



Die Schweizerische Südostbahn (SOB) unterwegs beim Rabennest auf der Strecke zwischen Einsiedeln und Biberbrugg. Die Südostbahn plant, die Bahnstrecke zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg auf zwei Spuren auszubauen. Beim Bau der Doppelspur werden rund 92 Millionen Franken investiert. Fotos: zvg

«Die Südostbahn ist aus dem Fernverkehr nicht mehr wegzudenken»

MAGNUS LEIBUNDGUT

Benedikt Würth, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Südostbahn, steht Red und Antwort zum Gedeihen der Bahn in turbulenten Zeiten: «Die Passagierzahlen nehmen nach der Coronapandemie wieder zu – hier spüren wir auch im Freizeitverkehr die grosse Beliebtheit der SOB-Verbindungen.»

Wie ist die Schweizerische Südostbahn (SOB) derzeit unterwegs?

Wir konnten den Eintritt in den Fernverkehr erfolgreich abschliessen. Die Passagierzahlen nehmen nach der Coronapandemie wieder zu – hier spüren wir auch im Freizeitverkehr die gros-

se Beliebtheit der SOB-Verbindungen. So zeichnet sich beim Treno Gottardo ab, dass wir – selbst ohne den Mehrverkehr durch die Sperre des Basistunnels – auch in diesem Jahr rund 25 Prozent über unseren Erwartungen liegen.

Welche Ziele haben Sie sich als Verwaltungsratspräsident der SOB gesetzt?

Die SOB hat ein enormes Wachstum hinter sich. In den letzten zehn Jahren haben wir unsere Produktionsleistung (gemessen an Personenkilometern) vervierfacht. Das ist für jedes Unternehmen hinsichtlich Organisation, Prozessen und Kultur eine Herausforderung. Das bedeutet, dass wir in den nächsten Jahren konsolidieren müssen. Gleichzeitig müssen wir aber auch die Digitalisierung vorantreiben, damit wir dann auch mit Blick auf

die Erneuerung der Fernverkehrskonkession und weiterer Entwicklungsschritte 2030 gerüstet sind.

Wie sind Ihre Ziele bis anhin umgesetzt worden?

Mir war es wichtig, dass der Einstieg in den Fernverkehr gut gelingt, gleichzeitig wollte ich eine klare Eignerstrategie mit unsern grössten Aktionären erwirken. Das ist gelungen und bildet eine wichtige Basis für die weiteren Entwicklungsschritte, zum Beispiel auch bei der Umsetzung der Immobilienstrategie.

Mit der Übernahme der Bergstrecke, mit dem «Treno Gottardo», ist der SOB ein Coup gelungen. Wie kam es dazu?

Die Bahnreform Anfang der 2000er-Jahre sah eine starke Rolle von BLS und SOB neben

Einsiedler Anzeiger

Einsiedler Anzeiger
8840 Einsiedeln
055/ 418 95 55
www.einsiedleranzeiger.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 5'091
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Seite: 7
Fläche: 123'643 mm²

SOB SÜDOSTBAHN

Auftrag: 384018
Themen-Nr.: 384.018

Referenz: 90128346
Ausschnitt Seite: 2/3

den SBB vor. SBBplusX heisst dieses Konzept. Die SOB musste wachsen, um eine eigenständige Zukunft zu haben und um die Strukturkosten besser im Griff zu haben. Im Jahr 2014 brachte die SOB ein erstes Konzept zur Gotthard-Bergstrecke ins Spiel, das jedoch noch nicht zum Erfolg führte. Im Jahr 2017 konnte die SOB mit den SBB gemeinsam ein Kooperationsmodell für die ersten beiden Fernverkehrslinien vereinbaren – ein wichtiger und vor allem erfolgreicher Schritt.

Weil es zu wenig Sitzplätze gibt auf der Strecke zwischen Chur und Bern, übergibt die SOB Leistungen an die SBB, die sie gerade erst übernommen hat. Hätten die SOB nicht besser auf das Unterfangen «Aare-Linth» verzichtet?

Nein. Die Linie ist mit Blick auf das Wachstumsziel der SOB wichtig. Wir können das ursprünglich von den SBB und der SOB angestrebte Zielkonzept des IR Aare Linth – wonach das komplette Angebot des IR35 von der SOB gefahren wird – aufgrund der verzögerten Umbauarbeiten im Bahnhof Bern und weiteren Infrastrukturanpassungen etwa in der Region Zürichsee nicht erreichen. Die Zuglänge ist aufgrund dieser Situation beschränkt. Bereits seit der Inbetriebnahme der Linie kommen deshalb auf frequenzstarken Verbindungen Doppelstockzüge der SBB zum Einsatz. Künftig werden es einige Verbindungen mehr sein. Die Reduktion unserer Leistungen auf dieser Achse wird allerdings deutlich überkompensiert durch die Übernahme der Fernverkehrslinie im St.Galler Rheintal, per Saldo wachsen wir weiter im Fernverkehr.

Die SOB hat für dieses Unterfangen bei Stadler Rail für viel Geld neues Rollmaterial beschafft und den Personalbe-

stand stark ausgebaut. War «Aare-Linth» nicht von Anfang an eine Fehlkalkulation?

Nein. Auch der Interregio «Aare Linth» ist erfolgreich unterwegs. Die Mehrheit der Verbindungen auf dem IR35 Aare Linth wird auch in Zukunft von der SOB gefahren, mit verstärktem Rollmaterialeinsatz, um dem Passagierwachstum Rechnung zu tragen. Wir werden das rekrutierte Personal und das beschaffte Rollmaterial auch in Zukunft für diese Linie benötigen.

Die Südostbahn hat sich von der Regionalbahn zum nationalen Player entwickelt. Wie sehen Sie die weitere Entwicklung der SOB?

Die Südostbahn ist aus dem Fernverkehr nicht mehr wegzudenken. Die Kundinnen und Kunden schätzen unsere Züge, aber besonders auch die Freundlichkeit unseres Personals. Das spüre ich regelmässig. Wir freuen uns deshalb sehr, dass wir ab Dezember 2024 von Chur nach St. Gallen mit dem «Alpenrhein-Express» den neuen Halbstundentakt im Rheintal anbieten dürfen. Das ist ein starker Vertrauensbeweis.

Welche Herausforderungen und Probleme kommen auf die SOB zu?

Wir arbeiten mit verschiedenen Partnern aus der Branche aber auch Kantonen eng zusammen, um den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Hier ist es wichtig, dass wir auch bei der Digitalisierung der Bahninfrastruktur vorwärtskommen, um die Auslastung weiter zu verbessern. Im Freizeitverkehr arbeiten wir an innovativen Lösungen für den Velotransport, ein Thema, das die gesamte Branche mit dem anhaltenden Veloboom beschäftigt.

Kürzlich haben die SOB am

Bahnhof Einsiedeln die Gleisanlagen für rund 25,5 Millionen Franken erneuert. Sind weitere Bauprojekte bei der SOB geplant?

In der Region steht in den kommenden Jahren der Bau der Doppelspur zwischen Schindellegi-Feusisberg und Biberbrugg an. Hier werden rund 92 Millionen Franken investiert, um die Fahrplanstabilität in der gesamten Region zu verbessern und die Grundlage für die Weiterentwicklung des Angebotes zu legen. Zudem modernisieren wir derzeit das Service-Zentrum in Samstagern, das eine effiziente Instandhaltung unserer Flotte ermöglicht.

Welche Rolle spielt die SOB bei der geplanten Stadtbahn Obersee?

Wir freuen uns, dass wir das ausgebauten Angebot zwischen Rapperswil und Uznach ab dem Fahrplanwechsel im Dezember vollständig selbst anbieten können. Die SOB wird mit hohem Qualitätsbewusstsein und ausgeprägter Kundenorientierung diese Transportleistungen zu Gunsten unserer Kundinnen und Kunden erbringen.

Sind Fusionen mit anderen Bahngesellschaften seitens der SOB denkbar?

Nein, das ist aktuell kein Thema. Wir haben unsere Strukturen nun optimiert und können eigenständig – jedoch kombiniert mit strategischen Partnerschaften – die Schweizer Bahnlandschaft befruchten. Letztlich muss die Branche einen gemeinsamen Fokus haben, wie das Bahnsystem Schweiz im Spannungsfeld der vielen Ansprüche gestärkt werden kann.

Halten Sie es für möglich, dass Verhandlungen zwischen der SOB und den SBB über weitere Abtretungen und Tauschgeschäfte über die Bühne gehen

Einsiedler Anzeiger

Einsiedler Anzeiger
8840 Einsiedeln
055/ 418 95 55
www.einsiedleranzeiger.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 5'091
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Seite: 7
Fläche: 123'643 mm²

SOB SÜDOSTBAHN

Auftrag: 384018
Themen-Nr.: 384.018

Referenz: 90128346
Ausschnitt Seite: 3/3

könnten?

Der Bundesrat hat bekräftigt, das Kooperationsmodell von SBB, SOB und BLS im Fernverkehr weiterhin zu unterstützen. Wir haben mit den beiden Bahnen eine Basisvereinbarung zur weiteren Kooperation abge-

schlossen und sind mit Blick auf die nächste Konzessionsperiode und den Bahnausbau schritt 2035 daran, den nächsten Entwicklungsschritt zu planen.

Wie würden Sie die Zusammenarbeit mit den SBB beschreiben und wie kommt diese zum Ausdruck?

Wir arbeiten mit den SBB partnerschaftlich und auf Augenhöhe zusammen. Wir tauschen uns auf allen Stufen regelmässig aus und setzen uns gemeinsam dafür ein, unsere Kundinnen und Kunden sicher, pünktlich und bequem an ihr Ziel zu bringen. Im Alltag erfolgt eine ausgeprägte Zusammenarbeit zwischen den Leitstellen und im Störungsmanagement. Dazu helfen wir uns in diesem Sinne auch gegenseitig einmal mit Fahrleistungen von Zügen aus, wo das möglich ist.

Wann wird der erste automatische SOB-Zug ohne Lokomotivführer seine erste Fahrt aufnehmen beziehungsweise in Betrieb genommen werden?

Das Ziel ist nicht, dass der Zugverkehr in Zukunft autonom vonstatten geht. Die Funktionalität ist mit einem Autopiloten vergleichbar – die Züge sind automatisiert, aber nicht autonom oder gar führerlos unterwegs. Die Bahnbranche braucht weiterhin gut ausgebildetes Lokpersonal. Die Einführung der Teilautomatisierung, beziehungsweise der Assistenzsysteme wird in Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal gestaltet. Nur wenn der Mensch

von Anfang mit einbezogen wird, lässt sich ein solcher Prozess erfolgreich gestalten. Unser Projekt soll auch langfristig gesehen das Lokpersonal unterstützen, autonomes Fahren wird nur bei Rangierfahrten und im Depotbereich in Betracht bezogen.

Halten Sie es für realistisch, dass die SOB derelinst eine Direktverbindung zwischen Einsiedeln und Zürich einführt?

Der Wunsch nach einer Direktverbindung von Einsiedeln nach Zürich ist uns bekannt, und wir thematisieren diesen regelmässig. Die stark ausgelasteten Trassen und die geplanten grossen Bauarbeiten am Bahnhof Wädenswil machen es allerdings schwierig, regelmässige Direktzüge – gerade im Pendlerverkehr – einzuführen.



Benedikt Würth, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Südostbahn (SOB): «Die Kundinnen und Kunden schätzen unsere Züge, aber besonders auch die Freundlichkeit unseres Personals.»