihren sechs Depotstandorten (sieben ab Dezember 2024 mit dem neuen Standort Chur). Einer von ihnen ist Kaspar Hitz. Er führt das 66-köpfige Lokpersonal-Team am Standort Erstfeld und Goldau. «Ich bin der verlängerte Arm ins Büro», sagt Kaspar. Als Oberlokführer ist er für die Betreuung und Begleitung der Mitarbeitenden sowie für die Ausrüstung des Depotstandorts zuständig. Kaspar fügt an: «Ausserdem hat jede/jeder OLF eine Nebenbeschäftigung, für die sie oder er zuständig ist. Diese unterteilen sich in unterschiedliche Ressorts, beispielsweise Dienstplanung, Fahrzeuge, IT und Infrastruktur. In den jeweiligen Ressorts fungieren die OLF in erster Linie als Schnittstelle zwischen Abteilung und Lokpersonal. So können wir Bedürfnisse sammeln und gebündelt weitergeben.»
Um sich als Oberlokführer bewerben zu können, sind drei Jahre Berufserfahrung als Lokführer/-in Voraussetzung. Idealerweise haben angehende OLF bereits eine periodische Fachprüfung absolviert, die alle fünf Jahre stattfindet. «Auch Projekt- und Führungserfahrung sind von Vorteil. Dieses Wissen kann aber auch mit internen Kursen erlangt werden. Die SOB fördert einen aktiv dabei», ergänzt Kaspar.
Eine andere Nebenbeschäftigung für das Lokpersonal ist der oder die Testlokführer/-in. Diese besonders ausgebildeten Mitarbeitenden testen neue Fahrzeuge, aber auch Strecken. Testlokführer/-innen kennen die Vorschriften sehr gut und sind im Bereich «Vorgehen in Extremsituationen» nochmals speziell geschult.

Neben diesen beiden Zusatzaufgaben gibt es die Möglichkeit, sich als Ausbildungslokführer/-in weiterzuentwickeln. Auch der Weg als Prüfungsexpertin oder -experte steht einem offen. Möchten die Mitarbeitenden weg von der eigentlichen Fahrtätigkeit, können sie eine Karriere in der Transportleitstelle anstreben.
Berufliche Nebentätigkeiten oder Weiterentwicklungen bringen Abwechslung in den Alltag. Dank der Linienvielfalt im regionalen Personenverkehr mit dem Voralpen-Express und den S-Bahnen, im Fernverkehr mit dem Treno Gottardo und Aare Linth sowie auch durch neu hinzukommende Linien wie den Alpenrhein-Express im Jahr 2024 bleibt der Beruf des Lokpersonals spannend. •

Ist Lokführer/-in Ihr Traumberuf?
Die Südostbahn sucht Lokpersonal. Sie sind pflichtbewusst, technikaffin, haben Freude an abwechslungsreichen Tagen und wollen die Natur von ihrer schönsten Seite erleben? Dann finden Sie die nötigen Informationen unter:
www.sob.ch/zweitausbildung-lokfuehrer-in

Sie sind bereits ausgebildete/-r Lokführer/-in? In unserer DELTA-Ausbildung erlangen Sie in 3½ bis 4 Monaten die Zulassung als SOB-Lokführerin oder SOB-Lokführer.
Weitere Informationen unter:
www.sob.ch/lokpersonal

Wissenswertes

Wenn es still wird im stillen Örtchen

Das frühere Plumpsklo bestand aus zwei Hauptbauteilen und hat ausgedient. Heute setzt die Bahnbranche auf Vakuumtoiletten in modernen Reisezügen. Das sind hochsensible Systeme, bestehend aus rund 25 Hauptbauteilen, die ab und zu ihren Dienst verweigern. Gründe dafür liegen aber nicht nur in der Technik – auch unsachgemässe Handhabung führt zu Störungen.

Text: Claudia Krucker, Fotos/Grafik: Michael Gesiot/SOB

0,04. Eine scheinbar unbedeutende Zahl. 0,04 ist der Durchschnitt der Anzahl Störungen pro Toilette und Tag auf allen Fahrzeugen der Südostbahn, unabhängig vom Fahrzeugtyp. Bei 57 Zügen mit insgesamt 105 Toiletten sind dies 1385 Störungen pro Jahr. Hochgerechnet also eine gewichtige Zahl, zumal die WC in der Folge manchmal geschlossen werden müssen, was mit Einschränkungen für die Fahrgäste verbunden ist. Und die Behebung der Defekte führt zu grossem Aufwand im Service-Zentrum und zu Standzeiten der Fahrzeuge.

Aufschlussreiche Daten

Mehr Züge, mehr gefahrene Kilometer, mehr transportierte Fahrgäste. Auf den ersten Blick scheint es offensichtlich, dass die Ursache für die grössere Anzahl Störungen der Bordtoiletten im Wachstum der Südostbahn liegt. Doch das wäre zu kurz gegriffen. Tatsächlich sind es die Linien im Fernverkehr respektive die damit einhergehende häufigere Nutzung der Toiletten.

Während im S-Bahn-Verkehr ein Fahrgast durchschnittlich rund 19 Kilometer im Zug fährt, sind es im Fernverkehr zirka 45 Kilometer. Ein Traverso legt pro Tag bis zu 1200 Kilometer zurück und besitzt drei Toiletten, die durchschnittlich je 57-mal pro Tag gespült werden. Auf den im Regionalverkehr eingesetzten Flirt, die je eine Toilette haben, sind es 33 Spülungen. Daraus lässt sich ableiten, dass doppelte Anzahl gefahrene Kilometer rund doppelte Anzahl Nutzungen pro WC bedeutet. Diese Zahlen mögen absurd erscheinen, sind aber wichtig, denn mitunter aufgrund von solchen Erhebungen werden Züge konzipiert. →

«Im Fernverkehr werden die Toiletten häufiger benutzt, aber auch anders.»

Michael Gesiot, Fachspezialist Flottenmanagement

In den Fernverkehrszügen der SOB gibt es drei, in den S-Bahnen je eine Toilette.

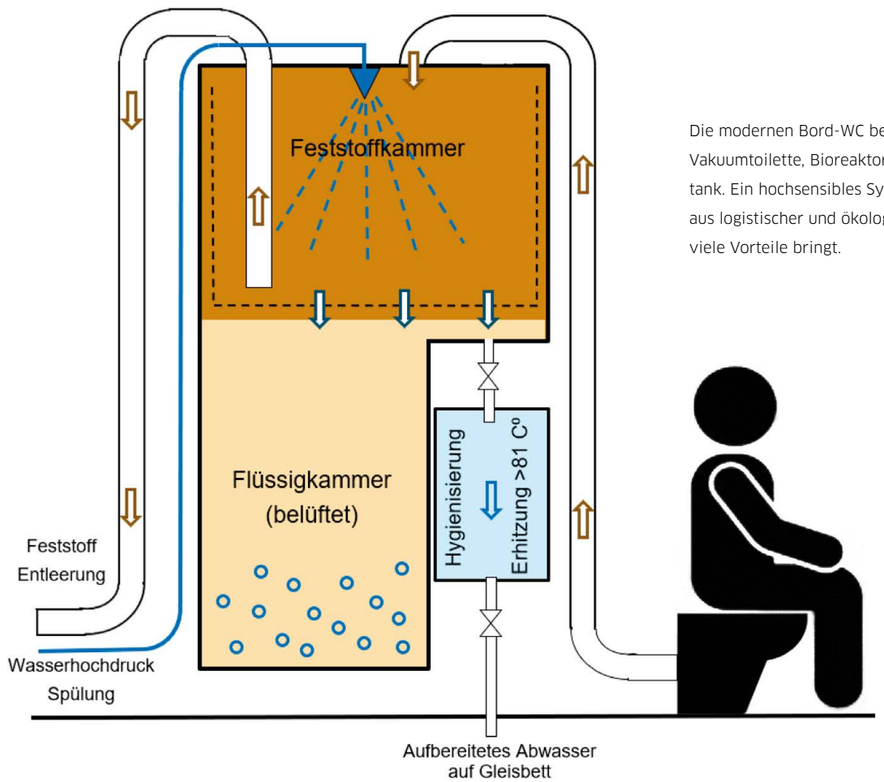
Sensible Komponenten

Statistisch errechnet wäre die Toilette im Flirt mit 33 Spülungen täglich bei einer durchschnittlichen Störungsquote von 0,04 pro Tag also nach 825 Spülungen defekt, diejenige im Traverso nach 1425 Nutzungen. Dies kann Michael Gesiot nicht bestätigen, da die Statistik in der Summe und nicht auf jede Toilette erhoben wird. «Die häufige Nutzung des hochsensiblen WC-Systems, bestehend aus Vakuumtoilette, Bioreaktor und Wassertank, ist nicht allein der Grund für Defekte.» Der Fachspezialist Flottenmanagement sieht die Ursache neben technischen Problemen, die bei den computergesteuerten Komponenten vorkommen können, zu gleichen Teilen auch bei der Abnutzung der Materialteile und in der falschen Anwendung. Dies gilt für Fachleute ebenso wie für Passagiere. Beim Lavabo etwa, das Teil des Toilettensystems ist, wurde ein Mangel in der Serie festgestellt, der zwischenzeitlich aber mehrheitlich behoben wurde: Der Sensor war im Werk falsch programmiert worden, was dazu geführt hatte, dass nach dem ersten Wasserbezug von 100 Millilitern die zweite Betätigung erst nach fünf Sekunden möglich war statt nach fünf Millisekunden.

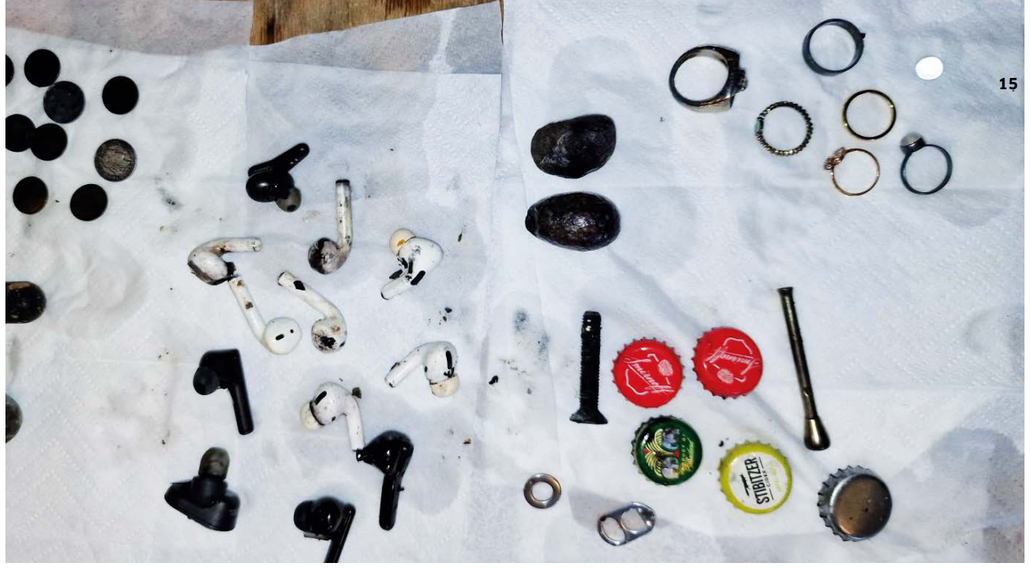
Notfallmässige Pannenbehebung

«Im Fernverkehr werden die Toiletten häufiger benutzt, aber auch anders», weiss Michael Gesiot. Hygieneartikel von Damen wie Binden und Tampons oder Kinderwindeln werden auf langen Strecken öfter gewechselt. Dass dies keine wilde These ist, können die Mitarbeitenden im Service-Zentrum bestätigen. Allzu oft sind es solche Feststoffe, aber auch Unterwäsche und T-Shirts, die in der Toilette landen und die Rohre verstopfen. Da können dann auch die Kundenbegleiterinnen und Kundenbegleiter, die speziell für die Behebung von Pannen ausgebildet wurden, nichts mehr ausrichten. Die Toilette wird gesperrt, der Zug muss so schnell als möglich in die Werkstatt, sofern es nicht noch eine weitere funktionierende Toilette im Zug gibt und dieser nicht ohnehin in absehbarer Zeit in den regulären Service muss.

Was nicht eingesogen werden kann, kann auch nicht ausgepumpt werden. Den Kolleginnen und Kollegen im Service-Zentrum bleibt dann nur, die Vakuumtoilette auszubauen, zu zerlegen und wieder einzubauen. Eine zeitraubende und unangenehme Arbeit.



Die modernen Bord-WC bestehen aus Vakuumtoilette, Bioreaktor und Wassertank. Ein hochsensibles System, das aus logistischer und ökologischer Sicht viele Vorteile bringt.



In der Absauganlage werden die Feststoffe abgesondert, sodass nur noch Weichteile in die Kanalisation fliessen.

Sparsamer Wasserverbrauch

Wasser fliesst nur wenig durch die Toiletten; es sind lediglich 0,5 Liter pro Spülung, weniger als ein Zehntel einer Haushalttoilettenspülung. Die Feststoffe werden durch einen hohen Vakuumdruck durch die fünf Zentimeter dicken Rohre gesaugt. «Und da kollabiert das System dann meist, wenn so grosse Gegenstände die Rohre verstopfen. Leider haben die zusätzlich angebrachten Informationskleber nicht die erwünschte Wirkung erzielt», so Michael Gesiot.

> «Ein Bioreaktor funktioniert ähnlich wie eine Abwasserreinigungsanlage.»
>
> Michael Gesiot, Fachspezialist Flottenmanagement

Dennoch sind er und sein Teamkollege Daniel Toggweiler überzeugt vom System mit Vakuumtoilette und Bioreaktor, mit dem bereits die Flirt der 1. und der 2. Serie ausgestattet wurden. «Das ist mittlerweile Standard in der Bahnbranche. Und im Vergleich zum Tanksystem, das noch im ‹alten› Voralpen-Express verbaut war, muss ein Bioreaktorsystem nur noch alle zwei bis drei Monate geleert werden statt alle drei bis fünf Tage», resümieren die beiden Fachspezialisten. Sie sehen trotz den noch nicht vollends beseitigten Kinderkrankheiten bei den neu entwickelten Bauteilen vor allem die Vorteile. «Wir benötigen so weniger Standorte mit der entsprechenden Infrastruktur und reduzieren die Standzeiten. Für Frischwasser müssen die Züge nicht ins Depot. Dafür gibt es Schläuche im Gleisbett in den Bahnhöfen, mit denen das Reinigungspersonal den Wassertank auffüllen kann.»

Eine dufte Sache

Nicht nur aus logistischer Sicht überwiegen die Pluspunkte. Auch aus ökologischer. «Ein Bioreaktor funktioniert ähnlich wie eine Abwasserreinigungsanlage», erklärt Michael. Das sogenannte Schwarzwasser aus der Toilette gelangt mit den Feststoffen in den Bioreaktor. Dort werden die Feststoffe, so wie in einem Darm, von Bakterien zersetzt, zu deren Erhalt dem Wasser Sauerstoff zugeführt wird; sie fallen in sich zusammen. Der flüssige Teil wird nach einer Nitrifikation, also nach einer Verarbeitung durch Mikroorganismen, noch hygienisiert. Das heisst, das Wasser wird auf 85 Grad Celsius erhitzt, um Keime abzutöten. «Mikrobiologisch betrachtet», scherzt Michael, «hat es dann Badewasserqualität. Wenn man von Farbe und Geruch absieht.» Dieses hygienisierte Abwasser wird dann bei einer tiefen Fahrgeschwindigkeit von 5 bis 40 Kilometern pro Stunde aufs Gleisbett gelassen, damit es den Wagenkasten nicht verspritzt und nicht zu Korrosionen am Wagenkasten führt.

(Un-)freiwillige Trennung von geliebten Gegenständen

Letztlich wird dann die Feststoffkammer im Depot geleert und gereinigt. In der Regel dann, wenn das Fahrzeug ohnehin zu einer der turnusgemässen Wartungen in die Werkstatt kommt. Was da alles in der Absauganlage, die von einer externen Firma gewartet wird, zum Vorschein kommt, lässt Interpretationsspielraum für manche Geschichte. Ohrstöpsel, Laserpointer, Schlüssel, Flaschendeckel und Ringe werden abgesondert, damit dann nur noch die Weichteile in den Häcksler gelangen, bevor alles in die Kanalisation fliesst und der Zug wieder einsatzbereit ist, samt Toilette. Damit wieder jeder 30. Passagier sie nutzen kann – diese Zahl ist das Resultat einer weiteren Berechnung: transportierte Fahrgäste geteilt durch Anzahl Spülungen pro Jahr. •

Unternehmerisches

Drehscheibe in Arth-Goldau

Der einst kleinste SOB-Standort ist innerhalb von nur drei Jahren zum grössten «Depot» des Lokpersonals und der Kundenbegleitung herangewachsen. Eine Erweiterung beim angemieteten Gebäude war aufgrund des starken Personalwachstums nicht mehr zielführend. Stefan Bless, Leiter Kundenbegleitung, berichtet über die neue Lokalität, mit der die Mitarbeitenden rundum zufrieden sind.

Text: Nicole Baró-Wolf, Fotos: Daniel, Ammann, SOB

Die Südostbahn ist vom Standort Arth-Goldau weggezogen in eine nur wenige Meter vom alten Gebäude entfernte Lokalität. Wohin genau, und wozu dienen die neuen Räumlichkeiten?
Die neuen Räumlichkeiten auf 300 Quadratmetern befinden sich im ersten Stock des Neubaus am Bahnhofplatz in unmittelbarer Nähe zum Gleis 4. Sie dienen als Personalstandort für Lokpersonal und Kundenbegleitung (KB). Dort sind auch unsere Pausen-, Umkleide- und Schulungsräume sowie Büroarbeitsplätze untergebracht.

«Das Depot ist ein lebendiger Ort, wo ständig Leute ein- und ausgehen», erzählt Stefan Bless, Leiter Kundenbegleitung.

Wie wichtig ist der Standort Arth-Goldau für die SOB heute, nachdem das Bahnunternehmen im Fernverkehr immer stärker wächst?
Der Standort Arth-Goldau ist für die Südostbahn von grosser Bedeutung. Mit den Linien Treno Gottardo und Voralpen-Express verbindet die SOB die Einwohnerinnen und Einwohner der Region mit fast allen grösseren Städten der Deutschschweiz und des Tessins. Vor dem Eintritt in den Fernverkehr waren rund 30 Mitarbeitende in Arth-Goldau stationiert. Der Standort ist kontinuierlich gewachsen. Nun sind über 100 Mitarbeitende ab Arth-Goldau im Einsatz. Damit ist die Südostbahn eine wichtige Arbeitgeberin in der Region.
Unsere Präsenz in der Region wird durch den Ausbau unseres Standorts erheblich verstärkt. Der Fernverkehr spielt dabei eine bedeutende Rolle. Die Resonanz bei Stellenausschreibungen ist jetzt viel höher als früher.

Welche Bedürfnisse muss ein SOB-Standort erfüllen?
An einem Standort müssen sich Mitarbeitende auf den Arbeitseinsatz im Zug vorbereiten, an Büroarbeitsplätzen arbeiten, Pause machen und auch bei Früh- oder Spätdiensten in einem Ruheraum schlafen können. Wichtig ist: Jeder und jede hat individuelle Bedürfnisse, gestaltet zum Beispiel die Pause anders. Es war mir wichtig, die Wünsche direkt abzuholen. Aus diesem Grund habe ich mittels Umfrage die individuellen Bedürfnisse, wo es ging, abgeklärt und in die Umsetzung integriert. Es waren auch einzelne Mitarbeitende des Lokpersonals und der Kundenbegleitung in die Planung miteinbezogen. So gibt es jetzt sogenannte Rückzugsflächen, Gesellschaftsräume mit Küche, Sitzungszimmer (mit 28 Plätzen), Büroräume (mit acht Arbeitsplätzen), einen Ruheraum usw. Ohne den grossen Einsatz der Mitarbeitenden wäre der neue Standort nicht zu dem geworden, was er heute ist. Ihnen gilt ein grosses Dankeschön.

Welchen Mehrwert haben die Mitarbeitenden dank dem neuen Standort?
Im Gegensatz zu kleineren Standorten ist dieses grosse Depot ein richtig lebendiger Ort, wo ständig Leute ein und aus gehen. Für die Mitarbeitenden ist das ein willkommener Mehrwert. Sie sind durchwegs begeistert, auch von der Qualität der eingesetzten Materialien. Gerade die Küche fand ein grosses Echo.

Gibt es etwas, was den Standort speziell macht?
Am neuen Ort ist einiges ungewohnt. So gibt es zum Beispiel keine nach Geschlechtern getrennten Garderoben mehr, dafür je eine Umkleidekabine für Frauen und für Männer. Dieses SOB-Novum hat den Vorteil, dass wir die Garderoben bzw. Schränke bei Veränderungen des Bestands der Frauen bzw. der Männer nicht mehr laufend wechseln und anpassen müssen. Damit entfallen in Zukunft aufwendige Mehrarbeiten. Neben den WC-Anlagen für Damen und für Herren gibt es eine zusätzliche Unisex-WC-Anlage. Die neuen Sitzungszimmer bieten den Abteilungen Lokpersonal und Kundenbegleitung die Möglichkeit, Aus- und Weiterbildungen oder Sitzungen direkt vor Ort und in nächster Nähe zum Bahnhof durchzuführen.

Wie gut sind die Mitarbeitenden vernetzt?
Die Kolleginnen und Kollegen der beiden Abteilungen sind durch interne Vernetzungsanlässe im Rahmen des sogenannten SOBkulturzugs näher zusammengerückt.
Es gilt, nicht zu vergessen: Wir haben fast zwei Drittel neues Personal in der Abteilung Kundenbegleitung. Erfahrene, langjährige Mitarbeitende, die teilweise seit den 80er-Jahren bei der Südostbahn sind, mit fast doppelt so vielen neuen Mitarbeitenden zu vernetzen, war eine Herausforderung. Dies lief aber wirklich erfreulich gut. Ein Depot wie in Arth-Goldau ist ideal, um sich mit den Kolleginnen und Kollegen besser auszutauschen.

Gab es spezielle Feierlichkeiten rund um die Eröffnung?
Im September hat die SOB-Geschäftsleitung verschiedene Behördenmitglieder begrüsst. Und am Tag der offenen Tür waren alle Mitarbeitenden mit ihren Familien eingeladen. Es war ein grosses Fest und hat uns noch mehr verbunden. •

«Nun sind über 100 Mitarbeitende ab Arth-Goldau im Einsatz. Damit ist die Südostbahn eine wichtige Arbeitgeberin in der Region.»

Stefan Bless, Leiter Kundenbegleitung

Die neue Küche lässt keine Wünsche offen – auch bezüglich der Aussicht.

Sind Sie interessiert als Kundenbegleiterin oder Kundenbegleiter bei der SOB tätig zu sein?
Sie finden weitere Informationen unter **www.sob.ch/kb-zweitausbildung**

Lesen Sie den Artikel auf SOBdirekt und erhalten Sie einen Einblick in die Ausbildung.

direkt.sob.ch/ausbildung-kb

Betriebliches

Sie halten die Schienen am Laufen

Eine optimale Instandhaltung der Bahninfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit und Nachhaltigkeit des Bahnverkehrs. Verschleisserscheinungen beeinträchtigen nicht nur den Komfort der Fahrgäste, sondern können auch Betriebsstörungen verursachen. Daher sind regelmässige Unterhaltsarbeiten an der Bahninfrastruktur entscheidend für einen störungsfreien Bahnbetrieb.

Text: Brigitte Baur, Foto: SOB

Für die SOB ist die regelmässige Instandhaltung nicht nur eine Frage der Routine, sondern ein wesentlicher Pfeiler ihres Betriebs: Die rechtzeitige Behebung kleiner Schäden oder Abnutzungen an der Bahninfrastruktur – bevor sie sich zu grösseren entwickeln – minimiert den Bedarf an umfangreichen Reparaturen oder Ersatzbeschaffungen. Dies spart nicht nur Zeit und Geld, sondern verlängert auch die Lebensdauer der Infrastruktur und gewährleistet ihre Funktionsfähigkeit für die kommenden Jahre. Dadurch verringert sich das Risiko von Verspätungen und Zugausfällen, was sich positiv auf die Reisenden auswirkt.

Die SOB-Infrastruktur unter permanenter Beobachtung

Die Instandhaltung und Pflege von Bahnstrecken ist ein kontinuierlicher Prozess, der sowohl technisches Know-how als auch logistische Kompetenz erfordert. Dies umfasst eine breite Palette von Arbeiten, darunter Massnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit von Schienen, Weichen, Signalen, Fahrleitungen, Kunstbauten – dazu gehören Brücken sowie Tunnel – und anderen Anlagenteilen sowie die Pflege der Böschungen entlang der Bahnstrecke. Die Massnahmen richten sich nach dem aktuellen Zustand der Anlagen, der durch regelmässige Inspektionen und Diagnosen ermittelt wird. Verschiedene Methoden werden dazu eingesetzt, beispielsweise visuelle Kontrollen durch Streckenläufer, Messfahrten auf den Gleisen, Sensoren entlang der Strecke oder Drohnenaufnahmen bei Kunstbauten. →

Unterhaltsarbeiten an den Gleisen erfordern starke Maschinen: Eine der Hauptaufgaben der Vanomag-Maschine besteht darin, den Schotter, der unter den Schienen liegt, zu verdichten, um so die Stabilität der Gleise zu gewährleisten.

Durch die kontinuierliche Überwachung des Zustands der Infrastruktur und die Analyse der Daten kann die SOB ermitteln, wann Unterhaltsarbeiten erforderlich sind, anstatt feste Zeitpläne oder reaktive Reparaturen zu veranlassen. Die Integration dieser Technologien verbessert nicht nur den gesamten Instandhaltungsprozess, sondern führt auch zu Kosteneinsparungen und erhöhter Produktivität. Mit dem technischen Fortschritt wird die Bedeutung moderner Technologien für die Instandhaltung weiter zunehmen.

Lösungsfindung zwischen Minimierung und Maximierung

Liegen die gewonnenen Zustandsdaten vor, werden diese in einem Instandhaltungsmanagementsystem erfasst und analysiert, um den optimalen Zeitpunkt und den Umfang der erforderlichen Unterhaltsarbeiten zu bestimmen. Die Instandhaltungsstrategie legt im nächsten Schritt fest, welche Art von Unterhalt angewendet wird, um die Anlagen in einem funktionsfähigen Zustand zu halten: präventiv, zustandsorientiert oder korrektiv. Die Wahl der Strategie hängt von verschiedenen Kriterien ab, wie dem Risiko von möglichen Betriebsstörungen, der Verfügbarkeit von Ressourcen oder dem Lebenszyklus der Anlagen. Die Verfügbarkeit von Ressourcen bezieht sich auf die Bereitstellung von Personal und Material, und man muss flexibel auf Änderungen reagieren können, beispielsweise bei unerwarteten Störungen während des Bahnbetriebs. Ein weiterer Arbeitsschritt ist die Zeitplanung. Sie ist ein wesentlicher Faktor für die Koordination und die Optimierung der Unterhaltsarbeiten. Dabei müssen sowohl die Anforderungen des Bahnbetriebs als auch die Möglichkeiten der Instandhaltung berücksichtigt werden. Hier gilt es, einen ausgewogenen Kompromiss zwischen der Minimierung der Betriebsbeeinträchtigungen und der Maximierung der Instandhaltungsleistung zu finden.

Die Notwendigkeit der Nachtarbeiten

Dies ist auch der Grund, weshalb bestimmte Unterhaltsarbeiten nachts durchgeführt werden: die Sicherstellung eines reibungslosen Zugbetriebs während des Tages, ohne Reisende durch Zugausfälle zu beeinträchtigen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Gewährleistung der Sicherheit im Gleisbereich. Oft erfordern Unterhaltsarbeiten den direkten Zugang zu den Gleisen, was während des Tagesbetriebs aufgrund des hohen Zugverkehrs gefährlich sein kann. In den nächtlichen Betriebspausen der Bahn gibt es nur wenige bis keine Zugbewegungen, was das Arbeiten sicherer und effizienter macht. Allerdings können diese nächtlichen Arbeiten zu Lärmbelästigungen und Unannehmlichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner der Bahnstrecke führen, die dadurch ihren Schlaf und ihre Lebensqualität beeinträchtigt sehen. Um das Verständnis und die Akzeptanz für die notwendigen nächtlichen Arbeiten zu verbessern, ergreift die SOB verschiedene Massnahmen, etwa eine regelmässige, frühzeitige und transparente Information über den Grund, den Umfang und die Dauer der geplanten Arbeiten. Dies erfolgt durch Flyer, E-Mail oder Informationen auf der Unternehmenswebsite.

> «In den nächtlichen Betriebspausen der Bahn gibt es nur wenige bis keine Zugbewegungen, was das Arbeiten sicherer und effizienter macht.»

Erfahren Sie auf SOBdirekt mehr über die Berufe rund um die Instandhaltung der Eisenbahn.
direkt.sob.ch/instandhaltung

Arbeiten beim Unterhalt der Bahninfrastruktur

Die regelmässige Instandhaltung und Pflege der Infrastruktur umfasst eine Vielzahl von Aufgaben. Die Wichtigsten sind:

Bauwerke: Die Eisenbahninfrastruktur der SOB erstreckt sich über 19 Tunnel und 192 Kunstbauten. In regelmässigen Abständen werden umfassende Inspektionen durchgeführt, teilweise unter Einsatz von Drohnen, um Anzeichen für Verschlechterungen des Zustands wie Korrosion oder Risse zu identifizieren.

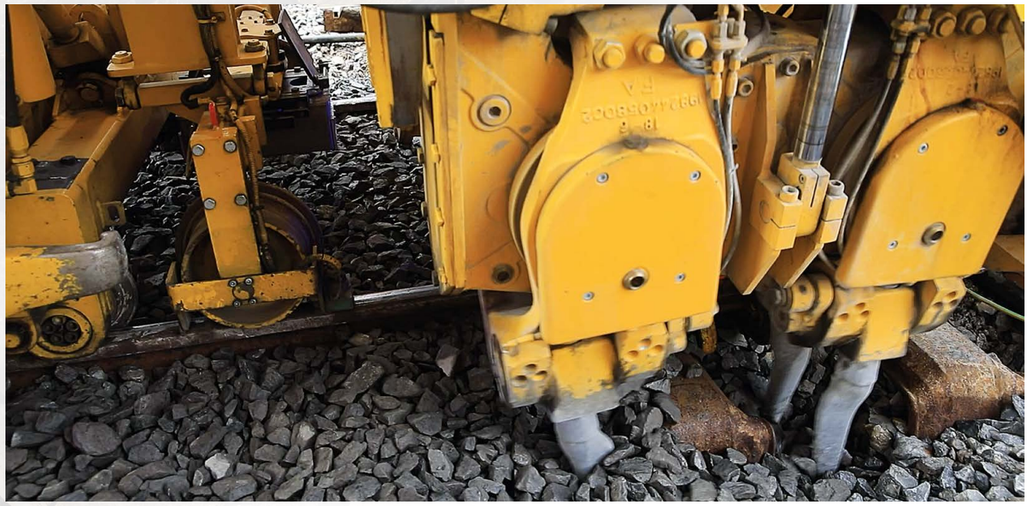
Aussensignale: Es ist unerlässlich, regelmässige Inspektionen und Unterhaltsarbeiten an den Signalen durchzuführen, um potenzielle Störungen oder Ausfälle frühzeitig zu erkennen. Dies beinhaltet die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Signale sowie den Austausch von wichtigen Komponenten wie defekten Leuchtmitteln.

Gleise: Das regelmässige Stopfen des Schotters ist von entscheidender Bedeutung, um Gleisbewegungen zu verhindern und eine ordnungsgemässe Entwässerung sicherzustellen. Bei dieser Aufgabe wird je nach Bedarf Schottermaterial hinzugefügt oder ausgetauscht und anschliessend verdichtet.

Schienen: Das Schienenschleifen wird durchgeführt, um Unebenheiten auf Schienenköpfen sowie Rillen und Abnutzungen zu beseitigen. Diese Schäden können durch den ständigen Zugverkehr entstehen. Das Schleifen der Schienenoberfläche verbessert die Oberflächenqualität erheblich, was einen ruhigen und komfortablen Zugbetrieb ermöglicht. Dies reduziert auch die Reibung und den Verschleiss sowohl an den Schienen als auch an den Zugrädern.

Winterdienst: Der Winterdienst der SOB umfasst die Schneeräumung der Bahnstrecke und Halteorte. Zum Winterdienst gehört auch die Sicherstellung, dass die Heizungssysteme der Weichen ordnungsgemäss funktionieren, um das Einfrieren oder die Bildung von Eis an diesen Komponenten zu verhindern.

Böschungspflege: Die Pflege der Böschungen entlang der Bahnstrecke ist eine weitere bedeutende Aufgabe der Südostbahn. Grosse Bäume und Sträucher können den Zugbetrieb gefährden, indem sie die Sicht des Lokpersonals behindern, Signale stören oder bei Unwettern die Fahrleitungen beschädigen. Daher ist es erforderlich, die Vegetation entlang der Gleise regelmässig zu pflegen, um diese Probleme zu vermeiden und einen sicheren und effizienten Zugbetrieb zu gewährleisten.
Bei der Böschungspflege achtet die SOB auf eine Balance zwischen den betrieblichen Erfordernissen und dem Schutz der Tierwelt. Dies erfordert eine detaillierte Planung und wenn erforderlich eine Zusammenarbeit mit Naturschutzexperten. Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Tierwelt wird die zeitliche Planung der Böschungspflege ausserhalb der Brut- und Fortpflanzungszeiten von Vögeln und anderen Tieren berücksichtigt oder schützende Schilfgürtel bleiben als unberührte Lebensräume erhalten. Diese Massnahmen können je nach Region, Tierarten und Umgebung variieren. Das oberste Ziel bleibt stets die Gewährleistung sowohl eines sicheren Bahnbetriebs als auch des Schutzes der Tierwelt.



Das regelmässige Stopfen gewährleistet ein stabiles Fundament für die Gleise.

Erfrischendes

Bistro-Wartung nach Fahrplan

Ob Kaffee, Feierabendbier oder Snack zwischendurch: Im Bistro in den kupferfarbenen SOB-Zügen ist für jeden Geschmack etwas dabei. Dass die Automaten und der Kaffeebereich gereinigt und ausreichend gefüllt sind, verlangt einiges an Koordination – zwischen Herisau, Luzern und Chur.

Text und Fotos: Jeannine Fisch, SOB

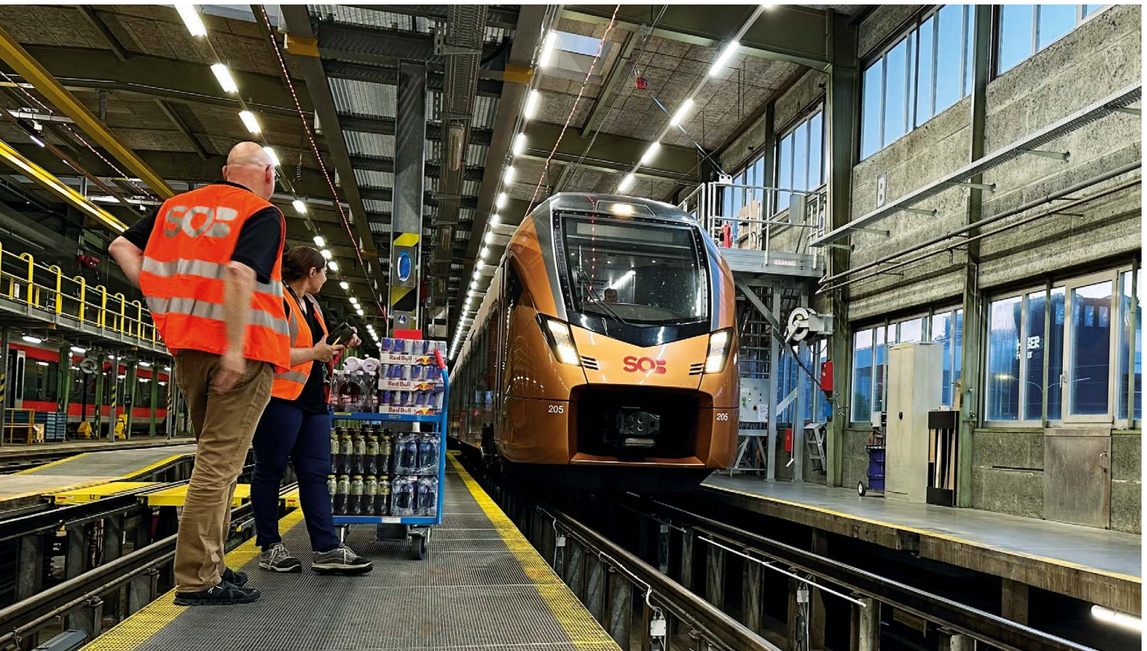
Heute mache ich mich auf nach Herisau ins Service-Zentrum. Mein Ziel: Die Arbeiten rund um das Zug-Bistro näher kennenlernen. Ich betrete den Voralpen-Express in St.Gallen und komme beim Durchqueren des Zuges an der Bistro-Zone vorbei. Wie lange eine solche Befüllung wohl dauert? Und welche Produkte schaffen es ins Sortiment?

Hauptlager im Service-Zentrum Herisau

Kurze Zeit später stehe ich in einem Lagerraum im Service-Zentrum. Sorgfältig eingeordnete Kartons mit den unterschiedlichsten Snacks und Getränken stapeln sich hier. «Wir beginnen jeweils um 19 Uhr mit der Vorbereitung. An einem Abend reinigen und befüllen wir zwei bis drei Züge», sagt Daniel Küpfer, Leiter Service-Team bei der Selecta AG. Seit der Einführung der neuen SOB-Flotte betreibt die Südostbahn zusammen mit der Selecta AG die Bistro-Zonen. «Die Bahn-Bistros in den neuen SOB-Zügen waren für die Selecta AG ein Pilotprojekt. Anfangs waren die Abläufe bei der Befüllung herausfordernd und wir improvisierten oft, mit Routine haben wir jetzt ein tolles Angebot auf die Beine gestellt», betont Daniel.

Heute ist Mirjana Todorovic mit Daniel im Einsatz. Sie arbeitet in einem Teilzeitpensum bei der Selecta AG und reinigt und befüllt die Zug-Bistros «Wir wissen vor dem Eintreffen der Züge nicht, welche Produkte wir nachfüllen müssen», sagt Mirjana.

Mirjana und Daniel haben drei «Füllwagen» mit Bistro-Produkten vorbereitet und positionieren sich möglichst nah am Gleis, um die Wege kurz zu halten.



Alle Produkte weisen eine lange Haltbarkeit auf, weshalb Food Waste sehr gering ist.

Gemeinsame Sortimentgestaltung

«Wer bestimmt das Sortiment?», frage ich. Daniel meint, die Selecta AG habe einen Produktkatalog, woraus die Südostbahn ihre Snacks und Getränke auswähle. Dieses Sortiment wechsle von Zeit zu Zeit. Nimmt die Selecta beispielsweise ein Produkt aus dem Sortiment, bespricht die Selecta AG mit der SOB, welches Ersatzprodukt nachrückt. Die Südostbahn hat allerdings auch eigene Produkte, die sie über die Bistros verkauft. Dazu zählen der Tessiner Risotto, das Fizzy-Getränk und die Traverso-Biere und -Weine. Die SOB-eigenen Produkte bestellt jeweils die Abteilung Einkauf und lässt sie direkt in die Lager liefern, um die Selecta-Produkte kümmern sich die Selecta-Mitarbeitenden selbst.

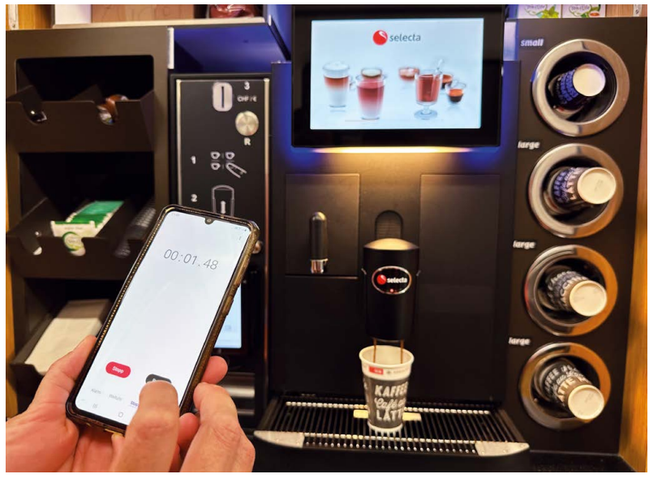
In einer Stunde zum Ziel

Pünktlich um 21.20 Uhr rollt der erste kupferfarbene Zug ins Service-Zentrum. «Jetzt arbeiten wir unter Zeitdruck. Wir haben zirka eine Stunde Zeit pro Zug», sagt Mirjana. Sofort teilen sich die beiden auf die zwei Bistros auf. Ich beobachte, wie Mirjana mit der Reinigung des Kaffeemaschinenbereichs beginnt. «Hier machen wir zwei unterschiedliche Reinigungen. Heute steht der ‹Deep› an, den wir einmal monatlich ausführen», erklärt Mirjana. Sie reinigt die Einzelteile des Heissgetränkeautomaten gründlich. Zuletzt füllt sie Wasser, Becher, Kaffeerahm, Tees usw. auf. Dann widmet sich Mirjana dem Snack- und Getränkeautomaten.

Zuerst kontrolliert Mirjana bei jedem Produkt das Ablaufdatum, bestückt die Reihe mit den fehlenden Produkten und platziert jene mit kürzeren Haltbarkeitsdaten vorne. →

«Die Bahn-Bistros in den neuen SOB-Zügen waren für die Selecta AG ein Pilotprojekt.»

Daniel Küpfer, Leiter Service-Team Selecta AG



Mirjana misst die Temperatur des Kaffees und hält ebenso fest, wie lange es dauert, bis der Kaffee fertig ist. Dauert die Zubereitung zu lange, kann das Auswirkungen auf den Geschmack des Kaffees haben.

Die Mitarbeitenden der Selecta AG sorgen in Luzern und Chur dafür, dass sich immer genügend Produkte im Automaten befinden und die Kaffeemaschine sauber ist.

Zuletzt füllt sie den Vorratsschrank im Zug auf. «Sollte ein Produkt während einer Fahrt ausgehen, füllen die Kundenbegleiter/-innen sie nach», sagt Mirjana.
Im Nu ist eine Stunde vergangen. Nachdem die Mitarbeitenden in der Instandhaltung ihre Arbeiten ebenfalls abgeschlossen haben, verlässt der Traverso das Service-Zentrum wieder, der nächste folgt sogleich.

Unterwegs im Zug

Wenige Tage später finde ich mich wieder am Gleis 4 in St. Gallen ein und betrete den Voralpen-Express in Richtung Luzern. Dieses Mal quere ich die Bistro-Zone mit einem anderen Blick. Ich weiss jetzt, was alles dahintersteckt.
Auch die SOB-Kundenbegleiterinnen und -Kundenbegleiter tragen zu einem sauberen und aufgefüllten Bistro bei. Sie füllen den Automaten sowie frisches Wasser in die Kaffeemaschine und reinigen den Bereich der Kaffeemaschine. Je nach Auslastung des Zuges bleibt dafür mehr oder weniger Zeit. Die Betreuung der Kundinnen und Kunden bleibt die wichtigste Aufgabe. «Wenn ich morgens im ersten Zug arbeite, beginne ich meist etwas früher mit den Aufgaben rund ums Bistro. So kann ich mich nach dem Losfahren auf meine Kundschaft konzentrieren», sagt SOB-Kundenbegleiterin Serap Leylek.

Zwischenhalt in Luzern

In Luzern angekommen, treffe ich mich erneut mit Daniel Küpfer. Ich begleite ihn und sein Team, Ulla Oertig und Eros Kastrati, bei einer Kurzwartung. «Hier kommen täglich 15 Traverso-Züge an. Ulla und Eros führen bei jedem Zug eine Kurzwartung der Bistros durch», erklärt Daniel. Neben dem Team in Luzern wartet auch in Chur ein Selecta-Mitarbeitender die Traverso-Züge. Die Mitarbeitenden an den Bahnhöfen arbeiten dabei jeweils von 6.30 Uhr bis 15.15 Uhr.
Die Zeit für die Kurzwartung ist mit zirka zwölf Minuten pro Zug sehr knapp. Der Zug fährt ein, Eros und Ulla grüssen Serap und teilen sich auf. Sie beginnen mit dem Wasserwechsel der Kaffeemaschine, gefolgt von der Kurzreinigung des Heissgetränkeautomaten. Anschliessend füllen sie den Automaten und den Vorratsschrank auf. Dann verlässt der Zug den Bahnhof wieder. «Die Arbeitsschritte müssen sitzen. Einmal dachte ich, ich hätte noch Zeit. Dann schlossen sich die Türen, es ruckelte und der Zug fuhr los – mit mir drin: ‹Nächster Halt: Olten›», erzählt Ulla lachend. Daniel antwortet: «Ich sage immer, einmal muss man stecken bleiben. Mir passierte es in Chur.» →

«Dann schlossen sich die Türen, es ruckelte und der Zug fuhr los – mit mir drin.»

Ulla Oertig, Mitarbeiterin Service-Team Selecta AG

In den kurzen Zeiten, in denen kein Zug einfährt, gehen Ulla und Eros in ein Lager im Untergeschoss des Bahnhofs. Sie beladen ihre Füllwagen wieder mit neuen Produkten. Eros sagt: «Jetzt sind wir bereit für die nächsten Züge.»

Gemeinsam weiterkommen

Egal ob im Treno Gottardo, Aare Linth oder Voralpen-Express: Für Erfrischungen und Snacks während der Zugfahrt ist gesorgt. Daniel Küpfer sagt: «Die Zusammenarbeit zwischen der Selecta AG und der Südostbahn ist sehr gut. Wir haben uns gemeinsam entwickelt und wollen auch in Zukunft das Produkt Bahn-Bistro weiter voranbringen.» Daniel schaut auf die Uhr und muss los – der nächste Einsatz wartet bereits.

«Wir haben uns gemeinsam entwickelt und wollen auch in Zukunft das Produkt Bahn-Bistro weiter voranbringen.»

Daniel Küpfer, Leiter Service-Team Selecta AG

«Wegen der orangen Westen sprechen uns Reisende häufig mit Fragen zu Billetten usw. an. Wir verweisen sie dann gerne an die Kundenbegleiter/-innen. Man kennt sich», sagt Ulla.

Gazzosa Fizzy – das Kultgetränk aus dem Tessin

In der Leventina produziert, nimmt Gazzosa Fizzy ein Rezept von 1890 wieder auf und präsentiert sich in einem modernen und eleganten Look. An Bord geniessen Sie die Geschmacksrichtung «Limone» – der Klassiker schlechthin.

Traverso-Bier

Die Anzahl der Brauereien in der Schweiz ist in 30 Jahren von 32 registrierten Betrieben auf mehr als 1200 Braustätten angestiegen. Viele davon sind innovative Kleinbrauereien, wie die Brauerei Uster, wo mit Leidenschaft Bier mit ausgewähltem Hopfen und Malz gebraut wird. Die hohen Qualitätsstandards der Brauerei Uster überzeugte die SOB.

Lavazza – italienisches Kaffeeerlebnis

Der frisch gemahlene «Gusto Pieno» ist eine Mischung aus intensivem Aroma und fester Crema, mit angenehmen Röstnoten von Edelhölzern. Der Kaffee ist als Espresso, Kaffee Lungo oder Cappuccino erhältlich, und besteht aus 20% Arabica- und 80% Robusta-Bohnen.

Risotto und Polenta – Ticino Feeling zum nach Hause nehmen

In nur rund 20 Minuten ist das das Abendessen für zwei bis drei Personen gekocht. Die Zutaten werden von einem Familienbetrieb im Tessin angepflanzt und abgefüllt: Reis: Bassetti Paolo, Pianezzo, Polenta: Terreni della Maggia, Maggiathal

Vino Traverso

Die SOB hat ihren eigenen Merlot aus dem Tessin. Produziert und abgefüllt wird der Wein vom lokalen Tessiner Weinproduzenten Chiericati, einem Familienunternehmen in Bellinzona. Es steht seit vier Generationen für Sorgfalt und ausserge-wöhnliche Qualität bei der Weinzubereitung. Chiericati ist Teil des lokalen Produ-zentennetzwerks «Ticino a te», dessen Ziel die Förderung landwirtschaftlicher Produkte aus dem Tessin ist. Der Vino Traverso ist als harmonischer Merlot bianco mit einem fruchtigen, intensiven Aroma erhältlich. Der Rotwein, ein vollmundiger Merlot, hat ein intensives Aroma von reifen, roten Beeren.

Kniffliges

Wettbewerb

Wie viele Mitarbeitende sind ab dem Depotstandort Arth-Goldau im Einsatz?

A) über 100 Mitarbeitende **B) über 150 Mitarbeitende** **C) über 200 Mitarbeitende**

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 31. März 2024 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-Weltstecker
2. Preis: SOB-Rucksack
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.

Geschichtliches

Bahnhöfe im Spiegel der Zeit

Dass hinter den uns heute vertrauten Bahnhofsanlagen wechselvolle Geschichten stecken, kann als Gemeinplatz hingenommen werden. Dennoch dürften Dynamik, Vielfalt und Komplexität der jeweiligen Rahmenbedingungen und Ansprüche überraschen.

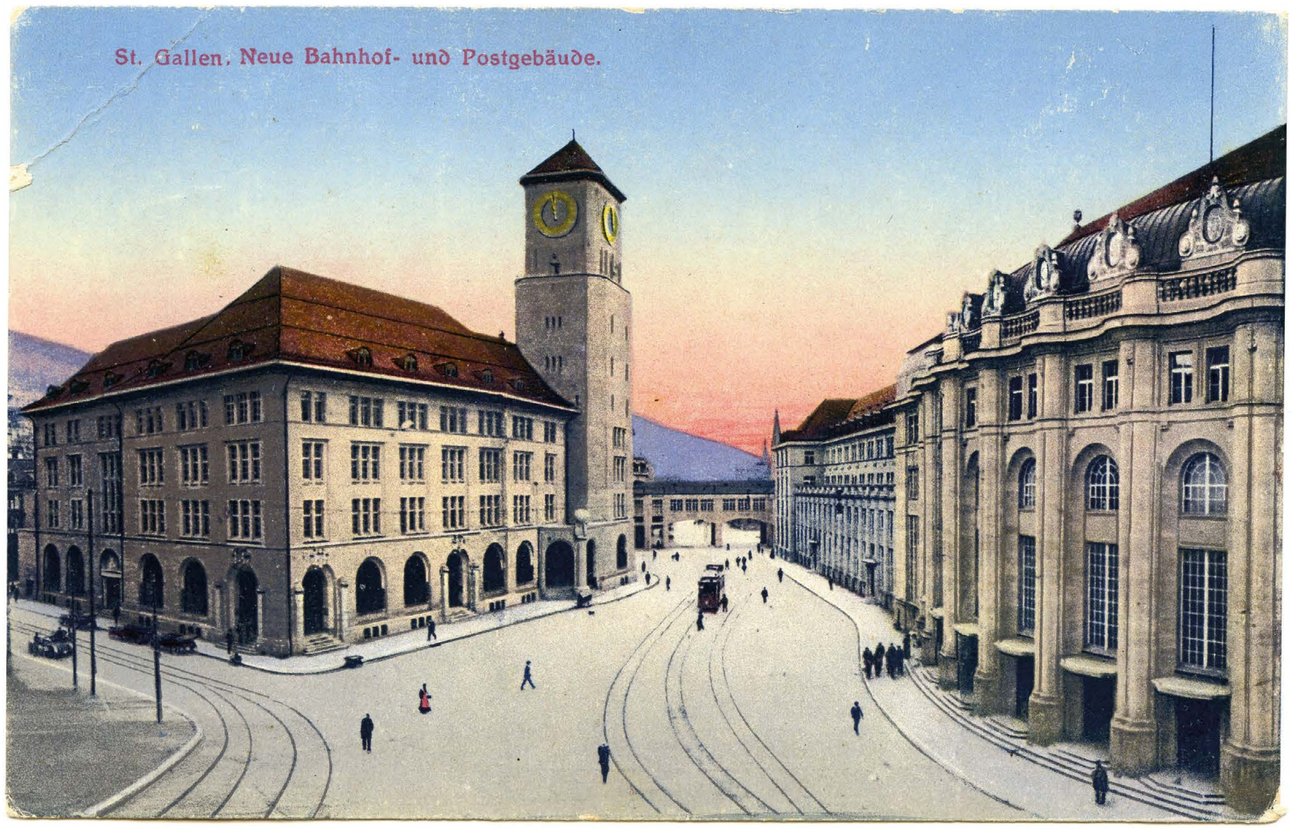
Text: Anton Heer, Bilder: A. Heer, Stadtarchiv St.Gallen, ETHZ, swisstopo

St.Gallen, Herisau und Wattwil. Die drei Bahnhöfe im SOB-Ostnetz haben die Ortsentwicklung der Dörfer geprägt. Welche Zukunftsaussichten und Erwartungen steckten einst hinter diesen für die Siedlungsentwicklung prägenden Infrastrukturbauten? Um 1900 faszinierten die sich durch Wissenschaft und Technik abzeichnenden, unbegrenzt erscheinenden Möglichkeiten ebenso wie die prosperierende Wirtschaft. In diese Zeit des Aufbruchs und der Textilblüte fielen sowohl erste Kraftwerkbauten als auch die Verdichtung des Eisenbahnnetzes, der Bau von Strassenbahnen, durchgreifende Flusskorrektionen und die Erschliessung neuer Wasserwege. Schlagworte wie Ostalpenbahn oder Hochrheinschifffahrt machten die Runde und beflügelten unternehmerische Visionen. Die bedeutende Vision des Degersheimer Fabrikanten Isidor Grauer-Frey lautete einst St.Gallen-Zug und sollte der für die Wirtschaft essenziellen Verkehrsachse Ostschweiz–Italien dienen. Realisiert wurde durch die Bodensee-Toggenburg- (BT) und Rickenbahn «nur» der Abschnitt zwischen St.Gallen und dem Linthgebiet – der auch heute noch konkurrenzlos schnellsten Verkehrsverbindung zwischen Uznach und der Kantonshauptstadt.

Von damals bis heute

Die Verkehrsentwicklung ging weiter, nahm aber ursprünglich unvorstellbare Wendungen. Eine Zäsur, die alle Annahmen zur Wirtschaftsentwicklung Makulatur werden liess, war der Erste Weltkrieg. Der darauf folgende Mangel an Kohle zwang zur Bahnelektrifikation und der Siegeszug des Strassenverkehrs nahm seinen Anfang. Die Bahn verlor das Monopol im Güter- und sogar im Personenverkehr. Im Bahnreiseverkehr verabschiedete sich die einst dominante privilegierte wie auch wohlhabende Klientel – die Reise mit der Bahn wurde zur Errungenschaft für alle. Im Fahrplan tauchte da und dort die Kategorie «Arbeiterzug» auf und 1956 verschwand das Dreiklassensystem. Aus der zweiten und dritten Klasse wurden die erste und die zweite Komfortklasse. Heute geniessen wir ein Verkehrssystem, das sich als «S-Bahn Schweiz» umschreiben lässt und vergleichsweise preiswert ist. Der Bahngüterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten einen bedauernswerten Niedergang erfahren, indem der Stückgüterverkehr ganz verschwunden ist und der Wagenladungsverkehr eher ein Schattendasein fristet. Dieser Wandel hatte unübersehbare Auswirkungen auf die Bahnhofsareale und die Ortsentwicklungen. So entstanden beispielsweise attraktive Wohn- und Gewerbebauten oder erweiterte Busstationen sowie Parkplätze für den Individualverkehr in Bahnhofsnähe.

Der neue Bahnhofplatz von St.Gallen im Jahr 1912 sollte an eine italienische Piazza erinnern und musste Grosszügigkeit ausstrahlen. Links die neue Hauptpost und rechts das neue Bahnhofsgebäude, das auch als Sitz der SBB-Kreisdirektion IV diente.



Sogenannte Senkbarrieren, Konstruktion Klose, sicherten beim Bahnhof den Zugverkehr auf der Einspur durch die Stadt. Aufnahme im Jahr 1904.

Brennpunkt Stadt St.Gallen

Der Verkehrsknoten St.Gallen musste um 1910 für die Einbindung der Bodensee-Toggenburg-Bahn und den längst überfälligen Doppelspurausbau der Ost-West-Achse ertüchtigt werden. Die Hochrheinschifffahrt versprach zudem für St.Gallen beträchtliche Gütermengen via Romanshorn. Die weitgehend offen geführte SBB-Einspur durch die Stadt taugte nicht mehr. Die Einführung der Bahnlinien der Bodensee-Toggenburg-Bahn Richtung Herisau und Romanshorn sowie der doppelspurige Rosenbergtunnel und neue, grosszügige Publikumsanlagen von Bahn und Post veränderten das Stadtbild des Handelsplatzes St.Gallen durchgreifend.

Verschwunden bzw. umgenutzt sind inzwischen Teile der technischen Bahninfrastruktur. Aus der markanten Remise wurde ein Brennpunkt der Kultur. Bildungseinrichtungen, Kantonsbibliothek sowie Bus und die Appenzeller Bahnen (AB) prägen heute das Bahnhofsareal mit. Die eindrückliche Architektur der 1910er-Jahre ist geblieben. →

Brennpunkt Herisau

Im Ausserrhoder Hauptort Herisau wurde im Lauf der 1870er-Jahre konsequent für die betrieblich unsinnige Bahnhofslage in Kundennähe gekämpft. Ein Bahnhof mitten im Dorf und nahe bei der zahlungskräftigen Klientel – nur erreichbar über eine Spitzkehre – war das Ergebnis. Topografisch ist die Ortschaft komplex strukturiert und geprägt durch drei Talmulden sowie durch beträchtliche Höhenunterschiede. Mit dem Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurden die Karten in mehrfacher Hinsicht bald wieder neu gemischt. Etwas abseits des Dorfzentrums erfolgte der Neubau des AB-/BT-Gemeinschaftsbahnhofs Herisau und die Neuorientierung der meterspurigen Appenzeller Bahnen Richtung Gossau. Die ursprüngliche Bahnlinie nach Winkeln, die Wechselstation und der zentrumsnahe Sackbahnhof wurden damit überflüssig. Ein neues, industriell geprägtes Ortsbild entstand durch den Eisenbahnbau und die nahegelegene prosperierende Textilindustrie im Herisauer Glatttal. In Herisau waren anspruchsvolle bautechnische und bahnbetriebliche Planungen angesagt und umzusetzen.

Aus dem ursprünglichen Gemeinschaftsbahnhof, Zentrum des Bahngüterverkehrs und Depotstandort, entsteht derzeit eine leistungsfähige öV-Drehscheibe für Bahn und Bus mit vielfältigem Entwicklungspotenzial für die Wirtschaft.

Baustelle Herisau, 1909:
Aus einer beschaulichen Talmulde wird ein Verkehrsknoten. Im Bild die Fundamente für das heute noch bestehende Bahnhofsgebäude.

Der Bahnhof Wattwil der Toggenburgerbahn im Gebiet Ennetbrugg im Jahr 1901.

Brennpunkt Wattwil

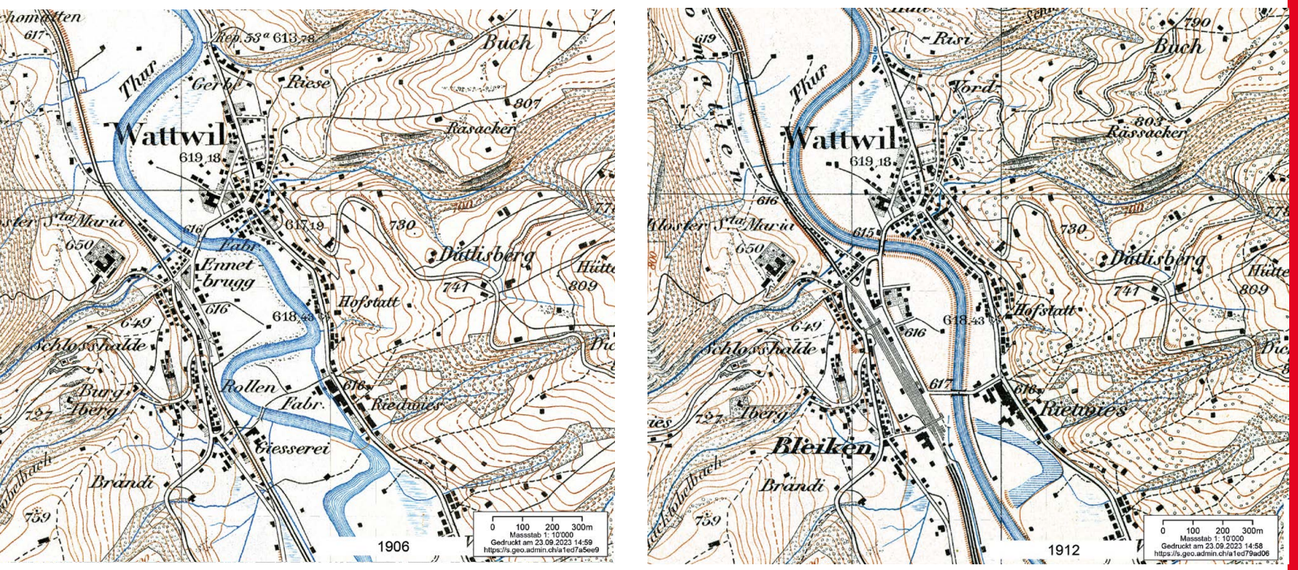
Die aus wasserbautechnischer Sicht erforderliche Thurkorrektion im Toggenburger Ort Wattwil schuf im Zusammenhang mit dem neuen Eisenbahnknoten der Bahnlinien Wil–Ebnat (vormals Toggenburgerbahn), der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Rickenbahn völlig neue Verhältnisse im Talboden. Der kleine Bahnhof Wattwil im Ortsteil Ennetbrugg, eingezwängt zwischen Thur und linksseitiger Bergflanke, fand Ersatz durch grosszügige Gleisanlagen, die mit ausreichend Platz für die heutigen Ansprüche der Knoten- bzw. Fahrplanspinnen-Funktion genügen. Zu guter Letzt wurde die Thur bewusst nicht begradigt, sondern in einen geschwungenen Lauf mit ausgeglichen konstantem Gefälle gelegt. Eisenbahn- und Wasserbau gingen damals Hand in Hand über die Bühne – und schufen Potenziale für die Ortsentwicklung. →

Der Bahnhof Wattwil kurz nach der Elektrifikation im Jahr 1928, aufgenommen vom Flugpionier Walter Mittelholzer. Grosszügige Bahnanlagen, boomende Industrie und korrigierter Thurlauf beherrschen die Szene.

Als unmittelbare Folge des Bahnbaus und der Thurkorrektion entstanden vorerst neue Industrieareale und das Gaswerk. Dem Bahnhof fiel zudem die Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen Ennetbrugg und Wattwil zu. Heute dominieren Geschäfte, Bildungseinrichtungen und zeitgemässer Wohnraum die nähere Umgebung der Toggenburger öV-Drehscheibe. Lokale sowie wirtschafts- und staatspolitische Interessen konnten um 1900 sehr geschickt und langfristig wirksam gebündelt werden. Das Ostnetz der heutigen SOB entstand in weniger als zehn Jahren Projekt- und Bauarbeit, was heute mit grossem Staunen zur Kenntnis genommen werden dürfte. Die einstige Bodensee-Toggenburg-Bahn überzeugt noch immer durch die harmonisch in die Landschaft eingefügte und betrieblich optimale Linienführung, weitgehend frei von Niveauübergängen. Zudem verdient die Pionierleistung der damals bewusst den lokalen Gegebenheiten angepassten Architektur zwischen Romanshorn und Wattwil besondere Beachtung.

«Eisenbahn- und Wasserbau gingen damals Hand in Hand über die Bühne.»

Anton Heer



Landschaft im Wandel und im Spiegel topografischer Karten. Links ist die Thur im Jahr 1906 und rechts im Jahr 1912 ersichtlich.

Zum Autor

Anton Heer, geboren 1951, ist pensionierter Elektroingenieur.
Der Einstieg in die Verkehrs- und Technikgeschichte erfolgte durch die enge Beziehung zur Bahn als Reisender, zur Region Rheintal und zufallsbedingt zum Rheinbauwesen. Das Forschungsgebiet Region Ostschweiz erwies sich dabei als äusserst vielfältig und spannend. Gegenwärtig liegen die Schwerpunkte seiner Recherchen im Gebiet der Verkehrs- und Industriegeschichte bzw. der Bilderschliessung zugunsten des Staatsarchivs St.Gallen und der ETH Zürich.

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 Stand Oktober 2023: 952
Transportierte Fahrgäste 2022: 27 194 352

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: 145 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

Die 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 952 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)

S4
Rapperswil–St. Gallen–Sargans

S17
Rapperswil–Ziegelbrücke–Sargans

S6 Rapperswil–Linthal

S13 Wädenswil–Einsiedeln

S27 Ziegelbrücke–Siebnen-Wangen

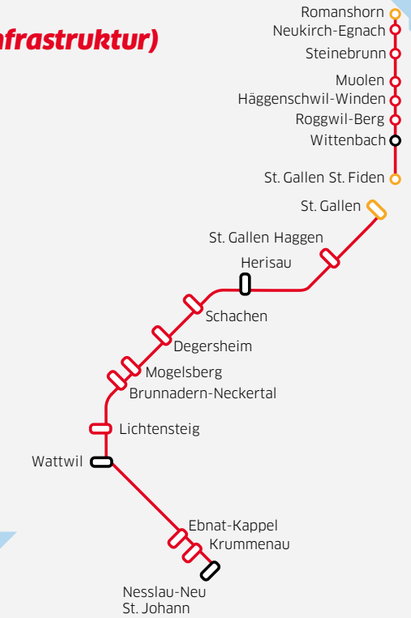
S31 Biberbrugg–Arth-Goldau

S40 Rapperswil–Einsiedeln

© SOB | swisstopo
Planungsstand: Dezember 2023

SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)

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

Süd-Netz

Ost-Netz