

Schriftzug

So lebt es sich an einem Bahnhof 4
Vom Öpfel zum Ringli 17
Herr der Brücken und Tunnels 20

Inhalt

Einleitendes

Die SOB aus unterschiedlichen Perspektiven **3**

Unternehmerisches

So lebt es sich an einem Bahnhof **4**

Rückblickendes

Operation Tatzelwurm beendet **10**

Verändertes

Snacknachschub neu geregelt **12**

Kniffliges

Wettbewerb **13**

Wissenswertes

Wie die SOB Geld verdient **14**

Köstliches

Vom Öpfel zum Ringli **17**

Berufliches

Herr der Brücken und Tunnels **20**

Erklärendes

Die hohe Kunst der Fahrplangestaltung **22**

Bauliches

Wir richten einen Bahnhof ein **24**

Wiederkehrendes

Bahnböschungen haben es in sich **26**

Nützlich

Für SOB-Fans **28**

Kurzes

Gesichtszug **30**

Den Schriftzug können Sie auch online lesen:
www.schriftzug.sob.ch

Einleitendes

Die SOB aus unterschiedlichen Perspektiven



Dieses Mal, geschätzte Leserin, geschätzter Leser, zeigen wir Ihnen die SOB aus unterschiedlichen Perspektiven. Wir blicken hinter die Kulissen, schauen ganz genau hin, von oben hinunter, nach vorne und zurück, und setzen uns die Kundenbrille auf.

Die SOB ist ein Eisenbahnunternehmen und betreibt eine Infrastruktur. Aber haben Sie gewusst, dass sie auch Wohnungen und Geschäftsräume vermietet? Wir haben an die Türen unserer Mieterinnen und Mieter geklopft und einen Blick dahinter gewagt. Und erfahren, dass das Leben am Bahnhof eine Menge schöne Seiten hat – und bisweilen auch Stoff für kuriose Geschichten bietet.

Weniger kurios, dafür spektakulär ist der Blick aus der Luft auf die grossen Baumaschinen, die sich während des Clusters 2015 zwischen Brunnadern-Neckertal und Degersheim durch das hügelige Gelände bewegt haben. Das Grossprojekt haben wir termingerecht abgeschlossen, und wir bereiten uns bereits auf den Cluster Obertoggenburg 2016 vor.

Den Blick in die Zukunft gerichtet haben auch unsere Kolleginnen und Kollegen von der Angebotsplanung. Sie überlegen sich schon jetzt die Fahrpläne für die nächsten fünf bis zehn Jahre. Das ist eine grosse Herausforderung, prallen doch unterschiedlichste Bedürfnisse, die von Bestellern und Kunden, aufeinander.

Das Ziel der SOB ist es stets, möglichst vielen Bedürfnissen gerecht zu werden. Auch beim Ausstatten unserer Bahnhöfe. Um zu erfahren, wie sich unsere Reisenden am Bahnhof schnell und einfach orientieren – immer unter Berücksichtigung sämtlicher Normen und behördlichen Anforderungen –, versetzen wir uns in ihre Lage und betrachten den Bahnhof aus der Kundenperspektive.

Wir freuen uns, zusammen mit Ihnen die unterschiedlichen Perspektiven einzunehmen, und wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen!

Thomas Küchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG, Unternehmenskommunikation, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch

Erscheint zweimal jährlich (Frühjahr/Herbst) in Deutsch, ist kostenlos und kann unter www.schriftzug.sob.ch/abo bestellt werden.

Layout & Grafik: sag's, St. Gallen | Druck: Typotron, St. Gallen | Auflage: 2200 Ex. |

Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001.

Unternehmerisches

So lebt es sich an einem Bahnhof

Dort, im ehemaligen Bahnhofsgebäude, wo früher unsere Mitarbeitenden Billetts verkauft oder mit Muskelkraft die Weichen gestellt haben, beleben nun andere die Räume. Entweder wohnen oder arbeiten sie darin. Einige Mieterinnen und Mieter haben uns die Türe geöffnet und uns erzählt, was sie am Leben am Bahnhof reizt.

Text: Claudine Roth, Fotos: Claudine Roth, Stellwerkost GmbH

Dort, wo der Name Programm ist

«Unser «Atelier für Visuelle Kommunikation» heisst Stellwerkost. Nicht nur der Name passt zu einem Bahnhof, auch das, was wir tun. Wir stellen die Weichen unserer Kunden neu, indem wir für sie visuelle Auftritte erarbeiten. Seit vier Jahren befindet sich unser Büro im denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude in Wattwil, in der Mitte unserer Lebenszentren St.Gallen und Rapperswil. Das ist praktisch, denn wir sind überzeugte öV-Nutzer und nehmen auch für Kundenbesuche den Zug. Den Fahrplan kennen wir mittlerweile auswendig und rennen dann los, wenn wir den Zug einfahren hören. Nicht alle Räume im ersten Obergeschoss nutzen wir alleine. Einige teilen wir uns mit anderen Mietern und der SOB. Ab und zu klingeln Menschen bei uns, die gar nicht zu uns wollen. Eine Zeit lang haben wir fast wöchentlich Podologiekunden die Türe geöffnet – und sie dann einen Stock höher zur Podologin geschickt. SOB-Kunden haben sich aber noch nie zu uns verirrt. Uns gefällt es hier. Am Bahnhof, dem urbansten Bereich in Wattwil, läuft wenigstens auch mal was. Wenn zum Beispiel ein Stier aus der Markthalle flieht und den Gleisen entlang Richtung Rickentunnel läuft. Aber keine Sorge – die Bauern haben ihn wieder eingefangen.»

www.stellwerkost.ch

Daniel Reichlin, Matthias Niedermann, Stellwerkost GmbH



STELLWERKOST
DESIGN & WERK
OST TYP





Rita Krapf und Ruth Cozzio, Kafi Marktstübli Muolen

Dort, wo es Selbstgemachtes gibt

«Drei Jahre gibt es das Kafi Marktstübli in Muolen schon. Entstanden ist es aus der Idee, einen Treffpunkt für Frauen zu eröffnen, wo sie sich auf einen Kaffee treffen, gemeinsam Handarbeit betreiben und sich austauschen können. Uns schwebte ein einfacher Raum vor, gefunden haben wir das ehemalige Bahnhofsgebäude in Muolen. Das Kafi Marktstübli steht heute allen offen, auch männlichen Gästen. Wir verkaufen Kaffee, zum Mitnehmen oder Hiertrinken, Wein, Bier und weitere Getränke, selbst gemachte Kuchen und Wähen sowie Selbstgestricktes. Manchmal geben wir auch Auskunft, wann der nächste Zug fährt. Oder wenn der Billettomat kaputt ist, weisen wir die Bahnkunden auf die Telefonnummer hin, die sie bei einer Störung anrufen können. Im Kafi Marktstübli gibt es immer viel zu lachen, zum Beispiel während der wöchentlichen Stricknachmittage, und gute Gespräche. So gut, dass schon mancher Besucher den Zug verpasst hat.»

www.marktstuebli.ch

Dort, wo Kunst gelebt wird

«Das Bahnhofsgebäude in Lichtensteig hat Charakter. Es ist nicht einfach ein rechteckiger Klotz. Es lebt. Und es soll weiter belebt werden. Durch uns vom Chössi Theater, durch unsere Künstlerinnen und Künstler und durch die Menschen, die in Lichtensteig täglich in die und aus den Zügen steigen. Das Chössi Theater ist seit fünf Jahren hier. Im obersten Stock befindet sich die Künstlerwohnung. In der ehemaligen Schalterhalle finden die Proben statt. Und ganz neu haben wir die beiden ehemaligen Wartesäle gemietet. Aus dem kleinen Saal wird ein Atelier, und den grossen werden wir zusammen mit Kultur Toggenburg bespielen. Das Gute an einem Proberaum zwischen zwei Bahnlinien ist, dass sich niemand gestört fühlt. Musikbands können hier auch mal etwas lauter üben. Wahrscheinlich übertönen sie sogar die Züge. Die modernen hört man nämlich kaum.»

www.choessi.ch

Ungenutzte Bahnhöfe beleben

Entlang unserer Strecke gibt es 34 Bahnhöfe und Haltestellen. An fast jedem Haltepunkt gibt es ein Bahnhofsgebäude, in dem früher entweder der Bahnhofsvorstand gewohnt hat oder unsere Mitarbeitenden Billetts verkauft haben. Einige der Gebäude werden auch heute noch von uns genutzt. Andere vermieten wir. Denn ein leer stehendes Gebäude an einem ungenutzten Bahnhof zieht Vandalen an, ein belebtes Gebäude dagegen schreckt sie ab. Und wirkt für unsere Reisenden und andere Menschen, die sich am Bahnhof bewegen, einladender. Insgesamt vermieten wir 36 Wohnungen und rund 70 Gewerberäume. Hinzu kommen Parkplätze, Abstellflächen und Gärten.

Mehr Informationen unter:

www.sob.ch/dienstleistungen/immobilien



Urban Kressibucher, Präsident Chössi Theater



Alessandra Bernet, Poststelle Ebnat-Kappel

Dort, wo die Post auch Bahnreisezentrum ist

«Die Post hat die Räume am Bahnhof Ebnat-Kappel im Februar 2013 bezogen. Davor war die Poststelle im Dorf in der Nähe von Coop und Migros. Damals kamen die Kunden vor oder nach dem Einkaufen zu uns. Jetzt schauen sie gerne noch rasch nach Feierabend rein, wenn sie zum Beispiel mit dem Zug aus Wattwil ankommen und sowieso am Bahnhof sind. Wir bieten alle Dienstleistungen der Post an und verkaufen zusätzlich noch Zonenbillets der Tarifverbunde Ostwind und ZVV. Die gibt es nicht bei jeder Poststelle. Und sie verkaufen sich gut. Einige Leute, vor allem ältere oder ortsfremde, verwechseln unseren Schalter ab und zu noch mit dem Bahnschalter. So gut es geht, helfen wir ihnen natürlich gerne.»



Dort, wo die SOB Nachbarin ist

«Die Clientis Bank Toggenburg befindet sich seit rund fünf Jahren im Bahnhofsgebäude Wattwil. Das Bahnreisezentrum der SOB ist unser Nachbar. Manchmal verwechseln die Kunden die beiden Eingänge und sind dann etwas verwirrt, wenn sie anstatt vor dem SOB-Schalter vor einem Bankschalter stehen. Wir haben verglichen zur SOB bestimmt weniger Schalterbetrieb. Somit können wir für die persönliche Beratung unserer Kunden genügend Zeit einsetzen. Gut genutzt werden vor allem die beiden Bankomaten, die 24 Stunden in Betrieb sind. Die Kunden holen sich noch rasch Geld, bevor sie auf den Zug springen, oder nutzen die Wartezeit für einen Besuch. Ich selbst fahre nicht mehr so oft Zug. Leider. Über 25 Jahre bin ich gependelt. Nun wohne und arbeite ich in Wattwil und fahre mit dem Velo zur Arbeit oder gehe zu Fuss. Ich hätte nie gedacht, dass ich das Pendeln vermissen werde. Heute fahre ich so oft es geht im Zug an meine privaten oder geschäftlichen Termine. Am Bahnhof bin ich ja schnell.»

www.cbt.clientis.ch



René Buri, Leiter Geschäftsstelle Wattwil, Clientis Bank Toggenburg





Christian Leutenegger, Wittenbach

Dort, wo ein Bähnlerherz schlägt

«Ich bin Pfarreileiter in der katholischen Pfarrei Wittenbach und pendle zwischen den beiden katholischen Kirchen im Dorf. Die Wohnung am Bahnhof liegt ideal dazwi-

schen. Ich habe ausserdem kein Auto. Noch ein Pluspunkt für die Wohnung – Zug und Bus halten direkt vor der Haustüre. Eingezogen bin ich im Juni 2012. Mir gefällt es hier sehr gut. Ich habe alles, was ich brauche. Ein Restaurant, einen Kiosk, ja sogar eine Telefonkabine und einen Briefkasten der Post. Und die Züge stören mich gar nicht. Die sind so leise und leicht, die schweben heran und schweben wieder davon. Vielleicht hilft auch meine positive Einstellung gegenüber der Bahn. Ich bin im Herzen selbst ein Bähnler. An meiner Modelleisenbahn ar-

beite ich schon Jahre. Und dieser Zug ganz oben auf dem Regal ist auch nicht mehr der jüngste. Den hat meine Gross-tante immer zum Spielen rausgeholt, als wir bei ihr zu Besuch waren.»



Elke Hegemann, Fotografin/Inhaberin von FORWARD

Dort, wo Glück ein- und ausgeht

«Ich mag Menschen. Das Schöne an meinem Beruf ist, dass ich sie meist dann fotografiere, wenn sie glücklich sind. Also zum Beispiel, wenn die Frau schwanger ist oder ein Paar heiratet. So kriege ich auch immer ein bisschen vom Glück ab. Und bei der Raumsuche für mein Studio war das Glück offenbar auf meiner Seite. Denn als bekannt wurde, dass das Bahnreisezentrum St. Gallen Haggen – mein Heimatbahnhof – schliesst und der Raum frei wird, kam mir ein anderer Interessent erst zuvor. Er entschied sich dann aber um und sprang ab. Meine Chance. Der Raum hatte auf mich gewartet. Seit Oktober 2014 befindet sich mein Studio FORWARD nun am Bahnhof St. Gallen Haggen. Innen erinnert nur noch wenig an die ehemalige Schalterhalle. Die Gepäckschleife lässt sich noch erahnen, und einen Teil der Verkaufstheke haben wir behalten. Beim Blick aus dem Fenster wird aber klar: Ich bin am Bahnhof. Und ich fühle mich sehr wohl hier. Dazu tragen auch die SOB-Mitarbeitenden bei, die sich täglich hier bewegen. Mittlerweile sind wir schon wie eine kleine Familie. Wir grüssen uns und halten auch mal einen Schwatz. Und brauche ich mal einen starken Mann, der mir zur Hand geht, ist einer zur Stelle.»

www.elkehegemann.ch

Andrea Zraggen, Luca Imhof und Sancho



Dort, wo Lachen das Haus erfüllt

«Wir, mein Sohn Luca, unser Hund Sancho und ich, wohnen seit Februar im Bahnhofsgebäude Steinerberg. Vor uns hat ein Freund hier gelebt. Als er mir erzählte, dass er ausziehe, habe ich mich sofort beworben – und das, obwohl ich die Wohnung nie von innen gesehen hatte. Nur den Garten, den habe ich gekannt. Im Partyhäuschen habe ich das eine oder andere Mal gefeiert. Und ich habe irgendwie gewusst: Wenn ich mich im Garten schon wohlfühle, dann sicher auch in der Wohnung. Das Haus lebt, der Boden und die Wände <chnorzen>. Uns gefällt das. Auch die Aussicht ist grandios – der Lauerzersee liegt direkt vor uns, und links sehen wir die Mythen. Die Züge stören uns überhaupt nicht. Wenn, dann hören wir die Lautsprecherdurchsagen. Und ertönt mal nicht die weibliche Computer-, sondern eine männliche Stimme, wissen wir, dass etwas nicht nach Plan läuft. Schön sind immer die Begegnungen mit den Reisenden, die aus den Zügen steigen. Ich gab schon oft Auskunft, wenn die Wanderer nicht wussten, in welche Richtung sie mussten. Und einmal fuhr ich zwei Wanderinnen und ihre erschöpften Hunde nach Sattel, weil sie in Steinerberg den Zug verpasst hatten. Wir gehören hierhin und wollen so schnell nicht weg.»



Ramona Näf und Louis Länzlinger mit Muffin

Dort, wo Muffin den Ton angibt

«Das ist Muffin, unsere Katze. Sie ist noch jung und könnte den ganzen Tag lang spielen. Sie hat sich schnell hier eingelebt, wie wir. Wir leben seit Mai 2015 am Bahnhof Degersheim. Wir wussten, dass es hier eine Wohnung gab. Die Nichte von Louis' Stiefvater hat bereits hier gelebt. Auch den Mieter nach ihr kannten wir. Als die Wohnung frei wurde, hat sie Louis besichtigt und sich beworben. Da war sie noch nicht renoviert. Als wir dann einzogen und die neuen Böden, die Küche und die gestrichenen hohen Wände sahen, waren wir sehr positiv überrascht. Wir wohnen gerne hier.

Die Züge stören uns überhaupt nicht, die Wohnung ist gut isoliert. Uns ist nur aufgefallen, dass der Voralpen-Express in den Sommerferien wegen des Clusters nicht gefahren ist. Ganz besonders gut gefällt uns die grosse Terrasse. Das ist unsere kleine Oase. Die Wohnung liegt zudem zentral. Wir sind nicht nur schnell im Dorf, sondern auch in der Stadt, also z. B. in St. Gallen. Und wir werden nicht nass, wenn wir auf den Zug müssen: Der Weg von unserer Wohnung zum Perron ist überdacht.»



Romy Raveglia-Ziltener, dipl. prozessorientierte Kunsttherapeutin, APK

Dort, wo Farbkleckse erwünscht sind

«Im Bahnhof Schindellegi-Feusisberg wird seit etwa sechs Jahren gemalt und gebüffelt. Gemalt mit mir, einer Kunsttherapeutin, gebüffelt mit meinem Schwager, einem Fahrlehrer. Zu mir kommen Kinder, Erwachsene und Senioren, die entweder kreativ sein wollen oder durch das

Gestalten einen Weg aus einer schwierigen Lebensphase suchen. Wir malen, töpfern und werken zusammen und entfliehen so für einen kurzen Moment dem Alltag. Die Symbolik und Bewegung der Züge, die ankommen, aus denen Menschen aus- und in die sie einsteigen und wegfahren, passt gut zur Kunsttherapie. Einige meiner Kunden fahren zudem nicht mehr gerne Auto, weil sie etwas Schlimmes erlebt haben oder ihr Gesundheitszustand es nicht mehr zulässt. Da passt es, dass mein Atelier direkt am Bahnhof ist. Auch für die Jugendlichen, die sich

bei meinem Schwager auf die Fahrprüfung vorbereiten, ist es optimal. Die sind ja eh noch mit dem öV unterwegs. Ich bin gerne hier. Ganz besonders im Winter, wenn die schneebedeckten Züge im Bahnhof einfahren und den Schnee aufwirbeln. Ein magischer Moment.»

www.romy-raveglia.ch

**Ihr Reisebüro mit
persönlicher Beratung.**

Reisebüros der SOB

Burghalden, Degersheim,
Einsiedeln, Herisau,
Nesslau, Samstagern,

Wattwil, Wittenbach,
Wollerau.

Buchen Sie jetzt

SOB SÜDOSTBAHN

gerade unterwegs

Rückblickendes

Operation Tatzelwurm beendet

Die Totalsperre «Cluster Ost 2015» zwischen Degersheim und Brunnadern-Neckertal vom 6. Juli bis 9. August 2015 ist Geschichte. Bis Mitte September fanden noch Fertigstellungsarbeiten statt. Gute Planung und intensive Vorbereitungen haben wesentlich zur termingerechten Fertigstellung beigetragen.

Text: Ursel Kälin, Fotos: Schällibaum AG

Während der Totalsperre zwischen Degersheim und Brunnadern-Neckertal ersetzte die SOB den gesamten Unter- und Oberbau auf einer Distanz von 4,32 Kilometern. Grosse Gleisbaumaschinen konnten hierfür effizient eingesetzt werden. Sie waren Tag und Nacht im Einsatz. Wie ein Tatzelwurm bewegten sie sich jeweils vor – und, je nach Arbeitsgang, auch zurück. Ihr Weg war festgelegt, ebenso das Tempo, das der Terminplan vorgab.

Wer den Tatzelwurm, den die hochsommerlichen Temperaturen offensichtlich unberührt liessen, in seiner ganzen Grösse fotografieren und sehen wollte, wie er sich teilte und wieder zusammenfügte, wie er Material weg- und zuführte, der musste ins hügelige Gelände. Allein 17 000 Tonnen Schotter schluckte das Fabelwesen und spie es wieder an der richtigen Stelle aus. Gegen 7 000 Schwellen lagen nach ihm wieder zentimetergenau im Trassee. Hin und wieder verschwand er auch in einem Tunnel. Beim Bahnhof Brunnadern-Neckertal legte der Maschinenkoloss einen längeren Zwischenhalt ein. Danach reckte und streckte er sich und breitete seine langen Arme im engen Bahnhofsbereich von Brunnadern-Neckertal aus, bevor er die vorbereitete Weiche packte und an neuer Stelle niederlegte.

Gemeinschaftsprojekt vieler Disziplinen

Während der Totalsperre wurde an 20 Teilprojekten – Trassee, Brücken, Tunneln, Unterführungen usw. – gearbeitet. Überall auf der Strecke waren kleine Gruppen anzutreffen. Gesamthaft waren jedoch an dieser Grossbaustelle mehr als 500 Personen beteiligt.

Dass für ein Projekt dieser Dimension Spezialisten für Fahrbahn, Sicherungsanlagen und Gleisbau erforderlich sind, steht ausser Frage. Dass jedoch auch Spezialisten ganz anderer Disziplinen einen wesentlichen Anteil am Gesamtgelingen tragen, dürfte weniger bekannt sein. Hierzu zählten beispielsweise die Spezialisten für die Eisschlagsicherungen an den Tunnelportalen. Während sie an den steilen Wänden die Löcher für die Netzhalterungen bohrten, wurde unten in den Tunnels weiter intensiv gearbeitet. Auch die Montage der Entwässerungsleitungen am Waldbachviadukt führten diese Spezialisten in schwindelnder Höhe (38 Meter) aus.

Weniger spektakulär waren die Umweltwissenschaftlerinnen unterwegs. Sie nahmen Wasserproben aus Quellen und Brunnenstuben und waren darauf bedacht, dass nicht nur die Trinkwasserqualität im Baustellenbereich jederzeit stimmte. Wieder einmal hat sich gezeigt, dass sich das Bündeln von Projekten bewährt hat. Die SOB wird die gewonnenen Erfahrungen in die nächste Grossbaustelle, Cluster Obertoggenburg 2016, einfließen lassen.



Während des Clusters waren grosse Baumaschinen und Spezialkletterer im Einsatz.



Verändertes

Snacknachschub neu geregelt

Kaffee, Paprika-Chips oder Kägi fret – Reisende, die im Voralpen-Express (VAE) unterwegs sind, können sich im Bistrowagen verköstigen. Die Automaten, die sich dort befinden, werden regelmässig im fahrenden Zug zwischen Herisau und St. Gallen aufgefüllt. Was aber, wenn der VAE wegen des Clusters gar nicht bis Herisau fährt, das Lager aber dort steht?

Text: Claudine Roth, Foto: Tanja Nägele



Nachschub in Herisau für durstige und hungrige Reisende

Fünf Wochen lang pendelte der VAE wegen des Clusters nur zwischen Brunnadern-Neckertal und Luzern. In dieser Zeit konnte Pius Tschirky die Snack- und Getränkeautomaten im Bistrowagen nicht wie gewohnt in Herisau auffüllen. Die SOB musste den Nachschub der Snacks und Getränke neu organisieren und für das provisorische Lager einen geeigneten Platz finden. Dafür spannten verschiedene Abteilungen zusammen.

Verpflegungsangebot für Kunden

Wer eine längere Reise im VAE unternimmt, soll sich wohlfühlen. Und soll sich, wenn der Durst oder Hunger kommt, etwas zu trinken oder zu essen gönnen. In der Zugsmittle jeder VAE-Komposition gibt es deshalb einen Bistrowagen. Dort steht ein Automat mit warmen Getränken und Bouillon, ein zweiter mit gekühlten Getränken und 15 verschiedenen Snacks. Kaffee ist bei den Reisenden besonders beliebt, gefolgt von Paprika-Chips und Wasser ohne Kohlensäure.

Normalerweise füllt Pius Tschirky die Snackautomaten im fahrenden Zug zwischen Herisau und St. Gallen auf. Er wartet in Herisau am Perron auf den nächsten VAE, neben ihm ein Wägelchen voller Nachschub in süsser, salziger, flüssiger und bissfester Form. Fährt der VAE im Bahnhof ein, hievt er das, was auf dem Wagen steht, in den Bistrowagen und hüpft danach selbst hinein. Dann fährt der Zug ab. Während die Reisenden nun gemütlich in ihrem Buch schmökern oder durch die grossen Panoramafenster hindurch die Landschaft geniessen, steht Pius unter Zeitdruck. Insgesamt 25 Minuten, von Herisau nach St. Gallen und zurück, inklusive Kurzaufenthalt im Endbahnhof,



hat er Zeit, die Automaten zu reinigen und aufzufüllen. Danach können die Reisenden wieder das volle Sortiment geniessen.

Ideen gefragt

So funktioniert das für gewöhnlich. Nicht aber im Sommer 2015. Vom 6. Juli bis 9. August fuhr der VAE wegen des Clusters nur zwischen Luzern und Brunnadern-Neckertal hin und her. Das Lager für die Snackautomaten befand sich aber weiterhin in Herisau. Wie also kam der Chips- und Kaffeenachschub in den Bistrowagen?

Die Ausnahmesituation rief verschiedene SOB-Abteilungen auf den Plan. Das Team Produktmarketing mietete einen Container an, der vorübergehend als Lager herhielt. Ausgestattet mit einem Kühlschrank stand er fünf Wochen vor dem Schuppen am Bahnhof Brunnadern-Neckertal. Den Platz ausgesucht hatte das Immobilienteam. Die Lieferung des Containers und der Snacks und Getränke koordinierte das Team im Einkauf. Am Ende gab noch der Projektleiter des Clusters sein O.K. zum Lagerprovisorium. Und Pius Tschirky füllte die Snackautomaten fünf Wochen lang nicht zwischen Herisau und St.Gallen auf, sondern in Brunnadern-Neckertal. In aller Ruhe, während der VAE 40 Minuten auf seine Rückfahrt nach Luzern wartete.

Kniffliges

Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme?
Ihre Lösung (Motiv und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 31. Januar 2016 an: Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, oder an einsteigen@sob.ch mit dem Betreff «Wettbewerb». Nicht vergessen: Absender (Name, Adresse, Ort)

1. Preis: SOB-Panoramamesser

2. Preis: SOB-Taschenlampe

3. Preis: SOB-Sackmesser

Viel Glück!

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die 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 die allgemeinen Wettbewerbsbedingungen.



Wissenswertes

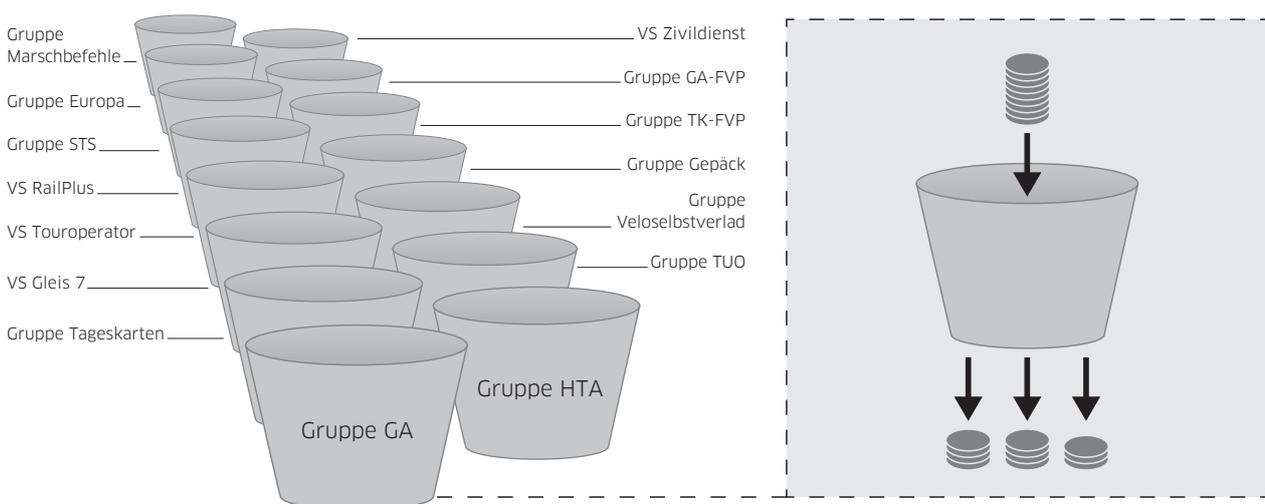
Wie die SOB Geld verdient

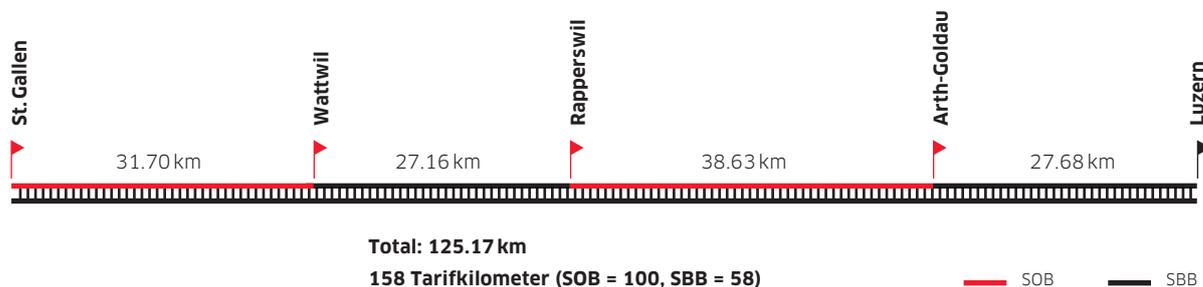
Wer in der Schweiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, braucht ein gültiges Billett. Je nach Reise berechtigt das Billett zur Fahrt mit Transportmitteln unterschiedlicher Anbieter. Sie alle erbringen eine Leistung. Ihnen steht also auch ein Teil der Billetteinnahmen zu. Doch wie funktioniert die Verteilung? Und wie viel bekommt die SOB?

Text: Claudine Roth

Um zu verstehen, wie die SOB an ihren Anteil kommt, müssen wir einen Blick auf das Schweizer Tarifsystem werfen. Das grösste und zugleich nationale System ist der «Direkte Verkehr» (DV). Ihm gehören 248 Transportunternehmen an. 153 von ihnen akzeptieren alle Billets des DV, also z.B. Einzelfahrkarten, Generalabonnements (GA), Halbtax, Streckenabos und die Junior- oder Enkelkarte. Damit erfüllt der DV das Prinzip: eine Reise, ein Ticket. Denn egal, wie viele unterschiedliche Transportunternehmen ein Kunde auf seiner Reise nutzt, ein Billett reicht. Neben dem DV gibt es 22 regionale Tarifverbünde. Auch sie bieten innerhalb ihrer Verbundgrenzen ein Billett an, berechnen im Gegensatz zum DV aber nicht die gefahrene Strecke, sondern Zonen und Zeit. So weit, so verständlich. Kompliziert wird es erst beim Billettverkauf. Der Kunde kauft zwar ein Billett im SOB-Bahnreisezentrum, das Geld fliesst aber nicht direkt in unsere Kasse, sondern landet zuerst in verschiedenen Töpfen. Wie aber kommt die SOB nun zum Geld, das ihr zusteht?

Die 15 Haupttöpfe des «Direkten Verkehrs»





¹ Tarif- und Streckenkilometer stimmen nicht immer überein.

«Am Anfang waren die Daten.»

Der leicht abgewandelte biblische Satz ergibt hier durchaus Sinn. Um den Betrag zu ermitteln, der uns zusteht, sammeln wir erst einmal Daten. Wir müssen wissen, wie viele Personen in unseren Zügen unterwegs sind, von wo bis wo sie fahren und was für ein Billett sie besitzen. Fünf Mal pro Jahr und Zug kontrolliert unser Zugpersonal deshalb nicht nur die Billetts, es sammelt auch wichtige Informationen zum Reiseverhalten der Fahrgäste. Neben der Frequenzerhebung – so heisst die Umfrage, die oft mit «Grüezi, vo wo bis wo fahret Sie?» beginnt – zählen wir unsere Reisenden beim Ein- und Aussteigen. Im Flirt, unseren S-Bahnen, geschieht das täglich und automatisch durch einen Sensor an der Tür. Im Voralpen-Express vertrauen wir auf die Beobachtungsgabe unseres Zugpersonals, das die Anzahl der Reisenden täglich schätzt. Und mindestens 50 Mal pro Jahr die Personen je Zug zählt.

Die gesammelten Daten fliessen in das Computerprogramm «Hochrechnung Personenverkehr» (HOP). Im Programm ebenfalls erfasst sind die Personenkilometer (Anzahl Personen x effektiv zurückgelegte Kilometer) und der Erlössatz je Fahrausweisart, der regelmässig angepasst wird. Auf Basis dieser Daten berechnet HOP für jedes Transportunternehmen, wie viel Geld es pro Linie bekommt. Doch auch hier gilt: Es geht komplizierter. Für Bahnabschnitte, für die wir die Tarifhoheit haben (meistens ist es das Unternehmen, dem die Infrastruktur gehört), erhalten wir den ganzen Betrag als sogenannte Primärzusage. Das gilt z.B. für die Strecke Rapperswil-Arth-Goldau. Wir sind aber auch auf verschiedenen Streckenabschnitten unterwegs, über die die SBB die Tarifhoheit hat (z.B. Wattwil-Rapperswil). In diesem Fall erhält zuerst die SBB die Einnahmen. Bei ihr müssen wir das uns zustehende Guthaben dann abholen. Das nennt man eine Sekundärzusage. Den Übertrag des Betrags vom einen zum anderen Transportunternehmen nennt man Erlöstransfer. Nehmen wir das Beispiel St.Gallen-Luzern: Ein Kunde kauft ein Billett für den Voralpen-Express, das 47 Franken kostet. Die Strecke von St.Gallen nach Luzern ist insgesamt 158 Kilometer lang. Für 100 Kilometer liegt die Tarifhoheit bei der SOB. Ein einfacher Dreisatz zeigt uns, dass wir für die 100 Kilometer 29.75 Franken direkt zugeschrieben bekommen. 17.25 Franken müssen wir bei der SBB abholen.¹

Verkehrserträge 2014

	Personen Anzahl		Personenkilometer Total-Pkm		Total-Ertrag		je Person CHF	je Pkm Rp.	Ø km je Person
1. Total Fahrausweise	12 478 869	100%	244 029 736	100%	46 475 721	100%	3.72	19.05	19.56
2. Klasse	11 553 964	93%	222 771 651	91	41 426 342	89	3.59	18.60	19.28
1. Klasse	924 906	7%	21 258 085	9	5 049 379	11	5.46	23.75	22.98
1.1 Total Einzelreisende	872 874	7%	28 950 163	12%	5 617 955	12%	6.44	19.41	33.17
2. Klasse	820 502		26 886 787		4 940 846		6.02	18.38	32.77
1. Klasse	52 372		2 063 376		677 109		12.93	32.82	39.40
1.2 Total Pauschalreisende	4 369 608	35%	121 292 061	50%	21 332 988	46%	4.88	17.59	27.76
2. Klasse	3 714 167		104 596 536		17 730 806		4.77	16.95	28.16
1. Klasse	655 441		16 695 525		3 602 182		5.50	21.58	25.47
1.3 Total Verbunde	7 236 386	58%	93 787 512	38%	19 524 778	42%	2.70	20.82	12.96
2. Klasse	7 019 295		91 288 328		18 754 690		2.67	20.54	13.01
1. Klasse	217 092		2 499 184		770 088		3.55	30.81	11.51
2. Tarifierleichterung Verbunde					87 888				
3. Gepäckverkehr					214 817				
Total Reiseverkehr					46 778 426				

Im Gegenzug holt z.B. Thurbo die ihr zustehenden Erlöse für die Leistung auf der Strecke Romanshorn-Nesslau-Neu St. Johann bei uns ab.

Pauschalfahrausweis- und Verbundtöpfe

Anders ist das Verteilprinzip bei Pauschalfahrausweisen und Verbundbillets. Grundlage für die Berechnung sind hier ebenfalls Umfragen, zum Beispiel unter 26 000 ausgewählten GA-Besitzerinnen und -Besitzern, die der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) durchführt. Er koordiniert auch die Verteilung der Einnahmen aus den DV-Töpfen. Um das Geld aus dem Topf «Gruppe GA» zu vergeben, berechnet er aus den Daten der Umfragen einen Verteilschlüssel, also ein Schema, nach dem das Geld gerecht unter allen Beteiligten verteilt wird. Der wichtigste Verteilschlüssel ist derjenige des GA. Von diesem Topf wollen jene Mitglieder etwas, die alle Fahrausweise des DV akzeptieren. Denn der Kunde könnte ja theoretisch mit allen 153 Transportunternehmen fahren. Weil am GA auch kleine Transportunternehmen beteiligt sind, basiert der Verteilschlüssel nicht auf einem, sondern auf vier Jahren (z. B. 2011 bis 2014). Damit stellt der VöV sicher, dass die Anteile dieser Transportunternehmen nicht zu sehr schwanken. Die SOB hat im Jahr 2014 11,4 Millionen Franken aus dem GA-Topf bekommen.

Der zweitwichtigste Verteilschlüssel ist der des Halbtax. Wer ein Halbtax besitzt, bezahlt nur die Hälfte fürs Billett. Die Differenz melden wir dem VöV und erhalten unseren Anteil, wiederum auf Basis eines Verteilschlüssels. Letztes Jahr waren es 1,7 Millionen Franken.

Bei Verbundbillets funktioniert es ähnlich. Das Geld wird ebenfalls anhand eines Schlüssels unter allen Transportunternehmen des Verbunds verteilt. Grundlage sind die von uns gemeldeten Personenkilometer und die Anzahl Einsteiger. In unsere Kasse fliessen Einnahmen aus den Töpfen der Tarifverbunde Ostwind, Z-Pass (inkl. Nachzuschlag), Zug, Schwyz und Passepartout. Einzige Ausnahme ist der ZVV. Mit ihm vereinbaren wir einen fixen Jahresbeitrag. Unter den Verbunden bekommen wir den grössten Anteil vom Tarifverbund Ostwind: 2014 hat der Betrag einen Drittel des gesamten Umsatzes ausgemacht. Die Berechnung der Erlöse, egal ob beim DV oder bei den Verbunden, ist so komplex, dass fast nur Menschen mit einem Faible für Zahlen durchblicken. Oder eben Computer. 46 778 426 Franken Verkehrsertrag – dieses Total haben sie letztes Jahr für die SOB ermittelt.

Köstliches

Vom Öpfel zum Ringli

Was haben Zöpfe, Barack Obama und Öpfelringli miteinander zu tun? Auf den ersten Blick nichts. Ein Besuch auf der Öpfelfarm von Roland Kauderer enthüllt Überraschendes – und zeigt, dass gelegentlich auch Schwiegermütter auf entscheidende Geschäftsideen kommen.

Text: Claudine Roth, Fotos: Claudine Roth & Öpfelfarm

9 Uhr morgens, 20 Grad, Bahnhof Steinebrunn. Direkt hinter dem Bahnhofsgebäude fängt das Dorf an. Da stehen Einfamilienhäuser mit akribisch gepflegten Gärten. Die Bewohner scheinen noch zu schlafen oder sind bereits ausgeflogen. Es ist ruhig. Dann plötzlich stört ein silberner Kastenwagen die Stille. Er taucht von links auf und hält an. Aus dem Wagen steigt ein Mann, in kurzen Hosen und kurzem Shirt, rennt mit einer Geste der Entschuldigung auf mich zu. Für fünf Minuten, die er zu spät kommt. «Macht überhaupt nichts», antworte ich und schüttle Roland Kauderer die Hand.

Roland ist Obstbauer, Familienvater, Feuerwehrmann, Bogenschütze, Hühner-, Igel- und Katzenbesitzer und vor allem Inhaber der Öpfelfarm. Wenn er über seine Öpfelfarm spricht, leuchten seine Augen. Es ist Stolz, Liebe und Leidenschaft, alles auf einmal. «Aber auch ein Chrampf», sagt Roland. Gerade jetzt, so kurz vor den Sommerferien, gäbe es viel zu tun. «Ferien muss man sich verdienen.» Wie recht er hat. Roland erzählt vom ersten Moment an. Viel und schnell. Von heute und früher.

Der Zopf ist Schuld

Steinebrunn, 1996. Auf dem Hof der Kauderers herrscht Hektik. Es ist ein grosser Tag. Roland und Monika, seine Frau, eröffnen ihren Hofladen. Äpfel wollen sie verkaufen. Denn davon haben sie reichlich. Und gedörrte Apfelschnitze. Die hat die Schwiegermutter im Dörrex gemacht. Im Hofladen liegt auf der einen Seite das glänzende, runde, süsse Obst. Auf der anderen Seite steht ein Gestell voller selbst gemachter Konfitüren, Sirupe, Zöpfe und Schwiegermutter Apfelschnitze. Am Abend liegen da noch immer die Äpfel. Das Gestell aber ist leer. Und auf dem Ladentisch stapeln sich bereits die Zopfbestellungen für die nächste Woche.

In der ersten Zeit nach der Eröffnung verkaufen Kauderers wiederum alles, was im Gestell steht. Da erkennt Roland: Die Äpfel sind kein Renner. Zumindest nicht in der ursprünglichen Form. Was ihm die Käufer aus den Händen reissen, sind die selbst gemachten Produkte, die Zöpfe und die gedörrten Schnitze. Also kauft er eine Teigmaschine und baut die Pferdescheune zu einer Backstube um. Seine Schwiegermutter schickt er in den Estrich, um ihre Dörrex-Geräte zu holen. Fortan knetet und flechtet Monika Teig, und ihre Mutter dörrt, was das Zeug hält. Der Rest der Familie hilft mit, um das Sortiment im Hofladen noch reichhaltiger zu gestalten. Die Idee der Öpfelfarm ist geboren.





«Dort, wo unsere Züge fahren und unsere Strecke durchführt, verstecken sich allerhand kulinarische Köstlichkeiten. Für jeden Schriftzug mache ich mich auf die Suche nach diesen Gaumenfreuden und entdecke dabei oft auch Überraschungen für Nase, Auge und Ohr.» Claudine Roth, SOB

Von 250 kg zu 2 500 kg

Die Schwiegermutter ist es, die vorschlägt, aus den Äpfeln Ringe zu machen. «Weil es schöner aussieht», erzählt Roland. Ein paar Jahre können die Kauderers das Verlangen ihrer Kunden nach den süssen Öpfelringli mit den einfachen Maschinen stillen. Dann geht es nicht mehr. Die Idee mit den Ringli schlägt so ein, dass sie Roland vor neue Herausforderungen stellt. Ein Trockner muss her. Der schafft 250 Kilogramm Äpfel am Tag. Doch auch das reicht nur vorübergehend. Erste Detaillisten werden auf die Öpfelringli aufmerksam. Diese wollen die Frucht ins Sortiment aufnehmen. Jetzt müssen Kauderers sogar Ringli aus bis zu 800 Kilogramm Äpfel pro Tag produzieren. Irgendwann schaffen sie auch das nicht mehr und ziehen in eine alte Likör- und Konservenfabrik direkt am Bahnhof um. Dort verarbeiten sie heute bis zu 2,5 Tonnen Äpfel zu 200 Kilogramm Öpfelringli pro Tag.

Getrocknet, nicht gedörrt

Die Fabrik ist klein. Tritt man ein, steht man direkt vor der Hygienezone, wo Schutzkleidung vorgeschrieben ist. Die Öpfelringli-Maschine ist ebenfalls klein. Und leise. Man kann sich problemlos unterhalten, ohne seine Stimme zu erheben. Es ist feuchtwarm, fast tropisch. Feucht wegen des Wassers, mit dem die Äpfel gewaschen werden, und warm, weil die mittlerweile 25 Grad von draussen durch die offenen Fenster dringen. Acht Mitarbeitende, alle mit Schutzhaube auf dem Kopf, stehen an der Maschine. Ihre flinken Hände verteilen die geschnittenen Ringli auf weisse Gitterhorden. Den Anschnitt und das «Bitzgi» kriegen die Kühe. Sind die Horden voll, schieben die flinken Hände sie in weisse Hordenwagen und diese dann in die Trockner. Für 22 Stunden. «Mit trockener Luft entziehen wir der Frucht die Feuchtigkeit, anstatt mit heisser Luft das Fruchtwasser zu verdampfen», erklärt Roland in einem Satz den Unterschied zwischen Trocknen und Dörren. Aha, Physik in Kurzform, wieder was gelernt. Sobald die Ringli trocken sind, kommen sie in weisse Kessel, die luftdicht verschlossen und kühl im Keller gelagert werden. Dann reisen sie nach Egnach oder Münsterlingen, wo sie Menschen mit Beeinträchtigung sorgfältig in Säckchen verpacken und verschnüren. Von dort aus gelangen sie in alle Ecken der Schweiz, in die Regale von Grosshändlern und Detaillisten und sogar über die Landesgrenze hinaus, in den Schweizer Pavillon der Expo 2015 nach Mailand.



In der kleinen Fabrik entstehen
aus ganzen Äpfeln die köstlichen Apfelringe.

Des Logos berühmter Bruder

Isst Roland denn überhaupt noch Öpfelringli? «Jeden Tag.» Ganz besonders mag er die mit Schokoladenüberzug. Die tischt er auf, als wir uns nach der Fabrikbesichtigung in seinem Garten hinsetzen. Direkt neben dem Hofladen, im Schatten eines Lindenbaums, erwähnt er fast beiläufig etwas, das ich hier im beschaulichen Steinebrunn nicht erwartet hätte. Barack Obama und die Öpfelfarm haben auf die Dienste des gleichen Zeichners zurückgegriffen: Ken Jacobsen. Er hat Obama porträtiert und einige Zeit danach dem Logo der Öpfelfarm, das ursprünglich aus der Feder von Rolands Schwager stammt, einen neuen Schliff verpasst. Jacobsens Art zu zeichnen, die feinen Linien und der Holzschnittstil passen zur Öpfelfarm. Und zu Roland. Bodenständig, klassisch, ungekünstelt, aber immer auf Zack. Roland springt vom Gartenstuhl auf, er muss los. Geschenkkörbe, bestückt mit Öpfelringli und weiteren Leckereien aus dem Hofladen, warten darauf, ausgeliefert zu werden. Zeit für mich zu gehen. Mit einem Schoggi-ringli in der Hand verlasse ich die Öpfelfarm. Nicht ohne einen letzten Blick auf das Logo zu werfen, das mir nun ein Stück internationaler und berühmter erscheint, und mit dem festen Willen, bald wieder auf die Öpfelfarm und in den Hofladen zurückzukehren. Wegen der Öpfelringli.

www.oepfelfarm.ch





Beat Burgherr überprüft «seine» Bauwerke mit wachsamen Augen.

Berufliches

Herr der Brücken und Tunnels

Gute Augen - bebrillt oder unbebrillt -, gut zu Fuss und die nötige Portion Ingenieurwissen: Das sind die Anforderungen an einen Fachexperten Ingenieurbauwerke bei der SOB. Die erfüllt Beat Burgherr. Er ist Herr über fast 700 Kunst- und Ingenieurbauten auf unserer Strecke.

Text & Fotos: Claudine Roth

Beat Burgherr trägt Schnurrbart. Einen auffälligen, grau melierten Schnauzer à la Friedrich Nietzsche. Und er trägt ihn stolz. Auf der Nase darüber sitzt eine silbrige Brille. Dahinter blitzen seine wachsamen Augen. Die braucht er, um jeden noch so kleinen Schaden in einem Tunnel oder an einer Brücke zu entdecken. Beat ist Fachexperte Ingenieurbauwerke. Er überwacht die Kunst- und Ingenieurbauten auf der SOB-Strecke. Und davon gibt es viele.

Maya oder Moderne

Beat ist Bauingenieur. Studiert hat er an der ETH in Zürich. Während 22 Jahren hat er in Ingenieurbüros alles geplant, von der kleinen Betonmauer bis zu grossen Einkaufszentren und Industriebauten. In dieser Zeit ist er auch das erste Mal mit der Bahn in Berührung gekommen, und zwar als Verantwortlicher für den Umbau der SBB-Bahnhöfe in Uzwil und Gossau. Zur SBB hat es ihn danach auch verschlagen. Da war er sechs Jahre dafür zuständig, Brücken instand zu setzen. Seit drei Jahren ist er bei der SOB.

Kunst- und Ingenieurbauten haben es ihm angetan. Sogar solche aus der Maya-Zeit. Begeistert erzählt er von einer Reise nach Mexiko und davon, wie er damals die steilen, bis zu 30 Meter hohen Pyramiden erklommen hat. Eben: Gut zu Fuss

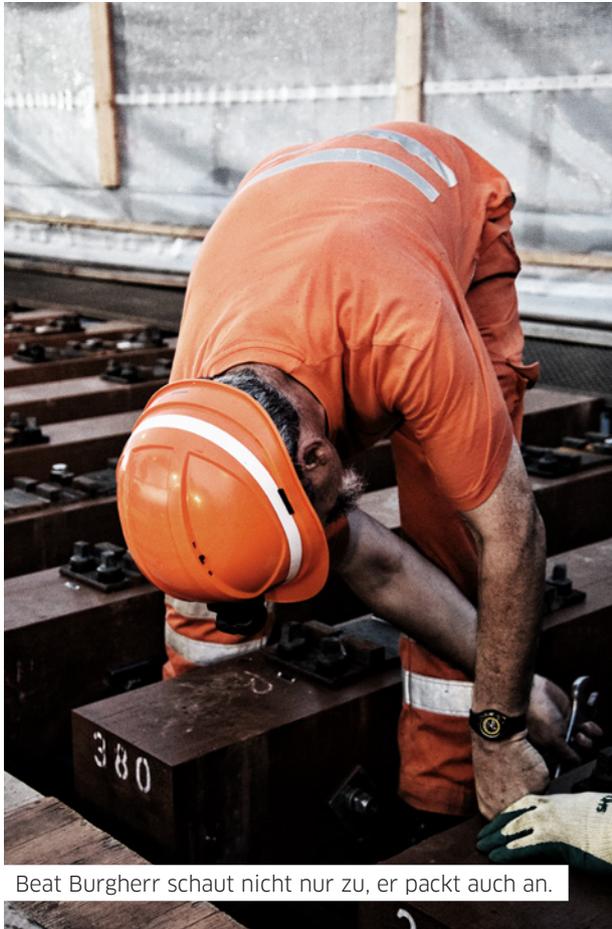
Was ist eigentlich der Unterschied, zwischen einem Ingenieurbauwerk und einem Kunstbauwerk bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen?

Die Frage ist gar nicht so leicht zu beantworten. Je nach Perspektive ist das eine Bauwerk Oberbegriff für das andere. Beiden gemeinsam ist, dass sie von Menschen geschaffen sind und ein naturgegebenes Hindernis überwinden. Und für beide braucht es technisch-konstruktive und statische Berechnungen. Kunst- und Ingenieurbauwerke können Brücken und Tunnels z. B. aus Holz, Stahl oder Beton sein, aber auch Felsböschungen.

muss Beat schon sein. Schliesslich bilden die Kunstbauten mehr als einen Zehntel der gesamten SOB-Strecke, rund 13 Kilometer. Zwischen Romanshorn und St.Gallen St. Fiden, St.Gallen und Wattwil sowie Rapperswil und Arth-Goldau gibt es 177 Brücken, Viadukte, Über- und Unterführungen, 19 Tunneln sowie zig Stützkonstruktionen, Durchlässe und Perrondächer, die ebenfalls zur Kategorie Kunst- und Ingenieurbauten gehören. Da gibt es doch bestimmt einen Favoriten. «Schwierig», meint Beat. «Ein Lieblingsbauwerk habe ich nicht. Es gibt aber natürlich solche, die allein schon aufgrund ihrer Grösse und Erscheinung beeindruckend sind. Der Sitterviadukt in St.Gallen oder der Thurviadukt in Krummenau zum Beispiel.» Beide sind sogar Schweizer Rekordhalter. Der Sitterviadukt ist die höchste Eisenbahnbrücke (99 Meter) und sein Eisenträger mit 120 Metern der längste seiner Art, der Thurviadukt hat den am weitesten gespannten Natursteinbogen (65 Meter) unter allen Eisenbahnbrücken.

Ausbessern oder umbauen

Genau wie die Kunstbauten ist auch Beat manchmal Wind und Wetter ausgesetzt, wenn er auf Inspektionstour ist. Ja, er sitzt schon auch in seinem Büro in Herisau. Aber sein Schreibtisch sei eigentlich die ganze SOB-Strecke, erzählt Beat. Im Schnitt ist er ein- bis zweimal pro Woche draussen



Beat Burgherr schaut nicht nur zu, er packt auch an.



Eine der vielen Brücken und Überführungen auf der SOB-Strecke

entlang der Gleise unterwegs. Er sucht nach Rissen, porösem Material und anderen Schäden an und in den Bauwerken und überprüft, ob die Züge gefahrlos darüber oder unten durch fahren können. Nicht bei jedem Schaden läuten bei Beat gleich die Alarmglocken. Häufen sie sich aber oder befindet sich das Bauwerk dadurch in einem kritischen Zustand, ist es Zeit für eine Sanierung. Meistens reicht es, wenn Beats Kollegen den Schaden punktuell ausbessern. Rückt das Lebensende eines Bauwerks allerdings näher, veranlasst er schon mal einen Teil- oder Komplettumbau. So geschehen im Fall der Hurdnerbrücke auf dem Seedamm zwischen Rapperswil und Pfäffikon SZ. 1943 gebaut, wurde sie von der SOB vor 23 Jahren das letzte Mal saniert. Viele Teile der Brücke hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Sie mussten diesen Sommer ersetzt werden, um die Sicherheit von Mensch, Maschine und Fisch – die Hurdnerbrücke führt über den Zürichsee – nicht zu gefährden. Auch darum kümmert sich Beat. Er haucht den Bauwerken neues Leben ein. Nicht nur am Schreibtisch – dem richtigen –, wenn er den Umbau plant, sondern auch vor Ort. Auf der Baustelle der Hurdnerbrücke packt er an, greift zum Schraubenschlüssel und hilft, die neuen Kunstholzschnellen zu befestigen. Dabei vergisst er nie seine eigentliche Aufgabe: überwachen. Sei dies nun die Schienentemperatur (um Schienen zu schweissen, dürfen sie höchstens eine Temperatur von 28 Grad haben), die Wetter-App (Wird es regnen oder nicht?) oder die Abschlussrechnung, nachdem das Bauprojekt fertig ist.

Die SOB sucht immer wieder Fachkräfte aus der öV-Branche und technisch- und bahnorientierte Spezialisten.
www.sob.ch/stellen

Erklärendes

Die hohe Kunst der Fahrplangestaltung

Der Fahrplan – er gibt Auskunft darüber, wann der Zug fährt, wie oft und wohin. Dahinter steckt eine mehrjährige Planung, an der der Bund, die Kantone und die Transportunternehmen mitwirken. Ziel jedes Fahrplans ist es, möglichst viele Bedürfnisse abzudecken. Keine leichte Aufgabe.

Text: Claudine Roth, Foto: Daniel Ammann

Verbindungen im öV sind nicht zufällig gewählt. In den meisten Fällen sind sie Wünsche der Kantone und deren Bevölkerung. Für die Kantone ist eine gute Anbindung an das nationale und regionale Verkehrsnetz ein Vorteil, durch den sie ihre Attraktivität als Wirtschaftsstandort steigern. So bestellt zum Beispiel der Kanton St.Gallen zusammen mit dem Bund bei der SOB eine tägliche Verbindung frühmorgens zwischen Wattwil und der Hauptstadt, damit die Toggenburgerinnen und Toggenburger, die in St.Gallen arbeiten, rechtzeitig im Büro sind. Die SOB ihrerseits legt aufgrund der Streckenauslastung, der Fahrzeuge (moderne Züge sind schneller) und in Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmen die Abfahrts- und Ankunftszeit fest.

Unterschiedlichste Bedürfnisse

Bei der Fahrplangestaltung steht die SOB immer wieder vor der grossen Herausforderung, unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht zu werden. Es sind dies zum einen die Kundenbedürfnisse. Sie wünschen sich viele und regelmässige Verbindungen und gut aufeinander abgestimmte Anschlüsse in den Umsteigebahnhöfen. Allerdings gibt es unter den Kunden auch Wünsche, die sich nicht decken und sich gar widersprechen. Zum Beispiel bei der Zeit, die für das Umsteigen benötigt wird. «Das ist ein Thema, das immer wieder zu Diskussionen führt», sagt Michael Sutter, Leiter der Abteilung Markt und Angebot. «Pendlerinnen und Pendler bevorzugen kürzere Umsteigezeiten, wohingegen Gelegenheitsreisende meistens froh sind, wenn die Anschlusszeiten nicht zu knapp sind und sie genug Zeit haben, sich zu orientieren.» Auch wer mit Gepäck oder Kinderwagen unterwegs oder aus anderen Gründen nicht gut zu Fuss ist, schätzt es, wenn er mehr Zeit zum Umsteigen hat.

Den Kundenbedürfnissen stehen die Bedürfnisse der Besteller – Bund und Kantone – gegenüber. Für sie ist die Standortattraktivität ebenso Thema wie die Grunderschliessung und Wirtschaftlichkeit. Das Gesetz sieht vor, dass auch Randgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Je nachdem wie sich bestimmte Siedlungsgebiete entwickeln, braucht es neue Verbindungen. Und an diesem Punkt stellen sich nicht nur die Besteller die Frage nach der Wirtschaftlichkeit. Neue, aber auch bestehende Verbindungen kosten. Der SOB entsteht Aufwand (Personal, Fahrzeuge usw.). Diese kann sie durch die Billetterlöse (siehe S. 14) alleine nicht in jedem Fall vollumfänglich decken. Die Differenz wird von den Bestellern in Form von Abgeltungen beglichen. Die Besteller sind somit vor allem an Verbindungen mit einem möglichst ausgeglichenen Kosten-Ertrags-Verhältnis interessiert.



«Jeder Fahrplan ist ein Kompromiss.»»

Michael Sutter, SOB



Ist der Fahrplan definitiv, kommt er auch
ins offizielle Kursbuch der Schweiz.

Blick in die Zukunft

Welche Verbindungen das sind, findet die SOB anhand von Markt- und Situationsanalysen heraus. Sie beobachtet das Jetzt und leitet daraus Zukunftsprognosen ab. Konkret beurteilt sie die heutigen Verkehrsströme, die Verkehrsnachfrage, das Verkehrsverhalten, die Raum- und Siedlungsbildung und wie sich die jeweilige Region demografisch, wirtschaftlich und touristisch entwickelt. Anhand der Ergebnisse definiert sie Ziele und Eckpfeiler für die künftigen Fahrpläne. Dieser Prozess dauert mehrere Jahre. Das «Erfinden» des Fahrplankonzepts erfolgt fünf bis zehn Jahre im Voraus. Ein bis drei Jahre vor der Umsetzung des Fahrplans legt die SOB zusammen mit den Bestellern fest, ob die Züge und Busse nur am Vormittag, nur an gewissen Tagen oder sieben Tage die Woche verkehren. Mit dem Fahrplan 2015/2016 zum Beispiel hat die SOB schon 2005 begonnen. Die letzten Details hat sie im Sommer 2014 festgelegt. Umgesetzt wird der Fahrplan am 13. Dezember 2015 – übrigens ein Termin (zweiter Sonntag im Dezember), der international gilt.

Steht das Konzept, geht es ans Verhandeln der Offerte. In dieser Zeit ist der Kontakt zwischen der SOB und den Vertreterinnen und Vertretern der Besteller intensiv. Aber auch vor und nach der Verhandlungsphase steht sie regelmässig in Kontakt mit den Bestellern. Und kann je nach Situation durch aktives Mitwirken in Projekt- oder Arbeitsgruppen oder durch selbst erstellte Studien die Fahrplangestaltung wesentlich beeinflussen.

Der Dominoeffekt

Was viele der Reisenden nicht wissen, ist, dass auch sie den Fahrplan beeinflussen können. Die SOB und die Besteller nehmen Kritik und Anliegen entgegen und berücksichtigen sie in der Planung des zukünftigen Fahrplanangebots. Auf diesem Weg gelangt die SOB auch immer wieder zu guten Ideen. Leider kann nicht jedem Wunsch entsprochen werden. «Jeder Fahrplan ist ein Kompromiss», erklärt Michael Sutter. Denn kleinste Anpassungen, gar im Sekunden- und Minutenbereich, wirken sich sofort auf den Fahrplan aus. Das hat hauptsächlich damit zu tun, dass auf dem Schweizer Schienennetz sehr viele Züge sehr dicht nacheinander unterwegs sind. Auf einem einspurigen Streckenabschnitt können Züge nicht kreuzen, also muss das Kreuzen in einem Bahnhof erfolgen. Fährt nun der eine Zug nur eine Minute später los, muss auch die Fahr- und Wartezeit des entgegenkommenden Zugs angepasst werden. Und entsprechend die des nächsten Zugs. Und so weiter. Ein Dominoeffekt.

Jeder Fahrplan hat Schwachstellen, die wir in Kauf nehmen müssen. Die hohe Kunst der Fahrplangestaltung ist es, möglichst viele Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen. Gewinner und Verlierer gibt es dabei immer. Das Ziel der SOB ist es, dass möglichst wenige zur Verlierergruppe gehören.

www.fahrplanentwurf.ch

Bauliches

Wir richten einen Bahnhof ein

Sind Sie schon einmal umgezogen? Dann kennen Sie die Situation bestimmt. Ein leeres Wohnzimmer und die grosse Frage: Wohin mit dem Sofa? An die Wand? Oder doch lieber in die Mitte des Raums? Ähnlich geht es uns, wenn wir einen Bahnhof oder eine Haltestelle einrichten. Oder besser gesagt: ausstatten. Und zwar mit Kundenanlagen.

Text & Foto: Claudine Roth

Ein Bahnhof oder eine Haltestelle ist mehr als nur ein Gleis, ein Perron und die Orts- tafel. Dort gibt es Billettautomaten und -entwerter, Zeitungsboxen, Abfalleimer, Sitzbänke, manchmal ein Wartehäuschen, Uhren, Lampen, Gleis- und Sektorentafeln, Abfahrtsmonitore, Zugzielanzeigen und Informationswände mit Fahr- und Zonenplänen sowie der Bahnhofsordnung und ortsspezifischen Informationen. All diese Elemente unterzubringen, ist nicht immer einfach. Denn an Bahnhöfen und Haltestellen gibt es oft nur wenig Fläche, die wir fürs Ausstatten nutzen können. Jedes platzierte Element nimmt Raum weg, was theoretisch die Sicherheit der Reisenden gefährdet. Entsprechend viele Sicherheitsvorschriften müssen wir beachten. Solche vom Bundesamt für Verkehr (BAV) zum Beispiel. Hinzu kommen Normen und Anforderungen von Institutionen, die sich unter anderem für ein hindernisfreies Bewegen an Bahnhöfen einsetzen. Wie es uns trotzdem gelingt, jedes einzelne Stück zu platzieren? Indem wir die Kundenbrille aufsetzen.

Von Regeln und Ausnahmen

Die Kunden wollen sich an einem Bahnhof möglichst einfach und schnell orientieren. Wann fährt mein Zug und auf welchem Perron? Wo kann ich mein Billett lösen? Wo meine Mehrfahrtenkarte entwerter? Wo setze ich mich hin, wenn meine Beine müde sind? Und wo entsorge ich das Säckchen meines Znünbrot? Diese Fragen stellen wir uns, bevor wir bestimmen, wo welche Kundenanlage hinkommt – im Hinterkopf immer die zahlreichen Regeln, die wir befolgen müssen.

Eine dieser Regeln – der Art. 34.4 der Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung – besagt, dass auf den ersten 20 Metern nach dem Zugang auf den Perron nichts den Weg versperren darf. Steigen nämlich viele Menschen auf einmal aus dem Zug aus, sollen diese den Perron so schnell wie möglich freigeben und die Treppe oder Rampe hinuntergehen. Zusätzlich stehen ja auch die Reisenden auf dem Perron, die in den Zug einsteigen wollen. Würde nun innerhalb dieser 20 Meter etwas stehen, könnte das den Kundenfluss stauen. Wie immer gibt es Ausnahmen: Billettentwerter und Perrondachstützen dürfen wir an kleinen Bahnhöfen, die wenig frequentiert sind, innerhalb dieses hindernisfreien Bereichs platzieren. Den Entscheid treffen wir nicht nur aufgrund der aktuellen Frequenzen der ein- und aussteigenden Personen, sondern auch anhand der künftigen Gebietsentwicklung und unserer Prognosen (S. 22).

Von Kreativität und Tests

Manchmal ist beim Einrichten auch unsere kreative Ader gefragt. In Freienbach durften wir gemäss Auflage vom BAV keine klassische Sitzbank hinstellen. Der

sichere Bereich zwischen den weissen taktilen Linien auf dem Perron ist sehr schmal. Eine Sitzbank hätte viel Platz weggenommen. Die Gefahr, dass jemand ins Lichtraumprofil (Raum rund um die Fahrbahn, den ein Zug braucht, um nirgends anzuecken) gerät, wäre zu gross gewesen. Also haben wir nach einer Lösung gesucht und in Form von Einzelsitzen, die an die Perronstützen montiert wurden, gefunden.

Keine Ausnahmen, dafür aber Raum für Pilotversuche gibt es bei der Beleuchtung. Die Euronorm 12464 für Innen- und Aussenbeleuchtung schreibt vor, dass die Perronkante in der Nacht gut aus- und vor allem gleichmässig beleuchtet sein muss. Die Lichtkegel dürfen dabei keine Schatten werfen. Gleichzeitig darf das Licht nicht zu hell sein, damit es weder den Lokführer blendet, wenn er den Zug in den Bahnhof einfährt, noch die Anwohnerschaft vom Schlaf abhält. In Mogelsberg testen wir ab Herbst 2015 eine Beleuchtung mit Bewegungssensoren auf LED-Basis. Die Lampe ist dabei nie dunkel, sondern leuchtet immer mit 20 bis 30 % Leistung. Bewegt sich nun ein Reisender auf dem Perron oder fährt ein Zug ein, fährt auch das Licht hoch.

Von Bedürfnissen vieler und der Natur

Unsere Bahnhöfe sind für alle Menschen gebaut, für solche, die es eilig haben, für solche, die es gemütlich nehmen, und auch für Menschen mit Beeinträchtigung. Ihre Bedürfnisse sind uns besonders wichtig. Daher pflegen wir einen intensiven Austausch mit verschiedenen Behindertenorganisationen. So haben wir seit Kurzem zur Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen die Perron- und Gleisnummern in Brailleschrift an die Handläufe der Treppen und Rampen montiert. Abfahrtsmonitore sind, wenn es die Architektur zulässt, so angebracht, dass sich die oberste Inhaltszeile auf höchstens 1,60 m über dem Boden befindet. Somit können auch Menschen in Rollstühlen oder solche, die eine Sehbeeinträchtigung haben, den Fahrplan lesen.

Auch die Natur mischt in der Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen mit. Einen Billettautomaten können wir nicht einfach irgendwo hinstellen. Wir müssen neben der Sicherheit unserer Reisenden – der Automat sollte nie so stehen, dass die Kunden mit dem Rücken zum Gleis ein Billett lösen müssen – auch die Sonneneinstrahlung berücksichtigen. Denn je nach Sonnenstand sieht man die Informationen am Bildschirm nicht mehr. An besonders wetterexponierten Bahnhöfen – Rothenturm ist ein solcher – mussten wir den Billettautomaten sogar in die Unterführung stellen. Ansonsten wären die Reisenden beim Billettkauf den dort herrschenden und teilweise extremen Wetterverhältnissen schutzlos ausgesetzt.

Ganz so einfach, wie eine Wohnung einzurichten, ist es dann doch nicht. Es gibt viele Wünsche, Vorschriften und eigene Regeln zu berücksichtigen. Das Ziel aber ist das Gleiche. Am Schluss sollen sich die Reisenden an unseren Bahnhöfen und Haltestellen gut aufgehoben und sicher fühlen. Wie zu Hause auf dem Sofa – das an der Wand steht.

Die Handläufe an den Perron-

zugängen sind in Braille beschriftet.



Bahnböschungen «määhnen» wir aus Sicherheitsgründen.

Wiederkehrendes

Bahnböschungen haben es in sich

An einen grossen Teil des 123 km langen Streckennetzes der SOB grenzen Bahnböschungen. Diese müssen wir regelmässig pflegen und bewirtschaften.

Text & Fotos: Denise Debrunner

Zwei Mal jährlich – jeweils im Frühling und im Herbst – sind wir in der Nacht mit den Mähtraktoren auf unserem Streckennetz unterwegs. Die Traktoren fahren auf den Schienen und verfügen über einen langen Mäharm. Der Arm kann so weit ausgefahren werden, dass wir auch die teilweise sehr steilen Böschungen neben dem Gleis erreichen. Pro Mähtraktor sind immer zwei Personen im Einsatz: eine Begleitung und eine Person, die den Mäharm bedient und den Traktor lenkt. Meistens sind zwei Traktoren gleichzeitig unterwegs. Einer mäht die eine Seite der Böschung, der andere die gegenüberliegende. Die Stellen, die für den Traktor schwierig zu erreichen sind, rund um Pfähle und Masten und entlang der Zäune, mäht unser Personal später mit der Motorsense.

Die regelmässigen Böschungsarbeiten dienen vor allem der Sicherheit. Gemähte Böschungen sind einfacher und sicherer von unserem Personal zu begehen. Ausserdem sehen sich unsere Mitarbeitenden, die auf und neben dem Gleis arbeiten, sowie das Lokpersonal eher und können gegebenenfalls aufeinander reagieren. Ein Nebeneffekt ist, dass zugewachsene Entwässerungsrinnen früher entdeckt und vom Bewuchs befreit werden können. Neben den Böschungsarbeiten mähen wir nicht nur, sondern schlagen auch alle drei bis vier Jahre Holz. Vornehmlich werden schnell wachsende Sträucher und Bäume in ihre Schranken verwiesen, sodass sie während eines heftigen Sturms oder unter Schneelast nicht auf die Fahrleitung stürzen. Zudem fällt dann im Herbst weniger Laub auf die Fahrbahn, das die Lokomotiven und Triebfahrzeuge ins Rutschen bringen kann oder sich im Schotterbett zu Humus zersetzt. Humus ist im Schotter



unerwünscht, da Humus die Wasserdurchlässigkeit verringert und die Schottersteine verschmutzt. Dadurch können sich diese nicht mehr so gut ineinander verkrallen, was zu einer schlechten Fahrbahn führt und somit ihrer Stabilität schadet.

Kampf gegen Unerwünschtes

Während dieser Arbeiten bekämpft unser Personal auch die gebietsfremden Pflanzen – die sogenannten Neophyten. In unserer Gegend sind dies vornehmlich das «Drüsige Springkraut», der «Riesen Bärenklau» sowie die «Goldrute». Neophyten breiten sich schnell und stark aus und verdrängen dadurch einheimische Arten. Einige dieser Pflanzen können bei Menschen und bei Tieren auch zu gesundheitlichen Problemen führen.

Durch die Böschungsarbeiten lichten sich der Untergrund und das Unterholz. So kommen auch andere Dinge zum Vorschein, die da nicht hingehören. Unsere Mitarbeitenden müssen leider auch immer wieder Abfälle auflösen, die sie anschliessend fachgerecht entsorgen.

Maschinelles vs. Tierisches

Wenn tierische Räsensmäher wie beispielsweise Schafe eingesetzt werden, besteht immer die Gefahr, dass die Grasnarbe der Böschung beschädigt oder die Stabilität des Bahnborde beeinträchtigt wird. Ausserdem braucht es gute Zäune, damit die Schafe nicht plötzlich auf dem Bahntrasse stehen. Zudem müssen die Tiere regelmässig an einen anderen Ort transportiert und immer mit frischem Wasser versorgt werden. Die Tiere entlang unserer Bahnböschungen gehören Privatpersonen und dürfen nur mit entsprechender Bewilligung dort gehalten werden.

Auf gute Nachbarschaft

Bei den Böschungsarbeiten kommen wir auch intensiv mit den Anwohnerinnen und Anwohnern der Strecke in Kontakt. Teilweise haben wir die Böschungen an Bauern verpachtet, die darauf Tiere halten oder Ökoheu wachsen lassen, das erst Mitte Juni gemäht werden darf. Es ist auch schon vorgekommen, dass unsere Mitarbeitenden das Heu der Pächter aus Versehen gemäht haben, da sie nicht über dieses Pachtverhältnis Bescheid wussten. Deshalb müssen unsere Mitarbeitenden sowohl das Gelände als auch die Nachbarn und die Bepflanzung gut kennen.

Alte Wegrechte oder offene Gartentore, die auf die Böschung und damit auf das Bahntrasse führen, beschäftigen uns auch aus sicherheitstechnischer Sicht. In unseren Pachtverträgen sind deshalb die bahnspezifischen Sicherheitsbestimmungen aufgeführt, an die sich die Pächter halten müssen. Leider sehen wir uns ab und zu auch gezwungen, das Vertragsverhältnis mit unseren Pächtern zu kündigen, wenn sie diese Sicherheitsbestimmungen auch nach mehrfachen Mahnungen nicht einhalten.

Weiter beschäftigen uns auch vertragslose oder uns unbekanntes Pachtverhältnisse. An verschiedenen Orten gibt es Gärten am Gleis, deren Bewirtschafter wir nicht kennen. Meist wurde die Nutzung vor Jahren oder Jahrzehnten nur mündlich abgemacht. Immer wieder stellen wir fest, dass vorher von Unbekannten gepflegte Böschungen und Gärten verwildern. Dann sind wir gezwungen, die Überreste zu entsorgen, damit wir die Böschungen wieder selber pflegen können. Nun sind wir daran, alle Pachtverhältnisse zu aktualisieren, sodass wir und unsere Pächter alle rechtlichen Vorschriften auf unseren Böschungen einhalten.

Nützliches

Für SOB-Fans

Die SOB für unterwegs? Können Sie haben. Mit unseren nützlichen und lustigen Fanartikeln haben Sie die SOB immer dabei. Bestellen Sie Ihre Fanartikel noch heute unter www.sob.ch/bestellungen, oder kaufen Sie sie direkt in unserer Zentrale am Bahnhofplatz 1a, 9000 St. Gallen oder in einem unserer Bahnreisezentren. Eine Übersicht über all unsere Fanartikel finden Sie unter www.sob.ch.

SOB-Taschenschirm

Mit dem «Mini-Windfighter» kommen Sie trocken durch den Regen.

Preis CHF 24.90*



SOB-Kalender

Der passionierte Fotograf Markus Schälli hat unsere SOB-Züge und die malerische Schönheit der Natur in Szene gesetzt. Die Auflage ist auf 500 Stück limitiert.

Preis CHF 28.90*



SOB-Reisespiel

Nie mehr Langeweile unterwegs. Das garantiert das neue Reisespielset der SOB. Ob Sie Ihre Reise mit einer Runde «Eile mit Weile» oder «Mühle» verbringen – die Zeit wird wie im «Zug» vergehen.

Preis CHF 9.90*

*Die angegebenen Preise gelten innerhalb der Schweiz exklusive Versandkosten. Die Lieferung erfolgt gegen Vorauszahlung.



Kurzes

Gesichtszug

Illustration: Juri Schmid

Ein guter Arbeitstag beginnt mit ...

... einem leckeren Kaffee und aufgestellten Mitmenschen im Zug, wovon es am frühen Morgen leider noch etwas wenig hat.

Welches war deine längste Reise mit dem Zug?

Mit einem Eisenbahnerkollegen quer durch Norwegen.

Dein Traumberuf als Kind?

Da gab es zwei Traumberufe. Wie für die meisten Jungs waren dies: Zauberer und Lokomotivführer. Als Widder hatte ich diese Ziele stets glasklar vor Augen und ich hatte das Glück, dank guten Rahmenbedingungen und Unterstützung von anderen Menschen beide Ziele umsetzen und erreichen zu dürfen.

Worüber kannst du so richtig lachen?

Über einen gut erzählten Witz oder auch mal über ein mir misslungenes Zauberkunststück (wenn auch erst im Nachgang).

Wem würdest du im Zugabteil gerne gegenüber sitzen?

David Copperfield, der eine sagenhafte Bühnenpräsenz ausstrahlt, aber auch dem leider bereits verstorbenen Karl-Heinz Böhm. Der hat aus einer einfachen Wette bei «Wetten dass ...?» ein einmaliges Hilfsprojekt für Äthiopien gegründet.

Dein Lieblingsessen?

Fleisch in vielen Varianten (ich hoffe, die Vegetarier verzeihen mir dies), aber auch täglich etwas Süßes.

Dein Lebensmotto?

Sei selbst die Veränderungen, die du dir für diese Welt wünschst, und immer wenn du glücklich bist, informiere dein Gesicht.

Welches Gesetz sollte es geben?

Keine weiteren Gesetze mehr! Dafür sollte die Abschaffung sämtlicher Schliesssysteme möglich sein. Was hätten wir für eine tolle Welt, wenn wir gegenseitig darauf vertrauen könnten, dass jeder von sich aus das Eigentum und die Rechte des anderen akzeptieren würde und nichts voreinander mehr abzusperren wäre.



Kurt Lichtensteiger

Ausbildungsleiter und Prüfungsexperte

Lokpersonal

(bei der SOB seit 1.11.2004)

Unterwegs ...

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen. Wir sind Know-how- und Innovationstreiberin in der Branche und übernehmen Technologie- und Systemführerschaften. Bund und Kantone unterstützen wir aktiv beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele, indem wir unsere Rolle als kreative Innovatorin und Querdenkerin wahrnehmen.

Unser Kerngeschäft ist der Personenverkehr. Im Fokus unseres Denkens und Handelns steht die optimale Betreuung unserer Kundinnen und Kunden: Ihnen stehen wir in unseren Bahnreisezentren bereits vor der Fahrt beratend zur Seite und bieten ihnen attraktive Verkehrsleistungen mit schnellen und pünktlichen Verbindungen in modernem Rollmaterial.

Darüber hinaus sind wir auch für unsere Infrastruktur und den Support unserer Fahrzeuge zuständig. Für die Instandhaltung, Erneuerung und den Ausbau unserer Bahninfrastruktur setzen wir sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung primär auf eigene Ressourcen. Und unsere Fahrzeuge, sowie die von Dritten, warten und reparieren wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern.

Dafür stehen unsere motivierten Mitarbeitenden tagtäglich und praktisch rund um die Uhr im Einsatz.

... in die Zukunft

Die Schweiz ist ein Volk von Bahnreisenden. Schon heute ist das Schienennetz stark ausgelastet. Und Prognosen gehen von einem ungebrochenen Mobilitätswachstum aus. Das und die sich verändernden Ansprüche an den öffentlichen Verkehr erfordern von uns eine gründliche und vorausschauende Planung und Budgetierung aller Ressourcen. Als innovative Privatbahn wollen wir die Chancen des Eisenbahnmarkts nutzen und in unserem Marktgebiet und im Schweizer öV-System eine führende Rolle im Schienenverkehr einnehmen.

... im Zug

Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Und das in modernen, sicheren und sauberen Fahrzeugen. Der Voralpen-Express, der durch prächtige Landschaften von St.Gallen nach Luzern fährt, lädt dank bequemen Sitzen, grossen Fenstern und einem Bistroangebot zum Geniessen ein. Mit den Flirts, unseren S-Bahnen, sind wir auf den Strecken Rapperswil-Einsiedeln, Wädenswil-Einsiedeln sowie Biberbrugg-Arth-Goldau unterwegs – und erstmalig in der Schweiz auch mit einem Ringzug, der die Bahnknoten St.Gallen, Wattwil, Uznach und Sargans verbindet und rund um den Säntis fährt. Der Flirt überzeugt mit geräumigen und bequemen 1.- und 2.-Klass-Abteilen. Er ist behindertengerecht eingerichtet und ermöglicht den ebenen Einstieg. Die Wagen sind klimatisiert, geräuscharm und mit einem modernen Kundeninformationssystem ausgestattet.

... mit unseren Mitarbeitenden

Die SOB ist eine attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin, die die Bedürfnisse und Anliegen ihrer Mitarbeitenden ernst nimmt und diese aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens miteinbezieht. Wir beschäftigen rund 570 Personen und bilden pro Jahr ein gutes Dutzend Lernende aus. Dabei sind unterschiedlichste Berufe vom Gleisbauer über den Polsterer bis zum Zugbegleiter vertreten. Unsere Mitarbeitenden entlohnen wir marktgerecht nach ihrer Leistung und Funktion und fördern sie durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmassnahmen. Wir pflegen eine offene und ehrliche Kommunikation und setzen intern auf Fairness, Transparenz und Wertschätzung.

... auf Brücken und in Tunnels

Die direkte Verbindung der Ost- und der Zentralschweiz – von St.Gallen via Zürichsee bis nach Luzern – liess sich nur mit zahlreichen, teils atemberaubenden Kunstbauten verwirklichen, darunter die höchste Eisenbahnbrücke der Schweiz, der 99 Meter hohe und 365 Meter lange Sitterviadukt bei St.Gallen. Kunstbauten machen einen Zehntel unseres Schienennetzes aus. Mit einer maximalen Steigung von 50 Promille zwischen dem Zürichsee, Biberbrugg und Arth-Goldau sind wir auch eine Berg-und-Tal-Bahn. Diese Bauten sind Herausforderung und Verpflichtung für uns: Alles muss kontrolliert, gewartet und wenn nötig erneuert werden.

... in Zahlen

Wem gehört die SOB?

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%

Pol. Gemeinde St. Gallen 5,69%

Gemeinde Herisau 2,34%

Bezirk Einsiedeln 0,95%

Stadt Wädenswil 0,73%

Pol. Gemeinde Romanshorn 0,73%

Stadt Rapperswil-Jona 0,55%

Ortsbürgergemeinde St. Gallen 0,48%

Übrige Gemeinden/Bezirke 6,11%

Privataktionäre 15,15%

Tunnels/Brücken/Strecke

Tunnels: 19

Brücken, Viadukte, Unter- und Überführungen: 177

Länge des Streckennetzes: 123 km

Maximale Steigung/Gefälle: 50‰

Höchster Ort auf dem Streckennetz (Biberegg): 933 m ü. M.

Tiefster Ort auf dem Streckennetz (Romanshorn): 399 m ü. M.



A3 10.15 | Foto: © SOB, Claudia Krucker, Sitterviadukt

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 71 58 580 70 70 | www.sob.ch



Swiss Climate
Klimaneutral
gedruckt
SC2014041103 • www.swissclimate.ch



MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C008549