



Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

Nr. 3 / September 2026

InfoRetica

Mitarbeitendenzeitung der Rhätischen Bahn
Periodico della Ferrovia retica
Periodica da la Viafier retica



Digitalisierung

**KI-Objekterkennung
im Streckenvideo –
ein Praxistest**

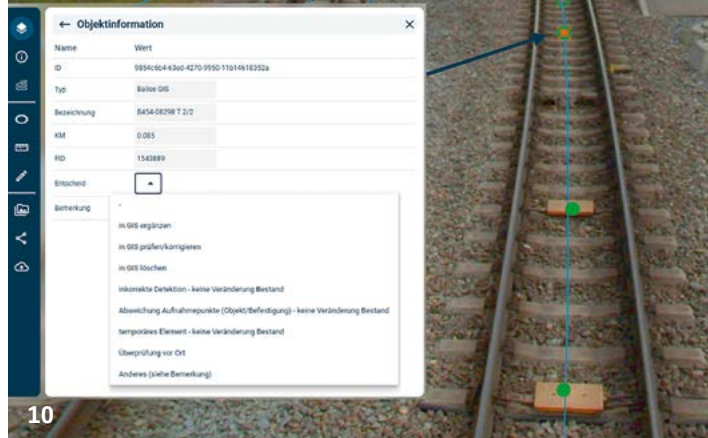
Unternehmen

**Wofür die RhB als
Arbeitgeberin steht**

Infrastruktur

**Ersatz Galerie
Sassal I**

Inhalt



Info

- 6**
Novitäts aus der Direktion
«Veränderung braucht Lernbereitschaft»
«Voler imparare per saper cambiare»
Andreas Bass
- 8**
Auf einen Blick
Gemeinsam faszinierend unterwegs
Yanik Bürkli
- 10**
Digitalisierung
KI-Objekterkennung im Streckenvideo – ein Praxistest
Roger Schär
- 12**
Unternehmen
Wofür die RhB als Arbeitgeberin steht
Andreas Roth
- 14**
Infrastruktur
Ersatz Galerie Sassal I
Stephan Fähr

- 16**
Albulatunnel
Moderne Energie-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme
Daniel Cadosch
- 18**
Infrastruktur
Ein imposantes Fachwerk
Angelo Berweger
- 19**
Sicherheit
Einbau von Defibrillatoren in die RhB-Flotte
David Wiegratz
- 20**
Personal
Rückmeldungen, die etwas bewegen
Sabrina Marchetti
- 21**
Güterverkehr
Transportmanagement übernimmt zentrale Aufgaben
Luca Nicola Luzio

Impressum

Herausgeber: Rhätische Bahn, 7001 Chur; **Redaktion:** Simon Rageth, simon.rageth@rhb.ch (Leitung); Sandra Beeli, sandra.beeli@rhb.ch; Lea Kaspar, lea.kaspar@rhb.ch; Seraina Huber, seraina.huber@rhb.ch; **Foto:** Yanik Bürkli; **Nächster Redaktionsschluss:** 26.10.2026; **Auflage:** 3300 Exemplare, 4-farbig; **Ausgabe:** 254; © by RhB: Weiterverwendung und Nachdruck erwünscht, jedoch nur unter Quellenangabe; Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Die InfoRetica erscheint 4-Mal jährlich und ist eine Zeitschrift von Mitarbeitenden für Mitarbeitende. Berichte mit Bildern sind also immer willkommen und können in Deutsch, Romanisch oder Italienisch verfasst werden.

Die Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe

rot: RhB-Mitarbeitende inklusive Pensionäre | grau: externe Autoren

Angelo Berweger

Daniel Cadosch

Werner Caluori

Roman Cathomas

Stephan Fähr

Seraina Huber

Aline Kohler

Sabrina Marchetti

Luca Nicola Nuzio





22
Verbesserung und Innovation
**Prämierung der besten
Innovations- und
Verbesserungsideen 2025**
Ladina Schafhütle

24
Ausbildung
**Lehrabschluss 2026:
alle Lehrabgänger/innen
haben bestanden**
Erika Wismer

26
Ausbildung
**42 neue Lernende
sind gestartet**
Aline Kohler

27
Ausbildung
**Ausflug der login-Lernenden
und deren Berufsbildnerinnen
des Zugpersonals**
Noemi Adriana Sigrist und Lea-Ida von Bergen

28
Ein Tag mit...
**Darko Miljic, Leiter IT Service
Center / Scrum Master**
Seraina Huber

30
Die Medienbahn
**SRF Regionaljournal
Graubünden
23. Juli 2026**
Redaktion

31
Damals, vor 30 Jahren
**RhB-Nachrichten
03/1996**
Redaktion

32
Bahnkultur
**Bahnkultur RhB –
Aktuelle Themen**
Werner Caluori, Roman Cathomas
und Markus Zaugg

Retica

33
Zahl des Quartals
20
Redaktion

34
Das dritte Quartal
Neues in Kürze
Redaktion

36
Kundenrückmeldungen
Was unsere Fahrgäste bewegt
Redaktion

37
Kundendialog
Der Kundendienst sagt Danke
Redaktion

38
Nachgefragt
Deine spontane Meinung...
Adrian Flepp
Michelle Viola

39
Wettbewerb
RhB-Rätsel
Redaktion

Andreas Roth Roger Schär Ladina Schafhütle Noemi Aria Sigrist Lea-Ida von Bergen David Wiegratz Erika Wismer Markus Zaugg



Editorial

Editoriale

Von Simon Rageth, Unternehmenskommunikation

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wer in diesen Tagen, Wochen oder Monaten die RhB betrachtet, erkennt schnell: Wir bewegen uns in einem anspruchsvollen, aber zugleich chancenreichen Umfeld. Die Nachfrage nach unseren Angeboten bleibt hoch, die Erwartungen unserer Kundinnen und Kunden steigen, und gleichzeitig treiben wir zahlreiche Projekte voran, um die RhB fit für die Zukunft zu halten. Diese Ausgabe der InfoRetica zeigt eindrücklich, wie breit dieses Engagement in unserem Unternehmen verankert ist. Dabei geht es nicht nur um grosse Investitionen, technische Innovationen oder neue Angebote. Es geht vor allem um Menschen. Um Mitarbeitende, die Verantwortung übernehmen, Ideen einbringen und bereit sind, Dinge zu verändern. Die Beiträge in dieser Ausgabe machen deutlich, dass die Weiterentwicklung der RhB in den Teams, Werkstätten, Büros und auf den Zügen jeden Tag gelebt wird. Ein Beispiel dafür sind die Erkenntnisse aus der Mitarbeitendenumfrage 2025. Aus den Rückmeldungen wurden 52 konkrete Massnahmen abgeleitet. Das zeigt, dass wir zuhören und dass Verbesserungsvorschläge nicht in einer Schublade verschwinden, sondern zu sichtbaren Veränderungen führen. Ob effizientere Abläufe, besserer Wissensaustausch oder eine stärkere Zusammenarbeit über Bereichsgrenzen hinweg: Die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur ist ein kontinuierlicher Prozess, an dem wir alle mitwirken können. Wie viel Innovationskraft in der RhB steckt, zeigt auch die Prämierung der besten Innovations- und Verbesserungsideen 2025. Über 2'100 Ideen wurden seit 2017 eingebracht, rund die Hälfte davon bereits umgesetzt. Hinter jeder einzelnen Idee stehen Mitarbeitende, die Herausforderungen nicht einfach akzeptieren, sondern nach Lösungen suchen. Genau dieser Gestaltungswille macht die RhB stark und leistungsfähig. Die aktuelle Situation der RhB verlangt von uns allen Flexibilität, Verantwortungsbewusstsein und Zusammenarbeit. Gleichzeitig dürfen wir mit Zuversicht auf das blicken, was wir gemeinsam erreichen. Die vorliegenden Beiträge zeigen, dass wir über engagierte Mitarbeitende, wertvolles Fachwissen und eine starke Unternehmenskultur verfügen. Das sind die besten Voraussetzungen, um die Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern. Die Redaktion der InfoRetica wünscht euch bei der Lektüre viel Spass und hoffentlich auch die eine oder andere Erkenntnis.

Simon

Di Simon Rageth, Comunicazione aziendale

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Chi osserva la FR in questi giorni, settimane o mesi capisce in fretta che ci stiamo muovendo in un contesto impegnativo, ma al tempo stesso ricco di opportunità. La domanda per le nostre offerte rimane elevata, le esigenze della nostra clientela stanno aumentando e, parallelamente, portiamo avanti i nostri numerosi progetti per mantenere la nostra azienda al passo con i tempi. Questa edizione di InfoRetica presenta in maniera esemplare quanto sia radicato questo impegno tra le nostre fila. In realtà non si tratta solo di grossi investimenti, innovazioni tecniche o nuove offerte. Si tratta soprattutto di persone. Parliamo infatti di collaboratrici e collaboratori che si assumono le loro responsabilità, avanzano le loro idee e sono pronti a cambiare le cose. Gli articoli di questa edizione sono la prova tangibile che lo sviluppo della FR viene vissuto ogni giorno all'interno delle squadre, nelle officine, negli uffici e sui treni. Un esempio concreto ci viene offerto dai risultati del Sondaggio del personale 2025. Dalle risposte sono state elaborate 52 misure concrete. A dimostrazione del fatto che sappiamo ascoltare e che le proposte di miglioramento non finiscono in un cassetto, ma si traducono in cambiamenti visibili. Che si tratti di procedure più snelle, di uno scambio di know how migliore o di una collaborazione più intesa tra i vari reparti: l'evoluzione della nostra cultura aziendale è un processo continuo a cui tutti possiamo contribuire. Quanto spirito d'innovazione sia presente all'interno della FR lo dimostra anche la classifica delle migliori idee di innovazione e miglioramento 2025. Dal 2017 sono state inoltrate oltre 2100 idee, di cui circa la metà è già stata realizzata. Ma dietro ogni singola idea si cela un collaboratore o una collaboratrice che non si limita a rilevare le sfide, ma cerca soluzioni. E proprio questa voglia di fare rende forte e performante la FR. L'attuale situazione della FR richiede flessibilità, senso di responsabilità e collaborazione. Nel contempo possiamo guardare con fiducia ai traguardi raggiunti assieme. Gli articoli di questa edizione dimostrano che possiamo contare su collaboratori motivati, competenze preziose e una forte cultura aziendale. Sono i presupposti ideali per affrontare con successo le sfide dei prossimi anni. La redazione di InfoRetica augura a tutti una piacevole lettura, che possa offrire qua e là anche interessanti spunti di riflessione.

Simon



Info

Foto von Yanik Bürkli, Fotograf



InfoRetica
Nr. 3 / 2026
Info

«Veränderung braucht Lernbereitschaft»

«Voler imparare per saper cambiare»

Von Andreas Bass, Leiter Stab / HR

Allegra, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wer bei der RhB arbeitet, weiss: Veränderung gehört zu unserem Alltag. Neue Technologien, veränderte Kundenbedürfnisse, der demografische Wandel und der Fachkräftemangel prägen unser Umfeld stärker und schneller als noch vor wenigen Jahren. Gleichzeitig entwickeln sich Berufsbilder weiter, Prozesse werden digitaler und die Erwartungen an Arbeitgeber verändern sich. Diese Entwicklungen machen auch vor der RhB nicht Halt. Sie sind Teil unserer Realität.

Die entscheidende Frage ist deshalb nicht, ob Veränderungen stattfinden. Die entscheidende Frage ist, wie wir damit umgehen.

In meiner Funktion als Leiter HR werde ich immer wieder gefragt, welche Fähigkeiten in Zukunft besonders wichtig sein werden. Meine Antwort lautet meist: Lernbereitschaft. Nicht, weil jede und jeder ständig eine Weiterbildung besuchen muss. Sondern weil die Bereitschaft, Neues aufzunehmen, Gewohntes zu hinterfragen und sich weiterzuentwickeln, zu einer der wichtigsten Voraussetzungen für die Zukunft geworden ist.

Lernen findet dabei nicht nur im Schulungsraum statt. Es geschieht täglich. Im Austausch mit Kolleginnen und Kollegen. Beim Ausprobieren neuer Arbeitsweisen. Beim Lösen von Problemen. Beim Umgang mit neuen digitalen Hilfsmitteln. Und manchmal auch dort, wo nicht alles auf Anhieb gelingt. Gerade in solchen Momenten entstehen oft die wertvollsten Lernerfahrungen.

Die RhB hat in ihrer über 130-jährigen Geschichte immer wieder bewiesen, dass sie Veränderungen erfolgreich meistern kann. Vom Ausbau des Streckennetzes über technische Innovationen bis hin zu den Herausforderungen einer zunehmend digitalisierten Arbeitswelt: Erfolg entstand nie allein durch Infrastruktur oder Technologie. Erfolg entstand immer durch Menschen, die bereit waren, Verantwortung zu übernehmen, voneinander zu lernen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln.

Auch heute stehen wir vor wichtigen Aufgaben. Ein Drittel unserer Belegschaft wird in den kommenden Jahren das Pensionsalter erreichen. Gleichzeitig verändert die Digitalisierung zahlreiche Tätigkeiten und eröffnet neue Möglichkeiten. Um diese Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen, brauchen wir nicht nur Fachwissen, sondern auch Offenheit, Flexibilität und die Bereitschaft, uns kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Als Arbeitgeberin wollen wir unsere Mitarbeitenden dabei unterstützen. Wir investieren in Aus- und Weiterbildung, fördern den Wissensaustausch und schaffen Rahmenbedingungen, welche die persönliche Entwicklung ermöglichen. Gleichzeitig bin ich überzeugt: Lernen kann nicht verordnet werden. Es lebt von der Eigenverantwortung jedes Einzelnen.

Die Zukunft der RhB wird nicht allein durch neue Fahrzeuge, moderne Systeme oder innovative Technologien bestimmt. Sie wird durch Menschen gestaltet. Durch Menschen, die neugierig bleiben, Verantwortung übernehmen, ihr Wissen teilen und bereit sind, sich weiterzuentwickeln.

Genau diese Haltung erlebe ich bei der RhB immer wieder. Täglich leisten unsere Mitarbeitenden Grossartiges, oft fernab der Öffentlichkeit, aber stets mit grossem Engagement für unsere Kundinnen und Kunden, für ihre Kolleginnen und Kollegen und für die RhB als Ganzes.

Ich bin überzeugt: Wenn wir die Herausforderungen der Zukunft mit Offenheit, Lernbereitschaft und gegenseitiger Unterstützung angehen, müssen wir uns vor dieser Zukunft nicht fürchten. Im Gegenteil. Wir haben die Chance, sie aktiv mitzugestalten. Lassen wir uns deshalb von Veränderungen nicht entmutigen, sondern inspirieren. Nutzen wir die Möglichkeiten, die sich uns bieten, lernen wir voneinander und entwickeln wir uns gemeinsam weiter. So sorgen wir dafür, dass die RhB auch in Zukunft nicht nur eine einzigartige Bahn bleibt, sondern auch eine Arbeitgeberin, auf die wir alle stolz sein dürfen.



Andreas Bass, Leiter Stab / HR

Di Andreas Bass, Dirigente Staff/HR

Allegra, care collaboratrici e cari collaboratori

Chi lavora alla FR sa perfettamente che il cambiamento accompagna la nostra quotidianità. Nuove tecnologie, esigenze mutevoli della clientela, cambio generazionale e carenza di forza lavoro qualificata dettano il ritmo della nostra attività in maniera decisamente più rapida e invasiva rispetto anche a soli pochi anni fa. Parallelamente, i profili professionali evolvono, i processi diventano sempre più digitali e le aspettative rivolte ai datori di lavoro cambiano. Questi sviluppi non si fermano certo davanti alla FR, ma diventano parte integrante della nostra realtà.

La domanda fondamentale quindi non è se i cambiamenti avverranno, bensì in che modo sapremo affrontarli.

Nella mia funzione di Dirigente HR mi viene chiesto spesso quali saranno le competenze principali richieste in futuro. La mia risposta è quasi sempre la stessa: la disponibilità a imparare. E non mi riferisco alla necessità di seguire continuamente corsi di approfondimento, quanto piuttosto alla disponibilità ad aprirsi alle novità, a mettere in discussione lo status quo e a voler progredire, che a mio modo di vedere è diventata una delle condizioni sine qua non per affrontare il futuro.

L'apprendimento non avviene soltanto in un'aula scolastica, ma ci accompagna ovunque. Nello scambio con colleghe e colleghi. Nel testare nuove metodologie di lavoro. Nel risolvere i problemi. Nell'utilizzo dei nuovi strumenti digitali. E a volte anche nei tentativi maldestri di far funzionare qualcosa. Sono spesso questi apparenti momenti di difficoltà che ci regalano gl'insegnamenti migliori.

Nei suoi 130 anni di storia la FR ha confermato a più riprese di sapersi adattare ai cambiamenti. Dall'ampliamento della rete ferroviaria alle innovazioni tecnologiche sino alle sfide di un mondo del lavoro sempre più digitalizzato: il successo non è mai stato raggiunto grazie all'infrastruttura o alla tecnologia, bensì grazie alle persone pronte ad assumersi responsabilità, ad imparare le une dalle altre e a sviluppare soluzioni congiunte.

Anche oggi abbiamo compiti importanti da affrontare. Nei prossimi anni un terzo del nostro organico raggiungerà l'età di pensionamento. Al tempo stesso la trasformazione digitale stravolge numerose attività e ci schiude prospettive inedite. Per superare con successo queste sfide non ci bastano le competenze tecniche. Ci servono apertura, flessibilità e la volontà di migliorarci continuamente.

In qualità di datore di lavoro è nostro compito sostenere i collaboratori in questo percorso. Puntiamo molto sulla formazione e il perfezionamento professionale, promuoviamo lo scambio di know how e creiamo le condizioni quadro che favoriscono la crescita personale. Sono altresì persuaso del fatto che l'apprendimento non può essere imposto, ma viene vissuto attraverso la responsabilità individuale di ognuno di noi.

Il futuro della FR non sarà scandito soltanto da nuovi veicoli e carrozze, sistemi moderni o tecnologie innovative. Sarà creato dalle persone. Da uomini e donne pieni di curiosità, che si assumono responsabilità, condividono le proprie conoscenze e sono pronti a progredire.

È esattamente questo l'atteggiamento che riscontro continuamente alla FR. I nostri collaboratori compiono un lavoro straordinario e lo fanno giorno per giorno, spesso lontano dai riflettori, ma sempre con grande attenzione alla nostra clientela, ai colleghi e all'azienda nel suo insieme.

Sono convinto che se affronteremo le sfide con apertura, disponibilità ad apprendere e sostegno reciproco, non dovremo temere il futuro. Al contrario: avremo l'opportunità di plasmarlo attivamente.

Non lasciamoci quindi scoraggiare dai cambiamenti, ma traiamone ispirazione. Sfruttiamo le opportunità che ci si presentano, impariamo gli uni dagli altri e cresciamo assieme. In questo modo faremo sì che la FR rimanga anche in futuro non solo una ferrovia impareggiabile, ma anche un datore di lavoro di cui essere molto fieri.

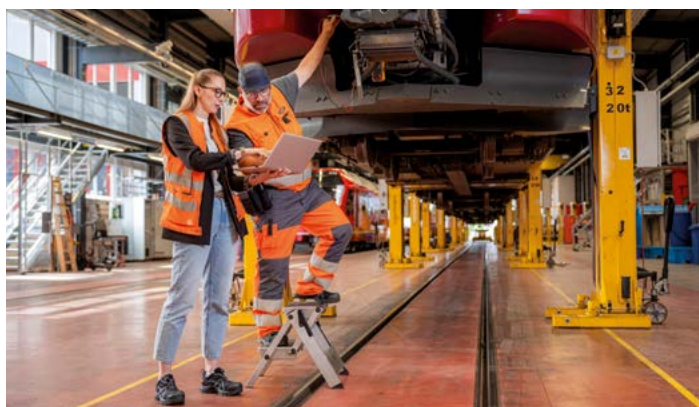
Andreas Bass, Dirigente Staff/HR

InfoRetica
Nr. 3/2026
Info

Auf einen Blick

Gemeinsam faszinierend unterwegs

Fotos von Yanik Bürkli, Fotograf





InfoRetica
Nr. 3/2026
Info



KI-Objekterkennung im Streckenvideo – ein Praxistest

Automatische Objekterkennung aus Videobildern?
Ein Versuch, Signale und Balisen mittels Künstlicher Intelligenz auf der Strecke Landquart – Klosters aus dem Streckenvideo zu erkennen.

Von Roger Schär, IT-Bahninfrastruktur

Im Rahmen des Programms Bahnautomation arbeitet die RhB daran, ihre Datengrundlagen zu verbessern. Eine zentrale Frage dabei ist: Wie können Infrastrukturdaten effizient, regelmässig und möglichst automatisiert überprüft und aktualisiert werden? Ein möglicher Ansatz ist der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI).

Zwischen Januar und Mai 2026 wurde gemeinsam mit dem Partner ARGE Fahrwegdiagnose (Arbeitsgemeinschaft) ein Praxistest durchgeführt. Ziel dieses Projekts war es, die automatische Erkennung von Signalen und Balisen auf Basis von Streckenvideos zu testen und die Qualität der resultierenden Daten zu beurteilen.

Was bedeutet «Objekterkennung»?

Unter Objekterkennung versteht man die Fähigkeit eines Computers, bestimmte Objekte – zum Beispiel Signale oder technische Einrichtungen im Gleis – auf Bildern automatisch zu erkennen. Grundlage dafür sind sogenannte Machine-Learning-Verfahren (maschinelles Lernen). Dabei wird ein System mit vielen Beispieldaten trainiert, sodass es später ähnliche Objekte selbstständig identifizieren kann.

Im vorliegenden Projekt kamen Bilddaten aus den Diagnosefahrten der ARGE Fahrwegdiagnose zum Einsatz. Diese Fahrten werden regelmässig auf dem Streckennetz der RhB mit einem speziell ausgerüsteten Messfahrzeug durchgeführt, das unter anderem hochauflösende Kameras und Laserscanner nutzt.

Die KI analysiert die aufgenommenen Bilder der Frontkameras, erkennt darin relevante Objekte und bestimmt gleichzeitig deren genaue Position im Raum. Diese Verortung erfolgt mithilfe von dreidimensionalen (3D) Geodaten.

Die Teststrecke und Datengrundlage

Die Untersuchungen fanden auf der rund 32 Kilometer langen Strecke zwischen Landquart und Klosters statt. Diese umfasst unterschiedliche Streckentypen – von offenen ein- und doppelspurigen Abschnitten bis zu Bahnhöfen und Tunneln – und eignet sich daher gut als Testumgebung. Als Datengrundlage dienten Aufnahmen aus einer Messkampagne im Jahr 2025. Für das Training der KI wurden sieben verschiedene Signaltypen sowie zwei Arten von Eurobalisen berücksichtigt.

Wie funktioniert der Prozess?

Der Ablauf der automatischen Objekterkennung erfolgt in mehreren Schritten:

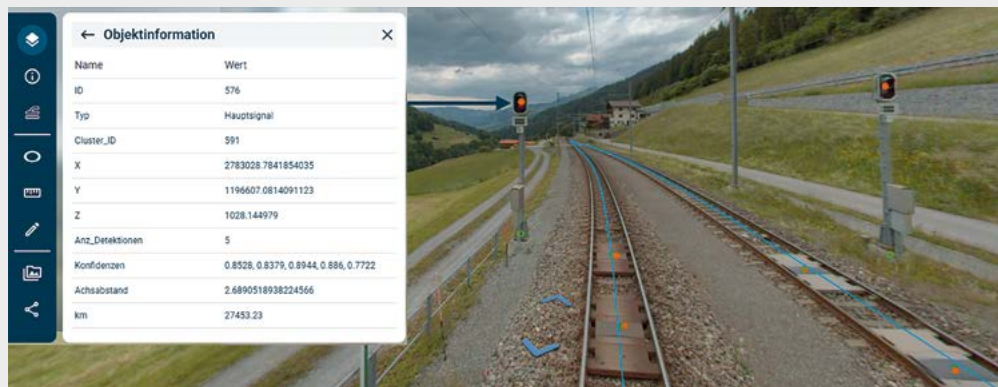
- **Training der KI:** Die KI wird mit gelabelten Bildern trainiert. Das bedeutet, dass in den Trainingsdaten die zu erkennenden Objekte bereits markiert sind.
- **Erkennung in neuen Bildern:** Das trainierte System durchsucht neue Bilder und identifiziert passende Objekte.
- **3D-Verortung:** Die erkannten Objekte werden im Raum verortet, indem Bildinformationen mit 3D-Daten kombiniert werden.
- **Zusammenführung und Filterung:** Mehrere Erkennungen desselben Objekts werden zusammengeführt und fehlerhafte Erkennungen entfernt.

Das Ergebnis sind präzise positionierte Objekte mit Zusatzinformationen wie Typ, Lage und Erkennungshäufigkeit.

Resultate und Erkenntnisse

Die Resultate des Tests sind sehr positiv. Insgesamt erkannte die KI aus insgesamt 14 700 Einzelbildern 830 Objekte automatisch, davon 804 korrekt. Die wichtigsten Qualitätskennzahlen, Erkennungsgenauigkeit und Vollständigkeit, beliefen sich über alle trainierten Objekte hinweg auf 97 Prozent.

Besonders häufige und gut sichtbare Objekte wie Hauptsignale oder Balisen wurden nahezu vollständig und korrekt erkannt. Auch die Positionsgenauigkeit war hoch: Die Abweichung beträgt im Durchschnitt weniger als 10 Zentimeter. Besonders anspruchsvoll ist die Situation allerdings bei Objekten, die auf den Bildern nur eingeschränkt sichtbar sind. Dazu gehören beispielsweise Signale, die aufgrund der Fahrtrichtung hauptsächlich von ihrer Rückseite erfasst werden oder teilweise durch andere Elemente wie Masten verdeckt sind. In solchen Fällen fehlen der KI wichtige Merkmale, was die Erkennung erschwert. Ein weiteres Thema sind Aufnahmen im Tunnel: Dort liefern die eingesetzten Kameras teilweise ungenügende Bildqualität, sodass Objekte wie Balisen nicht zuverlässig erkannt werden konnten. Darüber hinaus zeigte sich, dass die eigentliche Objekterkennung im Bild zwar sehr robust ist, die anschliessende Verortung im dreidimensionalen Raum aber noch Verbesserungspotenzial aufweist.



Kleine Ungenauigkeiten in den 3D-Daten können dazu führen, dass korrekt erkannte Objekte leicht versetzt positioniert werden. Diese Erkenntnisse sind wichtig, um die Verfahren künftig gezielt weiterzuentwickeln.

Nutzen für die RhB

Für die Rhätische Bahn eröffnet die automatisierte Objekterkennung gleichzeitig bedeutende Chancen. Durch den Einsatz von KI können Infrastrukturdaten künftig effizienter und regelmässiger überprüft und aktualisiert werden. Anstatt Objekte manuell im Feld zu erfassen, lassen sich vorhandene Bilddaten aus Diagnosefahrten nutzen, um Signale, Balisen und weitere Anlagen automatisiert zu erkennen. Dies verbessert die Aktualität und Qualität von vorhandenen Daten. Veränderungen im Bestand lassen sich schneller identifizieren und gezielter überprüfen. So erkannte das System 24 Objekte auf der Teststrecke, welche eine Überprüfung in den GIS-Daten (Geografisches Informationssystem) erfordern. Unter Einsatz von solchen Hilfsmitteln entsteht schrittweise eine verlässliche Datengrundlage für zukünftige Anwendungen, insbesondere im Hinblick auf automatisierte Prozesse im Bahnbetrieb. Damit leistet die Technologie einen wichtigen Beitrag zu einem modernen, datengetriebenen Infrastrukturmanagement und unterstützt die langfristigen Ziele der Bahnautomation.

Fazit und Ausblick

Der durchgeführte Versuch zeigte, dass die KI-gestützte Objekterkennung grundsätzlich funktioniert und bereits heute praxistaugliche Resultate liefert.

Im nächsten Schritt soll das Verfahren weiter optimiert werden. Im Vordergrund stehen dabei die zusätzliche Nutzung von Aufnahmen der Panoramakamera in Fahrtrichtung sowie eine Verbesserung der Verortung der Objekte durch direkte Nutzung der 3D-Punktwolke (Sammlung einzelner Datenpunkte). Danach besteht die Möglichkeit, das Verfahren schrittweise auf weitere Strecken sowie zusätzliche Objekttypen auszuweiten. Langfristig könnte so eine kontinuierliche, weitgehend automatisierte Überprüfung der Infrastrukturdaten erreicht werden. Das Projekt leistet damit einen wichtigen Beitrag zur digitalen Transformation der RhB – und legt eine zentrale Grundlage für die Erhöhung der Datenqualität und -vollständigkeit.



Bild oben: Beispiel eines detektierten Hauptsignals und Balisen mit mechanischem Schutz (orange Punkte), sowie den Referenzobjekten der RhB aus dem GIS (grüne Kreise/Sterne).

Bild unten: Messwagen mit Kameras und Sensoren.

Wofür die RhB als Arbeitgeberin steht

Die RhB hat ein neues Arbeitgebersversprechen entwickelt. Doch weshalb braucht es dies überhaupt? Und was soll damit erreicht werden?

Von Andreas Roth, Employer Branding

Bild 1: In einem Workshop hat die Geschäftsleitung diskutiert und evaluiert, welche Stärken und Schwächen aktuell bestehen und wohin sich die RhB als Arbeitgeberin bewegen möchte.

Bild 2: Das neue Arbeitgebersversprechen lautet «Gemeinsam faszinierend anders» und besteht aus vier Säulen, welche wir nun gegen innen und ausseren verankern und leben möchten.



Zunächst: Ein Arbeitgebersversprechen ist kein Werbeslogan. Es beschreibt, was die RhB als Arbeitgeberin ausmacht, wofür sie steht und was Mitarbeitende bei uns erwarten können. Es schafft eine gemeinsame Sprache für die Frage: Weshalb arbeiten Menschen gerne bei der RhB? Mit einem zutreffenden Versprechen möchten wir die passenden Personen für uns gewinnen und diese auch möglichst lange in unserem Unternehmen halten.

Die Arbeitswelt hat sich verändert

Das bisherige Arbeitgebersversprechen «Verlässlich mit Herz bewegen» stammt aus dem Jahr 2019. Seither hat sich die Arbeitswelt stark verändert. Themen wie Fachkräftemangel, Digitalisierung, neue Arbeitsmodelle und veränderte Erwartungen an Arbeitgebende prägen heute den Arbeitsmarkt stärker denn je.

Gleichzeitig konkurriert die RhB nicht nur mit anderen Bahnen um Fachkräfte, sondern auch mit Industrieunternehmen, Energieversorgern, IT-Firmen oder Ingenieurbüros. Deshalb wird es immer wichtiger, klar aufzuzeigen, was die RhB als Arbeitgeberin besonders macht.

Auf echten Erfahrungen aufgebaut

Das neue Arbeitgebersversprechen wurde nicht am Schreibtisch erfunden. Grundlage dafür waren unter anderem rund 40 Tiefeninterviews mit Mitarbeitenden aus verschiedenen Bereichen, eine vertiefte Analyse der Mitarbeitendenumfrage sowie Vergleiche mit anderen Arbeitgebern.

Das Ziel war nicht, etwas Neues zu erfinden. Vielmehr ging es darum herauszufinden, welche Stärken die RhB bereits heute auszeichnen und welche Aspekte und «Benefits» von Mitarbeitenden besonders geschätzt werden. Zugleich wurde auch miteinander definiert, welche Aspekte für die Zukunft der RhB relevant sein werden.



Gemeinsam faszinierend anders

Aus diesen Erkenntnissen entstand das neue Arbeitgeberversprechen mit dem übergeordneten Leitgedanken «Gemeinsam faszinierend anders». Dieser Satz ist bewusst angelehnt an unseren Hauptslogan «Faszinierend anders unterwegs», welcher in unserer Mission verankert ist.

Was die RhB als Arbeitgeberin auszeichnet

Im Projekt haben sich vier Säulen herauskristallisiert, welche die RhB als Arbeitgeberin besonders auszeichnen:

- **Wir sind Erlebnismacher/innen:** Unsere Arbeit bewegt Menschen, Fahrzeuge und Güter. Sie verbindet Regionen und schafft besondere Erlebnisse für Fahrgäste aus Nah und Fern.
- **Wir sind echt bündnerisch:** Wir begegnen uns auf Augenhöhe, handeln pragmatisch und lösen Herausforderungen gemeinsam.
- **Wir leben Vielfalt:** Die RhB vereint eine grosse Bandbreite an Berufen, Fähigkeiten, Karrierewegen und Entwicklungsmöglichkeiten.
- **Wir packen die Zukunft an:** Wir entwickeln uns weiter, lernen dazu und gestalten Veränderungen aktiv mit.

Diese Aussagen sollen beschreiben, was Mitarbeitende heute bereits erleben. Gleichzeitig bieten sie eine Orientierung dafür, wie wir uns als Arbeitgeberin weiterentwickeln wollen.

Mehr als Kommunikation

Das neue Arbeitgeberversprechen richtet sich nicht nur an Personen, die sich bei der RhB bewerben möchten, sondern auch an bestehende Mitarbeitende. Es soll helfen, ein gemeinsames Verständnis unserer Kultur zu schaffen und sichtbar zu machen, was uns verbindet.

Gleichzeitig dient es als Grundlage für viele Bereiche des sogenannten HR-Lebenszyklus, von der Rekrutierung über das Onboarding bis hin zur Führungskräfteentwicklung. Kurz gesagt: Das Arbeitgeberversprechen soll nicht nur kommuniziert, sondern auch gelebt werden.

In den kommenden Monaten wird dieses neue Versprechen intern bekannt gemacht und verankert, zum Beispiel bei internen Veranstaltungen sowie auf verschiedenen Kanälen. In einem nächsten Schritt werden die Botschaften immer stärker gegen aussen sichtbar, etwa bei Rekrutierungsgesprächen, auf unserer Webseite oder bei Messeauftritten.

Ein Versprechen mit Verantwortung

Ein wichtiger Aspekt ist die Bedeutung des Wortes «Versprechen». Das Arbeitgeberversprechen beschreibt nicht einfach den aktuellen Zustand. Es zeigt auch auf, wer wir als Arbeitgeberin sein wollen und wohin wir uns entwickeln möchten.

Deshalb ist es zugleich Anspruch und Verpflichtung. Dort, wo wir unserem Anspruch bereits gerecht werden, macht es unsere Stärken sichtbar. Dort, wo noch Lücken bestehen, zeigt es auf, woran wir weiterarbeiten wollen.

Das neue Arbeitgeberversprechen soll damit nicht nur die Arbeitgebermarke stärken, sondern auch einen Beitrag zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur leisten. Denn eine starke Arbeitgeberin entsteht nicht durch schöne Worte. Sie entsteht durch die Menschen, die diese Werte jeden Tag leben. Gemeinsam faszinierend anders.

Ersatz Galerie Sassal I

Die im Jahr 1932 erbaute und rund 63 Meter lange Galerie Sassal I auf dem Streckenabschnitt Depot Sand – Untersax hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss ersetzt werden. Die neue Galerie orientiert sich in der Materialisierung und Gestaltung stark am bestehenden Bauwerk, wird aber zur Einhaltung der aktuellen Normvorschriften deutlich robuster ausgeführt. Die Bauarbeiten auf engem Raum unter ständigem Zugbetrieb und das enge Terminprogramm erfordern Höchstleistungen von allen Beteiligten.

Von Stephan Fäh, Infrastruktur Kunstbauten

Historische Ausgangslage und gealtertes Bauwerk

Die Galerie Sassal I befindet sich auf der Arosalinie zwischen Chur Depot Sand und Untersax bei km 2.431. Angeordnet ist die rund 63 Meter lange Galerie zwischen den beiden Tunneln «Sassal I» und «Sassal II». Die Trassierung weist im Bereich der Galerie eine Längsneigung von 58 bis 61 ‰ auf. Der minimale Radius innerhalb der Galerie beträgt 59 Meter.

Die Galerie wurde im Jahr 1932 in Stahlbetonbauweise gegen Steinschlag erbaut. Bergseitig liegt das Galeriedach auf gemauerten Natursteinbögen auf. Eine vollflächige Rückwand ist nicht vorhanden und die Natursteinbögen sind in den Felsen gebaut.

Talseitig steht die Galerie über eine Länge von rund 38 Metern auf einer Stützmauer mit Pfeilervorsprüngen, die bis rund 10 Meter tief zur Plessur abfällt. Auf den restlichen rund 25 Metern sind die Stützen direkt auf Fels fundiert.

Die Galerie geht nicht auf die Anfänge des Bahnbaus zurück (Linie Chur – Arosa 1913/1914 gebaut). Der Bedarf für eine Schutzgalerie wurde erst nach rund 20 Jahren Betriebsdauer festgestellt und diese dann im Jahr 1932 erstellt.

Nach beinahe 100 Jahren Betriebsdauer weist die Galerie schwere Schäden auf und der Ersatz der Konstruktion wird notwendig. Die Betonkonstruktion zeigt viele Abplatzungen mit freigelegter, stark korrodierter Eisenbewehrung. Die bergseitigen Mauerwerksgewölbe weisen teils keinen kraftschlüssigen Kontakt mehr mit dem Felsen auf, da die weichen Tonschieferlagen aufgrund der starken Durchfeuchtung wegerodiert sind. Das Mauerwerk der talseitigen Stützmauer zeugt von schlechter Qualität mit vielen verwitterten Mauerwerkssteinen.

Steinschlaggefährdung und temporäre Schutzmassnahmen

Die Galerie Sassal I durchquert einen Felsbereich der Klus-Formation, welcher aus einer Wechsellagerung aus festem, sandigem Kalk mit eingelagerten Tonschieferlagen besteht. Bergseitig sind steile Felswände vorhanden, welche nur lokal von geringmächtigem Hangschutt überdeckt sind.

Das vorherrschende Sturzzenario besteht aus vertikal herabfallenden bis springenden Steinen, die sich aus den obersten Felspartien lösen. Die Intensität der Sturzprozesse ist überwiegend hoch und aufgrund der unregelmässigen Geländeoberfläche sind die Sturzbahnen stark variabel.

Um das Risiko durch Steinschlag für die Baustelle und die Bahnstrecke während der Bauzeit auf ein akzeptables Mass zu reduzieren, wurde das Schutzziel auf ein Ereignis mit einer Wiederkehrperiode von drei Jahren festgelegt. Die Schutzmassnahmen beinhalten ca. 5'000 m² Netzaufdeckungen sowie mehrere Steinschlagschutznetze für Sprunghöhen bis fünf Meter und Energien bis 500 kJ (Steine bis 500 kg). Ferner werden mittels automatischer Überwachungsmessung kritische Felspartien, welche das 3-jährliche Ereignis überschreiten würden, in engem Raster gemessen und Verschiebungen registriert. Sobald diese Verschiebungen die festgelegten Grössen überschreiten, wird die Baustelle geräumt, was bisher nicht notwendig wurde.

Technisches Konzept für Ersatzneubau

Die Tragstruktur der neuen Galerie wird in Querrichtung als Rahmenkonstruktion ausgeführt. Diese besteht jeweils aus einem Fundamentriegel, einer Rückwandrippe, einer Stütze und einem Deckenquerträger. Zwischen den Wandrippen wird der anstehende Fels mit einer dünnen Rückwand aus Beton vor Verwitterung geschützt. In Längsrichtung gibt es zwischen den Stützen beziehungsweise den Rückwandrippen Unterzüge, so dass die Dicke der Ortsbetondecke minimiert wird. Das Galeriedach wird abgedichtet und mit einer mindestens 85 Zentimeter dicken Überschüttung zur Dämpfung von Steinschlägen versehen.

Bild 1: Geologisches Querprofil bei km 2.433 mit eingezeichneten Schichten und Klüften.

Bild 2: Abbruch bestehende Galerie.

Bild 3: Hilfsbrückenkette und Erstellung Fundamentriegel.

Die Galerie wird auf gesundem Felsen fundiert. Die Stützen sind auf einem Längsriegel angeordnet, der im mittleren Bereich der Galerie auf einer Betonstützmauer mit Natursteinvormauerung liegt.

Baublauf und Kosten

Die Erschliessung der Baustelle erfolgt über eine Installationsplattform, welche die Plessur überspannt, direkt von der Kommunalstrasse nach Meiersboden. Für den Materialumschlag wurde ein Hochbaukran aufgerichtet.

Der Abbruch der bestehenden Galerie sowie der Felsausbruch für die neuen Fundamentsriegel und die zurückversetzte Rückwand wurden während einer 3-wöchigen Totalsperre der Arosalinie durchgeführt. Um die umfangreichen Arbeiten in der beschränkten Zeit zu erledigen, musste im Zweischichtbetrieb gearbeitet werden, was eine grosse Lärmbelastung für die Einwohner/innen von Araschgen bedeutete. Gegen Ende der Totalsperre wurde die Lücke im Bahntrasse mittels einer Hilfsbrückenkette wieder geschlossen.

Die Erstellung der Fundamentsriegel erfolgte tagsüber während Zugspausen neben und unterhalb dieser Hilfsbrückenkette. Die Schalung und Bewehrung der Rückwandrippen und Stützen werden auf der Installationsplattform vormontiert und während Zugspausen (Strecke gesperrt, Fahrleitung ausgeschaltet) mit dem Kran eingehoben und montiert.

Zur Erstellung des Galeriedachs braucht es ein Lehrgerüst, welches die stromführenden Teile der Fahrleitung einhaust sowie Lasten aus seitlichem Krananprall aufnehmen kann. Der Beton der Deckenplatte wird mittels Pumpe eingebracht, damit auch am Tag während laufendem Zugbetrieb gearbeitet werden kann.

Der Rohbau der Galerie Sassal I wird bis im November 2026 abgeschlossen. Die Gleisbauarbeiten (Ausbau Hilfsbrücken, Einbau neue Gleisroste) erfolgen in einer Wochenendsperre im April 2027. Ebenso werden die Fertigstellungsarbeiten auf dem Dach (Abdichtung, Aufschüttung) sowie die Rückbauarbeiten der provisorischen Steinschlagschutzbauten im Jahr 2027 fertiggestellt.

Der Ersatzneubau der Galerie Sassal I kostet voraussichtlich 5,45 Mio. Schweizer Franken.

Die spektakuläre Baustelle ist ab der Sassalstrasse gut einsehbar (Stadtbus Linie 9, Haltestelle Rabiosabrücke). Das Betreten der Baustelle ist aus Gründen der Sicherheit verboten.



Moderne Energie-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme

Mit dem Neubau des Albulatunnels realisiert die RhB die modernsten Tunnelinfrastrukturen ihres Netzes. Im Zentrum stehen eine hochverfügbare Energieversorgung, innovative Sicherheitsanlagen und eine umfassende digitale Vernetzung. Sämtliche Systeme wurden konsequent auf Betriebssicherheit, Selbstrettung und Fernüberwachung ausgelegt.

Von Daniel Cadosch, Niederspannung/Telecom

Innerhalb weniger Wochen wurden ab Ende Mai 2026 rund 1'500 Leuchten montiert und in Betrieb genommen sowie das Funkkabel über die gesamte Länge des Sicherheitstunnels verlegt. Parallel dazu wurden Videoüberwachungsanlagen, Lautsprecheranlagen, Signalisationssysteme und weitere Telekommunikationseinrichtungen installiert. Seit Juni laufen die umfangreichen Inbetriebsetzungsarbeiten. Die bisherigen Tests (bis Redaktionsschluss) verliefen erfolgreich und bestätigten die einwandfreie Funktion der Energieversorgung, Beleuchtungsanlagen, Kommunikationssysteme, Sicherheits- und Lüftungseinrichtungen sowie der Schleusensteuerungen an den Tunnelportalen.

Albulatunnel II: Redundante Energieversorgung

Die Stromversorgung erfolgt über neue Transformatorenstationen in den Dienstgebäuden Preda und Spinas. Die Mittelspannung der Energieversorger EW Bergün Filisur und Repower wird dort auf 400 Volt transformiert und anschliessend für die Tunnelversorgung auf 990 Volt Wechselspannung angehoben. Dieses Konzept ermöglicht eine effiziente Energieübertragung über die gesamte Tunnellänge von rund sechs Kilometern bei gleichzeitig reduzierten Leitungsverlusten. Eine Besonderheit bildet die vollständige Redundanz der Versorgung. Der Tunnel kann vollständig sowohl von Preda als auch von Spinas aus gespeist werden. Fällt eine Einspeisung aus, erfolgt die Umschaltung auf die zweite Versorgung innerhalb weniger Millisekunden durch statische Schnellumschalteneinrichtungen. Dadurch bleibt die Energieversorgung aller sicherheitsrelevanten Anlagen jederzeit gewährleistet.

990-Volt-Verteilnetz

Während in Bahnanlagen üblicherweise 400 Volt verwendet werden, basiert die Energieverteilung im Albulatunnel II auf einem 990-Volt-Netz. In den Querverbindungen wird die Spannung mittels Transformatoren wieder auf 400 Volt reduziert. Dieses Konzept erlaubt kleinere Leitungsquerschnitte und eine effizientere Energieverteilung über grosse Distanzen. Insgesamt werden 24 Transformatoren in den 12 technischen Räumen der Querverbindungen sowie weitere Anlagen in den Dienstgebäuden installiert. Die gesamte Tunnelinfrastruktur wird dadurch dezentral versorgt.

Unterverteilungen

Jede der zwölf Querverbindungen verfügt über einen eigenen Technikraum mit Niederspannungsunterverteilungen. Von dort werden Beleuchtung, Lüftung, Kommunikationsanlagen, Videoüberwachung, Brandmeldeanlagen, Notrufsysteme und Steckdosen versorgt. Zusätzliche Unterverteilungen befinden sich in den beiden Lüftungszentralen. Das dezentrale Versorgungskonzept erhöht die Verfügbarkeit der Anlagen und begrenzt mögliche Störungen auf einzelne Tunnelabschnitte.

NT-Arbeiten im Sicherheitstunnel

Die Niederspannungs- und Telekommunikationsarbeiten (NT) im Sicherheitstunnel des Albulatunnels wurden im Jahr 2026 erfolgreich vorangetrieben. Zwischen Januar und März wurden sämtliche Kabeltrassen im Sicherheitsstollen erstellt sowie die technischen Infrastrukturen in den zwölf Querverbindungen aufgebaut. Gleichzeitig erfolgte die Installation der Raumlüftungsanlagen in den Technikräumen sowie die Montage der zugehörigen Schaltschränke und Unterverteilungen.



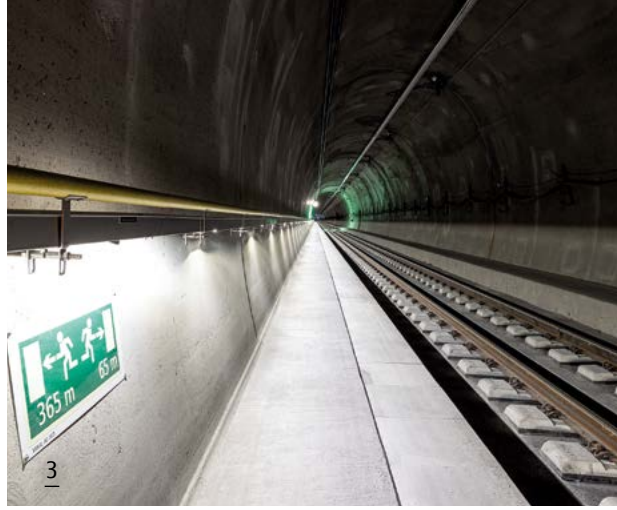


Bild 1: Sicherheitstunnel Albulatunnel.

Bild 2: Unterverteilungen Querverbindung.

Bild 3: Handlaufbeleuchtung und Fluchtwegschild.

Notstromversorgung

Für höchste Verfügbarkeit werden sämtliche sicherheitsrelevanten Einrichtungen durch USV-Anlagen (unterbrechungsfreie Stromversorgung) und Dieselgeneratoren abgesichert. Bei Stromausfall übernehmen zunächst Batterien die Versorgung, bevor automatisch Dieselaggregate starten. Diese können den Tunnel während mindestens acht Stunden vollständig versorgen.

Handlauf- und Fluchtwegbeleuchtung

Zu den sichtbarsten Neuerungen zählt die durchgehende Handlaufbeleuchtung im neuen Bahntunnel. Entlang des Fluchtweges wird ein gelber Handlauf mit integrierter LED-Beleuchtung installiert. Die Leuchten werden wechselweise von benachbarten Querverbindungen versorgt, sodass selbst beim Ausfall eines Stromkreises jederzeit eine Orientierung gewährleistet bleibt. Die Beleuchtung ist ein zentraler Bestandteil des Selbstrettungskonzepts. Diese wird durch Betätigung der Alarmierungseinrichtungen oder ferngesteuert eingeschaltet. Ergänzend werden beleuchtete, selbstreflektierende Fluchtwegschilder im Abstand von 50 Metern installiert und dauernd beleuchtet. Auch der Sicherheitstunnel verfügt über Fluchtwegbeleuchtung und -schilder.

Moderne Telecom- und Schwachstrominstallationen

Sämtliche Schwachstrom-, Kommunikations-, Sicherheits- und Videoanlagen wurden neu erstellt und in die bestehende Infrastruktur der RhB integriert. Die Dienstgebäude dienen als zentrale Kommunikationsstandorte. Die UKV- und LWL-Verkabelung bilden das Rückgrat des Datennetzwerks sowie die Grundlage für sämtliche Kommunikations-, Sicherheits- und Datendienste.

Für die Notrufkommunikation werden in allen Querverbindungen Notsprechstellen installiert. Die Lautsprecher- und Evakuierungsanlage (EVAK) ermöglicht automatisierte Alarmierungs- und Informationsdurchsagen sowie Live-Durchsagen durch die Betriebszentrale in Landquart.

Zusätzlich werden die Querverbindungen, Lüftungszentralen und Dienstgebäude mit WLAN nach RhB-Standard ausgerüstet. Zur Videoüberwachung werden insgesamt 48 IP-Kameras installiert. Mit diesen Massnahmen entsteht eine moderne, hochverfügbare und zentral überwachte Kommunikations-, Sicherheits- und Video-Infrastruktur.

Raumlüftung der Technikräume

Die zwölf Technikräume entlang des Tunnels werden mit gefilterter Zuluft aus dem Sicherheitsstollen versorgt. Durch einen Überdruck von bis zu 30 Pascal wird verhindert, dass Staub oder verschmutzte Luft in die Räume eindringen kann und die Lebensdauer der technischen Sicherheitseinrichtungen verringert wird. Die Anlagen stellen sicher, dass Temperaturen zwischen 12 °C und 26 °C sowie eine relative Luftfeuchtigkeit von maximal 60 Prozent eingehalten werden.

Schleusensteuerung und Überdrucklüftung im Sicherheitstunnel

An den Portalen in Preda und Spinas wurden Schleusenanlagen erstellt, welche den erforderlichen Überdruck im Sicherheitstunnel aufrechterhalten. Durch eine Verriegelung kann jeweils nur eine Tür geöffnet werden. Der Überdruck im Sicherheitstunnel verhindert, dass Rauch oder Brandgase in den Fluchtbereich gelangen können. Der Sicherheitstunnel wird durch ein Überdrucksystem geschützt. Dadurch bleibt der Tunnel auch im Brandfall rauchfrei und kann als sicherer Flucht- und Rettungsweg genutzt werden.

Ein imposantes Fachwerk

Auf der Arosalinie wird derzeit die Frauentobelbrücke erneuert. Im Oktober 2026 wird die Arosalinie während einer Woche gesperrt, um die Erneuerung voranzutreiben.

Von Angelo Berweger, Leiter Brücken

Die Frauentobelbrücke zwischen Peist und Langwies bei km 15.948 wurde 1913 gebaut. Sie besteht aus einem imposanten, sechs Meter hohen, genieteten Fachwerk, das die Hauptöffnung mit 48 m überspannt, sowie aus zwei Randfeldern. Aufgrund von Schäden bei den Lagern und Pfeilern, die unter anderem aus den Hangbewegungen resultieren, ist eine Erneuerung der Stahlbrücke notwendig. Dazu müssen die Pfeiler mit aussenliegenden Stahlbetonrippen umfangreich verstärkt und die Widerlager neu erstellt werden. Die bestehenden Stahlbrücken in den Randfeldern sind am Ende ihrer Nutzungsdauer und werden durch neue Stahl-Beton-Verbundbrücken mit einer Spannweite von 12 und 24 m ersetzt. Das Hauptfeld mit einer Spannweite von 48 m kann hingegen erneuert und weiter genutzt werden. Dazu benötigt es eine vollflächige Erneuerung des Korrosionsschutzes sowie der Einbau von FFU-Schwellen.

Erster Meilenstein erreicht

Ein erster wichtiger Meilenstein wurde im April / Mai 2026 erreicht. Während einer dreiwöchigen Totalsperre wurden die Gleisroste auf dem Hauptfeld sowie die Vorlandbrücke ausgebaut. Nach dem Anheben der bestehenden Brückenfelder um rund 20 cm und der Lastumlagerung auf die Hilfskonstruktionen erfolgte der Rückbau der Pfeilerköpfe, der Teilrückbau der Widerlager und die Erneuerung des Korrosionsschutzes des Hauptfeldes.

Dazu wurde eine aufwändige Einhausung erstellt und unter Unterdruck gesetzt, um ein Austreten von umweltschädlichen Stoffen zu verhindern. Diese musste am Anfang der Totalsperre aufgebaut und vor dem Ende wieder rückgebaut werden. Die Gleisroste des Hauptfeldes wurden zusammen mit den sekundären Längsträgern und Schlingerverbänden mittels Gleiskran ausgebaut, zur Erneuerung des Korrosionsschutzes ins Werk transportiert und rechtzeitig vor Ende der Totalsperre wieder eingebaut.

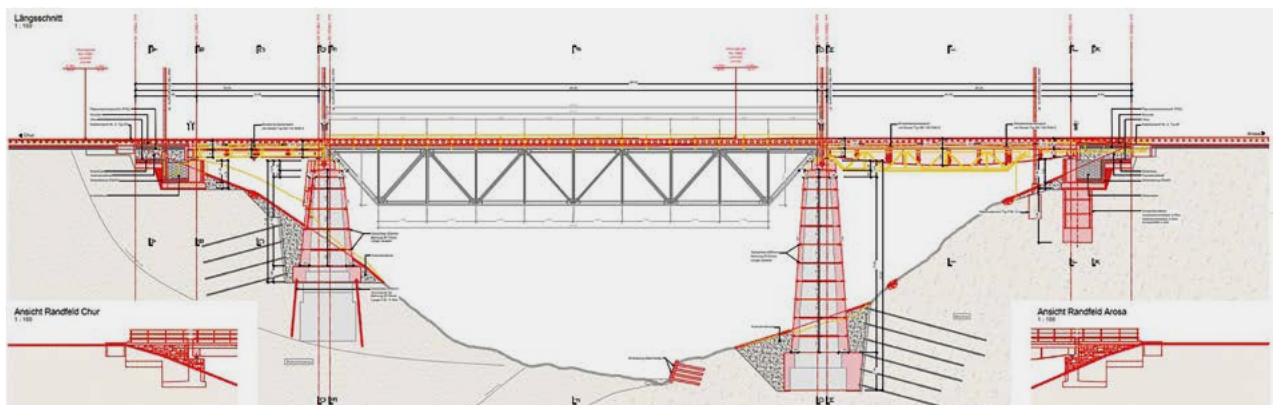
Parallel dazu wurden ein Fundationsschacht erstellt und zwei Hilfsbrücken eingebaut. Unter diesen entstehen zurzeit die neuen Widerlager.

Nach der Totalsperre ist vor der Totalsperre

Aktuell stehen weitere anspruchsvolle Arbeiten an: der Aufbau des Lehrgerüsts, die Montage des Stahlbaus und das Verschweissen der einzelnen Stahlbauteile. Anschliessend werden die neuen Brückenplatten betoniert und die Abdichtung appliziert. Bis zur nächsten Totalsperre im Herbst 2026 folgen zudem die Fertigstellung der neuen Pfeilerköpfe sowie die verbleibenden Korrosionsschutzarbeiten am Hauptfeld.

Das Terminprogramm ist sehr eng getaktet, um für die nächste Sperrphase vom 18. bis 24. Oktober 2026 bereit zu sein. Während der Totalsperre werden die bestehenden Randfelder zurückgebaut und die neuen Randfelder eingeschoben. Die Gleislage kann wieder auf die definitive Lage abgesenkt werden. Auf dem Hauptfeld wird ein neuer Gleisrost mit FFU-Schwellen montiert.

Ein komplexes Infrastrukturprojekt in anspruchsvollem Gelände – es bleibt spannend!



Längsschnitt neue Frauentobelbrücke.

Einbau von Defibrillatoren in die RhB-Flotte

Vielleicht habt ihr es auch schon bemerkt und euch gewundert. Unter- oder oberhalb der Notsprechstelle im Einstiegsbereich von immer mehr RhB-Fahrzeugen ist ein grünes Klebeschild angebracht, welches mit einem «Herzen mit Blitz» und einem «+»-Zeichen versehen ist. Der Richtungspfeil auf diesem Kleber weist nicht etwa darauf hin, wo eine neue Liebe zu finden ist, sondern auf einen ganz wichtigen Lebensretter.

Von David Wiegratz, Rollmaterial Engineering

Im September 2024 hat die Glacier Express AG, die operative Betreiberin des Glacier Express (GEX), den Antrag gestellt, die GEX-Züge mit Defibrillatoren auszurüsten. Gründe: Bei einem Herzstillstand sinkt die Überlebenschance pro Minute ohne Defibrillator um ca. 10 %. Nach 3 bis 5 Minuten treten erste irreversible Hirnschäden auf. Die GEX-Züge verkehren oft in «abgelegenen» Regionen (bspw. über den Oberalpsee) und Rettungsdienste benötigen dort deutlich länger zur Einsatzstelle. Auch der nächstgelegene, mit Defibrillator ausgerüstete Bahnhof, ist oft erst nach langer Fahrzeit erreichbar. Ein Defibrillator auf dem Zug überbrückt diese kritische Zeitspanne, bis professionelle Hilfe eintrifft. In den meisten Fällen findet sich ausserdem medizinisch ausgebildetes Personal unter den internationalen Fahrgästen der GEX-Züge, welche bereit sind, mit einem Defibrillator Leben zu retten.

Die Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn hat im Oktober 2024 beschlossen, dieses Anliegen nicht nur beim Glacier Express umzusetzen, sondern die gesamte RhB-Flotte mit automatischen externen Defibrillatoren (AED) auszustatten.

Mit dem Einbau des ersten AED in den Stammnetztriebzug 3102 im September 2025 erfolgte der Start zur Ausrüstung von insgesamt 110 definierten Fahrzeugen, respektive Zügen, der RhB. Es betrifft alle Trieb- und Gliederzüge (Allegra, Alvra, Capricorn), die Alvra-Steuerwagen At 578, die Universalsteuerwagen Bt 528 sowie die GEX-Servicewagen WRp und die BEX-Personenwagen Bps mit Catering-/Service-Abteil. Mit Stand Juni 2026 ist bereits etwas mehr als die Hälfte der definierten RhB-Flotte mit AEDs ausgerüstet.

Es werden Defibrillatoren vom Gerätetyp Zoll AED Plus eingebaut. Diese modernen Geräte sind praktisch selbsterklärend (Sprachführung, automatische Analyse, Unterstützung bei der Herzdruckmassage).



Bild oben: SOS-Sprechstelle mit Hinweisschild.
Bild unten: AED-Wandschrank im Niederflerbereich.

In den fahrgastzugänglichen Bereichen der Fahrzeuge sind diese in grünen Wandkästen platziert. Die Wandkästen sind plombiert. In den Trieb- und Gliederzügen sowie den genannten Steuerwagen erfolgt der Einbau immer im Niederflerbereich bei den Rollstuhlplätzen, oberhalb des Medienbalkens. In den GEX-Zügen wurde der AED im Dienstabteil der Servicewagen WRp angebracht, in den BEX-Zügen im Serviceabteil der Bps.

Nochmals zum eingangs erwähnten Klebeschild: Nimmt der Fahrgast im Notfall über die Notsprechstelle Kontakt mit dem Lokführer auf, kann dieser darauf hinweisen, dass bei vorhandenem grünen «AED»-Klebeschild ein Defibrillator auf dem Zug ist und in welcher Richtung er zu finden ist.

Rückmeldungen, die etwas bewegen

52 Massnahmen wurden auf Basis der Mitarbeitendenumfrage 2025 definiert. Hinter dieser Zahl stehen zahlreiche Ideen, Rückmeldungen und Anregungen aus den Teams und Bereichen der RhB. Die Umfrage zeigt nicht nur, wie die Mitarbeitenden ihre Arbeitssituation wahrnehmen, sondern liefert auch konkrete Ansatzpunkte für Verbesserungen. Drei Beispiele zeigen, wie aus Rückmeldungen sichtbare Veränderungen im Arbeitsalltag entstehen.

Von Sabrina Marchetti, HR Business Partner

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenumfrage 2025 zeichnen insgesamt ein positives Bild. Die überwiegende Mehrheit der Bereiche konnte sich gegenüber der letzten Befragung verbessern. Gleichzeitig zeigte die Umfrage auf, wo weiteres Potenzial besteht. Häufig genannt wurden klare und effiziente Prozesse, der Wissensaustausch sowie die Zusammenarbeit über Bereichsgrenzen hinweg. Genau hier setzen viele der definierten Massnahmen an.

Drei Beispiele aus verschiedenen Bereichen

Im Bereich Bahnautomation/Kommunikationssysteme (I-EA-BK) stehen Strukturen und Abläufe im Fokus. Dazu wurden quartalsweise Retrospektiven eingeführt. In diesen Austauschrunden werden Herausforderungen aus dem Arbeitsalltag diskutiert, Verbesserungsideen gesammelt und konkrete Massnahmen vereinbart. Die beschlossenen Aufgaben werden im Jira erfasst und bis zur nächsten Retro nach Möglichkeit umgesetzt. Dadurch werden Verbesserungen nicht nur besprochen, sondern systematisch verfolgt und überprüft.

Wie wichtig die Zusammenarbeit über Bereichsgrenzen hinweg ist, zeigt eine Massnahme vom Bereich Güterverkehr (P-GU). Mitarbeitende besuchen regelmässig andere Bereiche wie Disposition, Infrastruktur, Werkstätten oder Rangier direkt vor Ort. Die Flächenbesuche schaffen Verständnis für unterschiedliche Anforderungen und Arbeitsweisen und helfen dabei, Herausforderungen frühzeitig zu erkennen. Die wichtigsten Erkenntnisse werden anschliessend im Team geteilt, damit möglichst viele Mitarbeitende vom gewonnenen Wissen profitieren können.

Auch im Bereich Lager Rollmaterial (F-MW-LL-RL) wurden konkrete Verbesserungen umgesetzt. Im Zentrallager wurde ein zentraler Info-Point eingerichtet, über den Anliegen und Materialbedarfe aus den Werkstätten gebündelt eingebracht werden können. Das reduziert Unterbrechungen im Tagesgeschäft und ermöglicht eine strukturiertere Bearbeitung der Anfragen. Die Massnahme vereinfacht die Zusammenarbeit und sorgt für effizientere Abläufe.

Diese Beispiele stehen stellvertretend für viele weitere Initiativen, die aus der Mitarbeitendenumfrage entstanden sind. Insgesamt wurden 52 Massnahmen definiert. Sie zeigen, dass die Umfrage weit mehr ist als eine Standortbestimmung: Rückmeldungen werden aufgenommen, diskutiert und in konkrete Verbesserungen überführt. So leisten die Mitarbeitenden einen direkten Beitrag zur Weiterentwicklung der RhB und zur Gestaltung ihres Arbeitsalltags.



Transportmanagement übernimmt zentrale Aufgaben

Im Rahmen der Transformation Produktion wurde die Organisation der Bündner Güterbahn per 1. Juli 2026 weiterentwickelt. Ziel der Anpassung ist es, Verantwortlichkeiten zu bündeln, Prozesse zu vereinfachen und die Zusammenarbeit mit Kunden, Partnern und internen Stellen noch effizienter zu gestalten.

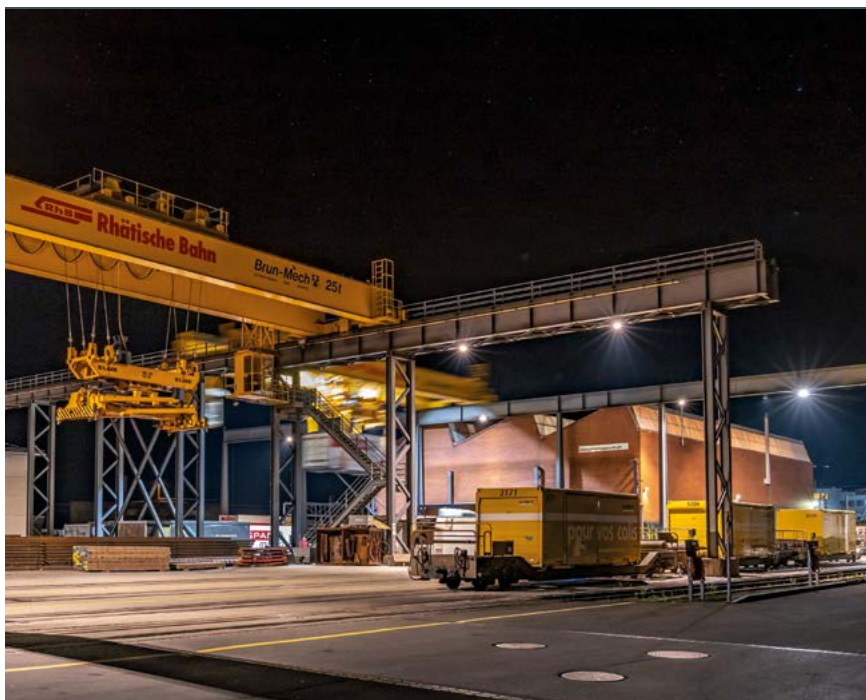
Von Luca Nicola Luzio, Bündner Güterbahn

Die wichtigste Veränderung betrifft die bisherige Disposition der Bündner Güterbahn. Diese wird neu als Transportmanagement (P-GU-TM) geführt und übernimmt eine zentrale Rolle in der Planung, Steuerung und Koordination sämtlicher Transportleistungen.

Mit Einführung der neuen Organisation wurde zudem das Büro im Güterumschlagszentrum (GUZ) in Landquart aufgelöst. Die bisherigen, administrativen Aufgaben des GUZ sowie des Güterwagendienstes (GWD) in Landquart und Chur werden künftig im Transportmanagement gebündelt. Dadurch entsteht eine zentrale Anlaufstelle für operative Fragestellungen und die Koordination des Güterverkehrs.

Zu den Aufgaben des Transportmanagements gehören unter anderem die Planung der Lademittel auf Güterwagen, die Zuweisung der Güterwagen auf die entsprechenden Güterzüge, die Wagenbestellung und Wagenreservation sowie die Erstellung und Bearbeitung von Frachtbriefen. Darüber hinaus übernimmt das Transportmanagement den Kontakt mit Kunden und Partnern und informiert bei Störungen oder Unterbrüchen zentral über die aktuelle Situation. Ebenso stellt das Team die korrekte Erfassung und Abrechnung sämtlicher Transporte und Nebenleistungen sicher. Um den Qualitätsansprüchen gerecht zu werden und die zusätzlichen Aufgaben möglichst effizient abzudecken, wurde ausserdem die telefonische Erreichbarkeit ausgeweitet und eine LSS-Anlage (Leit- und Störmeldesystem) installiert.

Im Zuge dieser Neuorganisation durfte das Transportmanagement zusätzlich erfahrene Verstärkung übernehmen. **Urs Lutz** unterstützt das Team als Transportmanager, während **Rainer Vogel** als Support Güterbahn Fläche Nord und **Willi Speck** als Support Güterbahn Fläche Süd tätig sind. Seit dem 1. August ist zudem **Koert Zoertmulder** als Transportmanager bei der Güterbahn tätig. Mit ihrem Fachwissen und ihrer langjährigen Erfahrung leisten alle einen wichtigen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der neuen Organisation und zur engen Zusammenarbeit zwischen dem Transportmanagement und den Flächen.



Güterumschlagszentrum Landquart.

Mit der Bündelung der Aufgaben und der Schaffung einer zentralen Kontaktstelle wird das Transportmanagement künftig eine noch wichtigere Rolle innerhalb der Bündner Güterbahn einnehmen. Die neue Organisation schafft klare Zuständigkeiten, verkürzt Kommunikationswege und bildet die Grundlage für eine effiziente und kundenorientierte Weiterentwicklung unserer Güterverkehrsleistungen.

Als zweite Abteilung der Bündner Güterbahn konzentriert sich der Bereich «Produkt und Verkauf» (P-GU-PV) verstärkt auf die Aufgaben im Bereich Kunden- und Marktentwicklung, Vertragsmanagement und Weiterentwicklung des Produktportfolios. Unsere Produktmanager **Danilo Del Simone** und **Dario Engeler** stellen hierbei die Betreuung der externen Kunden sicher, wobei die Betreuung der RhB-internen Transporte durch **Wiro Capol** und **Meinrad Schmid** abgedeckt ist. Wiro Capol wird nach über 45 RhB-Dienstjahren per Ende Januar 2027 in die wohlverdiente Pension gehen. Die Übergabe seines Aufgabenbereichs an Meinrad Schmid ist bereits in vollem Gange.

Prämierung der besten Innovations- und Verbesserungsideen 2025

Innovation wird bei der RhB grossgeschrieben! So steht in unserer Vision «Wir sind die attraktivste, innovativste und leistungsfähigste Alpenbahn». Um dieses Ziel zu erreichen, sind wir auf gute Ideen unserer Mitarbeitenden angewiesen. Daher freuen wir uns sehr, dass wir am 11. August 2026, bereits zum sechsten Mal die besten Verbesserungs- und Innovationsideen des vergangenen Jahres prämiieren durften.

Von Ladina Schafhäutle, Unternehmensentwicklung



Seit 2017 können RhB-Mitarbeitende Innovations- und Verbesserungsideen über das Qualitas einbringen. In dieser Zeit wurden über 2'100 Vorschläge eingereicht. Rund die Hälfte davon wurde umgesetzt. Auch im vergangenen Jahr haben unsere Mitarbeitenden insgesamt 321 Vorschläge für Verbesserungen und Innovationen eingebracht.

Am Dienstag, 11. August 2026, wurden die besten drei Innovations- und drei Verbesserungsideen aus dem Jahr 2025 im Beisein der Geschäftsleitung prämiert.

Als beste Innovation des Jahres 2025 wurde die BehiG-Eckrampe ausgezeichnet, die von **Uwe Kollegger** (Spezialist Projektplanung) und **Dario Wirz** (Projektleiter Bahninfrastruktur) entwickelt wurde. Die BehiG-Rampe ermöglicht das Ein- und Aussteigen an schmalen und hohen Perrons mit dem Rollstuhl. Der von **Jill Münger** (Konstruktionsingenieurin) und **Angelika Thuli** (Konstruktionsingenieurin) eingebrachte interne 3D-Druck als Innovations- und Prototypingplattform wurde mit dem zweiten Platz für die beste Innovation prämiert.



InfoRetica
Nr. 3/2026
Info

Mit dem 3D-Drucker kann die Funktion der Prototypenteile überprüft werden, bevor man die definitiven Teile beschafft. Die Eröffnung und Lancierung der Landwasserwelt wurde von **Roman Cathomas** (Produktmanager UNESCO Welterbe) vorgeschlagen. Nach mehrjähriger Planungsarbeit ist der Landwasserviadukt als Wahrzeichen Graubündens nun touristisch erlebbar. Dafür wurde er mit dem dritten Preis in der Kategorie beste Innovation ausgezeichnet.

Als beste Verbesserungsidee des Jahres 2025 wurde ein Roboter für die automatische Gutscheinverlängerung im Rail-Service, der von **Simona Stefanoni** (Fachspezialistin Prozesse und Qualität) und **Melanie Guggenbühl** (DevOps Engineer) vorgeschlagen wurde, ausgezeichnet. Dieser Roboter ermöglicht es, wiederkehrende Kundenanfragen zu automatisieren und den Aufwand im Tagesgeschäft zu reduzieren. Mit dem von **Daniel Walti** (Leiter Lokführer Landquart) und **Patrick Fricker** (Praxisausbildner Lokführer Kat. B) entwickelten Sicherheitskompass kann aus Ereignissen und Erlebnissen systematisch gelernt und die Sicherheit im Lokpersonal nachhaltig gestärkt werden. Dafür wurden sie mit dem zweiten Preis in der Kategorie beste Verbesserungsidee ausgezeichnet. **Georg Nehmiz** (Lokführer Landquart) brachte den Vorschlag ein, den dynamischen Fahrplan in 5-km/h-Schritten auswählbar zu machen. Dieser Verbesserungsvorschlag, der ermöglicht, dass die korrekte Höchstgeschwindigkeit direkt und laufend im ÖV-Pad angezeigt wird, wurde mit dem dritten Preis in der Kategorie beste Verbesserung ausgezeichnet.

Zum Dank für ihr grosses Engagement überreichte Direktor **Renato Fasciati** den Gewinnerinnen und Gewinnern ein Dankeschön in Form von Arosa Genussexpress und Vollmond-fahrt Gutscheinen für den nächsten Ausflug mit Familie oder Freunden. Anschliessend wurden im Sitzungszimmer UNESCO, im Verwaltungsgebäude in Chur, die traditionellen Plaketten mit den Gewinnerideen enthüllt.

Um uns als Unternehmen auch weiterhin laufend zu verbessern und unsere tägliche Arbeit mit neuen Innovationen für unsere Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden und Produkte zu bereichern, sind wir auch in Zukunft auf die Mithilfe unserer Mitarbeitenden angewiesen. Daher freuen wir uns über eure Ideen, welche ihr, wie gewohnt über Qualitas oder eure Führungskräfte beim Innovationsmanagement einreichen könnt. Mit einer guten Idee steht vielleicht bald auch euer Name an unserer «Wall of Fame».

Bild 1: Die Ideengeber/innen der Siegevorschläge mit Renato Fasciati v.l.n.r.: **Renato Fasciati, Dario Wirz, Uwe Kollegger, Simona Stefanoni und Melanie Guggenbühl.**

Bild 2: Die Ideengeberinnen und Ideengeber der besten Innovations- und Verbesserungsideen 2025 mit Direktor Renato Fasciati, der Geschäftsleitung und dem Team der Unternehmensentwicklung. v.l.n.r.: **Renato Fasciati, Martin Reich, Angelika Thuli, Jill Münger, Christian Florin, Melanie Guggenbühl, Uwe Kollegger, Andreas Willich, Daniel Walti, Simona Stefanoni, Dario Wirz, Stefan Kreuzmann, Roman Cathomas, Philipp Hess, Georg Nehmiz, Piotr Caviezel, Ivo Hutter, Andreas Bass, Manuela Hutter, Vanessa Max-Weirer.**

Lehrabschluss 2026: alle Lehrabgänger/innen haben bestanden

Wir gratulieren den 30 Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern der RhB herzlich zum erfolgreich bestandenem Lehrabschluss. Ende Juni durften die erfolgreichen Lernenden am Lehrabschlussfest in den Werkstätten Landquart die Würdigung und viele Gratulationen entgegennehmen. **Renato Fasciati**, Direktor der RhB und Claude Merlach, CEO der login Berufsbildung AG sowie weitere Gratulantinnen und Gratulanten waren persönlich anwesend, um die Lernenden zu würdigen.

Von Erika Wismer, Grundbildung und Zeitwirtschaft

Es ist ein sehr erfolgreicher Lehrabgänger-Jahrgang. Neun Lernende konnten eine Rangnote erreichen – so viele wie noch nie. Dies sind Ennio Bernhard, Fabian Graf, Nino Compagnoni, Dorian Rieber, Francisco Marques, Nino Ammann, Ursin Braun, Tiziano Gerber und Noah Fenoy.

Wir wünschen allen jungen Berufsleuten alles Gute für die Zukunft und viel Erfolg und Freude im Berufsleben. Rund 70% machen den Berufseinstieg erfreulicherweise bei der RhB.

Bild 1: Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger der RhB im Jahr 2026.

Bild 2: Gianfranco Gantenbein (rechts) und Berufsbildner **Andri Flury** unterwegs im Auftrag der RhB.

Die erfolgreichen Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger 2026 sind:

Antonio Amanuel, Anlagen- und Apparatebauer EFZ, Rollmaterial Support Werkstätte Landquart
Ursin Curdin Braun, Automatiker EFZ, Rollmaterial Support Werkstätte Landquart
Devis Cao, Automatiker EFZ, Rollmaterial Instandhaltung Werkstätte Poschiavo
Francisco Marques, Automatiker EFZ, Rollmaterial Support Werkstätte Landquart
Sara Bergamin, Detailhandelsfachfrau EFZ, Vertrieb Region Süd Bahnhof St. Moritz
Mara Amado Alves, Detailhandelsfachfrau EFZ, Vertrieb Region Mitte Bahnhof Davos
Varinia Flaim, Detailhandelsfachfrau EFZ, Vertrieb Region Nord Bahnhof Thusis
Nino Compagnoni, Detailhandelsfachmann EFZ, Vertrieb Zugpersonal Depot Chur
Aaron Durscher, Detailhandelsfachmann EFZ, Vertrieb Region Nord Bahnhof Ilanz
Fabian Graf, Detailhandelsfachmann EFZ, Vertrieb Zugpersonal Depot Chur
Mirco Lütscher, Detailhandelsfachmann EFZ, Vertrieb Zugpersonal Depot Chur
Vithunesh Vijayakumaran, Detailhandelsfachmann EFZ, Vertrieb Railservice Chur
Yanis Simon Arpagaus, Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ, Produktion Betriebssteuerung Landquart
Ennio Bernhard, Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ, Produktion Betriebssteuerung Landquart
Tiziano Armon Gerber, Gleisbauer EFZ, Infrastruktur Bahndienst Landquart
Diogo Mendes da Fonseca, Gleisbauer EFZ, Infrastruktur Bahndienst Albula Thusis
Dorian Rieber, Gleisbauer EFZ, Infrastruktur Bahndienst Landquart
Prahavin Prabakaran, ICT Fachmann EFZ, Informatik Support Landquart
Noah Javier Fenoy Gámez, Kaufmann EFZ, Finanzen Materialwirtschaft Landquart
Mauro Sem, Kaufmann EFZ, Finanzen Rechnungswesen Chur
Nino Ammann, Logistiker Verkehr EFZ, Produktion Region Nord Bahnhof Untervaz
Livio Felber, Logistiker Verkehr EFZ, Produktion Region Nord Ilanz
Debelom Kiflay, Logistiker Verkehr EFZ, Produktion Region Nord Chur
Vania Ferreira Barbosa, Logistikerin EFZ, Finanzen Materialwirtschaft Lager Landquart
Ana-Sofia Todor, Logistikerin EFZ, Finanzen Materialwirtschaft Lager Landquart
Gianfranco Gantenbein, Mediamatiker EFZ, Vertrieb Marketingkommunikation Chur
Gioele Dino Branchi, Polymechaniker EFZ, Rollmaterial Instandhaltung Werkstätte Poschiavo
Alessandro Robin Fassbind, Polymechaniker EFZ, Rollmaterial Instandhaltung Werkstätte Landquart
Tobias William Hartmann, Polymechaniker EFZ, Rollmaterial Support Werkstätte Landquart
Josua Elia Vonmoos, Polymechaniker EFZ, Rollmaterial Instandhaltung Werkstätte Landquart



Erstmals hat ein Mediamatiker die Lehre bei der RhB abgeschlossen. **Gianfranco Gantenbein** hat nach seinem Basislehrjahr in Zürich die drei weiteren Lehrjahre beim Vertrieb in der Marketingkommunikation und in der Unternehmenskommunikation absolviert. Wir haben Gianfranco einige Fragen gestellt:

Was war dein schönstes Erlebnis während der Lehre bei der RhB?

Während meiner Lehre als Mediamatiker bei der RhB durfte ich unzählige beeindruckende Erlebnisse sammeln. Durch meine Arbeit war ich auf fast dem gesamten RhB-Streckennetz unterwegs und erhielt Einblicke in die unterschiedlichsten Bereiche des Unternehmens. Ob bei Foto- und Videoproduktionen entlang der Berninalinie, im Bernina Express und der neuen Pullman Class, auf Baustellen mit Gleisarbeitern und Ingenieuren oder in Büros und Führerständen, jeder Auftrag brachte neue Begegnungen, Herausforderungen und Erfahrungen mit sich.

Was war die grösste Herausforderung?

Während meiner Ausbildung gab es immer wieder Herausforderungen, sowohl im Betrieb als auch in der Berufsschule. Die grösste Herausforderung erwartete mich jedoch am Ende meiner Lehrzeit: die Individuelle Praktische Arbeit (IPA). Während zehn Tagen musste ich selbstständig einen Imagefilm für das Drohnenkompetenzzentrum der RhB planen, koordinieren, konzipieren und umsetzen. Dabei waren eine gute Organisation, konsequentes Zeitmanagement und volle Konzentration gefragt. Zusätzlich musste ich den gesamten Prozess dokumentieren und die Arbeit abschliessend präsentieren. Diese Aufgabe forderte mich stark, zeigte mir aber auch, wie viel ich in den vier Lehrjahren gelernt habe.

Auf was freust du dich nach der Lehre am meisten?

Nach meiner Ausbildung freue ich mich besonders darauf, meinen nächsten Schritt bei der RhB zu machen. Am 3. August 2026 starte ich mein Giuventüna-Jahr in der Marketing-Kommunikationsabteilung. Dafür bin ich sehr dankbar und freue mich darauf, weiterhin Teil der RhB-Familie zu sein.

Würdest du eine Lehre bei der RhB und login weiterempfehlen?

Ja, auf jeden Fall. Die Ausbildung bei login und der RhB bietet einen abwechslungsreichen Arbeitsalltag, spannende Projekte und die Möglichkeit, früh Verantwortung zu übernehmen. Gleichzeitig lernt man viele Menschen und unterschiedliche Berufsfelder kennen. Rückblickend war die Lehre für mich eine sehr lehrreiche und wertvolle Zeit, weshalb ich sie jungen Menschen mit gutem Gewissen weiterempfehlen kann.

Möchtest du noch etwas sagen?

Ich bin sehr dankbar für die vergangenen vier Jahre und für alle Menschen, die mich auf diesem Weg begleitet haben. Besonders schätze ich das Vertrauen, das mir von Anfang an entgegengebracht wurde. Die RhB hat mir nicht nur fachlich viel beigebracht, sondern mich auch persönlich weitergebracht. Für diese Erfahrungen und Erinnerungen bin ich sehr dankbar.

Familie Vonmoos aus Igis

Familie Vonmoos aus Igis hat sieben Kinder. Ihr jüngster Sohn Josua hat diesen Sommer die Lehre erfolgreich bei der RhB abgeschlossen. Mit ihm geht eine Ära zu Ende – denn sechs von den sieben Kindern der Familie Vonmoos haben die Lehre bei der RhB bzw. login absolviert. Die Lehrabschlüsse in der Übersicht:

1. 2012 Lucas Vonmoos, Automatiker
2. 2015 Mathias Vonmoos, Automatiker
3. 2020 Jonatan Vonmoos, Automatiker
4. 2022 Salomith Vonmoos, Kauffrau öV Vertrieb
5. 2024 Joscheba Vonmoos, Kauffrau öV Vertrieb
6. 2026 Josua Vonmoos, Polymechaniker

Wir bedanken uns für das Vertrauen in die RhB und login Berufsbildung als Lehrbetrieb und wünschen der Familie weiterhin alles Gute.

InfoRetica
Nr. 3/2026
Info

42 neue Lernende sind gestartet

Gelungener Start: 42 Lernende sind neu bei der RhB eingetreten. Darunter sind erstmals zwei, die eine Erwachsenenlehre im Gleisbau absolvieren.

Von Aline Kohler, Employer Branding

Unser Direktor **Renato Fasciati** hiess die neuen Lernenden Anfang August am Go-Tag persönlich willkommen. Nach der Begrüssung und einem feinen Znüni durften sie sich in aufgeteilten Gruppen mit gepacktem Rucksack auf den Weg zu verschiedenen RhB-Standorten machen. Die Lernenden waren mit dem Zug unterwegs und konnten die RhB sowohl aus Sicht der Reisenden als auch aus Sicht der Mitarbeitenden kennenlernen. An verschiedenen Posten trafen sie auf Mitarbeitende aus unterschiedlichen Fachbereichen, die ihre Tätigkeiten vorstellten und spannende Einblicke in ihren Arbeitsalltag gaben. Die Gruppen dokumentierten den Tag mit der Kamera und erstellten daraus kurze Videos. Zum Abschluss präsentierten sie ihre Beiträge einer Jury, bestehend aus RhB und login Berufsbildung. Das beste Video wurde mit einem kleinen Preis prämiert.

Mohamed Abou El Na Ga
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Meron Abrehe
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Samuel Ammann
Automatiker EFZ
Lars Baumgartner
Informatiker EFZ Plattformentwicklung mit Basisausbildung
Nehemiah Beraki
Kaufmann EFZ Dienstleistung und Administration
Manuel Bruhin
Produktionsmechaniker EFZ
Zaira Compagnoni
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenbegleitung
Laura Conradin
Polymechanikerin EFZ
David Contreiras Dias
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Sina Dosch
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenbegleitung
Alea Valentina Fenoy Gámez
Anlagen-/Apparatebauerin EFZ
Lara Giacomelli
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenbegleitung
Jeathush Gnanasinthujan
Produktionsmechaniker EFZ
Leona Hadjiboshkova
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenberatung
Gion Clive Hanselmann
Logistiker EFZ Lager



Die neuen Lernenden bei der RhB.

Yanis Kilian Huonder
Logistiker EFZ Lager
Emilio Diego Isepponi
Automatiker EFZ
Onur Jusufi
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Umut Jusufi
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Mohamed Kalo
Erwachsenenlehre Gleisbau EFZ
Evan Liam Lardelli
Polymechaniker EFZ
Nick Lindau
Produktionsmechaniker EFZ
Nevio Maier
Mediamatiker EFZ mit Basisausbildung
Lazar Milivojevic
Konstrukteur EFZ
Dijard Musliji
Logistiker EFZ Lager
Leandro Nogueira Costa
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenbegleitung
Leana Carina Oberholzer
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenbegleitung
Matteo Patzen
Kaufmann EFZ Dienstleistung und Administration
Aaron Pfanner
Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ Zugverkehrsleitung
Valentina Portmann
Entwicklerin digitales Business EFZ
Keyla Rosa
Detailhandelsfachfrau EFZ öV Kundenbegleitung
Sönmez Safak
Erwachsenenlehre Gleisbau EFZ
Rafael Santos Goncalves
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenbegleitung
Fynn Schaltegger
ICT Fachmann EFZ
Niculin Schneller
Automatiker EFZ
Joel-Elias Schweizer
Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ Mobilität
Kesete Senit
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Bedirhan Spahiu
Detailhandelsfachmann EFZ öV Kundenberatung
Billy Stutz
Gleisbauer EFZ
Jonathan Walther
Mechanikpraktiker EBA
Lilith Widmer
Polymechanikerin EFZ
Maro Andri Wieland
Automatiker EFZ

Ausflug der login-Lernenden und deren Berufsbildnerinnen des Zugpersonals

Am 25. Juni 2026 war es so weit: Wir Berufsbildnerinnen Noemi Sigrist und Lea-Ida von Bergen starteten gemeinsam mit unseren insgesamt sieben Lernenden den Ausflug zur Beendigung eines intensiven ersten Lehrjahres. Ein Tag voller Austausch, Eindrücke und Teamarbeit stand uns bevor.

Von Noemi Adriana Sigrist, Zugbegleiterin und Lea-Ida von Bergen, Expresszugbegleiterin

Unsere Reise startete frühmorgens gestaffelt: Während wir uns mit den Lernenden aus dem Norden kurz nach 08:00 Uhr vor dem Zug in Landquart trafen, kam die Gruppe aus dem Süden zur gleichen Zeit in Samedan zusammen. In Klosters Platz vereinten sich schliesslich unsere Wege. Nach einem kurzen Zwischenstopp in Davos, um uns mit Proviant einzudecken, folgte auch schon der erste grosse Höhepunkt: Unsere Weiterreise mit dem Nostalgiezug in Richtung Filisur. Dass man unterwegs nicht nur die Fahrt und das herrliche Panorama geniessen, sondern durchaus auch arbeiten kann, durften unsere sieben Lernenden direkt testen. Wir hatten uns eine besondere Challenge überlegt: Während des gesamten Ausfluges mussten mehrere Fragebögen zu unseren verschiedenen Ausflugszielen ausgefüllt werden. Schon im offenen Aussichtswagen war echtes RhB-Wissen gefragt: Aus welchem Jahr stammen die historischen Wagen? Wie lauten die verschiedenen Zugnummern oder wie hoch sind die passierten Viadukte? Unsere Lernenden meisterten die Aufgaben in zwei Teams.

In Filisur angekommen, stand erst einmal eine verdiente Abkühlung auf dem Programm. Das heisse Sommerwetter machte uns zu Beginn zwar etwas zu schaffen, aber ein kurzer Glace-Stopp kühlte alle ein wenig ab. Frisch gestärkt fuhren wir danach mit dem Viaduktshuttle weiter zur Station «Schmitten Landwasserviadukt» und der Aussichtsplattform.

Der nächste Punkt auf unserer Reise führte uns schliesslich in die Tiefe: Mit dem IR38 reisten wir weiter nach Thusis, von wo aus wir der imposanten Viamala-Schlucht einen Besuch abstatteten. Die gewaltigen Felswände boten uns nicht nur faszinierende Eindrücke, sondern vor allem auch die perfekte und sehnlichst erwartete Abkühlung an diesem Sommertag.

Für uns Berufsbildnerinnen war dieser Tag eine wunderbare Gelegenheit, unsere Lernenden abseits des Arbeitsalltags noch besser kennenzulernen. Es war ein gelungener Ausflug zum Ende des ersten, erfolgreich überstandenen Lehrjahrs, der gezeigt hat, wie stark unser Team zusammenarbeiten kann.



Bild oben: v.l.n.r.: Matej Brzovic, Jahvin Lecompte, Karin Knöpfel, Laura Kaufmann, Asiye Jochberger, Lara Mutzner, Martina Cesira Frigerio, Lea-Ida von Bergen, Noemi Arianna Sigrist

Bild unten: Fahrt über den spektakulären Landwasserviadukt.

Darko Miljic, Leiter IT Service Center / Scrum Master

Wenn ein Problem am Laptop besteht, ein Geschäftshandy benötigt wird oder ein neues E-Mail-Postfach gebraucht wird, wenden wir uns an das IT Service Center. Am 18. August 2026 hatte ich die Gelegenheit, **Darko Miljic, Leiter IT Service Center / Scrum Master** und sein Team einen Tag lang zu begleiten und zu erleben, wie sie RhB-Mitarbeitenden bei IT-Anfragen weiterhelfen.

Von Seraina Huber, Unternehmenskommunikation

Unser Treffpunkt war um 8.00 Uhr am Eingang des alten Materialwirtschaftsgebäudes an der RhB-Strasse 1 in Landquart. Im Büro angekommen, erklärte mir Darko zunächst, wie sein Arbeitstag normalerweise aussieht. Vieles beginnt für ihn bereits auf der Anreise. Wenn er mit dem Zug unterwegs ist, nutzt er die Zeit häufig, um erste E-Mails zu beantworten. Sein Aufgabenbereich ist vielseitig. Nebst der Führung des IT Service Centers behält er ebenfalls den Überblick über die IT-Geräte und kontrolliert, ob alles korrekt abläuft. Er führt regelmässig Fachgespräche mit Mitarbeitenden, ist in den Rekrutierungsprozess eingebunden und sorgt dafür, dass der digitale Arbeitsplatz auch künftig zuverlässig funktioniert. Auch als Scrum Master ist er tätig.

Das IT Service Center ist in zwei Bereiche aufgeteilt, wie Darko mir erklärt. Im Service Delivery werden Anliegen meistens vor Ort behandelt oder Kundinnen und Kunden kommen direkt zu ihnen ins Büro. Dazu gehört etwa die Unterstützung bei technischen Geräten, Bestellungen oder Rückgaben von Laptops sowie die Einrichtung von Arbeitsplätzen. Bei IT-Fragen, die sich telefonisch oder aus der Ferne lösen lassen, kommt der Service Desk zum Zug. Dort findet der First- und teilweise auch Second-Level-Support für die RhB-Mitarbeitenden statt. Ein Grossteil der technischen Probleme wird bereits hier gelöst.

Hauptziel des IT Service Centers ist es, den Mitarbeitenden so gut und so schnell wie möglich bei technischen Anliegen oder Problemen weiterzuhelfen. Jeden Tag gehen zahlreiche Tickets bei der IT ein. Darunter befinden sich auch «Incidents», also Störfälle, wenn beispielsweise ein Gerät ausfällt. Ein aktueller Fall ist ein Laptop, bei dem es vereinzelt zum Einfrieren des Bildschirms kommt. Solchen Problemen geht das Team auf den Grund und sucht nach Lösungen.

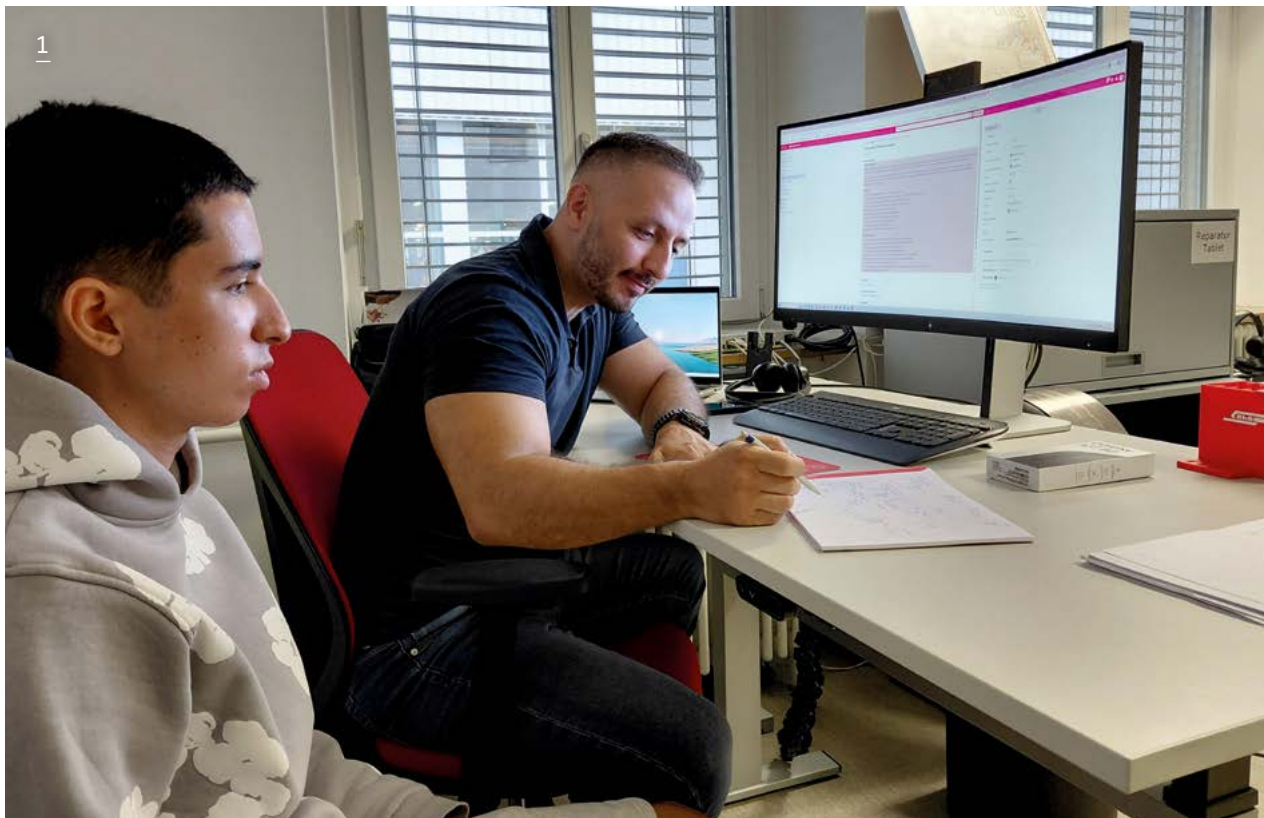
Für Darko ist eine Herausforderung seines Jobs, bei der schnellen Entwicklung der Technologie immer Schritt zu halten. Arbeitsweisen verändern sich und die Lebenszyklen der Endgeräte werden immer kürzer. Bei der Auswahl eines Standardgeräts, wie z.B. Geschäftshandys ist es wichtig, sowohl Sicherheit als auch Nutzerbedürfnisse zu berücksichtigen. Gleichzeitig müssen neue Modelle oder Zubehöre wie Laptoptaschen, vor ihrem Rollout immer zuerst getestet werden. Dies kann sehr zeitaufwändig sein.

Um 9.15 Uhr fand ein kurzes, tägliches Meeting statt. Das Team tauscht sich dabei über ihre aktuellen Tätigkeiten aus, was für Tickets bearbeitet werden, was für Sitzungen anstehen oder wo es eventuell Unterstützung braucht.

Nach einer Pause führte Darko, **Eren Ali Öztürk**, Lernender ICT Fachmann EFZ, ins «Scrum» ein. Bei dieser Art des Projektmanagements kann sich der Weg zum Ziel während eines Projekts laufend anpassen. Das Team arbeitet agil in kurzen Etappen, sogenannten «Sprints». Aufgaben werden priorisiert und der dafür notwendige Zeitaufwand eingeschätzt. Als Scrum Master hat Darko unter anderem die Aufgabe, potenzielle Hindernisse für das Team aus dem Weg zu räumen, damit deren Arbeit möglichst störungsfrei abläuft. Nach jedem Sprint wird darüber reflektiert, was gut lief und wo noch Verbesserungspotenzial besteht.

An diesem Tag stand auch der Rücktransport von alten Bildschirmen der Betriebszentrale in Landquart zum IT Service Center an. Da es sich um eine grosse Menge handelte, gingen wir direkt zur Zentrale, um uns die Situation anzuschauen. Dort zeigte sich, dass der IT-Support nicht nur aus der Ferne stattfindet. Vor Ort nutzten Mitarbeitende gleich die willkommene Gelegenheit, kleine Fragen an das Team zu stellen, etwa zu USB-Anschlüssen oder zur Unterstützung direkt am Laptop.

Vor dem Mittag zeigte mir **Danijel Vojinovic**, IT Supporter, was passiert, wenn ein Standard-Laptop zurückgeliefert wird, etwa bei einem Stellenaustritt. Das IT Service Center löscht in diesem Fall alle Daten und macht das Notebook wieder einsatzbereit. Neue Geräte setzt das Team vor Ort auf und statet sie mit den für die Mitarbeitenden notwendigen Applikationen aus. End-of-Life-Geräte, bei denen der Support oder die Produktion eingestellt wird, landen aber nicht einfach in der Entsorgung. Funktionsfähige Modelle gibt das IT Service Center an einen externen Partner weiter. Dieser löscht sämtliche hinterbliebenen Daten endgültig. RhB-Mitarbeitenden ist es dadurch möglich, die IT-Geräte, darunter Smartphones oder Bildschirme, im Remarketing-Shop beim Partner zu kaufen.



InfoRetica
Nr. 3/2026
Info

Nach der Mittagspause ging es ins Dachgeschoss des Gebäudes. Dort durfte ich bei **Prahavin Prabaharan**, IT-Supporter, einen Einblick in den Support Desk erhalten. Offene Tickets mit alltäglichen IT-Fragen oder technischen Problemen bearbeitet das Team dort über TopDesk, telefonisch oder per E-Mail. An diesem Nachmittag ging es bei einem Anliegen zum Beispiel darum, wie man E-Mails an eine grosse Empfängergruppe sendet oder es bestand die Bitte, ein iPad zurückzusetzen. Bei mobilen Geräten wie einem Tablet, sieht der Support etwas anders aus. Eine Remote-Übernahme ist hier nicht möglich. Stattdessen wird verbal unterstützt oder per Call der Bildschirm geteilt. Häufige Anfragen an den IT-Support sind unter anderem die Erstellung von E-Mail-Postfächern, sowie das Zurücksetzen von Passwörtern, besonders nach der Ferienzeit.

Für die Zukunft gibt es einige Ziele, erzählt mir Darko. Ein Vorhaben ist beispielsweise der Aufbau eines SPOC (Single Point of Contact). Dort sollen die unterschiedlichen Anliegen der RhB-Mitarbeitenden über eine zentrale Anlaufstelle den zuständigen Bereichen zugewiesen werden. Ein weiteres Ziel ist es, den IT-Support auch an anderen Standorten und stärker vor Ort zu ermöglichen. Dadurch könnten Mitarbeitende noch direkter unterstützt werden.

Bei meinem Tag mit Darko konnte ich einen Einblick davon bekommen, was auf der anderen Seite passiert, wenn wir den IT-Service um Hilfe bitten. Ich konnte erleben, wie sehr die Mitarbeitenden die Unterstützung sowohl vor Ort als auch aus der Ferne schätzen und wie wichtig ein gut laufender IT-Service für den Arbeitsalltag ist.

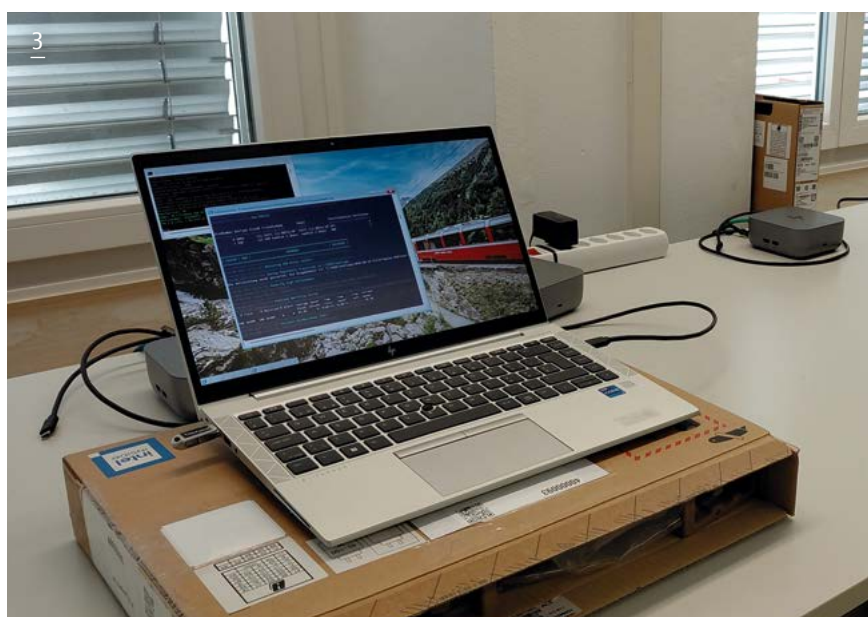


Bild 1: Darko Miljic stellt Eren Ali Öztürk und mir das Scrum vor.

Bild 2: Darko Miljic und Seraina Huber.

Bild 3: Ein Notebook wird vor Ort im IT Service Center formatiert.

SRF Regionaljournal Graubünden

23. Juli 2026



Die Strecke der Albula-Linie der Rhätischen Bahn wird mit Stahlnetzen geschützt

22:36 min, aus Regionaljournal Graubünden vom 23.07.2026

BILD: KEYSTONE/SDA MARTIN RUETSCHI

[Audio & Podcasts >](#)

[Regionaljournal Graubünden >](#)

Stahlnetze schützen die Albula-Linie der Rhätischen Bahn (RhB)

In unserer Sommerserie geht es um Netzwerke: Heute mit einem Geflecht aus Stahldrähten, das Leben rettet. In den Bergen schützen Stahlnetze Strassen, Wanderwege und Schienen der RhB.

Moderation: Sascha Zürcher, Redaktion: Sascha Zürcher

23.07.2026, 17:30 Uhr

 **JETZT HÖREN**

 **DOWNLOAD**

 **ABONNIEREN**

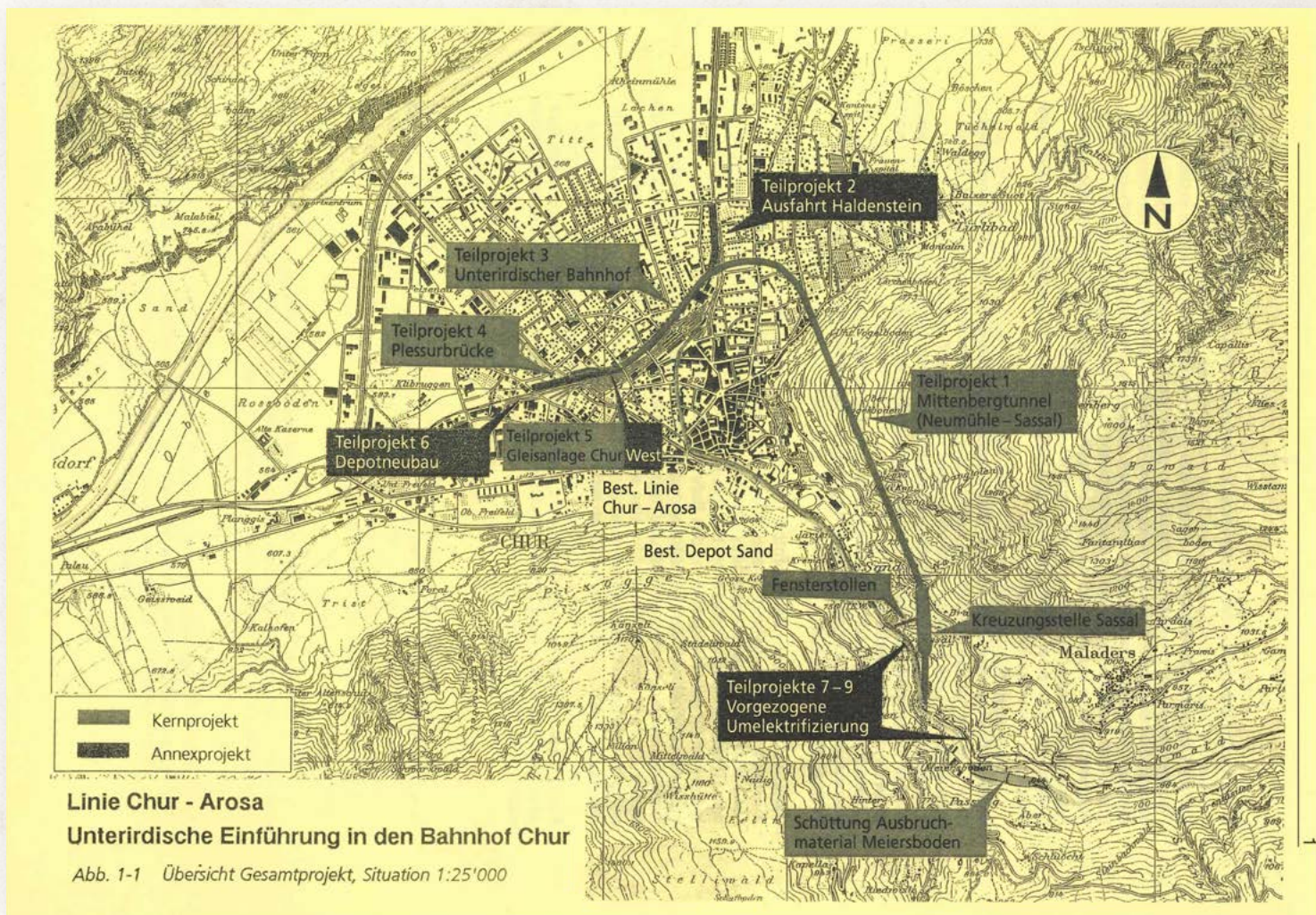
 **TEILEN**

Hier geht's
zum Beitrag:



RhB-Nachrichten

03/1996



Bahnkultur RhB – Aktuelle Themen

Das Team Bahnkultur RhB informiert über laufende Arbeiten zum geschichtlichen Erbe der RhB. Gestützt auf die Strategie Bahnkultur GR engagiert sich die RhB gemeinsam mit Bund, Kanton und Historic RhB für Sicherung, Vermittlung und Inwertsetzung ihres kulturellen Erbes. Aufgrund der Bedeutung als Weltkulturerbe tragen alle Geschäftsbereiche Verantwortung.

Von Werner Caluori und Roman Cathomas, Produktmanagement Vertrieb, sowie Markus Zaugg, Flottenmanagement Rollmaterial



Dampfzug unterwegs bei Davos.

Historische Fahrzeuge sicher in die Zukunft führen

Mit dem neuen Regelwerk R RTE 49910 «Instandhaltung historischer Fahrzeuge» verfügen die Schweizer Bahnen erstmals über gemeinsame Leitlinien für die Instandhaltung historischer Schienenfahrzeuge. Ziel ist es, den steigenden gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden, das vorhandene Fachwissen langfristig zu sichern und den sicheren Betrieb historischer Fahrzeuge auch künftig zu gewährleisten.

Für die RhB bedeutet dies, Instandhaltungsmassnahmen systematisch zu planen, zu dokumentieren und gegenüber den Behörden nachvollziehbar nachzuweisen. Gleichzeitig unterstützt das Regelwerk dabei, wertvolles Know-how über historische Technik zu bewahren und auf mehrere Fachpersonen zu übertragen.

Die RTE schafft eine gemeinsame Sicht auf den «Stand der Technik» und zeigt auf, welche Instandhaltungsmassnahmen für einen sicheren Betrieb erforderlich sind. Mit einer auf Laufleistungen und Einsatzbedingungen abgestimmten, massgeschneiderten Instandhaltung können Ressourcen gezielt eingesetzt sowie Zeit und Kosten gespart werden. Dadurch wird die authentische historische Substanz erhalten, ohne Kompromisse bei Sicherheit und Zuverlässigkeit einzugehen. So bleiben die historischen Fahrzeuge der RhB auch künftig sichere und attraktive Botschafter der Bahngeschichte.

Praxisbeispiel zur Umsetzung der R RTE 49910 bei historischen Fahrzeugen

Eine historische Fahrzeugkomposition soll für eine Sonderfahrt eingesetzt werden. Vor dem Einsatz wird geprüft, wann die einzelnen Fahrzeuge zuletzt im Betrieb standen. Fahrzeuge, die während längerer Zeit nicht im Einsatz waren, unterliegen gemäss den Vorgaben der R RTE 49910 einer zusätzlichen Stillstands- und Unterhaltskontrolle.

Dazu reist eine qualifizierte Rollmaterial-Fachperson an den Standort der Fahrzeuge und führt die erforderlichen technischen Prüfungen durch. Die Arbeiten umfassen nicht nur die eigentliche Kontrolle am Fahrzeug, sondern auch die Vorbereitung der Aufträge, die Bereitstellung der Unterlagen, die Dokumentation der Ergebnisse sowie die Archivierung der Prüfprotokolle. Die Kontroll- und Dokumentationsarbeiten nehmen dabei einen wesentlichen Teil des Gesamtaufwandes ein. Die Ergebnisse werden nachvollziehbar dokumentiert und bilden den Nachweis, dass die Fahrzeuge die Voraussetzungen für einen sicheren Einsatz erfüllen. Gleichzeitig werden wichtige Erkenntnisse für zukünftige Unterhaltsarbeiten festgehalten und das technische Fachwissen langfristig gesichert.

Die daraus entstehenden Kosten trägt verursachergerecht der jeweilige Fahrzeugeinsatz beziehungsweise der Besteller der Sonderfahrt. Dabei werden nicht nur die eigentlichen Prüfungen am Fahrzeug berücksichtigt, sondern auch die allgemeinen notwendigen Aufwendungen (Vorbereitung, Dokumentation und Nachbearbeitung). Durch die standardisierte Vorgehensweise der R RTE 49910 werden diese Leistungen transparent, nachvollziehbar und für alle Beteiligten nach denselben Kriterien verrechnet. Dieses Beispiel zeigt, wie die R RTE 49910 die Anforderungen an Sicherheit, Dokumentation, Wissenserhalt und Kostentransparenz in der Praxis miteinander verbindet und so den sicheren Betrieb historischer Fahrzeuge nachhaltig unterstützt.



Retica

Foto von Gabriele Seghizzi, Fotograf

Zahl des Quartals

20

19 Testflüge waren notwendig, bis im 20. Versuch dem Schweizer Profi-Gleitschirmpilot Patrick von Känel ein spektakulärer Slalomflug um die Pfeiler des Landwasser-viaduktes gelang, während ein RhB-Zug diesen überfuhr. Der Flug war eng mit der RhB abgestimmt und eine Sicherheitsanalyse seitens RhB mit Auflagen für den Flug wurde vorgegeben.

Neues in Kürze



Regionale Berufsmeisterschaft Detailhandel Ost

Von Damir Kaukovic, Leiter Aus- & Weiterbildung Zugpersonal und Martin Schmid, Berufsbildner

1 Unser Lernender Zugbegleiter **Nando Marugg** durfte aufgrund seines ausserordentlichen Engagements sowie seiner hervorragenden Leistungen in der KV-Berufsschule Chur und im Zugdienst an der regionalen Berufsmeisterschaft Detailhandel Ost teilnehmen. An diesem Wettbewerb stellten sich insgesamt 33 Teilnehmende der Herausforderung. Nando erreichte dabei den hervorragenden 5. Rang und bewies eindrücklich sein Fachwissen, seine Einsatzbereitschaft und seine Motivation. Lernende der Zugbegleitung gelten im Umfeld des Detailhandels oftmals als Exoten.

Umso erfreulicher ist es, dass sie regelmässig Spitzenleistungen erbringen und ihre hohe Anpassungsfähigkeit unter Beweis stellen. Nando hat dies auf eine eindrucksvolle Weise bestätigt und unseren Beruf mit Stolz und Professionalität vertreten.

Im Namen des gesamten Zugpersonals gratulieren wir Nando herzlich zu diesem ausgezeichneten Erfolg.

Bahndienst Davos am Strassenfest

Von Andreas Roth, Employer Branding

2 Um für das Bahndienst-Team im Bezirk Davos neue Kolleginnen und Kollegen zu gewinnen, hat das Team in Davos einen Standauftritt am beliebten Strassenfest «davos@promenade» realisiert. Am 14. August 2026 haben sie den Gleismonteur-Beruf persönlich vorgestellt –



dazu gab es einen Wettbewerb und zahlreiche Goodies für die vielen Besucherinnen und Besucher.

Viel Erfolg, Massimiliano Pellegrini

Von Andreas Roth, Employer Branding

3 Mitte August fand im Titthof Chur der letzte Vorbereitungswettkampf für die WorldSkills Shanghai statt. Die beiden Bündner **Massimiliano Pellegrini** (RhB) und Gianin Schneller (Ems-Chemie) trainierten während zwei Tagen unter Wettkampfbedingungen und nahmen viele Glückwünsche von Freunden, Familien und geladenen Gästen mit auf den Weg.



InfoRetica
Nr. 3/2026
Retica

Eröffnung Chur West

Von Simon Rageth,
Unternehmenskommunikation

4 Der neue Bahnhof Chur West wird bereits im Herbst dem Betrieb übergeben und offiziell am 12. Dezember 2026 anlässlich eines öffentlichen Events für Gross und Klein eröffnet. Mit dabei sind die Stadt Chur, Chur Bus, die Feuerwehr Chur sowie natürlich die RhB selbst. Auf dem Bild: Perron Chur West Richtung Süden im August 2026.

den Bahnhof als wichtigen Mobilitätsknoten und Treffpunkt im Vorderprätigau nachhaltig stärkt. Auf dem Bahnhofareal entsteht bis Anfang 2028 ein modernes, viergeschossiges Wohn- und Gewerbehäus. Erstellt werden 15 2.5 bis 3.5 Zimmer-Wohnungen. Das Investitionsvolumen beträgt 10 Millionen Schweizer Franken. Auf dem Bild v.l.n.r.: **Renato Fasciati**, Direktor RhB; **Silvio Briccola**, ehemaliger Geschäftsführer RhB Immobilien AG; **Anna-Margreth Holziger**, Gemeindepräsidentin Schiers; **Mario Cavigelli**, Verwaltungsratspräsident RhB AG und RhB Immobilien AG und **Martin Fetz**, Geschäftsführer RhB Immobilien AG.

Spatenstich Bahnhofgebäude Schiers

Von Simon Rageth,
Unternehmenskommunikation

5 Am 20. August 2026 fand der Spatenstich zum Bau des neuen Bahnhofgebäudes in Schiers statt. Rund fünf Jahre nach dem Brand des damaligen Bahnhofgebäudes startet die RhB Immobilien AG den Bau des neuen Gebäudes, welches

Was unsere Fahrgäste bewegt

Im dritten Quartal 2026 haben uns wiederum einige Kundenrückmeldungen erreicht. Einen Auszug davon haben wir für euch hier zusammengestellt.



[Zum Schmunzeln](#)

Von: Stephan E.
Gesendet: 15. Juni 2026
An: kundendienst@rhb.ch
Betreff: Re: Ihre Anfrage

Sehr geehrter Herr Landolt

Vielen Dank, dass Sie sich die Mühe gemacht haben zu antworten.

Es gibt den treffenden Spruch: Never change a winning team!

Niemand kann Freude daran haben, in der schönen Bündner Natur einen Zürcher VBZ-Look anschauen zu müssen. Verstehen Sie mich recht, auch keine Friburger Kühe, keine Berner Bären und auch keine Aargauer Socken. Das markante, unverwechselbare und beliebte Rot der RhB-Waggons stahl so viel Identität und Schönheit aus, dass man keine Werbefuzzis braucht, die mal etwas Trendiges ausprobieren wollen. Ist schlicht nicht nötig. Und vermutlich ALLE Zürcher wollen auch NUR die roten RhB-Waggons in Graubünden sehen.

Das ist die schlechteste Kampagne die man sich vorstellen kann. Umgekehrt verstehe ich die Idee dahinter und sehe einen Werbenutzen.

Also lasst bitte künftig diesen Unsinn, oder Ihr versteht tatsächlich die Strahlkraft nicht hinter eurem Corporate Design.

Dank und Gruss
Stephan E.

Leandro sagt Danke

Anfang August bekam das Team Kundendialog einen Neuzugang: **Leandro Zamuner**, seit Geburt blind, ist für sechs Monate in einem Arbeitsversuch bei der RhB tätig. Als er 1994 als kleiner Junge auf der Jungfernfahrt mit der Brigelser-Lok seine erste Zugfahrt erlebte, war für ihn klar, dass die Bahn in seinem Leben eine grosse Rolle spielen wird.

RhB: Leandro, es hat nicht gleich auf Anhieb geklappt mit einer Anstellung bei der RhB. Warum hast du nicht aufgegeben?

Leandro: Wieso sollte ich aufgeben? Das Zugfahren ist schon seit Kindheit mein grösstes Hobby und ich wollte schon immer wissen, wie es hinter den Kulissen abläuft. Deshalb habe ich es zu einem meiner Lebensziele gemacht. Klar haben die Absagen mich nach unten gezogen. Doch ich habe darauf vertraut, dass das, was ich mir wünsche, auch zu mir kommt. Und ich habe mich umso mehr gefreut, als ich am 27. März 2026 die Zusage von der RhB erhalten habe.



RhB: Gibt es Hürden beim Einleben in den Arbeitsalltag und wenn ja, welche?

Leandro: Die gibt es bereits auf dem Arbeitsweg: Es sind unachtsame Menschen, die durch die Strassen hetzen und in mich hineinlaufen oder über meinen Stock stolpern. Technisch funktioniert leider auch noch nicht alles: Ich kann zum Beispiel in der SAP-Cloud noch nicht selbstständig arbeiten. Ansonsten habe ich aber bisher keine Hürden festgestellt und alle Personen, mit denen ich in der RhB zu tun habe, sind sehr offen und hilfsbereit.



RhB: Möchtest du Unterstützung und Hilfe angeboten bekommen und wie verhält man sich dir gegenüber richtig?

Leandro: Ich schätze es, wenn man mich fragt, ob ich Unterstützung brauche. Wenn mich jemand zum Beispiel auf meinem Weg begleiten möchte, kann man mir einen Arm hinhalten und ich entscheide, wie ich die Begleitperson halten möchte.



RhB: Wie nimmst du die Barrierefreiheit bei der RhB als Mitarbeiter, aber auch als Kunde wahr?

Leandro: Im Haus gibt es keine Barrieren für mich. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis ich weiss, wo sich was befindet. Dann kann ich mich selbstständig im VR-Gebäude bewegen. Gerade der Teppich beim Eingangsbereich ist für mich sehr hilfreich, da ich durch diesen direkt zur Treppe geführt werde. Aus Kundensicht fällt mir auf, dass bei den Allegra-Triebzügen (STZ und ZTZ) zum Beispiel die akustischen Signaltöne bei den Türen fehlen. Auch die Abfallwirtschaft an den Bahnhöfen ist für mich unleserlich. Mir ist aber positiv aufgefallen, dass die Zugkompositionen je länger, je mehr stimmen und ich so einfach und am richtigen Ort einsteigen kann. Grundsätzlich bin ich sehr zufrieden, wenn ich mit der RhB unterwegs bin.



Leandro sagt DANKE

Vielen Dank, dass ich bei der RhB arbeiten darf! Ein grosses Dankeschön an alle Mitarbeitenden, die mich im Arbeitsalltag unterstützen. Schön, dass ihr so hilfsbereit und mir gegenüber offen und positiv eingestellt seid.

InfoRetica
Nr. 3/2026
Retica

Deine spontane Meinung...

Adrian Flepp

Position: Teamleiter technische Kontrolle

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 25 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Ich führe technische und betriebliche Zuguntersuchungen und Reparaturen an den Zügen der RhB durch.

Schätzfrage: Wie viele Schutzbauten schützen das RhB-Streckennetz vor Naturereignissen?

(Antwort: 2'721 Schutzbauten)

2'700 Schutzbauten.

...welchen Kinofilm oder welches Buch kannst du empfehlen?

Schweizer Neutralität von Marcus Livers.

...wohin und mit wem würde eine RhB-Reise bei dir gehen?

Mit Familie und Freunden nach Alp Grüm zu einem feinen Essen.

...deine Schwäche?

Kann schlecht Nein sagen.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Die InfoRetica ist sehr interessant und informativ.

Wen wählst du als Nächste für diese Fragen und warum?

Petra Staub, Expresszugbegleiterin, Chur. Sie ist eine sympathische Arbeitskollegin, die ihren Job super macht.

Michelle Viola

Position: Expresszugbegleiterin

Ort: Samedan

Anzahl RhB-Dienstjahre: 3 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Ich begleite Menschen auf ihrer Reise, Sorge für Sicherheit und Information und versuche, ihnen eine schöne Zeit an Bord zu bereiten.

Schätzfrage: (siehe links)

Ich würde sagen circa 500 Schutzbauten.

...welchen Kinofilm oder welches Buch kannst du empfehlen?

«Alles steht Kopf», weil man manchmal einfach ein bisschen Geduld mit sich selbst haben muss.

...wohin und mit wem würde eine RhB-Reise bei dir gehen?

Ich würde gerne einmal mit meiner Mama mit dem Glacier Express bis nach Zermatt fahren.

...deine Schwäche?

Wenn es stressig wird, verliere ich manchmal ein bisschen den Überblick und mache aus einer kleinen Sache ein grösseres Problem, als es eigentlich ist.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Ich finde die InfoRetica vor allem interessant, wenn es um neue Projekte und Entwicklungen geht. So bekommt man auch einen Einblick in Dinge, die man im Arbeitsalltag nicht immer mitbekommt.

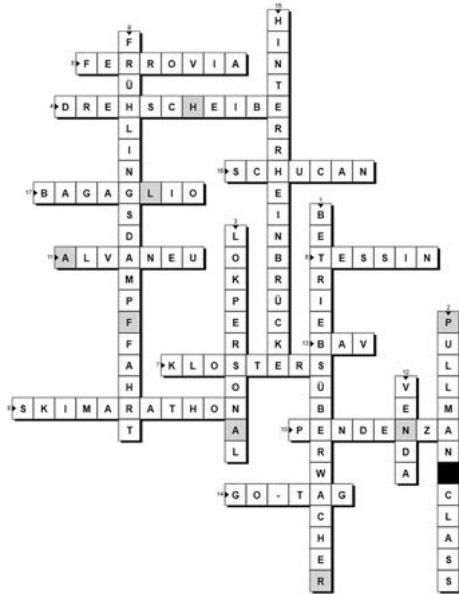
Wen wählst du als Nächsten für diese Fragen und warum?

Valerio Caspani, Technischer Kontrolleur, Tirano. Er hat mir schon in vielen Situationen geholfen. Wenn es ein technisches Problem an Bord meines Zuges gibt, kann ich ihn anrufen und er hilft mir immer geduldig dabei, das Problem zu verstehen und wenn möglich zu lösen.

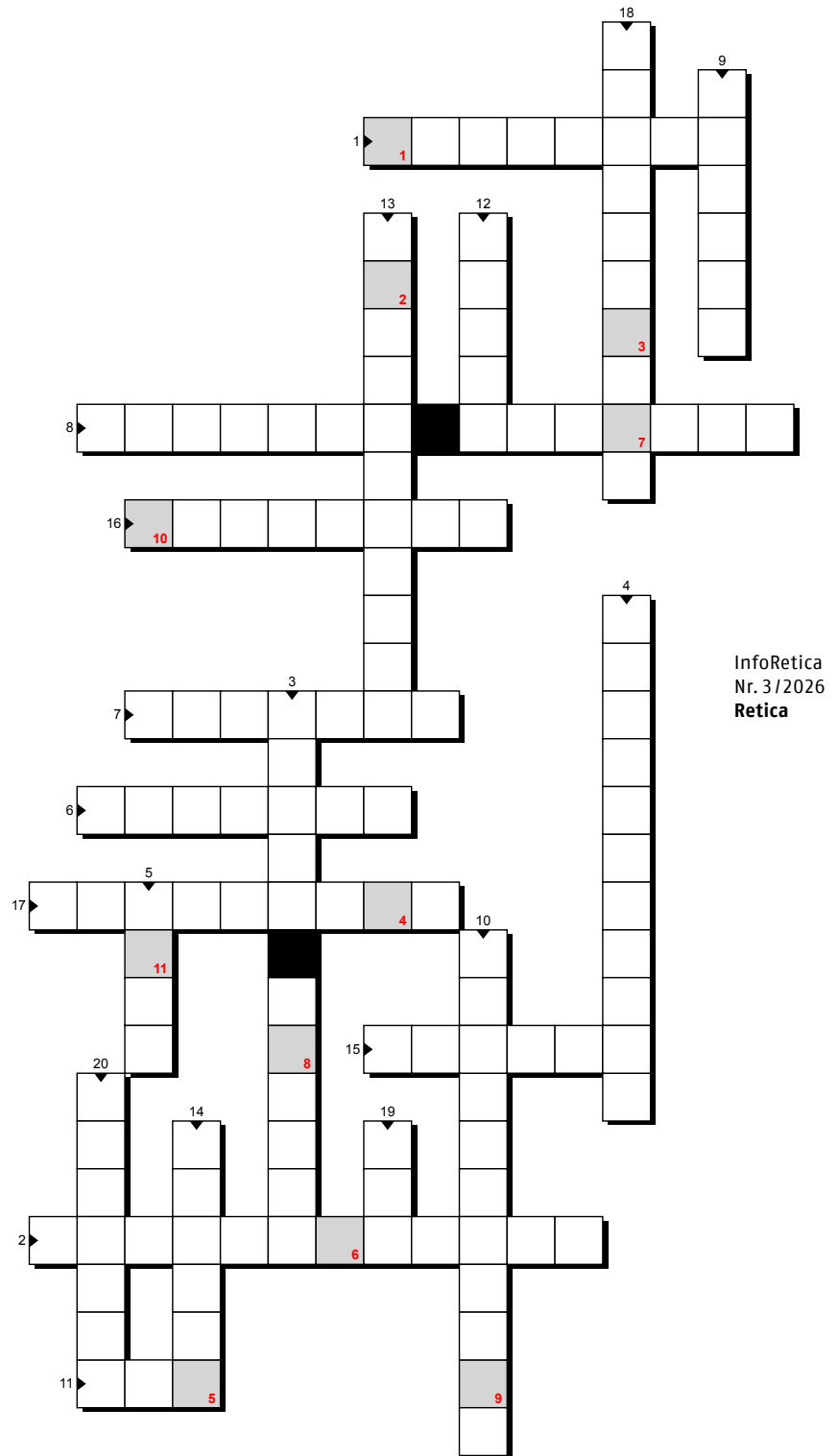
Spielregeln:
Die/der Befragte darf den nächsten Mitarbeitenden auswählen, die/der befragt werden soll. Es muss sich dabei um eine/n Vertreter/in eines anderen Geschlechts und eines anderen Geschäftsbereichs handeln.



FAHRPLAN



1. Absperrvorrichtung an Bahnübergängen
2. Zweitlängster RhB-Tunnel (5 865 m)
3. Bündnerstube auf Rädern
4. Bahnhof, in dem die Gleise enden
5. Farbe der offenen Aussichtswagen
6. Eisenbahn (rom.)
7. Graubünden (franz.)
8. Zug von St. Moritz nach Zermatt
9. Bahnmuseum Albula in ...
10. Eine Amtssprache in Graubünden
11. Train Planning System (Abk.)
12. Einer der drei Werte der RhB
13. Bahn im steilen Gelände
14. S2 verkehrt von Chur nach ...
15. Fahrplan (ital.)
16. Kult-Lokomotive der RhB
17. Engadiner Umsteigestation
18. Slogan des Bernina Express: Von den ... zu den Palmen
19. Amt für Natur und Umwelt (Abk.)
20. Fahrkarte



InfoRetica
Nr. 3/2026
Retica

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

Die glückliche Gewinnerin des letzten Rätsels ist **Marit Schrempp, Lokführerin**, herzlichen Glückwunsch!



Faszinierende Geschichten

Entdecke, was sich alles
rund um die RhB bewegt.

rhb.ch/blog

Hat dein Arbeitsbereich ein spannendes Thema
oder eine coole Geschichte zu erzählen?
Melde dich bei marketing@rhb.ch