

Schriftzug

Wo ein Wille, da (oft) ein Weg	4
400 Chancen für die SOB	12
Auftrag: Wohlfühlatmosphäre schaffen	19

Inhalt

Einleitendes

Die Reisenden stets im Fokus **3**

Menschliches

Wo ein Wille, da (oft) ein Weg **4**

Eingesandtes

Ihr Erlebnis **11**

Erklärendes

400 Chancen für die SOB **12**

Detailliertes

Die Heinzelmännchen bei der SOB **14**

Bauliches

Lautes leiser machen **16**

Berufliches

Auftrag: Wohlfühlatmosphäre schaffen **19**

Unternehmerisches

Die Erfolgsgeschichte des Voralpen-Express **22**

Fortschrittliches

Ohrenschwellen für die Schweiz **24**

Wissenswertes

Gemischtes an Lager **26**

Kniffliges

Wettbewerb **27**

Kurzes

Manne, i d'Hosä! **28**

Lesen Sie den Schriftzug online unter
www.schriftzug.sob.ch.

Einleitendes

Die Reisenden stets im Fokus



Schon zum sechsten Mal laden wir Sie, geschätzte Leserinnen und Leser, ein, einen Blick in die Gebiete der SOB-Welt zu werfen, die Reisende nie oder nur selten zu Gesicht bekommen. Vermutlich kennen Sie unsere Züge, den Voralpen-Express und die Flirts, unsere S-Bahnen. Vielleicht wissen Sie auch, von wo bis wo wir unterwegs sind und wie die Bahnhöfe entlang der Strecke heissen. Womöglich grüssen Sie den einen oder anderen Zugbegleiter gar persönlich, weil Sie ihm schon so oft begegnet sind. Wir hoffen sogar ein wenig, dass dem so ist. Denn das heisst, dass wir bislang einen guten Job gemacht haben und Sie uns freundlich gesinnt sind.

Um Sie, die Reisenden, dreht sich unser Arbeitsalltag. Wir wollen, dass Sie mit uns von zu Hause zur Arbeit oder Schule fahren und am Wochenende zum Wandern oder Skifahren. Wir möchten Sie jeden Tag in unseren Zügen begrüssen. Und wir wünschen uns, dass Sie sich dabei wohlfühlen.

Das bedeutet auch, dass sich Menschen, die körperlich beeinträchtigt sind, an unseren Bahnhöfen gut orientieren und sich so selbstständig wie möglich bewegen können. Dafür müssen die Bahnhöfe und Züge die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen – und wir sagen mit Stolz, dass wir mit der Umsetzung auf Kurs sind.

Natürlich läuft auch bei uns nicht immer alles wie am Schnürchen: Züge können sich verspäten oder die Technik versagt und der Zug fällt gar aus. Vielleicht erhitzt ein Missverständnis zwischen Fahrgast und Zugbegleiter die Gemüter beider. Oder nächtliche Bauarbeiten rauben den Anwohnern den Schlaf. Wir wollen erfahren, wo etwas klemmt, und, sofern es uns möglich ist, auch etwas ändern. Dafür nehmen wir von Montag bis Freitag die Anliegen der Reisenden im Kundendienst entgegen.

Nicht immer lassen äussere oder auch innere Rahmenbedingungen eine sofortige Lösung zu. Stehenbleiben ist für uns trotzdem keine Option. Wir wollen uns verändern und verbessern. Wichtige Schritte in diese Richtung sind zum Beispiel die neuen Voralpen-Express-Fahrzeuge für noch mehr Fahrspass oder die breiteren Schienenschwellen für eine stabilere Zugfahrt. Um Sie, unsere Fahrgäste, geht es uns am Ende. Sie haben wir stets im Fokus, und für Sie sind wir «gerade unterwegs». Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Entdecken neuer Geschichten aus unserer Welt.

Claudine Roth
Redaktionsleiterin

Impressum

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

Erscheint zweimal jährlich 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: 2 600 Ex. |

Papier: Munken Rough; FSC, ISO 14001.

Menschliches

Wo ein Wille, da (oft) ein Weg

Wer mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, kennt die Situation vielleicht aus eigener Erfahrung oder aus Beobachtungen: Reisen mit Fahrrad, Kinderwagen, viel Gepäck oder mit einer verletzungs- oder altersbedingten Gehbehinderung ist beschwerlich. Wie reisen Menschen, die mit einer permanenten Beeinträchtigung leben? Wir haben zwei begleitet.

Text und Fotos: Claudia Krucker

Doris Scherer

Es ist ein perfekter Tag für einen Ausflug, ein sonniger, warmer Frühlingstag. Kein Zweifel, das muss sie sein. Ihr Signalement – weisser Blindenstock und schwarzer Labrador – ist für eine Sehende wie mich unverkennbar. Ich staune, wie ich es heute noch oft tun werde, mit welcher Sicherheit sie sich Richtung Bahnhof bewegt. Wir haben uns in Wil, ihrem Wohnort, vor dem Avec-Shop verabredet. Doris Scherer, die mir gleich das Du anbietet, hat sich bereit erklärt, uns einen Einblick zu geben, wie sie mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist. Die Geschäftsstelle Procap in St. Gallen hat uns den Kontakt vermittelt.

Fragen über Fragen

Einen Vorgeschmack auf das Reisen mit Handicap bekam ich, als ich die Reise für uns organisierte. Wir wollen von Wil via Wattwil und dann mit dem Vor-alpen-Express nach Schmerikon fahren. Nach einem Aufenthalt in Schmerikon sollen uns die S6 nach Uznach und die S4 dann zurück nach Wattwil bringen. Ganz bewusst habe ich verschiedene Zugtypen gewählt – mit Niederflureinstieg, also sogenannt barrierefrei, und mit Treppeneinstieg. Beim Versuch, mich in Doris hineinzusetzen, haben mich bereits bei der Planung Fragen wie «Wie viel Zeit benötigt Doris zum Umsteigen?» beschäftigt. «Zehn Minuten genügen normalerweise, aber die Umsteigezeit variiert je nach Grösse des Bahnhofs», schreibt sie mir per E-Mail.

Die kürzeste Umsteigezeit unserer Verbindung beträgt vier Minuten. In Uznach von Gleis 2 auf Gleis 3. Reicht das? Die beiden Gleise werden vom gleichen Perron aus bedient, das wird das Umsteigen erleichtern. Wie käme Doris zu dieser Information und wie wüsste sie, welches Rollmaterial eingesetzt ist? Fragen, die sie mir während unserer Reise beantwortet. Wir wagen das Experiment, immer mit der Option, dass wir eine Verbindung überspringen, wenn die Zeit nicht reichen sollte.

«Guter Hund»

Den Weg zu Gleis 5 in Wil lässt sich Doris von ihrer Hündin zeigen, ich einige Schritte hinterher. Sie wollte Akira anfänglich zu Hause lassen, da diese einen Teil unserer Strecke nicht kennt – und somit für Doris keine Hilfe ist. Weil Doris mir aber zeigen will, was Akira kann, hat sie sich umentschieden und die Hündin mitgenommen. «Gut gemacht», denke ich. Souverän führt sie uns zum Ziel und lässt sich auch von einem anderen Hund nicht ablenken, meine ich. Doch Doris spürt dessen Anwesenheit wegen Akiras Haltung im Führgeschirr, wie sie mir erklärt. Im Zug nach Wattwil nimmt Doris Akira das Geschirr ab. Nun ist Akira offiziell «ausser Dienst». Ich darf sie jetzt erst begrüßen, denn anfassen und ablen-



Doris Scherer mit
Blindenführhund Akira und einer
neugierigen Passantin





Wenn Akira vor dem Lift stehen bleibt, ertastet Doris den Liftknopf.

ken sollte man einen Hilfspfand während der Arbeit nicht. Die Sonne brennt durch die Scheiben. Instinktiv erhebt sich Doris und greift nach dem Rollo - doch sie greift ins Leere. Es gibt keines. Sie sei zum Glück nicht sehr lichtempfindlich. Viele sehbehinderte und blinde Menschen sind hingegen stark lichtempfindlich und tragen deshalb oft eine spezielle Dunkelbrille. Dennoch wechseln wir das Abteil. Uns bleiben gut 20 Minuten Fahrzeit. «Vollblinde reisen nicht allein», weiss Doris. Sie sind auf Begleitung und Unterstützung angewiesen. Das beginnt bereits bei der Reiseplanung.

Hilfe erhalten Reisende mit Beeinträchtigung meist im Familienkreis, in den Bahnreisezentren oder beim SBB Callcenter Handicap. Diese offizielle Hotline steht sowohl Reisenden mit eingeschränkter Mobilität, Menschen mit geistiger Behinderung als auch Blinden und Sehbehinderten gratis zur Verfügung. Doris wagt sich auch alleine auf Reisen. Auf ihr unbekanntem Strecken fragt sie sich durch. Die Leute seien sehr hilfsbereit, aber manchmal mache sie die Erfahrung, dass Blinde grundsätzlich für dumm gehalten würden. Schwierig wird es für sie bei geänderter Streckenführung oder bei Bahnersatz.

Ein Hauch «Italianità»

In Wattwil demonstriert Akira einen Teil ihres Könnens. Rund 40 Befehle kennt ein Blindenführhund, alle in italienischer Sprache: Durch die vielen Vokale versteht ein Hund diese besser als deutsch. «Banca!» befiehlt Doris. Tatsächlich trottet Akira in Richtung Bank, die auf dem Perron

steht, und zeigt sie Doris, indem sie ihre rechte Pfote auf die Sitzfläche legt. Auf das Kommando «Porta» lotst uns Akira anschliessend zur Zugschleuse des Voralpen-Express bei der ersten Klasse, die ich für uns «gefunden» habe. Akira führt Doris, und so meistern sie die Einstiegsstufen anscheinend problemlos. Der Einstieg mit Führhund ist klar geregelt: Der Hund geht voran und Doris steigt nach. Der Stock dient ihr, die Anzahl Stufen zu erkennen. Beim Aussteigen ist es umgekehrt. Die blinde Person steigt zuerst aus, und der Hund folgt erst nach dem Kommando «libera» nach. «Ein Zug mit Niederflereinstieg ist für mich nicht zwingend besser, selbst bei niveaueingeglichenem Perron. Ein zu grosser Abstand zwischen Bahnsteig und Wagen ist sogar gefährlich.»

Doris war lange nicht mehr am Zürichsee, sie kommt ursprünglich aus dieser Ecke, und geniesst unseren Aufenthalt in Schmerikon. Wir lassen einen Zug aus. Bei einer Glace erzählt Doris mehr aus ihrem Leben.

Schicksal

Vor elf Jahren erlitt Doris nach einer Operation einen septischen Schock und wurde in der Folge in ein künstliches Koma versetzt. Ihre Sehnerven sind dabei abgestorben. Nach dem Aufwachvorgang diagnostizierten die Ärzte eine faktische Erblindung. Auf dem linken Auge sieht sie noch drei Prozent, auf dem rechten fünf. Für die Direktionsassistentin brach zuerst eine Welt zusammen. Trotzdem haderte sie nicht lange mit ihrem Schicksal. Sie setzte alle Hebel in Bewegung, damit sie durch die Invalidenversicherung für eine berufliche Wiederintegration unterstützt wurde. Sie



besuchte neun Monate die Blindenschule in Basel, wo sie unter anderem die Brailleschrift, blindentechnische Fertigkeiten auf dem Computer sowie den Umgang mit speziellen Hilfsmitteln erlernte. Da Blinde keine Maus bedienen können, musste sie sämtliche Befehle auswendig lernen, ihre vorgängig guten EDV-Kenntnisse haben ihr einiges erleichtert.

Trotz ihrer Anstrengungen klappte der berufliche Wiedereinstieg bei ihrem ehemaligen Arbeitgeber leider nicht. Daraufhin hat sie sich für einen Führhund entschieden und ist mit Akira mehr als belohnt worden. Zusammen mit ihrem Mann Hanspeter meistern sie nun zu dritt den Alltag. Das Internet bedient sie so souverän wie das Smartphone. Sie kocht und wäscht selber, entsprechende Einrichtungen im Haus machen das möglich. Selbst fürs Schminken hat Doris mit Permanent-Make-up eine Lösung gefunden. Für sie und Hanspeter ist klar, dass Akira nach ihrer ordentlichen Pensionierung den Ruhestand bei ihnen verbringen darf. Ein neuer Führhund ist kein Thema, solange Akira lebt.

Abenteuerlust

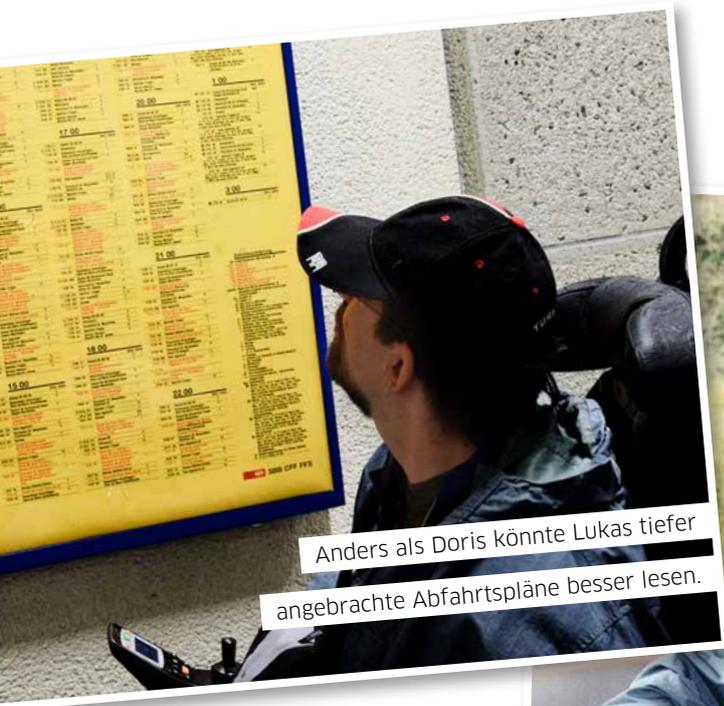
Akira kriegt etwas Kleines zu fressen und erledigt später ihr grosses Geschäft. Wie hätte es anders sein können, ohne viel Aufhebens säubert Doris die Stelle. Wo ein «Robi» steht, zeigt ihr Akira an. Diesen Begriff hat ihr Doris selber beigebracht. Wir beschliessen spontan, die Route zu ändern, und fahren via St.Gallen zurück nach Wil. Doris scheint für jedes Abenteuer offen. Immer wieder beweist sie, wie selbstständig sie ist. Die Gleise findet sie mithilfe der Braillebeschriftung an den Handläufen, den Lift zeigt ihr Akira auf den Befehl «Taxi», der für alle Fortbewegungsmittel steht.

Wenn sie einen Wunsch an die Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs offen hätte, wären dies überall Tafeln auf Augenhöhe, denn diese kann sie Buchstabe für Buchstabe entziffern. Auch die Durchsagen der Haltestellen sind für sie essenziell, um sich zu orientieren. Und wenn dann noch die Ausstiegsseite angekündigt würde, wäre das schon fast perfekt.



Die Nase berührt fast den Bildschirm, aber so kann

Doris die Abfahrtstafeln selbstständig lesen.



Anders als Doris könnte Lukas tiefer angebrachte Abfahrtspläne besser lesen.



Lukas ist gerne in den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Lukas Schällibaum

«An guten Tagen reise ich oft alleine mit öffentlichen Bussen, Zügen oder in Taxis», erzählt Lukas Schällibaum bei unserem ersten Treffen. Für den Alltag nutzt er sein «Auto», wie er seinen Elektrorollstuhl schmunzelnd nennt. An schlechten könne er nicht gut sprechen und sein Körper blockiere sich, was das Steuern des Rollstuhls verunmögliche. «Ich brauche dann bis zu einer Woche, um wieder zu Kräften zu kommen. Gezielte Übungen und mein Wille helfen mir dabei.» So geschehen kurz vor unserem ersten Termin für eine gemeinsame Reise.

Lukas wohnt im Imbodehuus in St.Gallen, einer Institution für Menschen mit einer Körperbehinderung und oder einer Hirnverletzung. Er ist zwar sehr selbstständig, benötigt aber doch bei Diversem mehr oder weniger Hilfe, je nach Tagesform.

Wie Doris lebt auch Lukas nicht von Geburt an mit einer Behinderung. Im Alter von drei Jahren rannte er in ein Auto und zog sich eine Hirnverletzung zu. Alles, was er heute in Sachen Beweglichkeit und Sprache kann, musste er danach in der Kinderrehabilitation und jahrelangen Therapien wieder lernen. Im zweiten Anlauf klappt unser Vorhaben, von St.Gallen mit dem Bus zum Hauptbahnhof und dann mit der S4 in einem SOB-Niederflurzug nach Wattwil zu reisen. Dort ist er aufgewachsen, und dort wohnen seine Eltern und viele Bekannte. «So alle drei Wochen besuche ich meine Familie», erzählt Lukas. «Ausserdem bin ich einmal pro Monat in einer gemischten Oberstufenklasse für Jugendliche mit Lernbehinderung und rede mit ihnen über das Leben mit Behinderung.» Das seien wertvolle Momente für Lukas. Überhaupt sei er gerne unter Menschen und zeige auch keine Berührungängste, wenn er gelegentlich komisch angeschaut werde. «Ich finde es wichtig, die Menschen im Umgang mit Behinderten zu sensibilisieren.»



Routiniert unterwegs

Es regnet nicht an diesem Tag. Sonst müsste Lukas sich und den Rollstuhl unter einer Pelerine verpacken, einen Schirm kann er nicht tragen. Ich habe Mühe, mit ihm Schritt zu halten. 45 Kilometer pro Stunde fahre sein Rollstuhl maximal – so sei dies zumindest in der Reha von einem Therapeuten getestet worden. «Dann muss ich aber mächtig Gas geben», kommentiere ich Lukas' Information lachend. Wir finden ein gemeinsames Tempo und erreichen die Bushaltestelle. Man merkt ihm seine Routine an. Gekonnt überbrückt er den Randstein am Trottoir, reiht sich bei der taktilen Linie ein und gibt dem Chauffeur bei der Ankunft des Busses ein Handzeichen. Dieser steigt aus, montiert eine Rampe, und Lukas kann ungehindert in den Bus fahren. Heute geht das ruckzuck. «Wenn es viele Leute im Bus hat, ist das nicht so einfach. Mein Rollstuhl braucht auch mit dem guten Wenderadius ziemlich Platz», erklärt er. Am Hauptbahnhof findet sich Lukas trotz Baustelle ganz gut zurecht. Mit dem Lift gehts hinunter in die Unterführung und dann die Rampe hoch zu Gleis 5. Alles problemlos. Den Fahrplan haben wir im Vorfeld gemeinsam besprochen. Die Niederflerverbindungen nach Wattwil

kenne er auswendig, sowohl die der S4 wie auch der S8. «Ich würde gerne auch wieder einmal mit dem Voralpen-Express reisen, aber das ist umständlich, weil ich mit meinem über 100 Kilo schweren Rollstuhl nur mit dem Mobilift einsteigen kann und somit auf Hilfe angewiesen bin», sagt Lukas mit einem Hauch von Wehmut. Aber die Aussicht auf das neue Rollmaterial ab 2019 stimmt ihn wieder um. Grundsätzlich könne er sich an den Bahnhöfen gut orientieren, aber das Lesen der gelben Abfahrts- tafeln sei aus seiner Perspektive nicht immer einfach, weshalb er sich in der Regel im Voraus organisiere, dies meist selber via Internet oder selten über die Hotline.

Rundfahrt um den Säntis

Auch das Einfahren in den Zug klappt gut. Der Schiebetritt schliesst sich fast bündig an den Perron an. «Es ist auch schon vorgekommen, dass der Spalt zu gross war. Da bin ich einfach zum Lokführer vorgefahren, der mir dann mit der Rampe geholfen hat.» An diesem Nachmittag sind nicht allzu viele Leute unterwegs. Somit hat Lukas auch im Zug gut Platz mit dem Rollstuhl. Er besitzt ein GA, weil er sich damit nie um ein Billett kümmern muss. Und eine



Der Schiebetritt schliesst die Lücke zwischen Zug und Perron und Lukas kann mit seinem Rollstuhl direkt hinein fahren.

Ausweiskarte für Reisende mit Behinderung, dank der eine Begleitperson gratis mitfahren kann.

Die 33 Minuten Fahrzeit nach Wattwil vergehen im Nu. Lukas ist ein angenehmer Gesprächspartner, und es gibt viel zu berichten. Über die Geschichte, dass er in der S4 einmal versehentlich in die falsche Richtung gefahren sei und sich dann spontan entschieden habe, die dreistündige Rundreise um den Säntis zu machen, müssen wir beide herzlich lachen.

Gastfreundschaft

Ich beschliesse, ihn in Wattwil noch bis zu seinem Elternhaus zu begleiten, das rund sieben Minuten Gehdistanz vom Bahnhof entfernt liegt. Lukas' Rollstuhl hat eine Akkureichweite von 60 Kilometern. Das erhöht seinen Bewegungsradius. Ohne mich wäre er trotz zig Strassenquerungen und Trottoirrampen schneller – oder doch nicht? Denn Lukas wird von einigen Passanten freundlich begrüsst. Man kennt sich anscheinend und hat Zeit für einen Schwatz in diesem Dorf.

Der Empfang bei Lukas' Eltern Vreni und Jürg ist herzlich, und ich werde eingeladen, doch noch auf einen Kaffee reinzukommen. Ich bin froh um die Tulpe, die ich in St. Gallen an der Kasse erhalten habe, als ich uns ein Getränk für die Fahrt besorgte. Wir überreichen sie Lukas' Mutter, die heute Geburtstag feiert, wie er mir unterwegs erzählt hat. Jürg und ich gehen vor, in den oberen Stock ins Wohnzimmer. Ich nehme an, dass Vreni Lukas mit dem Treppenlift hilft. Einige Zeit später kommen sie beide – zu Fuss – auch ins Wohnzimmer. Heute ist ein guter Tag!



Mit feinen Bewegungen an diesem

Joystick lenkt Lukas sein «Auto».

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und die SOB

Das Gesetz hat zum Zweck, Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind. Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und weiterzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.

Das BehiG ist am 1. Januar 2004 in Kraft getreten und gilt auch für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge.

Die SOB ist mit der BehiG-Umsetzung auf Kurs und hat bereits den grössten Teil der Auflagen erfüllt. Sie steht im regen Austausch mit den verschiedenen Behindertenorganisationen und -verbänden, um möglichst viele der teilweise unterschiedlichen Bedürfnisse von hör-, seh- und gehbehinderten Menschen abzudecken. Bis 2023 werden alle Stationen umgebaut, und das Rollmaterial wird ersetzt sein.

Die Übersichtspläne auf der Webseite www.sob.ch zeigen die Situation aller Bahnhöfe entlang der SOB-Linien.

Telefonnummer SBB Call Center Handicap: 0800 007 102

Täglich von 6 bis 22 Uhr. Der Anruf ist in der Schweiz gratis.



Mithilfe seiner Eltern erklimmt Lukas die

Stufen vom Erd- ins Obergeschoss.



Eingesandtes

Ihr Erlebnis

Fahren Sie oft mit uns? Oder sitzen Sie heute vielleicht sogar zum ersten Mal in einem unserer Züge? Wie gefällt Ihnen die Fahrt? Was sehen Sie, wenn Sie aus dem Fenster schauen? Hat Sie gerade jemand im Abteil zum Lachen gebracht? Wohin geht Ihre Reise heute?

Jetzt
einsenden



Das und noch mehr wollen wir gerne von Ihnen erfahren. Teilen Sie uns Ihr lustigstes oder speziellstes Erlebnis in einem SOB-Zug mit. Schicken Sie uns Ihr schönstes Foto, das Ihnen während einer Fahrt mit uns gelungen ist. Ob kurios, romantisch oder alltäglich – wir freuen uns auf Ihre Beiträge. Und vielleicht entdecken Sie Ihre Geschichte oder Ihr Foto in der nächsten Ausgabe.

einsteigen@sob.ch

Indem Sie uns Ihren Beitrag senden (Foto, Geschichte, Zeichnung usw.), erklären Sie Ihr Einverständnis, dass die SOB diesen auf ihren Online- und Offlinekanälen und anderen Medien ohne zeitliche oder geografische Einschränkung nutzen, insbesondere auch publizieren darf. Sie verzichten auf Honorarzahungen in jeglicher Form und erheben keine weiteren Ansprüche. Wir versichern, dass wir das Material nicht für Zwecke verwenden, die unerlaubt, strafbar oder rufschädigend sind.

Erklärendes

400 Chancen für die SOB

Beim Kundendienst der SOB gehen pro Jahr über 400 Mitteilungen ein. Meist melden sich Reisende, die mit einer Dienstleistung unzufrieden sind. Wir sehen in jeder Rückmeldung eine Chance, uns zu verbessern. Manchmal mit Erfolg, manchmal ohne.

Text: Claudine Roth, Grafik: sag's

Zufriedene Kunden sind ein Indikator für Qualität. Die SOB hat deshalb seit Jahren einen Kundendienst, der Reklamationen, Verbesserungsvorschläge und gelegentlich ein Lob entgegennimmt. So erfährt sie, wo es klemmt, und kann bei Bedarf Massnahmen zur Verbesserung ableiten.

Anschlussbrüche, Bauarbeiten, Begegnungen im Zug

435 Rückmeldungen gingen 2016 im SOB-Kundendienst ein. 366 davon waren negativ. Am häufigsten ärgerten sich die Kunden, wenn sie einen Anschlusszug oder -bus verpassten und am Bahnhof auf die nächste Verbindung warten mussten. Am zweithäufigsten beschwerten sie sich wegen Lärm oder Baustellen, und am dritthäufigsten gaben Begegnungen im Zug zwischen Passagieren und Zugpersonal Anlass zur Reklamation. Was auch immer die Kunden frustrierte, wir hörten jedes Mal genau hin. Und nahmen jedes Anliegen ernst.

Das zeigt auch der Prozess, der innerhalb der SOB mit jeder Kundenreaktion angestoßen wird. Eine Beschwerde landet fast immer zuerst beim Kundendienstteam. Vier Personen nehmen von Montag bis Freitag Anrufe entgegen, lesen E-Mails oder Tweets und Posts in den sozialen Medien. Das Team leitet die Beschwerde dann je nach Thema an die Abteilung weiter, die fachlich dazu Stellung nehmen kann. Diese prüft auch, ob Massnahmen nötig und möglich sind, und leitet sie im besten Fall sofort ein. Den Entscheid über allfällige Sofortmassnahmen und eine Situationsanalyse des Beschwerdegrunds spielt die Abteilung an das Kundendienstteam zurück, das dann entweder den Telefonhörer in die Hand nimmt, eine neue E-Mail öffnet oder dem Kunden die Antwort zurückzwischert. Die Kunden hören oder lesen in jedem Fall etwas von uns, ausser sie wünschen dies ausdrücklich nicht.

Von Amerika nach England

Wie der Kreislauf in der Praxis funktioniert, zeigt das Beispiel «Lautsprecherdurchsagen im Voralpen-Express». Im Dezember 2014 führten wir in den Voralpen-Express-Fahrzeugen englische Durchsagen ein. Damit wollten wir unsere nicht deutschsprachigen Gäste willkommen heissen und sie über die nächsten Stationen informieren. Zunächst entschieden wir uns für einen Sprecher aus den USA, der die Begrüssung «The Südostbahn welcomes you aboard the Voralpen-Express and wishes you a pleasant journey» in amerikanischem Englisch sprach. Während ausländische Kunden den neuen Service bestimmt schätzten,



trafen wir den Nerv einiger Vielreisender leider nicht. Sie teilten uns mit, dass ihnen die neuen Durchsagen überhaupt nicht gefielen. Manche bezeichneten die Sprecherauswahl gar als Missgriff, und durchwegs alle wünschten sich einen Ersatzmann britischer Herkunft. Die Arbeitsgruppe, die für die Aufnahmen zuständig war, nahm den Wunsch der Reisenden ernst und begab sich mit einem neuen Sprecher – einem Herrn aus Grossbritannien, der seine Stimme auch englischen Lehrmitteln lieh – erneut ins Studio. Seit Dezember 2016 werden unsere Voralpen-Express-Reisenden nun in britischem Englisch begrüsst. Negative Rückmeldungen zu den Durchsagen haben wir seitdem nicht mehr erhalten.

Auf manche Anliegen können wir nicht so leicht oder schnell eingehen. Gründe sind dann oft planerischer oder technischer Natur und zeigen sich häufig in Anschlussbruchfällen. Wenn Kunden am Bahnhof stranden, weil ihr Zug zu spät eingefahren ist und sie ihren Anschluss knapp verpasst haben, ärgern sie sich verständlicherweise. Sie fragen sich und uns dann oft, wieso der Anschlusszug nicht warten konnte. Das hat zum einen mit der Infrastruktur, also den Gleisen, zu tun und zum anderen mit dem dicht befahrenen Zugnetz in der Schweiz. Würde der Anschlusszug abwarten und in der Folge selbst zu spät losfahren, würde er entgegenkommende oder nach ihm folgende Züge blockieren, und das hätte direkte Auswirkungen auf den gesamten Schweizer Fahrplan. Trotzdem nimmt der Kundendienst auch diese Beschwerden ernst und leitet sie intern weiter. Die Profis in den betroffenen Abteilungen beobachten den Problemherd. Spitzt sich die Situation zu und sind zudem Fahrzeuge und Gleise anderer Transportunternehmen betroffen, stecken sie auch mal die Köpfe mit ihren Pendants zusammen. Auf diesen Austausch, z.B. mit der SBB, und die gemeinsame Problemlösung legt die SOB viel Wert. Auch die Kundendienstteams der beiden Bahnen tauschen sich regelmässig aus.

Heute transportieren wir pro Jahr rund 13 Millionen Reisende. In Zukunft werden es noch mehr Personen sein. Auch das Schweizer öV-Netz wird sich verdichten, und das Mobilitätsbedürfnis unserer Reisenden wird sich ändern. Die Kunden sollen dann weiterhin die Möglichkeit haben, sich zu beschweren, wenn etwas nicht funktioniert, Kritik anzubringen, wenn es irgendwo klemmt, und ihrem Ärger über eine bestimmte Situation Luft zu machen. Wir werden für sie da sein.

Der SOB-Kundendienst ist Teil der Abteilung «Unternehmenskommunikation» und wird durchschnittlich von vier Personen betreut. Selbstverständlich findet «der Dienst am Kunden» auch auf andere Weise statt, nämlich im direkten Kontakt zwischen Reisenden und dem Zug- und Lokpersonal (rund 200 Personen) bzw. den Mitarbeitenden in den Bahnreisezentren (30 Personen). Wie die Kunden ihre Anliegen anbringen, spielt am Ende keine Rolle. Für die SOB ist jedes Kundenfeedback wertvoll und eine Chance, an sich zu arbeiten. Und natürlich freut sie sich auch über ein Lob, wenn ihr etwas gut gelungen ist.



Detailliertes

Die Heizeilmännchen bei der SOB

Sie sind 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr für die Reinigung unserer 27 Züge und 34 Bahnhöfe und Haltestellen im Einsatz: 35 fleissige Mitarbeitende aus den Service-Zentren Herisau und Samstagern schleppen im Laufe eines Jahrs so einiges an Abfall aus unseren Zügen und Bahnhöfen.

Text: Brigitte Baur, Grafik: sag's

Wenn bei den Bahnhöfen und Haltestellen tägliches Wischen und Kübelleeren ausreicht, putzt das Zugreinigungspersonal bis zu viermal täglich während der Hauptverkehrszeiten alle unsere 145 Wagen mindestens einmal durch. Dreimal pro Tag im Schnelldurchlauf, einmal gründlich in der Nachtschicht.

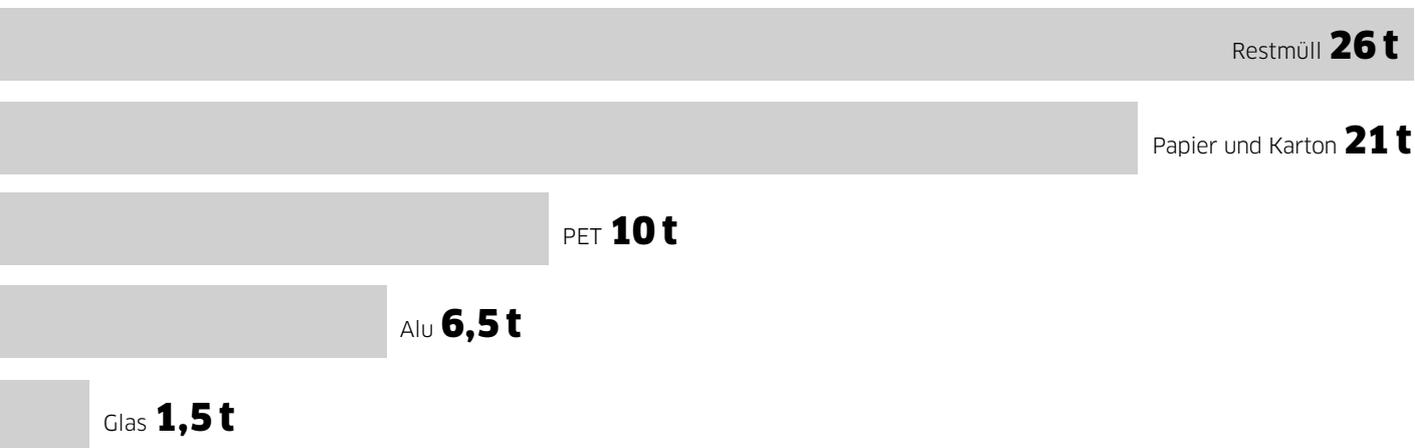
Von der schnellen Sichtreinigung ...

Bei der sogenannten Sichtreinigung räumt eine Person alles aus dem Zug, was offen und sichtbar herumliegt: Zeitungen, Büchsen, Flaschen und übrigen Abfall. Diese Putztour wiederholt sich bis zu dreimal pro Tag und dauert in der Regel knappe zwölf Minuten.

... bis zur zeitintensiven Nachtreinigung

In der Nacht, wenn die Züge an ihren zugewiesenen Bahnhöfen stillstehen, dauert die gründliche Reinigung eines 200 Meter langen Voralpen-Express mit drei Mitarbeitenden schon mal bis zu acht Stunden. Was unsere fleissigen Saubermänner und -frauen pro Jahr alles an Abfall aus unseren Zügen und Bahnhöfen wegräumen, zeigen die eindrücklichen Zahlen in der Infografik.

Abfallmenge in unseren Zügen und Bahnhöfen pro Jahr



Reinigungsgänge Bahnhöfe pro Jahr

12 410
Mal wird
gereinigt



17 Personen



34 Bahnhöfe und Haltestellen

Reinigungsgänge Züge pro Jahr



18 Personen

8 537
Mal wird
gereinigt



27 Züge
(23 Flirts, 3 Voralpen-
Express, 1 NPZ)

Sichtreinigung

(was gerade herumliegt plus Kübel)



Flirt

12 Minuten

Intensivreinigung

(inkl. Kübel, WC, Fenster, Böden)



Flirt

45 Minuten



Voralpen-Express

105 Minuten

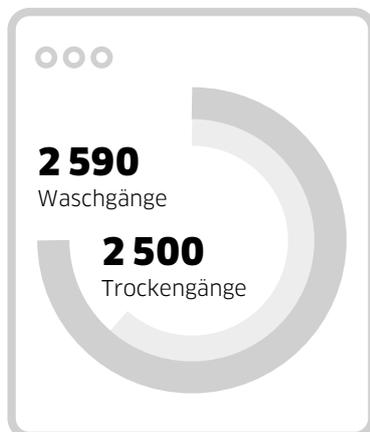


Voralpen-Express

492 Minuten

Wasch- & Trockengänge pro Jahr

(Putzlappen und Wischmop)



Materialverbrauch pro Jahr



500 000 Putzlappen

80 000 Wischmop

17 600 Rollen WC-Papier

8 000 Paar Gummihandschuhe

6 944 Liter Reinigungsmittel

3 000 Abfallsäcke

Bauliches

Lautes leiser machen

Bauen geht nicht ohne Geräuschkulisse. SOB-Gesamtprojektleiter Richard Enz stellt sich den Fragen rund um den Baulärm während des «Cluster Süd 2017».

Interview: Ursel Kälin, Foto: Christof Sonderegger, Grafik: sag's

Die SOB wird über mehrere Monate auf dem Streckenabschnitt Pfäffikon-Samstagern bauen. Warum werden die Arbeiten nicht schrittweise ausgeführt?

Richard Enz: Bei diesem dichten Fahrplanangebot ist es nicht mehr möglich, nur in Nachtbetriebspausen effizient grosse Bauprojekte zu realisieren. Bei diesem Grossprojekt sind drei Intensivbauphasen vorgesehen (s. Kasten). Das Gros der Arbeiten erfolgt während der Totalsperre, und zwar hauptsächlich tagsüber in zwei Schichten. Eine kurze, wenn auch lärmintensive Bauzeit ist für alle Beteiligten vorteilhafter, als über Monate oder gar Jahre hinweg Dauerbaustellen mit Beeinträchtigungen für Reisende und Anwohnerschaft.

Bauen verursacht Lärm. Welche Vorgaben sind einzuhalten?

Wir sind gehalten, die gesetzlichen Vorgaben umzusetzen. Umweltschutzgesetz, Lärmschutzverordnung, Maschinenlärmverordnung und die Baulärmrichtlinie vom Bundesamt für Umwelt geben die Richtschnur vor. Aber wir machen beim «Cluster Süd 2017» weit mehr, und zwar deshalb, weil mehrere Projekte im dichten Siedlungsgebiet liegen. Lärm ist bei diesem Grossprojekt unvermeidlich. Deshalb macht unsere Umweltbaubegleitung auch Baulärmberatung beim Gleisbauunternehmer.

Welche Aufgaben hat die SOB dem Umweltbaubegleiter übertragen?

Wir haben Messungen vornehmen und ein Baulärmkonzept erstellen lassen. Darin sind die Lärmquellen, die zu treffenden Massnahmen sowie Zeitbeschränkungen für gewisse Arbeiten festgehalten. Es wird unterschieden zwischen Tag- und Nachtarbeiten sowie zwischen allgemeinen und lärmintensiven Bauarbeiten, die nur zu bestimmten Zeiten ausgeführt werden sollen bzw. dürfen.

Wie lassen sich die Bauarbeiten, die teils sehr lärmintensiv sind, differenzieren?

Man unterscheidet zwischen lärmintensiven Bauverfahren, Maschineneinsatz und auch unsachgemäßem Verhalten. Ein lärmintensives Bauverfahren ist das Einschlagen von Rammgut. Lärmintensiv sind Fräsmaschinen, Bohrer, Sägen oder Helikoptereinsätze. Zu vermeiden ist auch – vor allem in der Nacht – das Umschichten von Metallgegenständen. Hier haben wir angesetzt, indem wir bestimmte Zeitfenster vorgegeben oder bestimmt haben, welchen Anforderungen die Maschinen genügen müssen.

Was heisst das auf das SOB-Grossprojekt bezogen?

Wir erneuern die Fahrbahn auf einer Länge von rund vier Kilometern. Dabei setzen wir speziell während der fünfwöchigen Totalsperre grosse Gleisbaumaschinen ein. Intensive Lärmeinwirkungen entstehen beim Abtragen und Verladen der Schienenjoche sowie von Gleisen und Schotter. Einen grossen Einfluss hat die Zusammenstellung des Bauprogramms. Hier haben wir darauf geachtet, dass grundsätzlich die Arbeiten nur zweischichtig ausgeführt werden. Sie werden tagsüber, wenn auch teilweise bis in die Randstunden ausgeführt. Die dritte

Weiterführende Informationen

www.bafu.admin.ch

Die SOB erneuert zwischen Wilen bei Wollerau und Samstagern auf rund vier Kilometern die gesamte Infrastruktur. Mehr als ein Dutzend Teilprojekte umfasst das Grossprojekt «Cluster Süd 2017». Die Arbeiten zwischen Pfäffikon und Samstagern beginnen am 21. Mai, jeweils von 22.00 Uhr bis 5.30 Uhr, mit Teilsperren von sieben Wochen Dauer. Von Montag, 10. Juli, 0.30 Uhr bis Montag, 14. August, 4.30 Uhr wird der Streckenabschnitt total gesperrt. Dann folgen erneut Teilsperren bis in den September, jeweils von 22.00 Uhr bis 5.30 Uhr.

Es verkehren Bahnersatzbusse.

Aktuelle Informationen finden Sie im Onlinefahrplan.



Richard Enz

SOB-Gesamtprojektleiter

«Cluster Süd 2017»

Schicht in der Nacht und die Sonntage werden aus Rücksicht zu den Anwohnerinnen und Anwohnern voraussichtlich nicht für Arbeiten benutzt.

Heisst das, dass die Lärmbelastigungen entlang der Strecke unterschiedlich sind?

Ja, die intensiven Lärmeinwirkungen «wandern». Auf 2 × 300 Meter langen Abschnitten dauern lärmintensive Bauarbeiten weniger als eine Woche. Daneben führen wir noch andere Wanderbautätigkeiten entlang der Strecke aus wie die Sanierung von Bahnübergängen oder das Erstellen von neuen Mastfundamenten.

Können Sie den Massnahmenkatalog zur Lärmreduktion etwas näher erläutern?

Der Massnahmenkatalog ist weitreichend: Von Vorgaben für die Ausschreibung über den Einsatz von Maschinen oder organisatorischen Massnahmen fokussiert er sich auf die Phase der Bauausführung. Einsatzplanung, Arbeitsvorbereitung und Transporte inklusive Linienführung von Transportrouten sind ebenso aufgeführt wie lärminderndes Verhalten auf Baustellen.

Wie wird die Umsetzung bzw. Einhaltung sichergestellt?

Da einzelne Bauabschnitte in stark besiedelten Gebieten liegen, haben wir spezielle Vorkehrungen getroffen. Wir haben alle am Grossprojekt beteiligten Unternehmen auf die Einhaltung des Baulärmkonzepts verpflichtet. Maschinen und Geräte müssen dem Stand der Technik entsprechen. Vor Baubeginn erfolgen Schulungen für das Baupersonal, um ein lärminderndes Verhalten zu erreichen. Natürlich werden auch Audits gemacht. Laufende Maschinen z. B., so unsere Erfahrung, stören oftmals weniger als lautes Zurufen oder Gespräche während der Nacht.

Lärmbelastigungen werden so unterschiedlich wahrgenommen?

Ja, das zeigt unsere Erfahrung. Abgesehen davon, dass wir uns an die gesetzlichen Vorgaben halten und darüber hinaus den Massnahmenplan haben bewilligen lassen, wissen wir, dass Lärm sehr subjektiv empfunden wird. Wir beabsichtigen, in den Medien sowie auch an Anwohnerveranstaltungen über das wegen der zahlreichen Strassenkreuzungen sehr herausfordernde Projekt frühzeitig und breit zu informieren, und zählen auch auf das Verständnis der Anwohnerschaft.



SOB

HÖHENZÜGE TROPHY



Einsteigen Aufsteigen Gewinnen

Kostenlose Peakhunter App für iPhone oder Android installieren

Bis 31. Oktober 2017 mindestens 7 der 23 Gipfel erklimmen und sich vor Ort mit der Peakhunter App eintragen

Originelles Foto hochladen und tolle Preise gewinnen

Infos unter www.sob.ch/peakhunter



Berufliches

Auftrag: Wohlfühlatmosphäre schaffen

Peter Bruderer ist einer der Schweizer Bahnspezialisten in Sachen Konstruktion und Herstellung von Zügen. Er ist als Flottenmanager für die Beschaffung des neuen Rollmaterials für den Voralpen-Express verantwortlich. Nicht alltäglich dieses Projekt und ein Fulltime-Job, unter dem man sich vorerst vielleicht wenig vorstellen kann.

Text: Nicole Wolf, Fotos: SOB, Claudine Roth

Peter strahlt eine angenehme Ruhe aus. Seine Wortwahl ist besonnen und überlegt. Er wirkt wie ein vertrauenswürdiger Arzt. Dies kommt mir zumindest in den Sinn, als wir das Gespräch beginnen. Ein Berufsporträt soll es werden. Als Peter über seinen beruflichen Werdegang zu berichten beginnt, erinnert die Situation an ein Bewerbungsgespräch, was uns amüsiert. Spontan fällt mir die merkwürdigste Frage ein, die mir bei einem Bewerbungsgespräch je gestellt wurde: «Welches Tier wären Sie gerne?» Peter erheitert diese Frage. Mich erstaunt seine Antwort. Später nicht mehr, denn Peters Vielseitigkeit ist einzigartig, wie ich feststellen werde. Zur Beantwortung der Frage aber später, vordergründig interessiert jetzt: Was ist Peters Aufgabe bei der SOB? Wie kam er zu dieser ungewöhnlichen Tätigkeit?

Auf den Boden gekommen

Ein Tüftler war er immer. Vor allem der Leichtbau hatte es ihm bereits in jungen Jahren angetan, schildert er. So fiel seine Studienwahl auf Maschinenbau: Spezialisierung Flugzeugbau, Vertiefung Leichtbau. Einer der heutigen Schweizer Bahnfachleute studententechnisch spezialisiert auf Flugzeugbau? Richtig. Die Technologie faszinierte ihn, weniger das Fliegen selbst, und wie der Zufall oft spielt: Die FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG), bei der er nach dem Studium zu arbeiten begann, schloss ihre Abteilung für Flugzeugbau. Daraufhin bekam Peter das Angebot, in den Schienenfahrzeugbereich zu wechseln. So landete er bei der Bahn und sprichwörtlich «von der Luft kommend auf dem Boden». Seine Vorliebe für aussergewöhnliche technische Lösungen konnte er hier genauso ausleben, denn auch im Bahnbetrieb ist es notwendig, möglichst leicht zu bauen.

Im Laufe seiner Karriere durchlief er so manche Station. Bevor er zur SOB wechselte, arbeitete er unter anderem bei der Alusuisse Road & Rail AG, der Schindler Waggon AG und der Stadler Rail AG. Tätig als Projektleiter im In- und Ausland, unterstützte respektive leitete er die Entwicklung des NPZ (Neuer Pendelzug, der im Nahverkehr eingesetzt wird), des SBB-Panoramawagens sowie des Flirt. Nach 14 Jahren bei Stadler reizte ihn ein Angebot der SOB. Er erhielt die Chance, als Projektleiter in ein einmaliges Projekt einzusteigen: die Beschaffung und Einführung des neuen Rollmaterials für den Voralpen-Express. Peter wagte den Schritt.



Hält Peter da tatsächlich schon die neuen VAE-Farben in den Händen oder will er uns damit in die Irre führen?

Stets in Bewegung

Seit zwei Jahren widmet er sich nun diesem Mammutprojekt und fühlt sich rundum wohl, was wichtig ist, denn letztlich ist sein Kernauftrag, eine Wohlfühlatmosphäre im neuen Voralpen-Express zu schaffen. Die Wagen müssen einen einzigartigen Komfort bieten, um den Ansprüchen des Touristen oder Tagesausflüglers genauso gerecht zu werden, wie jenen des Pendlers. Der Fahrgast soll maximale Bequemlichkeit für seine individuellen Bedürfnisse vorfinden, Verpflegungsmöglichkeiten nutzen können und sich schlicht und einfach wie in einem Wohnzimmer fühlen.

Peters Job ist vielseitig und verändert sich von Projektphase zu Projektphase teilweise komplett. Es gilt, innovatives Rollmaterial auf das Papier und vom Papier auf die Schiene zu bringen. Projektmanagement, Projektdokumentation, Finanzierungsgesuche (Bund und Bestellerkantone), Kostenüberwachung, Terminkoordination und -überwachung, Risikomanagement und Risikoanalyse gehören zu seinen Aufgaben, um nur einige zu nennen. Kurz zusammengefasst: Peter ist die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Projektbeteiligten.

Intern ist er in engem Kontakt mit Fachkommissionen und Fachstellen der diversen Geschäftsbereiche. Ganz besonders schätzt er die Zusammenarbeit mit dem Lok- und Zugpersonal, da dieses wichtige Infos für die Konzeption liefert. So wird z.B. der Lokführerstand ganz nach den Wünschen

und Bedürfnissen des Lokpersonals gestaltet. Ebenfalls interessant ist die Arbeit mit dem Reinigungspersonal, vor allem die Auswahl der verschiedenen Produkte für die Oberflächen und Sitze sowie die gemeinsamen Versuche und Tests, z.B. dazu, welche Reinigungsmittel am effizientesten funktionieren. Nicht zu vergessen ist auch der kreative Prozess mit internen und externen Projektpartnern, was die Erarbeitung des Designs und Komforts der Innenausstattung oder die Farbauswahl für das neue äussere Erscheinungsbild betrifft. Über die Farbe schmunzelt Peter, denn eine eigens dafür kreierte ist in Entwicklung. Eine Kombination, die bis dato noch nicht durchs Land gefahren ist.

Nicht zu glauben, aber Peter hat an weiteren Fäden zu ziehen: Mit im Boot, oder besser im Wagen, sind auch externe Fachspezialisten, Ingenieurbüros, Kooperationspartner, Behindertenverbände und Anwälte. Als Projektverantwortlicher hat er mit den unterschiedlichsten Menschen zu tun. «Zu guter Letzt ist es immer Teamwork», quittiert er. Peter ist gerne Generalist, nicht bünzlig und übergenau. Seine Arbeitsweise beschreibt er als integrativ. Nicht alleine entscheiden, Konsens im Team schaffen, Leute beteiligen, das ist ihm wichtig. Das gemeinsame Schaffen empfindet er bei der SOB als einzigartig und schätzt er sehr.

Nächstes Jahr wird ein gemeinsamer Meilenstein erreicht: die Fertigstellung der ersten Fahrzeuge. Dann heisst es nicht mehr nur am Schreibtisch sitzen, sondern es geht ab ins



Mit seinen Händen überprüft Peter,
wie sich das Kopfpolster anfühlt.

Feld. Ein Jahr lang werden die Fahrzeuge bis ins kleinste Detail getestet. Sind die Züge dann im Betrieb, ist nicht Schluss mit der Arbeit am Rollmaterial. «Bis zu meiner Pensionierung habe ich noch genug zu tun», schliesst Peter heiter ab.

Abseits der Gleise

Bei der Frage, was der Privatmensch Peter Bruderer in seiner Freizeit so mache, lacht er und meint: «Ich habe vier Kinder, die halten mich auf Trab.» Und so nebenbei rückt er mit einem speziellen Faible raus: Der Blues hat es ihm angetan, er organisiert sogar Blueskonzerte für teilweise über 100 Zuschauer. Wow! Wie vielseitig, Kompliment. Apropos Vielseitigkeit: Das bringt uns zurück zur Frage «Welches Tier wären Sie gerne?». Ein Schmunzeln lässt sein Gesicht erstrahlen, und er antwortet: «Ein Wildschwein.» Mit viel war zu rechnen, aber ein Wildschwein? Ja genau! Er hat in jungen Jahren Wildschweine beim Schloss Laufen gehütet. «Faszinierende Tiere. Einfach fesselnd, wie sie ihr Dasein geniessen, sich suhlen, ihre Unabhängigkeit, Weisheit und Lebenskraft zeigen», sinniert Peter. Mich fasziniert Peters Mannigfaltigkeit. Das Gespräch steckte für mich wirklich voller Überraschungen. Die einzige Überraschung, die jetzt noch bleibt, ist, mit welcher Farbe der Voralpen-Express ab 2019 durch die Schweiz düst ... doch das wird nicht verraten.

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

Zahlen und Fakten zum Rollmaterial

Anzahl der neu beschafften Fahrzeuge:
6 Voralpen-Express-Züge
5 S-Bahn-Züge
Gesamtinvestition: 170 Millionen Franken

Lesen Sie mehr über die Vergangenheit des Voralpen-Express auf der nächsten Seite.

Unternehmerisches

Die Erfolgsgeschichte des Voralpen-Express

Der Voralpen-Express feiert dieses Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Ein Blick in die Geschichtsbücher zeigt aber, dass die beliebte Zugstrecke bereits vor 1992 bestanden hat. In den folgenden Zeilen nehmen wir die Vergangenheit des Voralpen-Express genauer unter die Lupe.

Text: Carla Ullmann, Foto und Plakat: Aus dem Buch «Bodensee-Toggenburg-Bahn» von Gerhard Oswald, Grafik: sag's

Die Geschichte des Voralpen-Express nahm ihren Anfang mit der Gründung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Als 1906 mit dem Gleisbau begonnen wurde, stiessen die Bauarbeiter rasch auf Probleme. Alle, die die Strecke zwischen der Ost- und der Zentralschweiz einmal gefahren sind, wissen um deren landschaftliche Besonderheiten. Die Topografie erschwerte den Bau und dämpfte die anfängliche Euphorie. In der Folge mussten viele Brücken, Viadukte, Tunnels und enge Schleifen gebaut werden. Die Arbeiten gestalteten sich aufwendiger als erwartet, und nur dank der finanziellen Unterstützung der SBB konnte die Strecke von Romanshorn nach Rapperswil 1910 fertiggestellt werden. Die Eröffnung wurde an vielen Bahnhöfen gebührend gefeiert. War die BT-Bahn lange Zeit nur mit ihren roten Zahlen in Verbindung gebracht worden, galt ihr nun das verdiente Lob.

Zusammenarbeit dank Elektrifikation

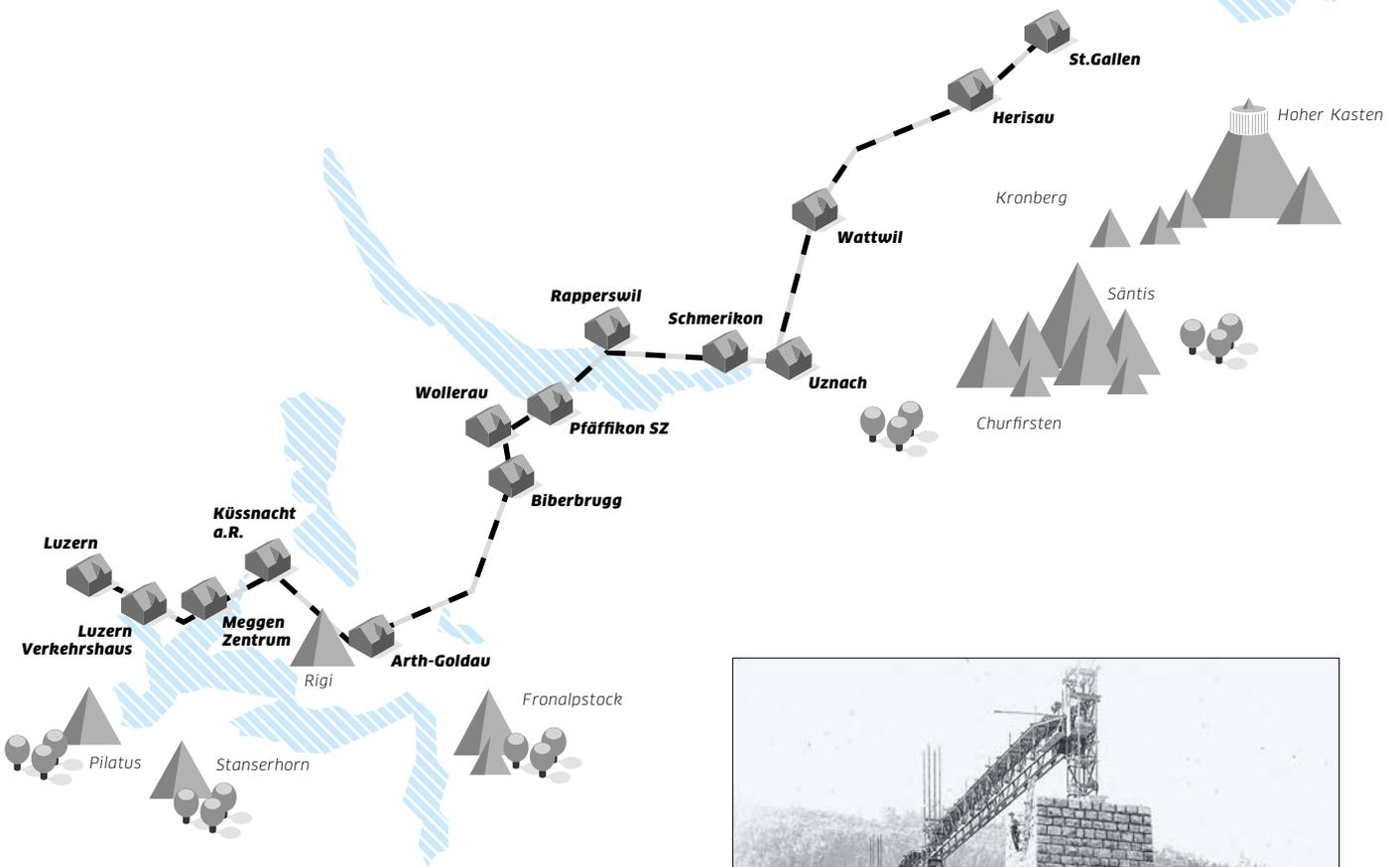
Die BT-Bahn wurde zu Beginn noch mit Kohle betrieben. Da in den 1920er-Jahren die Kohle- und Schmierstoffpreise stetig stiegen, entschied man sich für den Schritt in die Elektrifikation. Als die Südostbahn, die in der Zentralschweiz verkehrte, im Jahr 1939 ihre Züge ebenfalls elektrifizierte, stand einer erfolgreichen Zusammenarbeit beider Bahnen nichts mehr im Weg. Schon damals sah man den Vorteil, den eine direkte Verbindung von der Ost- in die Zentralschweiz bringen würde. Ermöglicht wurde die sogenannte «direkte Linie» dann in der Blütezeit nach dem Zweiten Weltkrieg: Der Umstieg in Arth-Goldau war nicht mehr nötig, die Verbindung zwischen Romanshorn und Luzern war nun eine direkte. Die Voralpen-Express-Strecke bestand somit bereits im Jahr 1949.

Der Voralpen-Express erhält seinen Namen

1982 führten die Verantwortlichen den Taktfahrplan ein. Die Verbindung zwischen Romanshorn und Luzern wurde nun zweistündlich als Schnellzug und stündlich als Regionalzug aufrechterhalten. Die drei Bahnen SBB, BT und Südostbahn bildeten eine einfache Gesellschaft und hatten je einen Drittel Anteil an der «direkten Linie». In den 1990er-Jahren verdichtete sich das Schienennetz in der Schweiz, sodass das Thema Vermarktung in den Vordergrund rück-



Die «direkte Linie» wird mit dem Bild vom vorwärtstrebenden BT-Direktor Walter Kesselring beworben.



te. Für eine ideale Vermarktung brauchte es einen einheitlichen Markenauftritt und einen prägnanten Namen. Im Jahr 1992 entschieden sich die drei Parteien für «Voralpen-Express». Das Marketing wurde gemeinsam intensiv vorangetrieben, um den Voralpen-Express in der gesamten Schweiz bekannt zu machen.

Im Jahr 2001 fusionierte die BT mit der Südostbahn zur Schweizerischen Südostbahn AG (SOB), die nun zwei Drittel Anteil an der beliebten Strecke besass. Die Verhandlungen zwischen der SOB und der SBB im Jahr 2012 sind vielen noch heute präsent. Damals kaufte die SOB der SBB den verbliebenen Anteil ab. Von da an ist die SOB die alleinige Inhaberin des Voralpen-Express.

Der Voralpen-Express hat eine turbulente Geschichte hinter sich und war lange Zeit weit von einem Paradeprodukt entfernt. Umso stolzer sind wir, dass sich die Verbindung trotz den anfänglichen Stolpersteinen sowohl bei Pendlern als auch bei Touristen etabliert hat. Indem der Voralpen-Express die Bedürfnisse beider Kundengruppen abdeckt, hebt er sich von anderen Angeboten im Schweizer Schienennetz ab. Somit ist der Voralpen-Express fast schon ein Unikum in der Schweiz. Die Pendlerinnen und Pendler werden fünf Tage in der Woche an den Arbeitsplatz oder zur Schule gebracht. Für sie sind während der Zugfahrt die Steckdose und die Ablage für den Laptop wichtig. Touristen hingegen steigen für Ausflüge und Reisen in den Voral-



Aufwendiger Bau des
Weissenbachviadukts 1907

pen-Express und haben andere Bedürfnisse. Sie schätzen die grossen Fenster, die Ablagefläche fürs Gepäck und das Verpflegungsangebot. Die Präferenzen beider Zielgruppen mussten auch aktuell bei der Beschaffung des neuen Rollmaterials beachtet werden. Mit dem Austausch der gesamten Voralpen-Express-Flotte Ende 2019 wird ein neuer Meilenstein in der Geschichte der Bahn gesetzt. Dann wird die einheitliche Flotte in neuem Design auf der Strecke zwischen St.Gallen und Luzern verkehren.



Dank der breiteren Auflagefläche und der vierfachen Verbindung liegt das Gleis stabiler auf dem Schotter.

Fortschrittliches

Ohrenschwellen für die Schweiz

Wieder einmal nimmt die SOB in der Schweizer Bahnlandschaft eine Vorreiterrolle ein. Als erstes Bahnunternehmen setzt sie auf ihrer Strecke die neu entwickelte Ohrenschwelle ein. Das SOB-Netz eignet sich wegen der engen Kurvenradien besonders für diesen Pilotversuch, und die neuen Schwellen sollen – für die SOB nicht ganz unwesentlich – die Unterhaltskosten senken.

Text: Tim Büchele, Fotos: Stefan Obrist

Ohrenschwellen sind Betonschwellen und heissen in Fachkreisen auch HD-Schwellen oder Heavy Duty Sleeper. Nachdem diese in Österreich auf verschiedenen Strecken bereits seit mehreren Jahren erfolgreich im Einsatz gewesen sind, führt die SOB dieses Jahr einen Pilotversuch in der Schweiz durch. Im Rahmen des «Clusters Süd», bei dem während der Sommerferien die gesamte Strecke Samstagern-Wilen bei Wollerau modernisiert wird (siehe Seite 16), baut die SOB im Bereich der engsten Kurven – unterhalb von Samstagern beträgt der Kurvenradius lediglich 221 Meter – die neuen HD-Schwellen ein.

Breiter und deshalb stabiler

In der Schweiz sind neben Betonschwellen auch Schwellen aus Stahl oder Holz im Einsatz. Die SOB verfolgt allerdings seit einigen Jahren die Strategie, in ihrem Hauptnetz vorwiegend Betonschwellen einzusetzen, um die Lebensdauer der Gleise zu erhöhen. Stahlschwellen verbaut sie auf schwächer belasteten Strecken und eliminiert dadurch nach und nach die ökologisch heiklen, in Teeröl getränkten und unwirtschaftlichen Holzschwellen.

Im Vergleich zu Stahl- und Holzschwellen haben Schwellen aus Beton per se ein



Sogar aus diesem Winkel lässt sich die Hundeknochenform der HD-Schwellen erahnen.

sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und sind langlebiger als die Alternativen. Die Ohrenschwellen, deren Form salopp ausgedrückt an einen Hundeknochen erinnert, toppen das dank ihrer breiteren Auflagefläche noch. Im Gegensatz zu den in der Schweiz bekannten und weit verbreiteten Betonschwellen B91 sind die Ohrenschwellen fast doppelt so breit, deutlich schwerer – 450 anstatt 290 Kilogramm – und vierfach statt nur zweifach mit der Schiene verbunden. Dank der breiteren Auflagefläche minimiert sich die Belastung auf den Schotter und den Unterbau. Durch diese Eigenschaft wird eine wesentlich bessere Gleislagestabilität erreicht. Dadurch muss das Gleis weniger gestopft werden, was die Unterhaltskosten im Vergleich zu Stahl- und Holzschwellen oder den B91-Betonschwellen erheblich senkt.*

Ein weiterer Vorteil der HD- gegenüber der B91-Schwelle ist, dass Erstere in engen Kurven mit Radien unter 250 Meter eingesetzt werden kann. Auf dem Netz der SOB gibt es eine Vielzahl davon, wie eben bei Samstagern. Der erwähnte Pilotversuch der SOB im kommenden Sommer ist auch für die anderen Schweizer Bahnen von Interesse. Aus diesem Grund sind auch die SBB und die BLS im erforderlichen Zulassungsprozess für die HD-Schwelle involviert. Sie beabsichtigen, diese Schwellen künftig auf bestimmten Streckenabschnitten ebenfalls einzusetzen.

Mehr Züge, weniger Kosten?

Die Kosten der Bahninfrastruktur sind in der Schweiz seit Jahren ein heiss diskutiertes politisches Thema. Einerseits wurde festgestellt, dass über Jahre zu wenig für den Unterhalt aufgewendet und in die Erneuerung investiert wurde, was einen erheblichen Nachholbedarf nach

sich zieht. Andererseits wollen Bund und Kantone deutlich mehr Züge fahren lassen und gleichzeitig die dafür notwendigen Budgeterhöhungen möglichst tief halten – wobei mehr Züge mehr Unterhalt und damit wiederum höhere Kosten zur Folge haben.

In diesem Spannungsfeld sind gute Ideen gefragt. Die Bahnen sind laufend gefordert, wirtschaftlich bessere Lösungen zu finden. Es ist das erklärte Ziel der SOB, in diesem Bereich schweizweit eine führende Position einzunehmen. Sie ist eine Innovationstreiberin und verhilft neuen Lösungen mittels Pilotinfrastruktur zum Durchbruch, z.B. der Schwellenbesohlung, die sie 2015 verbaut hat. Ein entscheidender Faktor ist dabei das Zusammenspiel von Erneuerungs- und Unterhaltskosten: Mit Investitionen in unterhaltsarme oder belastbarere Systeme können langfristig oft (Unterhalts-)Kosten eingespart werden. In diesem Sinne kommt dem bevorstehenden Pilotprojekt schweizweit eine besondere Bedeutung zu.

* Mehr über das System Schwelle/Schotter/Unterbau und Stopfarbeiten erfahren Sie unter schriftzug.sob.ch



Jedes Produkt ist beschriftet
und dadurch viel besser zu finden.

Wissenswertes

Gemischtes an Lager

Unter dem Service-Zentrum in Samstagen tut sich auf ungefähr 5800 Quadratmetern (entspricht der Fläche von rund 4,5 Olympiaschwimmbecken) eine eigene Welt auf. Fein säuberlich sortiert und beschriftet liegen im unterirdischen Lager über 27 000 verschiedene Artikel. Ein Blick in den Gemischtwarenladen offenbart manch Kurioses.

Text: Denise Debrunner, Foto: Julia Grob

Dienstkleider und Helme, Werkzeuge, Farben, WC-Papier, Kaffeebohnen und Becher für den Kaffeeautomaten im Voralpen-Express, Reinigungsmittel für die Fahrzeuge und die Immobilien, Leuchtmittel, Drehgestelle, Kabelbinder, ein Transformator, verschiedenste Schrauben, ein Klimagerät und viele weitere grosse und kleine, teure und günstige Artikel befinden sich in unserem Lager. Oder besser: in unseren drei Lagern. Das grösste ist in Samstagen, das zweitgrösste im Service-Zentrum in Herisau und ein drittes an der Güterstrasse in Herisau. Hinzu kommen weitere Räume, in denen wir Kleinwaren vor allem für den täglichen Gebrauch lagern. Hier den Überblick zu behalten, ist anspruchsvoll. Unserem Lager- und Einkaufsteam gelingt dies dennoch gut. Auch dank einer Software, die sämtliche Artikel – zumindest virtuell – an einem Ort zusammenbringt.

Kosten vs. Platz

Lagerartikel binden Geld. Das können sich alle vorstellen, die daheim regelmässig den Vorratsschrank mit Esswaren füllen. Der Wert unseres Lagers beläuft sich heute auf einige Millionen Franken – Geld, das in Waren gebunden ist. Der Betrag ist in den letzten Jahren tendenziell ge-

stiegen, da wir immer mehr Kleinlager aufgelöst und alle Artikel in unserer zentralen Software erfasst haben. Das Zusammenlegen zahlt sich trotzdem längerfristig aus. Dadurch, dass die Einkaufsprofis ein Auge auf die Menge der gelagerten Artikel und deren Verbrauch haben, können die Lagerkosten effizient gesenkt werden. Das ist ein Ziel. Ein weiteres ist es, den Platzbedarf zu reduzieren.

Ein Beispiel: In Samstagen lagern wir Weichenbesen, mit denen wir Weichen von Schnee und Eis befreien können. Früher gab es Reservebesen in jedem Bahnhof an Lager. Heute liefern wir die Besen bei Bedarf von Samstagen mit der Monatsbestellung an unsere Bahnhöfe aus. Dadurch konnten wir den Lagerbestand von Weichenbesen von vormals 200 Stück (entspricht einem Verbrauch während fünf Jahren) auf insgesamt 30 Stück (Minimalbestand) drastisch reduzieren.

Sofortige Verfügbarkeit

Das Lager ist hauptsächlich mit Ersatzteilen und Arbeitsmaterialien für Reparaturen und Unterhaltsarbeiten bestückt. Das heisst, unsere Mitarbeitenden sollen möglichst sieben Tage die Woche während 24 Stunden am Tag auf ihr Reparaturmaterial zugreifen können. Deshalb

benötigen wir die verschiedenen Lagerstandorte. Trotzdem soll das Lager nicht unnötig aufgestockt werden. Das Einkaufsteam prüft vor jeder Bestellung genau, ob und in welcher Stückzahl und wo der Artikel an Lager ist und, wenn kein Vorrat da ist, ob der Artikel überhaupt vorbeestellt und somit gelagert werden muss. Denn nicht jeder Artikel muss vorrätig sein. Salz zum Beispiel lassen wir erst dann liefern, wenn wir es benötigen, also just in time. Gleiches gilt für Material, das wir für Fahrzeugrevisionen brauchen. Wenn immer möglich bestellen wir diese Waren erst auf den Zeitpunkt, an dem wir sie brauchen oder einbauen. Manchmal allerdings zwingen uns äussere Einflüsse – Mindestbestellmengen und lange Lieferfristen –, von unserem Plan abzuweichen und mehr Artikel an Lager zu nehmen, als wir eigentlich wollen. Und ab und zu kommt es sogar vor, dass es gewisse Produkte gar nicht mehr gibt. Dann müssen wir uns auf die Suche nach Alternativen machen oder das Gesuchte selber produzieren lassen.

Dass wir nicht bei jedem Artikel mit der Bestellung warten können, bis wir ihn brauchen, ist naheliegend. Ein

defekter Fahrleitungsdraht oder eine kaputte Zugscheibe muss sofort ersetzt werden, um den Betrieb aufrechtzuhalten. Letztere braucht es manchmal im Winter, wenn es in einem Tunnel zu Stein- oder Eisschlag kommt. Die Folge: ein Scheibenbruch. Da die Fahrzeuge unterschiedliche Scheibenformen und -grössen haben, wir aber dennoch für alle Eventualitäten gewappnet sein müssen, lagern wir je Scheibenart einen Ersatz. Bei unserer Flotte bedeutet das insgesamt 172 verschiedene Ersatzscheiben.

Kuriositäten

Fahrleitungen, Scheiben, Besen – diese Artikel ergeben im Lager eines Bahnunternehmens Sinn. Wofür aber braucht die SOB Katzenstreu und Milchkesseli? Nein, wir haben uns keinen pelzigen Mäusefänger angeschafft. Die Katzenstreu wird zweckentfremdet und befindet sich in jedem SOB-Führerstand in einem Milchkesseli. Denn Katzenstreu bindet schnell und zuverlässig Erbrochenes und dient so dem Lok- oder Zugpersonal als Sofortmassnahme, bevor unser Reinigungsteam das Missgeschick ordentlich entfernen kann.

Kniffliges

Wettbewerb

Welches Bild dieser Ausgabe zeigen wir hier in Nahaufnahme? Ihre Lösung (Titel des Beitrags und Seitenzahl) senden Sie bitte bis zum 30. September 2017 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: Reisegrill inkl. Grillgabel
2. Preis: Mini-Windfighter rot
3. Preis: Kaffeetassenset



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.

Kurzes

«Manne, i d'Hosä!»

In jeder Ausgabe lassen wir hier einen unserer Mitarbeitenden zu Wort kommen und geben ihnen mit einem kurzen Porträt ein Gesicht. Dieses Mal interessiert uns das Hobby von Hugo Abegg. Der Fachspezialist für Qualität, Risiko, Sicherheit und Umwelt (QRSU) verbringt seine Freizeit gerne inmitten von staubigen Sägemehlingen, schwitzenden Schwingern und schnaubenden Munis.

Text: Brigitte Baur, Fotos: zVg

Hugo, du bist ein erfahrener Speaker bei Schwingfesten. Was genau beinhaltet deine Aufgabe?

Als Speaker bin ich gefordert, das Publikum sowie die Schwinger auf dem Laufenden zu halten. Ich lese jeweils die Paarungen für die nächsten Wettkämpfe vor, orientiere die Zuschauer über das Geschehen auf den Schwingplätzen. Aber auch viele allgemeine Informationen gebe ich an das interessierte Publikum weiter.

Als Speaker braucht es gute Nerven, das Gespür für die Situation, aber auch Durchsetzungsvermögen und Flexibilität. Siehst du eine Parallele zu deiner Arbeit bei der SOB?

Ja, es gibt da schon die eine oder andere Gemeinsamkeit mit meiner Arbeit bei der SOB. Mein Auftreten an Instruktionen und Schulungen sind durchaus mit einem Speaker-Einsatz vergleichbar. Ich führe das Publikum mit Freude durch das Fest. Und: Das Publikum soll das auch spüren.

War Speaker zu sein schon immer ein Bubentraum von dir?

Der Schwingsport fasziniert mich schon lange. Im Jahre 2006 wurde das Schwyzer Kantonale Schwing- und Älplerfest in meiner Wohngemeinde Rothenthurm durchgeführt. Das OK hat mich damals eher zufällig angefragt, ob ich die Funktion des Speakers übernehmen möchte.

Und wie kam es zu diesem «Zufall»?

Da ich schon sehr lange Schwingfeste besuche, wurde ich vom damaligen OK-Präsidenten des Schwyzer Kantonalen Schwing- und Älplerfests im Jahr 2006 angefragt, ob ich die Aufgabe als Speaker übernehmen würde. Nach einigen Überlegungen sagte ich zu.

Was genau fasziniert dich am Schwingen?

Schwingen ist unser Nationalsport. An Schwingfesten wird Tradition gelebt. Diese Momente sind doch gerade in der heutigen, hektischen Zeit sehr wichtig. Auch sind an Schwingfesten fast nur Gleichgesinnte anzutreffen. Es herrscht immer eine friedliche, gemütliche Stimmung. Das ist einfach faszinierend.

Du musst als Speaker nicht nur jeden Hosenlupf kommentieren, sondern auch die Zuschauer über die jeweiligen Schwinger informieren und bei guter Laune halten. Bist du ein Naturtalent, oder hast du dein Können und Wissen an einem Speaker-Kurs gelernt?

Der Eidgenössische Schwingerverband organisierte vor zwei Jahren einen Speaker-Kurs unter der Leitung der Speaker-Ikone Dagobert Cahannes. Seit vielen Jahren ist Cahannes die Stimme zahlreicher nationaler und internationaler Sport-



anlässe wie des FIS-Lauberhornrennens, der Eidgenössischen Schwing- und Älplerfeste, des CSI Zürich und mehrerer alpiner Skiweltmeisterschaften. Von ihm habe ich viele wertvolle Tipps und Tricks für meine Arbeit mitgenommen.

Verrätst du uns einen deiner Tricks?

Es gibt eigentlich keine Tricks. Wichtig ist, dass man sich im Vorfeld gut vorbereitet und sich gut über die einzelnen Schwinger informiert. Am Tag X ist jeweils die Konzentration der springende Punkt.

Unspunnen-Schwinget, Eidgenössisches Schwing- und Älplerfest, Schwägalp-Schwinget – das sind nur einige der vielen Schwingfeste in der Schweiz. Welches Schwingfest war dein absoluter Höhepunkt, und welche Situation blieb dir in guter Erinnerung?

Für mich ist bis heute das Innerschweizer Schwing- und Älplerfest 2016 in Einsiedeln unvergesslich. Als ich als Speaker bei tollem Wetter 10000 Zuschauer begrüsst, bekam ich Gänsehaut. Auch am Rigi-Schwinget überkommt mich alljährlich ein unbeschreibliches Gefühl, wenn ich die Zuschauer als Speaker durch den Schwingertag führen darf.

Schwingen ist mit Abstand der beliebteste Volkssport in der Schweiz. Bist du selber aktiv in einem Schwingclub tätig und steigst ab und zu «i d'Hosä»?

Ich war nie Schwinger, wurde aber vom Schwingklub Einsiedeln wegen meiner Tätigkeit als Speaker zum Verdienstmitglied ernannt.

2019 findet das nächste Eidgenössische Schwingfest in Zug statt. Sehen wir dich dann als Speaker im Fernsehen?

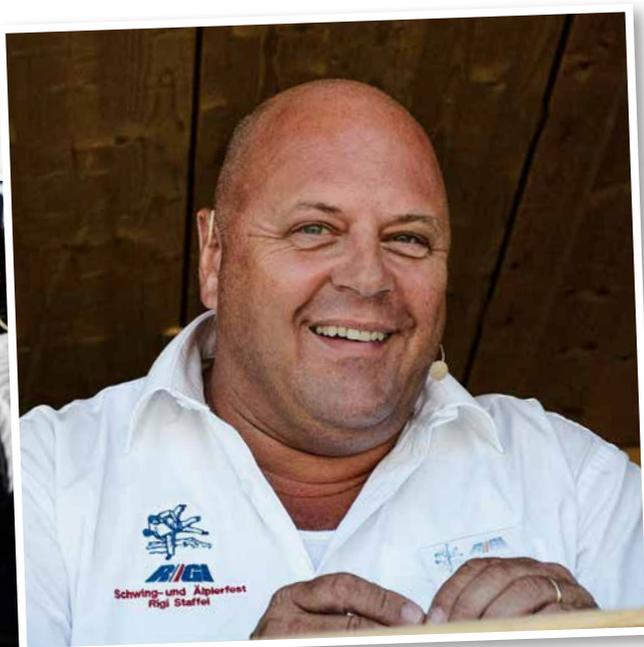
Fürs Fernsehen treten sicher andere Grössen auf. Für mich ginge jedoch ein Riesentraum in Erfüllung, wenn ich einer der drei Speaker wäre.

Was denkst du, wer wird der nächste Schwingerkönig und weshalb?

Das ist eine schwierige Frage, geht es doch noch über zwei Jahre bis zum nächsten Eidgenössischen in Zug. Für mich ist es immer eine Freude, wenn der Schwinger als König gefeiert wird, der es verdient hat. Sicher gehört auch eine Portion Glück dazu. Mich persönlich würde natürlich gerade in Zug ein Schwingerkönig aus der Innerschweiz freuen.



Hugo in seinem Metier und beim Interview mit zwei Schwingern



Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes und integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, den Bund und die Kantone, unterstützen wir mit allen Mitteln beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele. Als kleine und agile Bahn nehmen wir in der Branche die Rolle als Querdenkerin ein und treiben Innovationen 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 600 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

- Streckennetz SOB
- — — — Liniennetz (Bahn & Bus) SOB
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Haltestellen
- SBB-Haltestellen





Sitterviadukt

Bei der Fahrt über die 99 Meter hohe und 365 Meter lange Eisenbahnbrücke, die höchste der Schweiz, lohnt sich ein Blick nach unten oder Richtung Säntis.

Romanshorn

Wittenbach

St. Gallen

Herisau

Betriebszentrale

In Herisau befindet sich das Herz der SOB, die Betriebszentrale, von wo aus 23 Mitarbeitende den Verkehr auf dem und das Schienennetz selbst überwachen.

Wattwil

Uznach

Nesslau-Neu St. Johann



Altstätten SG

Buchs SG

Sargans

Ziegelbrücke

Pfäffikon SZ

Siebenen-Wangen

Einsiedeln

Biberegg

Der höchste Punkt unseres Streckennetzes befindet sich in Biberegg - 933 Meter über Meer. Die Differenz zum tiefsten Punkt in Romanshorn beträgt 534 Höhenmeter.

Ringzug

Dreieinhalb Stunden dauert die Fahrt in der S4 rund um den Säntis. Wer will, steigt zwischendurch aus und entdeckt die vielen Freizeitangebote entlang der Strecke.





AG 06.17 | Foto: Markus Schälli, Rütli

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

