



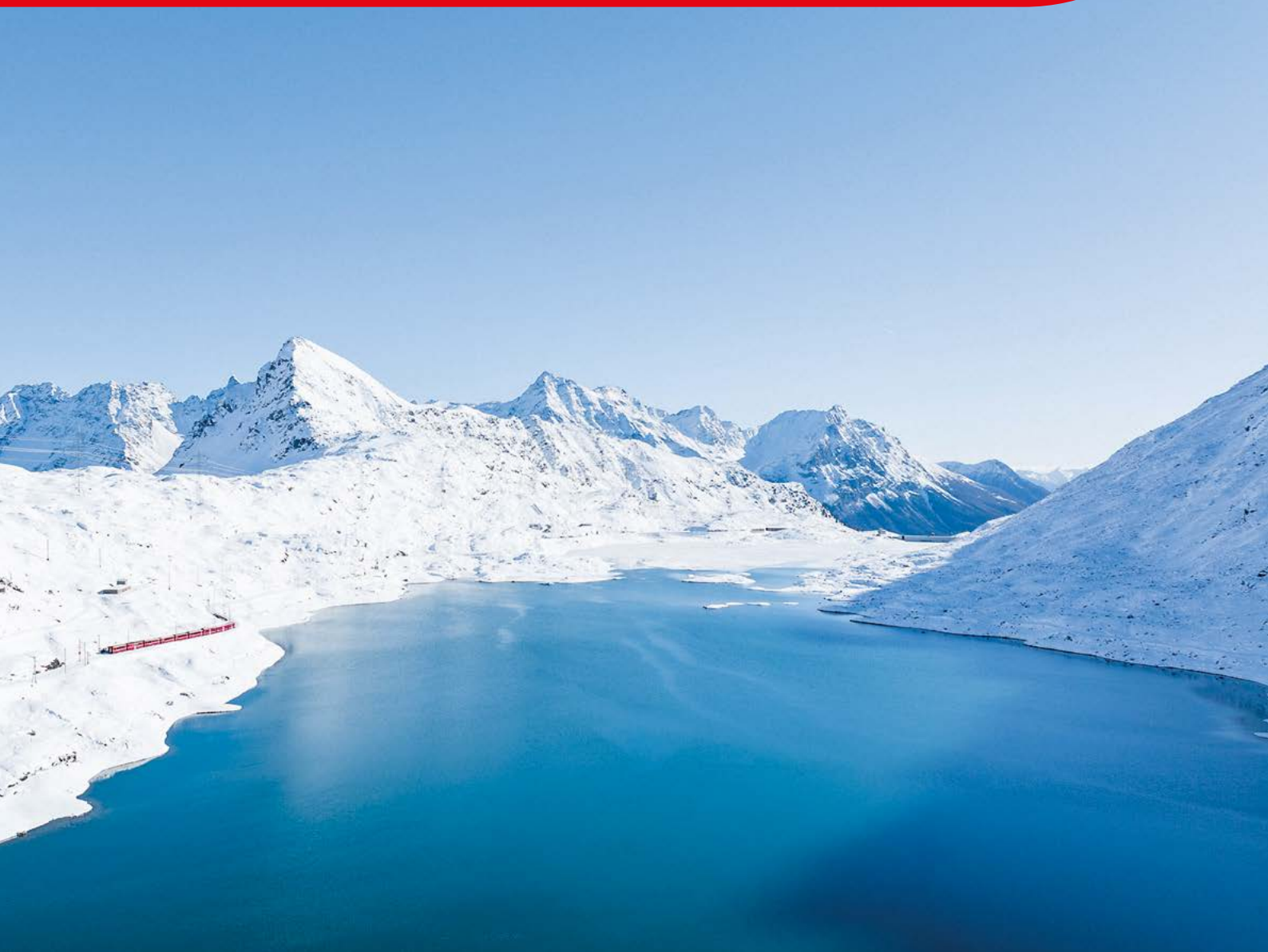
Rhätische Bahn

Ferrovie retica Viafier retica

Nr. 1 / März 2026

InfoRetica

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



Angebote

**Berninalinie:
Umgang mit Spitzen-
tagen weiter optimieren**

Sicherheit

**ZSI127: Mehr
Sicherheit, weniger
Versätungsminuten**

Rollmaterial

**Acht neue
Bahndienst-
fahrzeuge**

Inhalt



Info

6

Novitads aus der Direktion
Auszüge aus dem Logbuch 29 Jahre RhB
Estratti dal diario di bordo di 29 anni alla FR

Piotr Caviezel

8

Auf einen Blick
Verlässlich mit Herz bewegen

Fotos von Yanik Bürkli und Gianfranco Gantenbein

10

Angebote
Bernalinie: Umgang mit Spitzentagen weiter optimieren

Stefan Kreuzmann, Paolo Sterli, Eugen Cantieni und Michael Kistler

12

Sicherheit
ZSI127: Mehr Sicherheit, weniger Verspätungsminuten

Urs Deragisch

14

Rollmaterial
Acht neue Bahndienstfahrzeuge

Marco Frei

16

Rollmaterial
Der polyvalente Helfer in der Baustellenlogistik

Remo Eberhard

18

Infrastruktur
Vereina – Anpassung der Fahrleitungsanlage an das neue Rollmaterialkonzept

Ronny Berry

20

Digitalisierung
Pilotprojekt: Video Analytics im Zug

Giachem Schucan und Danilo Dorizzi

22

Digitalisierung
Was (G)IS denn das? Wie räumliche Informationen sichtbar werden

Corina Manusch

23

Digitalisierung
Wenn der Roboter klickt: Digitale Helfer bei der RhB

Melanie Guggenbühl

24

Personal
Mitarbeitendenumfrage 2025

Sabrina Marchetti und Simon Rageth

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; Lea Bernhard, lea.bernhard@rhb.ch; **Foto:** Andri Flury, **Marketingkommunikation;** **Nächster Redaktionsschluss:** 04.05.2026; **Auflage:** 3200 Exemplare, 4-farbig; **Ausgabe:** 252; **© 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





26
Qualität
**Pünktlichkeit
2025**

Lukas Zesiger und Pascal Fehr

27
Ausbildung
**Einführungswochen Quer-
einsteigende Zugpersonal**

Rahel Wildi

28
Bündner Güterbahn
**Mehr Schiene, weniger CO₂:
Das neue Güterverkehrsgesetz**

Luca Nicola Luzio und Christian Joos

30
Nachhaltigkeit
**Neue Zugreinigungsanlage
in Landquart**

Curdin Arquint und Simeon Eichelmann

31
Nachhaltigkeit
**Wichtiger Schritt
Richtung Klimaschutz**

Elias Büchel und Simeon Eichelmann

32
Historic RhB
**As 1141 mit neuen
Polstern und Teppichen**

Beat Muggli

33
Wir stellen vor
**Die RhB in einer
virtuellen Welt**

Lea Bernhard

34
Interview
**Von der IT-Lehre
zur Festanstellung**

Andreas Roth

35
Bahnkultur
**Bahnkultur RhB –
aktuelle Themen**

Werner Caluori und Roman Cathomas

36
Ein Tag mit...
**...Matthias Paulus,
Sicherheitskontrollen**

Lea Bernhard

38
Die Medienbahn
**Bündner Zeitung
13. Januar 2026**

Redaktion

39
Damals, vor 30 Jahren
**RhB-Nachrichten
01/1996**

Redaktion

39
Personalchronik
Nachruf

Redaktion

Retica

41
Zahl des Quartals
100

Redaktion

42
Das erste Quartal
Neues in Kürze

Redaktion

44
Kundenrückmeldungen
Was unsere Fahrgäste bewegt

Redaktion

45
Kundendialog
Der Kundendienst sagt Danke

Redaktion

46
Nachgefragt
Deine spontane Meinung...

René Strub
Sandra Beeli

47
Wettbewerb
RhB-Rätsel

Redaktion



Editorial

Editoriale

Von Lea Kaspar, Unternehmenskommunikation

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

«Bewegung» gehört zu unserem Alltag. Auf unseren Linien, in unseren Werkstätten und in all den Prozessen, die die RhB am Laufen halten. Diese Bewegung zeigt sich nicht nur im Betrieb, sondern auch in unserer Zusammenarbeit. Projekte nehmen Fahrt auf, neue Themen kommen hinzu, und wir entdecken immer wieder neue Wege, wie wir gemeinsam weiterkommen. Das zeigt sich zum Beispiel auf der Berninalinie, die in dieser Ausgabe thematisiert wird. Es wird daran gearbeitet, den Umgang mit Spitzentagen weiterzuentwickeln und zu optimieren. Oder bei der Mitarbeitendenumfrage, deren Ergebnisse Stärken und Verbesserungspotenziale sichtbar machen und so gezielte Massnahmen ergriffen werden. Vieles ist in Bewegung – und wir sind es auch.

Wo sich etwas bewegt, verändert sich etwas. Veränderung ist nicht immer bequem, aber sie bringt uns weiter. Besonders schön finde ich, wie wir diesen Weg gemeinsam gehen: offen, neugierig und bereit Dinge anzupacken. Ich persönlich wünsche mir, dass wir diese Haltung noch lange bewahren und dass wir uns gegenseitig ermutigen, aufmerksam, respektvoll und mit einem offenen Ohr aufeinander zuzugehen. Die InfoRetica lebt von den Geschichten und Projekten der Mitarbeitenden. Diese Ausgabe zeigt wieder viele dieser kleinen und grossen Schritte, die wir gehen, und sichtbar machen, wo wir überall in Bewegung sind. Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen dieser Lektüre. Und danke fürs Mitgestalten und fürs Anpacken.



Lea Kaspar



Di Lea Kaspar, Comunicazione aziendale

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Il «movimento» fa decisamente parte della nostra quotidianità. Sulle nostre tratte, all'interno delle nostre officine e in tutti quei processi che supportano l'esercizio della FR. Il movimento non si manifesta soltanto nell'attività operativa, bensì pure nella nostra collaborazione. I progetti prendono il via, arricchiti da temi inediti che li completano e ci consentono di scoprire nuove vie, strada facendo, per proseguire insieme. Prendiamo ad esempio la linea del Bernina, ampiamente trattata in questa edizione. Stiamo infatti lavorando all'ottimizzazione della gestione delle giornate di massima affluenza. Oppure nel Sondaggio del personale, i cui risultati evidenziano i punti di forza e le aree da migliorare, motivandoci ad avviare misure concrete. Molte cose sono in movimento – e lo siamo anche noi.

Dove c'è movimento le cose cambiano. E il cambiamento non è sempre comodo, ma ci fa progredire. Trovo particolarmente toccante il modo in cui avanziamo uniti, sulla stessa strada, aperti, curiosi e pronti a rimboccarci le maniche. Da parte mia mi auguro che potremo preservare a lungo questo atteggiamento positivo animandoci a vicenda, con attenzione, rispetto e la sensibilità necessaria per immedesimarci nei nostri interlocutori e prestar loro ascolto.

InfoRetica vive delle storie e dei progetti delle collaboratrici e dei collaboratori. In questa edizione potrete leggere dei piccoli e grandi passi compiuti, che danno visibilità alle nostre azioni. Auguriamo a tutti una piacevole lettura e vi ringraziamo dei vostri contributi e iniziative.

Lea Kaspar

Info

Foto von Andrea Badrutt, Fotograf

InfoRetica
Nr. 1/2026
Info



Auszüge aus dem Logbuch 29 Jahre RhB

Estratti dal diario di bordo di 29 anni alla FR

Von Piotr Caviezel, Leiter Vertrieb & Marketing

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen

Es ist ein langer und spannender Weg, den ich mit euch gehen durfte: 29 Jahre Rhätische Bahn. Von der Lehre bis zur Geschäftsleitung – eine tolle Reise, die ich nur mit und dank euch geschafft habe! Ich werde nochmals eine neue Etappe in meinem Leben in Angriff nehmen. Das ist der Moment, kurz innezuhalten. Nicht ohne Stolz und mit einer Prise Humor erlaube ich mir, einen unvollständigen Rückblick auf einige Meilensteine bei der RhB zu machen. Eine der ersten Herausforderungen in meiner heutigen Rolle im März 2013 war, eine Nachfolgelösung für unser Catering zu finden. Dies, weil die ehemalige RailGourmino Swiss Alps AG per Fahrplanwechsel 2013/14 ihren Dienst quitiert hatte. Was euphorisch mit einer Ausschreibung startete, aber nicht einen Anbieter hervorbrachte, endete mit dem Kauf von RailGourmino Swiss Alps AG und der Übernahme des Personals in der neuen Tochterfirma Panoramic Gourmet AG. Dort sind wir heute mit einem für die Schweiz einzigartigen Verpflegungsangebot unterwegs. Noch als Leiter Marktbearbeitung Schweiz / International (2008 – 2013) wurde ich beauftragt, Synergien zwischen den damals getrennten Bereichen für FIT-Anfragen (am Bahnhof Ilanz), der Gruppenreservation und den Charteranfragen zu finden. Das war die Geburtsstunde des Railservice. Heute nicht mehr wegdenkbar aus unserem Portfolio, war dies damals Neuland für die RhB. Auch die Bereiche Produkt und Service, Verkauf und Markt Graubünden sowie das heutige Marktmanagement durfte ich nachhaltig formen. Viele Impulse und Ideen sind so entstanden, ganz niederschwellig. Oder wusstet ihr, dass die Excellence Class und das Start-Betriebskonzept des Glacier Express an einem Sonntagnachmittag von zwei Personen – lange vor der Gründung der Glacier Express AG und dem vorangehenden Strategieprojekt geboren wurde? Nur so viel: Unser Premium-Produkt hiess Gold Class und stiess anfänglich bei allen involvierten Partnern nicht auf grosse Gegenliebe. Sagt euch der Begriff «Euro-Schock» noch was? Sehr prägend war die Zeit zwischen 2013 und 2015. Aufgrund von Währungs- und Wirtschaftskrisen sanken unsere Erträge pro Jahr um ein Prozent. Das war im Vergleich mit dem Schweizer Tourismus sehr tief. Trotzdem war der Druck spürbar, ein «Aktionismus» brach aus. Wir behielten kühlen Kopf. Typisch Bündner halt. Ich kam rasch zur Erkenntnis, dass die Diversifizierung in den Märkten zu schmal war. So starteten wir 2014 in den Fernmärkten China und Indien, inklusive Sales-Repräsentanten. Ebenfalls 2014 kamen Österreich, Tschechien und Polen sowie 2016 Südostasien dazu. Mit der Bearbeitung von 14 geografischen Märkten (20 Länder) kann die RhB heute besser mit allfälligen Krisensituationen umgehen. Das lässt nicht nur mich ruhiger schlafen...

Auch sonst ist mein Puls stabil, wobei die Freude über neue Produkte ihn durchaus hochschnellen lässt. Unzählige Produktentwicklungen haben wir angestossen: Clà Ferrovia, historischer Zug Davos-Filisur, jetzt die Landwasserwelt. Vieles funktioniert bis heute bestens. Auch waren ein paar «Flops» dabei. Beispielsweise hob der RhB-Club nie richtig ab. Das Schneeschloss entlang der Schlittelbahn von Preda nach Bergün schmolz uns auch unter den Fingern weg. Nur: Wer nichts wagt, gewinnt nicht. Pioniere im öV-Schweiz waren wir in der aktiven Nutzung von Sozialen Medien. Ganz weit vorne – wenn nicht sogar die ersten überhaupt – waren wir mit der Lancierung eines Webshops, der diesen Namen auch verdiente. Bis dato sind wir vertriebsseitig «State-of-the-art». Ich könnte noch viel mehr aufzählen. Es geht jedoch nicht um Eigenlob, sondern um Teamgeist. Mein Team hat enorm viel bewegt, darauf bin ich sehr stolz. Wir sind eine agile Truppe mit dem Gespür, was unsere Gäste Tag für Tag brauchen. Ich bin überzeugt: Qualität entsteht durch viele kleine, kluge Weichenstellungen. Die grossen Würfe braucht es bisweilen auch – siehe Weltrekord, wo die ganze RhB einen Riesenevent auf die Beine stellte. Mir war wichtig, Vertrieb und Marketing nachhaltig zu steuern. Da steckt viel Herzblut drin, das trägt meine Handschrift, ohne dass man es vielleicht sofort merkt. Die beste Nachricht zum Schluss: Wir reiten auf einer Erfolgswelle, was die Nachfrage angeht. Die Mannschaft ist stabil und qualitativ hochstehend besetzt. Für mich der ideale Zeitpunkt neuen Kräften Platz zu machen. Die RhB bleibt meine berufliche «Heimat». Als stiller Beobachter werde ich auf «meine» RhB schauen und wünsche ihr für die Zukunft alles Gute. Vermissen werde ich die vielen Menschen und Freunde in der RhB-Familie. Wir wissen: Man sieht sich im Leben immer zweimal. Vielen Dank euch allen!



Herzlichst
Piotr Caviezel, Leiter Vertrieb & Marketing

Di Piotr Caviezel, Dirigente Vendita & marketing

Gentili colleghe e stimati colleghi

È stato un cammino lungo e affascinante quello che ho avuto modo di percorrere con voi durante questi 29 anni alla Ferrovia retica. Da apprendista a membro della Direzione generale – un viaggio entusiasmante che ho portato a termine soltanto con e grazie a voi!

Sto per iniziare un nuovo capitolo della mia vita ed è quindi il momento ideale per tracciare un primo bilancio. Non senza orgoglio e con un pizzico di umorismo mi permetto di passare in rassegna alcuni momenti salienti della mia lunga carriera alla FR.

Una delle prime sfide che ho dovuto affrontare nella mia attuale funzione nel marzo del 2013 è stata la ricerca di una nuova soluzione per il catering, visto che l'ex RailGourmino Swiss Alps AG aveva cessato la propria attività con il cambio di orario 2013/14. L'iniziale euforia del bando di concorso – che tuttavia non aveva permesso di identificare nessun fornitore – si è ben presto trasformata nel rilevamento della RailGourmino Swiss Alps AG e del suo personale nella nuova affiliata Panoramic Gourmet AG. Con questa società siamo presenti a tutt'oggi sul mercato svizzero con un'offerta gastronomica unica nel suo genere.

Quando ero ancora a capo dello Sviluppo del mercato Svizzera/internazionale (2008 – 2013) sono stato incaricato di trovare sinergie tra i settori allora ancora separati delle richieste FIT (alla stazione di Ilanz), delle prenotazioni di gruppo e delle richieste di charter. Stava così per nascere il Railservice. Divenuto parte integrante e irrinunciabile del nostro portafoglio, all'epoca era ancora un terreno del tutto inesplorato per la FR. Ho inoltre avuto modo di dar forma in maniera durevole ai settori Prodotti e servizi, Vendita e mercato dei Grigioni e all'attuale Gestione del mercato. Molti impulsi e idee sono nati così, con la massima spontaneità. O lo sapevate che l'Excellence Class e il concetto di massima del Glacier Express sono stati ideati da due persone una domenica pomeriggio – molto prima della fondazione della Glacier Express AG e del precedente progetto strategico? Mi limito a dirvi che il nostro prodotto premium si chiamava Gold Class e all'inizio non scatenò per nulla l'entusiasmo dei partner coinvolti.

Vi ricordate ancora lo «shock dell'euro»? Gli anni tra il 2013 e il 2015 sono stati particolarmente intensi. Le crisi valutarie ed economiche hanno rosicchiato l'1% dei nostri proventi annui, flessione che nel raffronto con il turismo svizzero era del tutto irrisoria. Ciononostante, la pressione era palpabile ed è sfociata in un vero e proprio «attivismo». Noi, da bravi grigionesi, abbiamo mantenuto il sangue freddo. Mi sono poi reso conto rapidamente che la nostra diversificazione sui mercati era assai limitata. E così nel 2014 abbiamo fatto il nostro ingresso nei mercati cinese e indiano, insediandovi anche dei

rappresentanti di vendita. Sempre nel 2014 ci siamo espansi in Austria, Repubblica Ceca e Polonia e nel 2016 ci siamo spinti fin nel Sud Est asiatico. La presenza su 14 mercati geografici (20 Paesi) consente oggi alla FR di affrontare con maggior agilità le eventuali situazioni di crisi e mi permette (e non sono il solo) di dormire sonni più tranquilli...

Beh, direi che in generale il mio battito è stabile, anche se l'eccitazione per i nuovi prodotti contribuisce a farlo accelerare. Abbiamo avviato lo sviluppo di un'incredibile numero di prodotti: Clà Ferrovia, il treno storico Davos-Filisur, ora il mondo della Landwasser. Molti funzionano alla perfezione. Altri hanno fatto cilecca, come ad esempio il Club-FR, che non è mai veramente decollato. Anche il castello di neve lungo la pista per slitte da Preda a Bergün ci si è sciolto tra le mani come neve al sole. Ma attenzione: chi non risica non rosica. Nel settore dei trasporti pubblici in Svizzera siamo stati precursori nell'utilizzo attivo dei social media. Siamo stati in pole position – se non addirittura i primi in assoluto – nel lancio di uno shop online degno di questo nome. Ad oggi siamo all'avanguardia nell'ambito della vendita.

Potrei continuare a lungo con questo elenco, e non si tratta di autocompiacersi, bensì di mettere in risalto lo spirito di squadra. Il mio team ha fatto grandi cose, e io ne vado estremamente fiero. Siamo un gruppo agile, con una spiccata sensibilità per le esigenze della nostra clientela. Sono persuaso che la qualità si crea dalla somma di tanti piccoli aggiustamenti perspicaci. A volte servono anche grandi imprese, come il record del mondo che ha visto l'intera FR organizzare un evento straordinario. Per me è sempre stato importante dirigere Vendita e marketing in maniera sostenibile. L'ho fatto con entusiasmo e passione per il mio lavoro, è la mia firma, anche se magari non salta subito agli occhi.

E concludo con la notizia più bella: per quanto riguarda la domanda stiamo cavalcando un'onda di successo. Il team è consolidato con elementi di alto livello. Per me è quindi il momento ideale per fare spazio a forze nuove. La FR rimane la mia «famiglia» lavorativa che continuerò a seguire da osservatore silenzioso. Alla «mia» FR auguro ogni bene per l'avvenire. Mi mancheranno senz'altro i numerosi collaboratori e amici. Sappiamo bene che nella vita ci si incontra sempre due volte. Grazie mille a tutti!

Cordialmente
Piotr Caviezel, Dirigente Vendita & marketing

InfoRetica
Nr. 1/2026
Info

Auf einen Blick

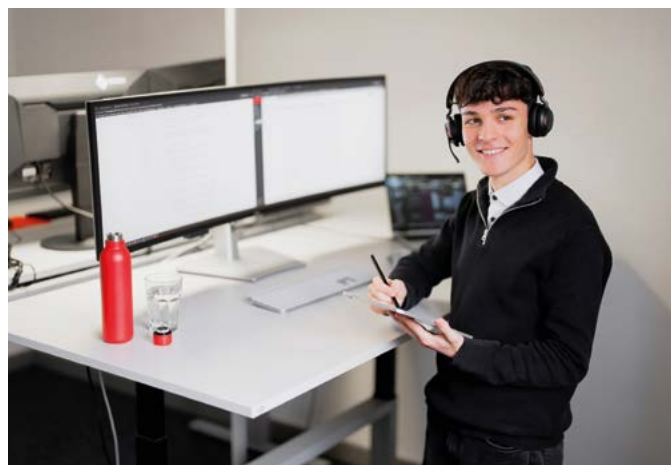
Verlässlich mit Herz bewegen

Fotos von Yanik Bürkli, Fotograf, und
Gianfranco Gantenbein, Marketingkommunikation





InfoRetica
Nr. 1/2026
Info



Berninalinie: Umgang mit Spizentagen weiter optimieren

Die Nachfrage auf der Berninalinie ist von 2022 bis 2025 um eindruckliche 73% gestiegen. Insgesamt ist dies eine erfreuliche Entwicklung und es unterstreicht die Attraktivität und Einmaligkeit der Linie. Es führt aber auch dazu, dass an Spizentagen die Nachfrage die zur Verfügung stehende Kapazität übersteigt und uns operativ vor Probleme stellt.

Von Stefan Kreuzmann, Leiter Produktion;
Paolo Sterli, Leiter Produktion Region Süd;
Eugen Cantieni, Leiter Produkte und Services;
und Michael Kistler, Leiter Vertriebsmanagement

Für die laufende Wintersaison 2025/26 wurden Anfang 2025 mehrere Massnahmen beschlossen: Das Angebot wurde gegenüber dem Winter 2024/25 um ein zusätzliches Bernina Express-Zugpaar Tirano – St. Moritz – Tirano erweitert. Weiter wurden an Wochenenden die Gruppenkontingente reduziert und die kommerziellen Bedingungen für Gruppen verschärft, die Möglichkeit für Einzelplatzreservierungen in den RE9- und R19-Zügen geschaffen und über den Jahreswechsel ein weiteres Zusatzzugpaar Tirano – St. Moritz geführt. Schon länger werden zudem Alternativen zur Berninastrecke aktiv beworben.

Bereits Anfang der Wintersaison 2025/26 zeichnete sich eine erneut höhere Nachfrage als in den Vorjahren ab. In der Folge wurden über Weihnachten und Neujahr kurzfristig Massnahmen zur Lenkung der Personenströme umgesetzt. Zur Gewährleistung der Sicherheit in den Zügen und auf den Perrons wurde während der erwarteten Hochlastperiode vom 26. Dezember 2025 bis am 5. Januar 2026 an den Bahnhöfen Tirano und St. Moritz der Zugang zu den Zügen gelenkt und wo nötig beschränkt. Die Massnahmen wurden vorab am Wochenende 20./21. Dezember 2025 getestet. Ab 30. Dezember 2025 wurde zudem ein Boardkarten-System getestet, so dass die Kunden und Kundinnen nicht mehr über lange Zeit in der Kälte anstehen mussten. Mit den Massnahmen konnten die Züge entlastet und das Reiseerlebnis für unsere Fahrgäste und die Arbeitssituation für unsere Mitarbeitenden an den Bahnhöfen und in den Zügen verbessert werden. Pro Tag waren in Tirano und St. Moritz rund 20 zusätzliche interne und externe Personen im Einsatz, was rund 250 Personentagen entspricht. Unternehmensweit waren alle Teams stark gefordert, insbesondere die Mitarbeitenden auf den Zügen, bei den Bahnhöfen, in der Planung, der Betriebszentrale, im Railservice und der Instandhaltung.

Die Kehrseite der Massnahmen war, dass es in Tirano und St. Moritz zu teilweise mehrstündigen Wartezeiten kam, dies trotz täglich zusätzlichen 1'300 Sitzplätzen gegenüber der Vorjahresperiode (600 Süd-Nord, 700 Nord-Süd). Sämtliche verfügbaren Fahrzeuge, inklusive der TW III, standen im Dauereinsatz.

Die Geschäftsleitung hat Anfang 2026 entschieden, basierend auf den Erfahrungen über den Jahreswechsel und der Erwartung, dass die Nachfrage auch in den nächsten Jahren unverändert hoch bleiben wird, neun Handlungsfelder für die Bewältigung der Spizentage definiert und zur kontinuierlichen Optimierung freigegeben. Wir unterscheiden zwischen kurzfristig, mittel- und langfristig wirkenden Massnahmen, die wir weiterverfolgen. Ziel ist es, die Vorteile und Attraktivität der Berninalinie zu sichern, wie zum Beispiel die Möglichkeit, die Reise unterwegs zu unterbrechen, und gleichzeitig an den Spizentagen die Sicherheit und das Reiseerlebnis zu gewährleisten. Da sich die Wirkung der Umsetzungsschritte nicht immer im Voraus zuverlässig einschätzen lässt und es keine einzelne Lösung gibt, müssen wir neue Ansätze bewusst testen und mittels der Erfahrungen im Betrieb bei Bedarf wieder anpassen.

Themenkreise

1. Weitere Optimierung Kundeninformation/-lenkung vor der Reise

Ziel: Verlagerung der Fahrgäste auf andere Zeiten und Tage; an Spizentagen sollen weniger Kunden ohne Reservation anreisen; Vorinformation der Kunden; Reduktion negativer Reaktionen; stärkere Ansprache der Kunden via Social Media. Kurzfristiger Entscheid: Post's auf Instagram, Facebook, TikTok mit Reisetipps für die Berninalinie (Reisen ausserhalb der Spizenzeiten) und Kommunikation attraktiver Alternativen.

2. Weitere Optimierung Kundenlenkung und Verkauf in Tirano/St. Moritz

Ziel: Keine unsicheren Zustände; Planbarkeit für die Kunden; Einnahmensicherung; keine überfüllten Züge; ausreichend Ressourcen; Lageführung & Koordination vor Ort. Kurzfristiger Entscheid: Ganzjähriger Einsatz von Kundenlenker/innen an Wochenenden in St. Moritz und Tirano inklusive während der olympischen Winterspiele im Februar 2026. An den Spizentagen über Feiertage wird auch künftig ein Konzept mit eingeschränktem Perronzugang, Wartezonen und Platzkarten umgesetzt.

Platzkarten für die Abgabe an Reisende in Tirano und St. Moritz.

3. Weitere Optimierung Angebots- und Betriebskonzept; Auslastungsmanagement

Ziel: Kapazität an Spitzentagen maximieren; Sicherstellung Qualitätsniveau; Notfallpläne bei Störungen; Lageführung und Koordination vor Ort.

Kurzfristiger Entscheid: Vom 7. Februar 2026 bis 6. April 2026 ohne 7./8. März 2026 verkehren die Zusatzzüge 2634 / 2639 Tirano – St. Moritz – Tirano und es kann am Samstag und Sonntag die Verlängerung von Zug 4653 Poschiavo – Tirano durch die Betriebszentrale angeordnet werden.

4. Sicherstellung Verfügbarkeit Rollmaterial

Ziel: Unterhalt Rollmaterial kann sichergestellt werden; hohe Verfügbarkeit an Spitzentagen.

5. Weitere Optimierung Reservationssystem

Ziel: Möglichkeiten für ein konformes (Teil-)Reservationssystem an Spitzentagen prüfen; verfeinern System Einzelplatzreservation Allegra.

Kurzfristige Entscheide: Der Reservationsschluss für Einzelplatzreservierungen ist neu am Vorabend, damit Personen vor Ort keine Reservierungen im Zug mehr tätigen und damit die Wartezonen umgehen können.

Buchungsreihenfolge: Die Buchungen von Reservationen erfolgen Wagen um Wagen, damit die Kontrolle und die Platzzuteilung effizienter und einfacher vonstatten geht.

Kontingente fürs Puschlav: Auf den Spitzenzügen wird per sofort ein Kontingent für Reservationen von/nach den Stationen im Puschlav hinterlegt.

Öffnung der SBB-Kanäle für Reservationen werden geprüft.

Zusätzliche Kommunikation im Fahrplan: RE bei allen Zügen mit Vermerk «Aufgrund der grossen Anzahl an Reisenden ist die Reservation dringend empfohlen».

Zusatztext nur bei ausgewählten Zügen: «Ohne eine Sitzplatzreservation müssen Sie bei hoher Auslastung damit rechnen, dass die Berninalinie voll besetzt ist und Sie auf den nächsten Zug warten müssen.»

Nach Ostern 2026 erfolgt erneut eine Beurteilung der Erfahrungen mit dem System der Einzelplatzreservierungen.

6. Weitere Optimierung Ticketing & Erstattung

Ziel: Lösungen für unlimitierte Verkäufe von Tickets zu Spitzenzeiten und für missverständliche Apps / Ticketangaben.

Kurzfristige Entscheide: Eine Einschränkung der unlimitierten Verkäufe in den Kanälen ist aufgrund des offenen Systems im öV-Schweiz nicht möglich.

Prüfen: Tirano, Poschiavo und Alp Grüm als Zielort für Sparbillette rausnehmen (egal von wo abgefahren wird).



7. Nutzung und Entwicklung Areal Tirano

Ziel: Klärung der Nutzung des heutigen Areals mit allen Stakeholdern im Hinblick auf kommende Spitzentage; Schaffen einer dauerhaften Lösung für den Bahnzugang, der benötigten Services und der geforderten Aufenthaltsqualität unter Einbezug aller Akteure.

Nächste Schritte ab März 2026: Start zur Erstellung eines Rahmenplans Tirano gemeinsam mit der Stadt Tirano und Behörden.

8. Nutzung und Entwicklung Bahnhof St. Moritz

Ziel: Schaffen einer dauerhaften Lösung, allenfalls auch baulich / infrastrukturell / Signalistik, für Spitzentage, um das bestehende, improvisierte Regime zu festigen.

9. Personelle Ressourcen

Ziel: Durchhaltefähigkeit sicherstellen; Entlastung Schlüsselpersonen.

Die Geschäftsleitung dankt allen Mitarbeitenden für ihren Einsatz und ihr Mitwirken.

ZSI127: Mehr Sicherheit, weniger Verspätungsminuten

Sicherheit und Pünktlichkeit haben bei der RhB höchste Priorität. Der Ersatz der alten punktförmigen Zugsicherung ZSI90 durch das Zugbeeinflussungssystem ZSI127 mit kontinuierlicher Überwachung hat zu einer deutlichen Steigerung der Sicherheit geführt. Nach der Migration auf ZSI127 werden weitere Anpassungen an den Sicherungsanlagen ausgeführt. Diese Anpassungen ermöglichen eine signifikante Reduktion der Fahrzeiten, was wiederum zu einer Verringerung der Verspätungsminuten für die Bahnkunden beiträgt.

Von Urs Deragisch, Engineering Sicherungsanlagen

Um die Sicherheit zu erhöhen, startete die RhB im Jahr 2011 das Projekt «Ablösung Zugsicherung ZSI90». Das Projekt umfasste die Evaluation und öffentliche Ausschreibung eines neuen Zugsicherungssystems, das dem vom BAV geforderten Standard für die Zugbeeinflussung bei Meter- und Spezialpurbahnen (ZBMS-Standard) entsprechen musste. Ausgewählt wurde das Zugbeeinflussungssystem ZSI127 der Firma Siemens Mobility AG, das eine kontinuierliche Überwachung der Streckengeschwindigkeiten und Bremskurven gewährleistet.

Für die etappenweise Migration von ZSI90 auf ZSI127 war eine Parallelausrüstung notwendig. Fahrzeuge und Strecke wurden parallel ausgerüstet, sodass die Fahrzeuge während der Übergangszeit beide Systeme – ZSI90 und ZSI127 – verarbeiten konnten. Die Migration wurde in Etappen von 2014 bis 2024 durchgeführt und sah für die Infrastrukturanlagen und das Rollmaterial wie folgt aus:

Umsetzung Infrastruktur

Alle Signale wurden mit der neuen Zugsicherung ZSI127 ausgerüstet. Alle Ausfahrtsignale sind mit einem Loop überwacht, was Falschabfahrten verhindert. Wo keine gleichzeitigen oder gestaffelten Einfahrten möglich sind, wurden auch bei den Einfahrtsignalen Loops vorgesehen.

Umsetzung Rollmaterial

Umrüstung von 186 Triebfahrzeugen in unterschiedlichster Ausführung (Lokomotiven, Steuerwagen, Rangierloks, Schneeschleudern, usw.) und für verschiedene Anwender (Produktion, Infrastruktur, Historik, usw.). Neue Fahrzeuge wurden bereits mit ZSI127-Ausrüstung ausgeliefert.

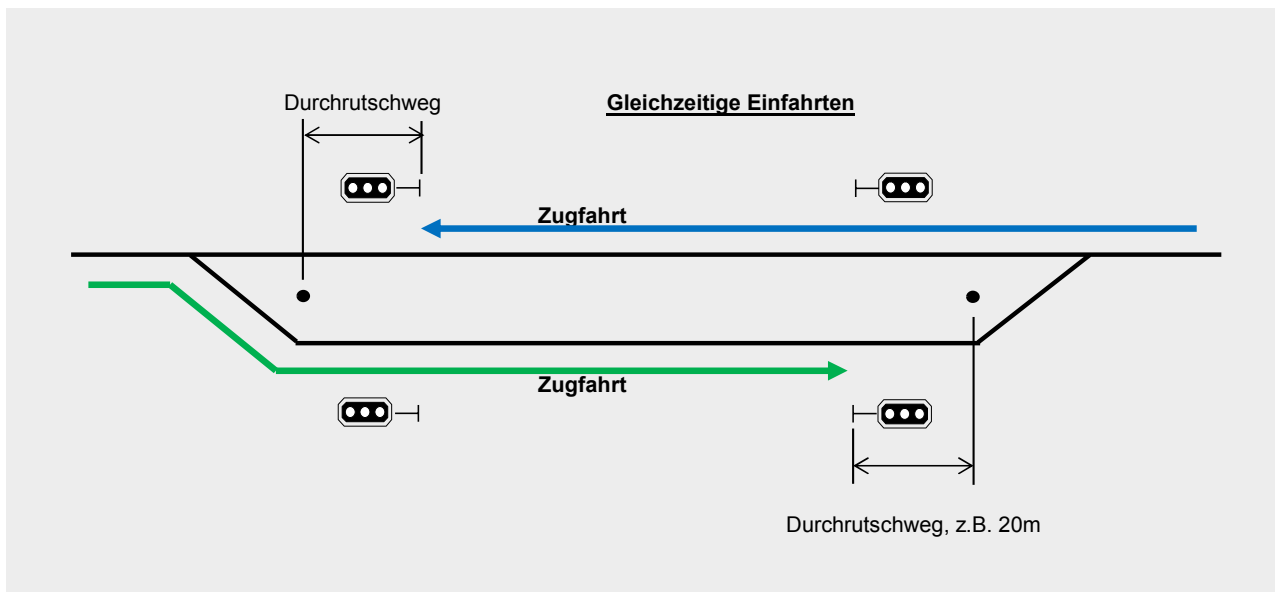
Die Migration gemäss Planung ist grundsätzlich abgeschlossen. Eine Ausnahme bildet die Arosalinie (exkl. Arosa). Die Umrüstung auf ZSI127 erfolgt mit der Realisierung der neuen Stellwerke gestaffelt bis 2030.

Nachfolgeprojekte Infrastruktur

Mit dem alten Zugbeeinflussungssystem ZSI90 mussten, um gleichzeitige Fahrten zuzulassen, teilweise sehr hohe Durchrutschwege eingehalten werden. Beispielsweise bei 90 km/h benötigte man 55 Meter. Dazu kamen noch weitere Zuschläge im Gefälle. Mit der Einführung von ZSI127 können die Durchrutschwege nun erheblich reduziert werden. Die geschwindigkeitsabhängigen Zuschläge entfallen komplett, da bei einer höheren Geschwindigkeit entsprechend früher in die Überwachungskurve gefahren wird. Die Zuschläge im Gefälle bleiben.

Nach der Migration ZSI127 können nun verschiedene Bahnhöfe betrieblich besser genutzt werden, wenn entsprechende Anpassungen an den Sicherungsanlagen gemacht werden. Folgendes wird dabei situativ ermöglicht:

- Gleichzeitige Einfahrten
- Erhöhung Fahrbegriffe (oft ist eine Erhöhung auf den schnellsten Fahrbegriff F1 möglich)
- Verkürzung von Durchrutschwegen



Folgende Beispiele zeigen die berechneten Fahrzeitgewinne durch diese Optimierungen:

Beispiel St. Moritz:

F1 bei Einfahrten Gleis 1, F3 bei Einfahrten Gleise 2,3,6
Einfahrten in Gleis 1 rund 20 Sek. in die Gleise 2, 3 und 6
rund 15 Sek. Dies ist als theoretischer Wert anzusehen, da
die Lokführer/innen sich in aller Regel bei Fahrten gegen
Prellböcke zurückhaltender verhalten als an Stellen, wo nach
vorne noch ein Durchrutschweg vorhanden ist.

Beispiel Grüşch:

F1 bei gleichzeitigen Einfahrten
Einfahrten von Landquart in Gleis 1 durch höheren Fahrbe-
griff rund 7.5 Sek. aufgrund der wegfallenden Tiefhaltung
bei gleichzeitigen Einfahrten sogar rund 24.5 Sek. Die Ge-
genrichtung wurde nicht gerechnet.

Beispiel Rhäzüns:

F1 bei gleichzeitigen Einfahrten
In Fahrtrichtung Thusis rund 2 Sek. in Fahrtrichtung Chur
kein wesentlicher Unterschied (wahrscheinlich aufgrund der
Bremskurve bis zum Stillstand in der Nähe der Einfahrweiche
von Thusis kommend).

Beispiel Zernez:

Signal C1 versetzen, F1 bei gleichzeitigen Einfahrten (nur
Rechtsverkehr)
Hier ist vor allem der Wegfall der Tiefhaltung bei gleichzei-
tigen Einfahrten (Betrachtung Einfahrt von Carolina ins Gleis
1), welches massiv hilft: rund 15.5 Sek. Zeitgewinn.

Bis heute wurden bereits bei 15 Bahnhöfen entsprechende
Massnahmen umgesetzt. Bis Ende 2026 werden noch wei-
tere 14 Bahnhöfe hinzukommen.

Rückbau ZSI90-Infrastruktur

Nach der Migration ZSI127 wurde der Rückbau der bisheri-
gen Zugsicherung ZSI90 eingeleitet. Der Rückbau von ca. 30
Bahnhöfen (von 100 Bahnhöfen) ist bereits umgesetzt. Der
Rückbau von weiteren ca. 20 Bahnhöfen ist bestellt und teil-
weise umgesetzt.



Bild oben: Risiken, die durch einen über das Ende seiner
Fahrstrasse hinausfahrenden Zug entstehen, werden (soweit
nicht vernachlässigbar) mit einem Durchrutschweg reduziert.
Dieser ist hinter dem Ende der Fahrstrasse vorzusehen.

Bild unten: Alte Streckenausrüstung ZSI90 (Magnete) 1 und neue
Streckenausrüstung ZSI127 mit Eurobalisen 2 und Loop.

Acht neue Bahndienstfahrzeuge

Die Rhätische Bahn erneuert in den kommenden Jahren ihre Dienstfahrzeugflotte und investiert in acht neue Bahndienstfahrzeuge mit Kran. Damit schaffen wir die Grundlage, um die steigenden Anforderungen im Bau-, Unterhalts- und Interventionsbereich zuverlässig zu bewältigen. Die vielseitigen und leistungsstarken Fahrzeuge sollen ab 2029 in Betrieb gehen und ersetzen mehrere ältere Bahndiensttraktoren, die seit Jahrzehnten im Einsatz stehen.

Von Marco Frei, Rollmaterial Engineering

Moderne Technik für anspruchsvolle Einsätze

Viele der heute eingesetzten Bahndiensttraktoren stammen aus den 1980er- und 1990er-Jahren. Sie sind technisch überholt, Ersatzteile sind obsolet oder schwer zu beschaffen und die Motorleistung genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Gleichzeitig nimmt das Bauvolumen im gesamten Netz weiter zu und auch der Fahrplan wird immer mehr verdichtet, was einschneidende Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Trassen für den Bereich Infrastruktur hat. Damit unsere Teams ihre Arbeit zuverlässig und sicher erledigen können, braucht es moderne, leistungsfähige und flexibel einsetzbare Fahrzeuge.

Die neuen Bahndienstfahrzeuge verfügen über einen die-selelektrischen Antrieb mit moderner Abgasnachbehandlung und kommen ohne hydraulische Antriebsleitungen aus. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und können über längere Zeit ohne Fahrleitung betrieben werden. Ein grosser Vorteil bei Schneeräumungen, Kranarbeiten oder Störungen.

Ein leistungsstarker Kran sowie zahlreiche Anbaugeräte wie Greifer, Arbeitskörbe, Saugbagger oder Schneeräumgerät machen die Fahrzeuge äusserst vielseitig und erleichtern viele Arbeitsabläufe.

Harmonisierung für mehr Effizienz

Heute besteht die Dienstfahrzeugflotte aus verschiedenen Typen, was den Unterhalt aufwendig macht und die Ersatzteilhaltung erschwert. Mit den neuen, einheitlicheren Fahrzeugen wird die Instandhaltung einfacher, die Schulung des Personals übersichtlicher und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge höher.

Die acht neuen Fahrzeuge werden in allen Bahnmeisterbezirken und im Kabelbau eingesetzt. Damit stehen in allen Regionen moderne Arbeitsmittel bereit, die schnelle Reaktionen und effiziente Einsätze ermöglichen. Besonders wichtig, da viele Baustellen im RhB-Netz keine Strassenanbindung haben.

Der leistungsstarke Kran bildet das Herzstück der Fahrzeuge und wird durch eine breite Palette an Anbaugeräten ergänzt. Sechs verschiedene Arbeitsgeräte können mit dem Kran betrieben werden. Neu kann zudem ein Saugbagger der Marke TinBin am Kran hängend angebracht werden, sodass beispielsweise Schotter zwischen den Schienen einfach abgesaugt werden kann. Auch das Ausheben von Gräben im Erdreich rund um verlegte Kabelanlagen ist damit problemlos möglich.

Je Fahrzeugseite befindet sich eine Hubladebühne, welche das Verladen von schweren Waren und Arbeitsgeräten von Bodennähe auf das Fahrzeug erleichtert, ohne dass dafür immer der Kran eingesetzt werden muss. Je nach Schotterbett entsteht oft eine beträchtliche Höhe zur Ladefläche des Fahrzeugs, die zur Beladung überwunden werden muss.

Am Heck des Fahrzeugs kann ein Schotterbesen angebracht und vor dem Fahrzeug hergeschoben werden. Er dient dazu, überzähligen Schotter aus dem Gleiskörper zu entfernen. Die Hydraulikversorgung erfolgt über den Kran.

Eine Besonderheit ist die Mitbeschaffung von zwei Schneeräumgeräten der Firma Zaugg. Sie können während der Wintermonate an der Front des Fahrzeugs montiert werden und unterstützen dabei, die Bahntrassen nach starkem Schneefall oder bei Windverwehungen zuverlässig vom Schnee zu befreien.

Nebst den zahlreichen Zusatzgeräten verdient auch die moderne, komfortable Kabine besondere Erwähnung. Sie ist hervorragend geräuschgedämmt und bietet Platz für bis zu sieben Personen sowie einen kleinen Tisch. Die Ausstattung ist auf die betrieblichen Anforderungen abgestimmt, und dank der Klimatisierung lässt sich selbst an regnerischen Arbeitstagen Kleidung zuverlässig trocknen.



1



2



3

Bild 1: Bahndiensttraktor Tm 2/2 81, Baujahr 1989.

Bild 2: Beispielbild MPV Ventus Normalspur von Windhoff.

Bild 3: Bahndienstfahrzeug mit angebautem Schneeräumgerät.

Blick nach vorn: Lieferung ab 2029

Nach der Vertragsunterzeichnung im November 2025 startete das Ausführungsprojekt mit dem Engineering des Fahrzeugs. Von diesem Typ wurden bereits über 50 Normalspurfahrzeuge gebaut. Erstmals wird für die RhB eine Meterspurversion in bewährter Modulbauweise entwickelt. Das erste Fahrzeug wird voraussichtlich im Sommer 2029 bei der RhB eintreffen, die weiteren folgen gestaffelt bis im Frühling 2030. Mit dieser Beschaffung investiert die RhB nicht nur in moderne Technik, sondern vor allem in die Zukunftsfähigkeit ihrer Infrastruktur und in attraktive Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden. Die neuen Bahndienstfahrzeuge werden ein zentrales und robustes Werkzeug sein, um unser Netz zuverlässig, sicher und zeitgemäss zu betreiben, heute und in den kommenden Jahrzehnten.

InfoRetica
Nr. 1 / 2026
Info

Technische Merkmale des RhB-Bahndienstfahrzeugs:

Antrieb	Dieselelektrisch mit 520 kW Hauptmotor plus 170 kW Hilfsmotor
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Anfahrzugkraft	150 kN
Stundenleistung am Rad	500 kW (4x125 kW)
Fahrzeuggewicht	Tara 58 t / Nutzlast 6 t
Komfort	Gedämpfte, klimatisierte Kabine für bis zu 7 Personen mit Sitzplätzen und kleinem Arbeitstisch
Kran	6.8 t Hubkraft auf 4,6 m Reichweite 1.4 t Hubkraft auf 16,9 m Reichweite
Anbaugeräte am Kran	Seilwinde, Holzgreifer, Schüttgutgreifer, Schienengreifer, Arbeitskorb, Saugbagger
Zubehör am Fahrzeug	Hubladebühne je Wagenseite, Suchscheinwerfer, Warnleuchten, Funkfernsteuerung, Schotterbürste, Schneeräumgerät

Der polyvalente Helfer in der Baustellenlogistik

Die zunehmende Zugdichte und die daraus folgenden kürzeren Nachtsperren erfordern eine Effizienzsteigerung der Baustellenlogistik. Wie in der InfoRetica 02/2024 angekündigt, sollen die Tiefladefahrzeuge Xmf 4/4 23411 – 23415 ihren Teil dazu beitragen, die Logistik zu optimieren. In den vergangenen knapp zwei Jahren wurde das Fahrzeug entwickelt, gebaut und getestet. Vor allem die Versuche im Januar haben vielversprechende Resultate erbracht.

Von Remo Eberhard, Rollmaterial Engineering

Mit der Vertragsunterzeichnung im Mai 2024 startete die Entwicklung des Fahrzeugs bei Müller Technologie (MUT) in Frauenfeld. In monatlichen Bausitzungen wurden Unklarheiten geklärt und Verbesserungsvorschläge eingebracht. So wurde das Fahrzeug Schritt für Schritt zum Bau freigegeben. Dabei wurden auch die Anforderungen aus dem Pflichtenheft kritisch hinterfragt und wo nötig optimiert. Dadurch sind nun mehr Befestigungsmöglichkeiten für Normcontainer vorhanden, die Rampen wurden breiter und Zurrpunkte für Spannsätze wurden in der Position optimiert und die Anzahl erhöht.

Da wir das Fahrzeug an Drittfirmen für den Baustellenbetrieb vermieten wollen, erfolgt der Zutritt über ein elektronisches Schliesssystem mit Badge. RhB-Mitarbeitende können sich das Profil bei Bedarf freischalten lassen. Drittfirmen erhalten einen Leih-Badge. Dies war nicht vorgesehen, optimiert allerdings die Flexibilität im Zutritt, verringert die Schlüsselvielfalt bei thermischen Fahrzeugen und schliesst grosse Aufwände bei Schlüsselverlust aus.

Auch Inputs vom Fachbereich Instandhaltung Triebfahrzeuge konnten erfolgreich umgesetzt werden. Unter anderem haben wir die Zugänglichkeit der Antriebseinheit verbessert indem wir die Abgasaufbereitungsanlage gedreht, Trittplächen optimiert und Kontrollgläser von Betriebsmitteln umplatziert haben. Auf Vorschlag vom Fachbereich Produktionsentwicklung wurden stirnseitig bei den Rampen Rangierstangen umgesetzt, welche einen sicheren Stand mit Fahrt ab Funkfernsteuerung ermöglichen.

Leistung der Fahrzeuge

Antriebsleistung	4x 100kW
Beschleunigung	70 ‰ 0–10km/h in 6.5 s
Maximalgeschwindigkeit	20 km/h
Maximalgeschwindigkeit brutto (58t):	18 km/h bei 70 ‰ (gerade)
Ladekapazität	32 Tonnen
Ladefläche	11.9 x 2.6m
Maximale Ladehöhe	2.2m

Während der gesamten Engineering-Phase wurden wir vom Hersteller proaktiv mit Vorschlägen unterstützt. So konnten Anpassungen konstruktiv auf technischer Ebene diskutiert und freigegeben werden.

Fahrzeugbau

Am Fahrzeugbau sind verschiedene Firmen in der Schweiz und dem grenznahen Ausland beteiligt. Der Fahrzeugrahmen kommt aus Eschen FL von der Firma Elkuch. Der Drehgestellrahmen wird in Frauenfeld bei Müller Technologie gefertigt ebenso wie der Rahmen des Powerpack. Das Getriebe inklusive Achse kommt aus Italien von der Firma OMSI Trasmisioni. Die Firma Danfoss, vertreten durch Bibus Hydraulik liefert die Elektromotoren, Umrichter und deren Ansteuerung.

Die komplette Endmontage sowie die statische Inbetriebsetzung fanden in Frauenfeld statt. Bis dahin wurden verschiedene Baugruppen und Systeme von uns einer Kontrolle unterzogen (First Article Inspection, FAI). Als Meilenstein fand am 30. Oktober 2025 die Werkabnahme des ersten Fahrzeugs statt (Bild 1). Das anwesende Fachpersonal erfasste verschiedene Mängel, welche grösstenteils noch im Herstellerwerk behoben werden konnten.

Fahrzeug Inbetriebsetzung (IBS)

Am 18. November 2025 wurde das erste Fahrzeug in Untervaz angeliefert. Mit den seitlichen Stützen lud sich das Fahrzeug selbständig ab und verschob sich seitlich ins Gleis. Während den ersten Wochen in Untervaz haben die Ingenieur/innen von Müller Technologie verschiedene Einstell- und Messfahrten durchgeführt. So wurden der Gleitschutz konfiguriert, Bremswegmessungen durchgeführt und Einstellungen an der Antriebssteuerung getestet und optimiert. In dieser Phase fanden ausserdem Prüfungen mit der Produktionsentwicklung sowie der Ausbildung Lokpersonal statt, um sich auf die bevorstehende Inbetriebsetzung vorzubereiten.

Bild 1: Werkabnahme im Herstellerwerk Müller Technologie in Frauenfeld.

Bild 2: Inbetriebsetzungsfahrt mit 32 Tonnen Ladung in 70 ‰ Gefälle.

Bild 3: Verladeversuch mit verschiedenen Baufahrzeugen.



Per LKW wurde das Fahrzeug am 17. Dezember 2025 von Untervaz nach Poschiavo transportiert, wo wir das Fahrzeug über die Festtage parkieren durften. Ab Montag, 11. Januar 2026 konnte der Lieferant die IBS in der Werkstatt Poschiavo vorbereiten. Vielen Dank an dieser Stelle für den gastfreundlichen Empfang und die hilfreiche Unterstützung an **Eros Cramer** und das ganze Team in Poschiavo.

Unter der fahrdienstlichen Leitung von **Armin Portmann** konnten wir in den Folgetagen diverse Tests durchführen. Beschleunigungsmessungen, Rückrollversuche, Bremswegmessungen, Festhaltekräftmessung, Abschleppversuche und Messung der Temperaturentwicklungen verliefen sehr erfolgreich.

Grossen Fokus legten wir auf verschiedene sicherheitsrelevante Tests (Wachsamkeitskontrolle, Not-Stop-Verhalten, Unterbruch Funkverbindung). Wir konnten reproduzieren, dass das Fahrzeug ausfallsicher bei Fehlbedienungen reagiert und so den sicheren Betrieb des Fahrzeugs festhalten. Diese Sicherheitsfunktionen überzeugten auch den Sachverständigen des BAV, welcher am 16. Januar 2026 bei der technisch-betrieblichen Sicherheitsprüfung (TBS) in Poschiavo war.

Die Maximalgeschwindigkeit in 70 ‰ bei 32 Tonnen Ladung beträgt 18 km/h und übertrifft unsere Anforderungen. In Radien bei 70 ‰ fällt die Geschwindigkeit geringfügig und bleibt immer noch über den geforderten 10 km/h. (Bild 2)

Mit der Beladung fuhren wir von Poschiavo bis in den Val Varuna II Tunnel und stellten keine ausserordentliche Temperaturentwicklung fest. Sowohl bei anhaltender Fahrt unter Vollast als auch auf dem Rückweg mit hoher Bremsleistung. Des Weiteren haben wir sichergestellt, dass im engen Radius und unter voller Beladung bei 70 ‰ keine Schwierigkeiten beim Anfahren entstehen.

Zum Abschluss eines intensiven Januars konnten wir Verladeversuche mit diversen Baugeräten durchführen. (Bild 3)

Ausblick

Nach der Betriebserprobung des ersten Fahrzeugs unter Realbedingungen kann dieses dem Besteller (I-KB-TU) als Transportfahrzeug übergeben werden. Aktuell laufen Abklärungen zur Zulassung von zusätzlichen Geräten (Zulassung Fahrzeug-Maschinenkombination durch das BAV). Vorstellbar sind z.B. Betonmischmodule, Spülmodule oder Bohrgeräte.

Die Werkabnahme für die Lieferetappe 2 (zwei Fahrzeuge) findet im Mai statt. Die Werkabnahme der letzten beiden Fahrzeuge findet im Juli in Frauenfeld statt. Die Anlieferung erfolgt jeweils acht Wochen nach der Werkabnahme. Mitte September sind schliesslich alle fünf Fahrzeuge betrieblich auf Baustellen oder beim Bahndienst einsetzbar.



Vereina – Anpassung der Fahrleitungsanlage an das neue Rollmaterialkonzept

Vor einigen Jahren wurde entschieden, das Gesamtsystem des Vereinatunnels zu überprüfen und daraus notwendige Sicherheits- und Betriebsoptimierungen abzuleiten. Eine Risikoanalyse zeigte auch, dass die Fahrleitungsanlage angepasst werden muss.

Von Ronny Berry, Energie/Fahrleitung



Der Ersatz der Autotransportwagen und betriebliche Einschränkungen bei der Verladung, insbesondere von Lkw, machten Anpassungen am bisherigen Betriebskonzept erforderlich. Mit neuen Auffahrwagen und erweiterten Verladeanlagen sollen Stabilität und Leistungsfähigkeit im Hinblick auf das zukünftige Angebot «Retica 30+» sichergestellt werden.

Eine umfassende Risikoanalyse zeigte jedoch Abweichungen von geltenden Vorschriften für das geplante Mischzugkonzept, bezüglich Mindestabstands zur Fahrleitung im Bereich der Verladeanlagen, sowie im Tunnel im Falle einer Evakuierung. Zudem konnte im Bereich der offenen Wagen nicht in jedem Fall garantiert werden, dass eine defekte herunterhängende Fahrleitung abgeschaltet würde, bevor diese durch Personen berührt werden könnte.

Die Massnahmen zur Einhaltung der Vorschriften betraf

- Die Anpassung der Fahrdrathöhe im Bereich der Verladeanlagen und der Doppelspurabschnitte im Tunnel.
- Die gezielte Information der Insassen der Lkws (Faltblatt), damit diese berechtigt sind, sich insbesondere im Falle einer Evakuierung im Tunnel im nicht öffentlichen Bereich im Sinne der SN EN 50122-1 aufzuhalten.
- Sowie den Ersatz der Kettenwerkfahrleitung durch eine Deckenstromschiene im Tunnel und den Verladeanlagen. Durch den Einbau der Deckenstromschiene wird weitgehend verhindert, dass unter Spannung stehende Teile herunterhängen.

Anforderungen an den Umbau der Fahrleitung

Der gesamte Tunnel sowie die Verladegleise in den Aussenbereichen von Sagliains und Selfranga sollten vollständig auf eine Deckenstromschiene umgerüstet werden. Damit konnten die Anforderungen gemäss AB-EBV über den gesamten Verladeperimeter eingehalten werden. Die neue Fahrdrathöhe sollte im Verladebereich einen Sollwert von 5.80 m, in der Kreuzungsstation Vereina Mitte 5.40 m und im Einspurbereich 5.05 m aufweisen. Zusätzlich sollte zur Erhöhung der Betriebssicherheit die Sektorierung der Fahrleitungsanlage verfeinert werden, sodass einzelne Gleise gezielt ein- und ausgeschaltet werden konnten. Dadurch bleibt auch im Störungs- oder Brandfall eine gewisse Betriebsstabilität gewährleistet.

Der Umbau der Fahrleitungsanlage sollte bis zum Fahrplanwechsel 2026 abgeschlossen sein, damit ab diesem Zeitpunkt der Autoverlad nach dem neuen Betriebskonzept aufgenommen werden konnte. Die Arbeiten mussten unter laufendem Betrieb und ausschliesslich während der nächtlichen Zugspausen erfolgen. Eine Totalsperre oder ein teilweiser Betriebsausfall des Tunnels konnte nicht in Erwägung gezogen werden.

Baublauf

Für die Planung der neuen Tragwerke erstellte die Firma Amberg Infra 7D auf Grundlage eines zuvor durchgeführten Tunnelscans 2D-Schnitte für jeden geplanten Tragwerkstandort. Auf Basis dieser Schnitte wurden durch die Firma TBF+Partner AG die Querprofile der Tragwerke und deren Hängesäulen erstellt und die Situationspläne für die Absteckung vorbereitet.

Zwei Wochen vor Beginn der Montagearbeiten wurde im November 2023 mit der Absteckung der neuen Tragwerke an der Tunneldecke begonnen. Die Absteckungskordinaten der Planung wurden dabei auf die Sollgleisgeometrie umgerechnet, damit für jede mögliche Stationierung (Bahnkilometrierung) im Tunnel die relative Lage der Tragwerke zum Gleis ermittelt werden konnten.

Die Firma Amberg Infra 7D markierte mittels Totalstation Laserstrahl die Positionen an der Tunneldecke und kennzeichnete jeweils die Mittelpunkte der Tragwerke mit Leuchtspray. Anschliessend begann die Firma Furrer+Frey AG mit den Bohrarbeiten. Dabei kam eine spezielle Bohrvorrichtung zum Einsatz, welche das gleichzeitige Bohren der erforderlichen drei Löcher für die neuen Tragwerke ermöglichte. Danach wurden die Gewindebolzen eingeklebt und mittels Ausziehversuchen auf ihre Festigkeit geprüft. Erst dann konnten die neuen Hängesäulen und Tragwerke für den späteren Einbau der Deckenstromschiene montiert werden.

Bis zum Sommerfahrplan 2024 war rund die Hälfte des Tunnels abgesteckt, gebohrt und mit Hängestützen sowie Tragwerken ausgerüstet. Zusätzlich wurde das Erdseil über die neuen Hängestützen geführt. Mit Beginn des Sommerfahrplans und den für uns verlängerten Nachtzugspausen, starteten die eigentlichen Umbauten vom bestehenden Kettenwerk auf die neue Deckenstromschiene. Aufgrund der neuen Fahrdrathöhe konnte die neue Deckenstromschiene oberhalb des bestehenden Kettenwerks zuerst montiert und danach der Fahrdraht schrittweise übernommen werden. Besonders herausfordernd waren die Weichenspurwechsel, da diese jeweils innerhalb einer Nacht vollständig umgebaut und wieder fahrbar gemacht werden mussten. Bis zum Winterfahrplan im Dezember 2024 konnte planmässig die Hälfte des Tunnels auf die neue Deckenstromschiene umgebaut und in Betrieb genommen werden. Parallel dazu erfolgte in den Monaten September/Okttober noch der Umbau des Verladebahnhofs Selfranga. Anschliessend wurden die Arbeiten im südlichen Tunnelabschnitt fortgesetzt – von der Absteckung über Bohrungen und Montage der Tragwerke bis hin zum Umbau auf die Deckenstromschiene.

Anfang Oktober 2025 wurde schliesslich die letzte von 2 237 Deckenstromschienen à 11,9 m Länge montiert. Insgesamt wurden damit rund 26 km Kettenwerkfahrleitung unter laufendem Betrieb auf eine Deckenstromschiene umgebaut. Die anschliessenden Abnahmen und Messfahrten verliefen erfolgreich, sodass die Hauptarbeiten bis Ende November 2025 – nach rund zwei Jahren ununterbrochener Bauzeit – erfolgreich abgeschlossen wurden.

Weitere Projekte und Ausblick

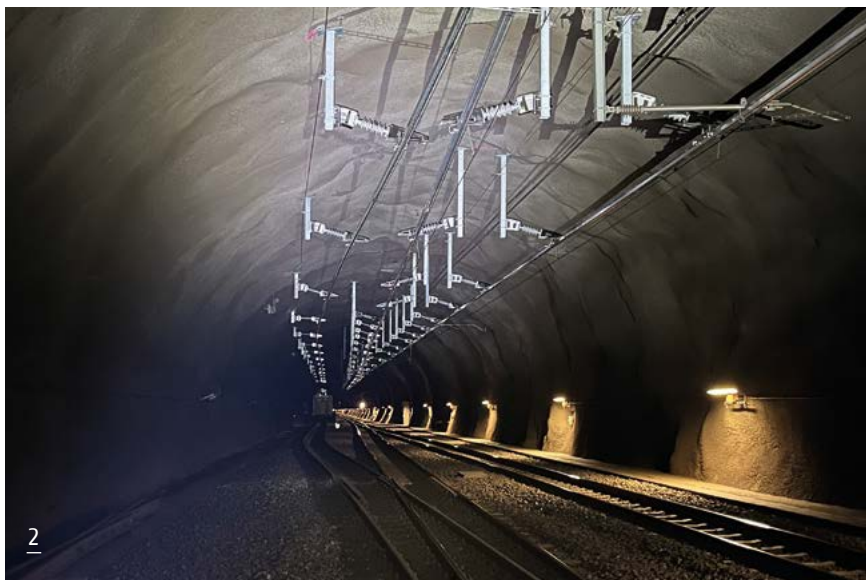
Neben der Fahrleitungsanlage wurden in den letzten Jahren auch weitere Anlagen an das neue Betriebskonzept angepasst. So wurden an beiden Verladestationen Thermoportale erstellt, welche das Brandrisiko reduzieren und Fahrzeuggeometrieüberschreitungen – insbesondere bei Lkws – verhindern. Im Bereich Rollmaterial wurden neue Auffahrwagen ohne Schutzbogen (AOS) beschafft. Zudem wurde in Sagliains die Rampe von Gleis 1 erhöht, was die aufwändigen Vorziehvorgänge bei Lkw-Transporten im Zusammenhang mit den neuen Auffahrwagen ohne Schutzbogen verhindern. An den Verladebahnhöfen Selfranga und Sagliains wurde das Signaletikkonzept überarbeitet, um eine bessere Wirkung bei den transportierenden Kunden zu erzielen. Der Vereinatunnel ist und bleibt ein zentrales und äusserst wichtiges Objekt der RhB. In den kommenden Jahren stehen deshalb weitere anspruchsvolle und spannende Projekte an.

Bild 1: Bohrvorrichtung der Firma Furrer+Frey AG, welche jeweils die drei Löcher für die Hängestützen bohrt.

Bild 2: Weichenbereich im Mittelteil des Vereinatunnels mit der neu montierten Deckenstromschiene und dem noch in Betrieb stehenden alten Kettenwerk.

Bild 3: Spezialtransport sowohl auf der Strasse wie auch beim Autoverlad mit den neuen Jochen für den Verladebahnhof Sagliains.

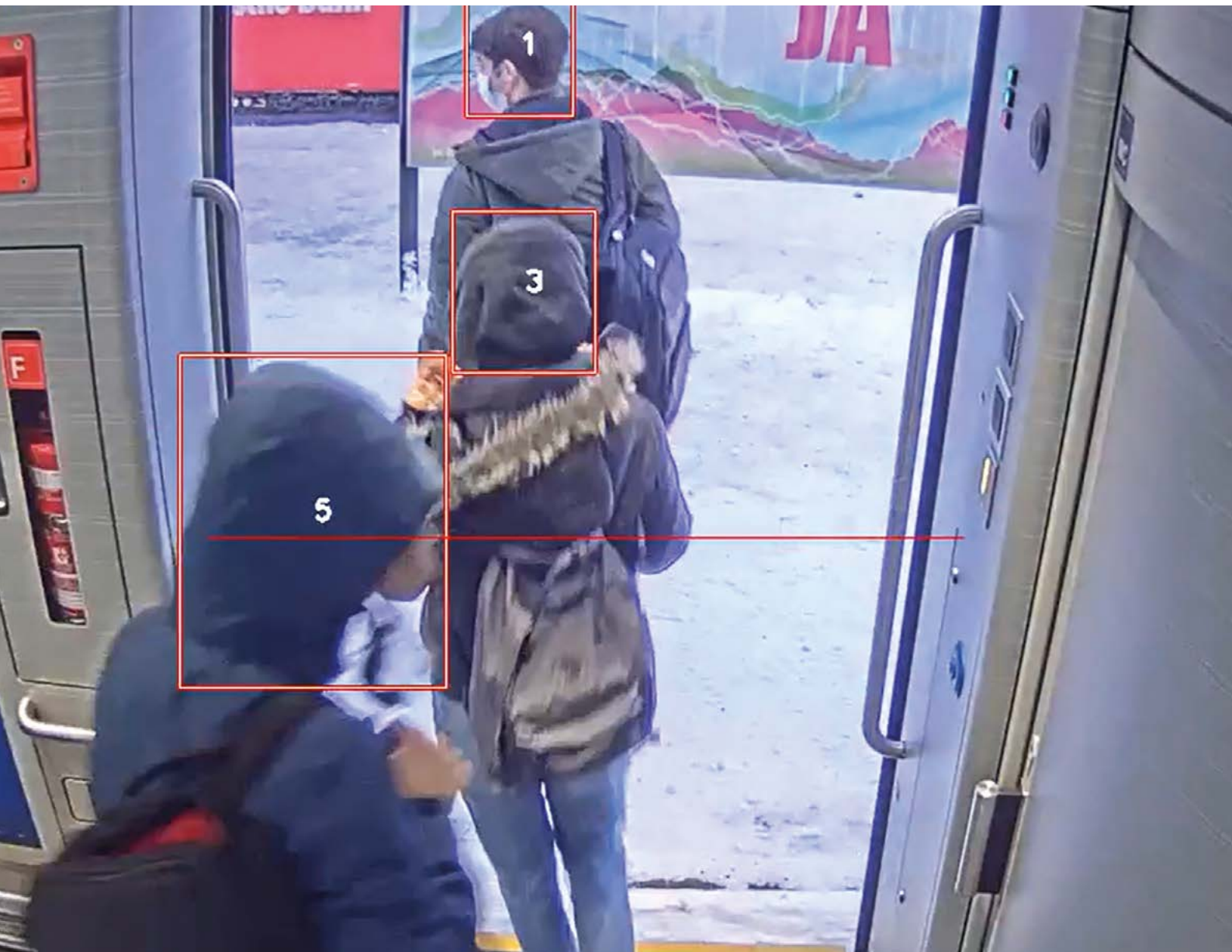
Bild 4: Sagliains mit den teils neuen zusätzlichen Jochen und den neuen Deckenstromschienen auf den beiden Verladegleisen 1 und 2.



Pilotprojekt: Video Analytics im Zug

Im Rahmen eines Pilotprojektes wurde getestet, ob ein videodatenbasiertes System in der Fahrgastzählung eine vergleichbare oder sogar bessere Zählqualität liefern kann, als die heutige Technologie.

Von Giachem Schucan, Informatik, und Danilo Dorizzi, Rollmaterial Engineering



Beispiel einer Erkennung von aussteigenden Personen.

Heute nutzt die RhB für die automatische Fahrgastzählung (AFZ) optische Sensoren im Einstiegs- und Klassenwechselbereich. Diese Sensoren haben keine «Intelligenz» und können daher nicht verschiedene Objekte unterscheiden. Gleichzeitig sind in unseren Triebzügen bereits Videoüberwachungskameras im Innenraum installiert. Diese werden aktuell nur im Verdachtsfall ausgewertet. Diese Kameras könnten jedoch viel mehr leisten, wenn man ihre Bilder automatisch analysiert. Genau hier setzt das Pilotprojekt an. Wir wollten herausfinden, ob ein videodatenbasiertes System zur Fahrgastzählung eine vergleichbare oder sogar bessere Zählqualität liefern kann als die heutige Technologie. Zudem wollten wir wissen, was für Mehrwerte ein solches System bringen könnte.

Was ist Video Analytics?

Video Analytics bedeutet, dass Videobilder automatisch ausgewertet werden. Anstatt dass ein Mensch die Bilder ansieht, übernimmt eine Software diese Aufgabe. Mithilfe von künstlicher Intelligenz (KI) erkennt das System in Echtzeit Objekte im Bild – beispielsweise Personen, Fahrräder oder Kinderwagen – und kann sie zuverlässig auswerten. Das funktioniert ähnlich wie menschliche Wahrnehmung, einfach automatisiert und rund um die Uhr.

Das Pilotprojekt

Für das Pilotprojekt wurden drei Capricorn-Triebzüge mit einem zusätzlichen Bordrechner ausgestattet. Dieser wertet die Videobilder direkt im Zug aus, speichert sie kurz zur Auswertung und löscht sie danach sofort wieder – damit bleibt der Datenschutz jederzeit gewährleistet.

Getestet wurde unter realen Bedingungen:

- Automatische Zählung von Personen über 1 Meter Grösse
- Erkennung von Fahrrädern
- Ergänzende Tests mit einer 360°-Kamera im Hochflurbereich, um verdeckte Sichtfelder zu verbessern
- Visualisierung aller Zählzeiten in einem Dashboard

Im Pilotprojekt konnte aufgezeigt werden, dass die Genauigkeit der Fahrgastzählung mittels Video Analytics gleich gut oder besser als die heutige Technologie ist. Auch konnte gezeigt werden, dass die Ausweitung der Erkennung auf weitere Objekte wie z.B. Fahrräder einfach und mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich ist. Zusammenfassend erfüllt die Technologie damit die zentralen Anforderungen für eine zuverlässige automatische Fahrgastzählung.

Zudem bietet die Technologie viel Potenzial für eine weitere Nutzung der Videodaten im Zug:

- Objekterkennung (Fahrräder, Kinderwagen, Gepäck, Ski etc.) für eine optimale Planung des zukünftigen Platzbedarfs.
- Sitzplatzbelegung in Echtzeit und Nutzung in Kunden-Apps oder im Anzeiger am Bahnhof für eine Verbesserung der Pünktlichkeit durch schnelleren Fahrgastwechsel.
- Gewalterkennung in Echtzeit für eine zeitnahe Reaktion und Beweisaufnahme.
- Erkennung von Sachbeschädigungen / Schäden in Echtzeit für aktive Anpassung der Wartungsplanung.
- Erkennung des Reinigungsbedarfs in Echtzeit für die Optimierung der Reinigungsprozesse.

Die Geschäftsleitung hat auf Empfehlung des Projektteams entschieden bei der nächsten Beschaffung (Bernina-Triebzüge) die Fahrgastzählung mittels Video Analytics als Option in der Beschaffung vorzusehen. Um die Interessen aus den verschiedenen Geschäftsbereichen zu berücksichtigen, werden die jeweiligen Stakeholder im Vorfeld abgeholt. Eine Nachrüstung bestehender Flotten soll erst erfolgen, sobald erste Erfahrungen aus einer Neubeschaffung vorliegen und wirtschaftlich bewertet wurden.

Branchenentwicklung

Die Entwicklung im Bereich Video Analytics schreitet auch auf Branchenebene spürbar voran. Obwohl die RhB ihr Pilotprojekt unabhängig von externen Initiativen gestartet hat, zeigt sich inzwischen, dass viele Bahnunternehmen ähnliche Fragestellungen bearbeiten. Die Branche hat im VöV hierzu eine gemeinsame Arbeitsgruppe «Videoanalyse Fahrzeuge» gebildet, um Erfahrungen auszutauschen, technologische Grundlagen zu definieren und den Wissenstransfer zu fördern. Parallel dazu führen mehrere Unternehmen eigene Pilotversuche durch. Besonders weit fortgeschritten ist die SOB, die bereits Fahrzeuge für Objekterkennung anhand von Videoauswertung ausgerüstet hat.

Fazit

Das Pilotprojekt und auch die Entwicklungen in der Branche zeigen klar, dass Video Analytics unsere heutige Fahrgastzählung nicht nur ersetzen, sondern deutlich erweitern kann. Die Technologie ist vielseitig einsetzbar und nutzt unsere vorhandenen Videokameras optimal.

Was (G)IS denn das? Wie räumliche Informationen sichtbar werden

Vor 1.5 Jahren haben wir bei der RhB mit Hilfe der Firma Hexagon ein neues WebGIS aufgebaut und unter dem Namen 'GIS-Viewer' eingeführt. Seitdem haben wir viel Gutes von den Nutzenden gehört und verzeichnen im Schnitt 3630 Aufrufe pro Monat. Dennoch höre ich immer wieder, wenn ich auf die Frage antworte, was ich bei der RhB mache: «GIS? Was ist denn das?».

Von Corina Manusch, Leiterin Geomatik/GIS

GIS steht für Geographisches Informationssystem und dient dem Erfassen, Aufbereiten, Analysieren und Darstellen von raumbezogenen Daten. In unserem Fall sind das z.B. Informationen zu Gleisen, Bahnstromanlagen, Sicherungsanlagen, aber auch Eigentümerinformationen oder verlinkte Informationen aus dem SAP zu Meldungen und technischen Plätzen. Die Liste der dargestellten Datensätze ist lang und wächst beständig, aktuell sind es rund 250.

Alle RhB-Mitarbeitenden haben im Intranet Zugriff auf die Basisversion des GIS-Viewers (gis.intra.rhb.ch) und können Daten auf der Karte anschauen, in Form von Listen, Berichten und Plänen weiterverwenden sowie messen und skizzieren. Es stehen eine allgemeine Legende und eine für Stationskissen optimierte Legende zur Verfügung. Ausgewählte Datensätze erlauben eine Absprungmöglichkeit zu verlinkten Dokumenten im Sharepoint, z.B. Querprofile von Fahrleitungsmasten. Ausserdem können externe Kartendienste oder Geodaten hinzugeladen werden. Je nach Berechtigungskonzept werden vertiefte Informationen wie z.B. Projektdaten und weitere Legenden (z.B. Interventionskarte) sichtbar oder es können räumliche Daten eigenständig erfasst werden. Die Grundlage des GIS-Viewers sind die Fachdaten, die durch die Fachbereiche bereitgestellt werden.

Als Hintergrundinformationen stehen verschiedene Geobasisdaten wie die Amtliche Vermessung, Swisstopo-Landeskarten, Satelliten- und Drohnenaufnahmen oder diverse Karten-Services vom Kanton Graubünden zur Verfügung.

Zusätzlich bietet der GIS-Viewer die Möglichkeit an jedem Punkt unseres Netzes das Streckenvideo aufzurufen und so einen noch besseren Einblick über die Situation vor Ort zu erhalten. Der entscheidende Mehrwert gegenüber anderen Kartentools dürfte aber die Möglichkeit sein, sich anhand unseres Linien- und Kilometernetzes zu orientieren. Mit der Suchfunktion kann zu jedem Kilometerwert abgesprungen werden. Basierend auf der Gleis- oder Kilometerachse können Messungen wie Kilometer, Distanz, Querneigung, Höhe, Längsneigung, etc. durchgeführt werden.

Da nicht alle RhB-Mitarbeitenden mit einem Laptop oder grossen Bildschirm arbeiten, wurde der GIS-Viewer auch für die mobile Nutzung optimiert und die Nutzenden können sich beim Aufruf zwischen der Desktop und der mobilen Version entscheiden. Um der Sprachenvielfalt in Graubünden etwas gerecht zu werden, steht der GIS-Viewer in Deutsch und Italienisch zur Verfügung.

Auf den ersten Blick mag die Vielzahl an Buttons verwirren. Um dort etwas Klarheit zu schaffen, haben wir die wichtigsten Funktionen unter dem Menü-Punkt «Hilfe» am oberen Bildrand neben dem Suchfeld erklärt. Grundsätzlich gilt, wer keine Editierfunktion hat, kann nichts kaputt machen. Es lohnt sich den GIS-Viewer einfach aufzurufen und sich ein bisschen durchzuklicken. Wenn ihr Verbesserungsideen oder Fragen habt, stehen wir euch gern unter gis@rhb.ch zur Verfügung.

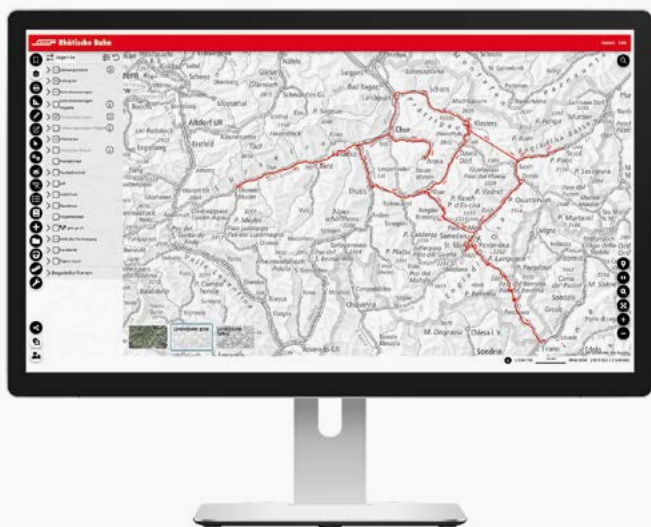


Bild oben: Startansicht GIS-Viewer.
Bild unten: Lineare Messfunktion.

Wenn der Roboter klickt: Digitale Helfer bei der RhB

Die Rhätische Bahn hat in den vergangenen Jahren einen beeindruckenden Weg der Prozessdigitalisierung zurückgelegt. Nach über fünf Jahren erfolgreicher Workflow-Einführungen folgt nun der nächste logische Schritt: Robotic Process Automation (RPA).

Von Melanie Guggenbühl, Informatik Business Solutions

Hast du dich auch schon mal dabei ertappt, wie du zum hundertsten Mal die gleichen Klicks machst und dir denkst: «Gibt es keine schnellere Lösung dafür?». Genau hier kommt RPA ins Spiel, wie ein kleiner digitaler Helfer, der dir die Routinearbeit abnimmt. Während er im Hintergrund Formulare ausfüllt, Daten überträgt und Systeme bedient, gewinnst du Zeit für die wirklich spannenden Aufgaben. Das ist keine Utopie, sondern bereits Wirklichkeit.

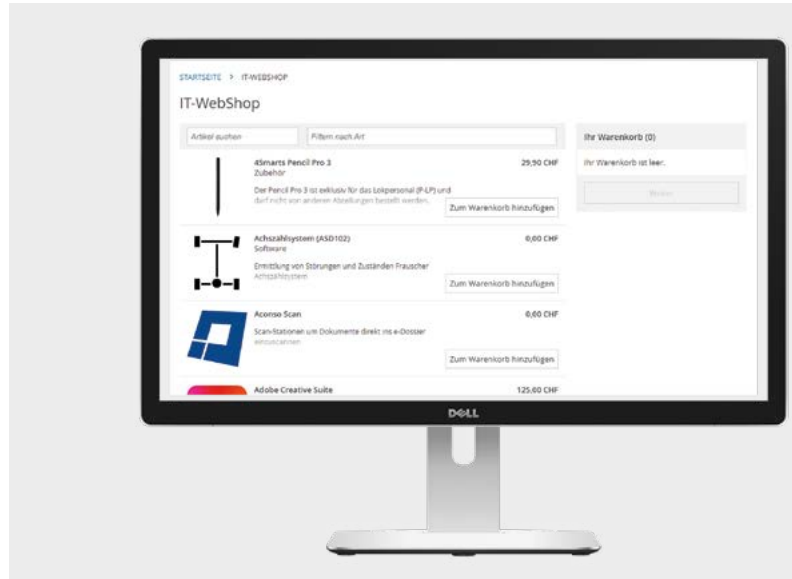
Die ersten Automatisierungen bei der RhB

Seit Mitte letzten Jahres haben wir mehrere Automatisierungen erfolgreich umgesetzt und freuen uns schon auf die unterschiedlichen Prozesse in diesem Jahr. Zu den ersten produktiven Automatisierungen gehören unter anderem:

- IT-Materialbestellungen automatisch aus TopDesk ins SAP übertragen (Bestellanforderung anlegen), inklusive Rückmeldung der BANF-Nummer an TopDesk.
- Genehmigte SAP-Rollen automatisch vergeben sowie abbestellte SAP-Rollen entfernen.
- Automatische Gutscheinverlängerungen (im e-Guma) für den Railservice, inklusive Antwort an die Kund/innen aus der SAP Service Cloud.
- SAP-Meldungen täglich ins GIS laden, damit aktuelle Instandhaltungsmeldungen im GIS-Viewer angezeigt werden können.

Aber was ist eigentlich RPA?

RPA steht für Robotic Process Automation oder auf Deutsch robotergestützte Prozessautomatisierung. Dabei imitieren Software-Roboter, sogenannte Bots, die Interaktionen eines Menschen mit digitalen Systemen. Diese Bots sind digitale Helfer, die am Computer automatisch Aufgaben erledigen, die sonst ein Mensch machen müsste: zum Beispiel klicken, Daten kopieren, E-Mails versenden oder Formulare ausfüllen. Das alles und noch vieles mehr machen sie zuverlässig, fehlerfrei und sehr schnell.



Desktopansicht TopDesk IT-Materialbestellungen.

Sie eignen sich besonders für Arbeiten, die immer gleich ablaufen, eine hohe Genauigkeit erfordern und viel Zeit kosten. Die zwei grössten Vorteile von RPA sind die Verbesserung der Qualität und die Entlastung der Mitarbeitenden.

Welche Prozesse eignen sich für RPA?

Am besten eignen sich Arbeitsabläufe, die oft wiederholt werden und klare Regeln haben. Zum Beispiel wenn mehrmals pro Woche ein Report manuell erstellt werden muss oder wenn mehrmals täglich Daten per E-Mail reinkommen und in einem System erfasst werden müssen. Ausserdem ist es wichtig, dass die betroffenen Systeme stabil laufen und sich nicht ständig ändern (v.a. die Benutzeroberflächen). Weitere Anhaltspunkte sind folgende Fragen: Kann viel manueller Aufwand und somit Zeit eingespart werden? Sind die Arbeitsschritte klar strukturiert und regelbasiert ohne viele Ausnahmen?

Neuer Bestellprozess für Digitale Prozesse

Hast du eine Idee für eine Prozessautomatisierung oder einen Workflow? Ab sofort können Anfragen für neue digitale Prozesse, egal ob Workflow oder RPA, einfach über unsere Intranetseite «Digitalen Prozess bestellen» (siehe QR-Code) eingereicht werden. Deine Idee wird vom Team D-IT-BS gemeinsam mit den Enterprise-Architekten geprüft, priorisiert und anschliessend zusammen mit den Prozessverantwortlichen ausgearbeitet und schliesslich umgesetzt.

Bei allfälligen Fragen wende dich gerne per E-Mail an digitale-prozesse@rhb.ch.



Digitalen Prozess im Intranet bestellen.

Mitarbeitendenumfrage 2025

Im letzten Herbst wurde wie alle zwei Jahre die Mitarbeitendenumfrage durchgeführt. Wir werfen einen Blick auf die Resultate und stellen Direktor Renato Fasciati zwei Fragen.

Von Sabrina Marchetti, HR Beratung, und Simon Rageth, Unternehmenskommunikation

1'283 Mitarbeitende (73%) haben an der Mitarbeitendenumfrage 2025 teilgenommen und ermöglichen es so, Stärken und Schwächen in der Unternehmung zu erkennen und notwendige Massnahmen einleiten zu können. Dies sowohl für das Gesamtunternehmen wie auch innerhalb einzelner Teams. Dank der hohen Teilnahmequote wurde ein repräsentatives Bild geschaffen, das für die RhB eine grosse Chance darstellt. Die Geschäftsleitung, aber auch die einzelnen Team-, Dienst- oder Fachbereichsleiter/innen, haben nun die Möglichkeit, in ihrem Verantwortungsbereich zusammen mit ihren Mitarbeitenden gezielt Verbesserungen zu erwirken oder auch Stärken zu bewahren.

Resultate Gesamtunternehmen

Stärkeres Commitment: 85 Punkte (+3 gegenüber 2023). Mitarbeitende identifizieren sich ausgeprägt mit der RhB, zeigen Engagement und Verantwortungsgefühl für die Zukunft – Zugehörigkeitsgefühl und Stolz sind spürbar gewachsen.

Höhere Zufriedenheit: 76 Punkte (+5). Insbesondere Arbeitsbedingungen, Arbeitsmittel und Personalentwicklung werden besser bewertet.

Weniger Resignation: 80 Punkte (+5). Mitarbeitende bringen sich aktiv ein, suchen Lösungen und vertrauen stärker in die Entwicklungsfähigkeit der Organisation.

Die überwiegende Mehrheit der Unternehmensbereiche weist im Vergleich zu 2023 eine positive Entwicklung auf. Trotz dieser positiven Entwicklungen gibt es weiterhin Potenziale: klare und effiziente Prozesse sowie besserer Wissensaustausch bleiben wichtige Themen.

Auszug aus einzelnen Befragungsgruppen

Die Ergebnisse auf Stufe Gesamtunternehmen können nur bedingt eingeordnet werden, da zwischen verschiedenen Teams oder Bereichen grössere Ergebnisunterschiede bestehen. Deshalb ist es besonders wichtig, die Erkenntnisse auf Stufe der einzelnen Teams oder Bereiche zu gewinnen. Die Führungskräfte werden die Ergebnisse in ihrem Zuständigkeitsbereich analysieren. Dazu wurden 222 Einzelberichte verfasst. Hier in Kürze einige unternehmensweite Ergebnisse aus Gruppenberichten (in Klammer ist die jeweilige Punktzahl aufgeführt; max. 100 Punkte):

171 Mitarbeitende mit Führungsfunktion, das HöKa sowie auch die Geschäftsleitung beurteilen den Umgang mit Veränderungen mit 11 bis 14 Punkten besser als bei der letzten Befragung.

501 Mitarbeitende mit einer Anstellungsdauer von über 10 Jahren bewerten die Strukturen und Abläufe (68) sowie die Zusammenarbeit in der RhB (68) am tiefsten. Diese beiden Einflussgrössen werden mit zunehmender Dienstzugehörigkeit kritischer bewertet.

Die Digitalisierung und Digitale Transformation wird von älteren Mitarbeitenden tiefer bewertet als von jüngeren Mitarbeitenden. Die Zuversicht bezüglich Bewältigung der digitalen Herausforderungen wird jedoch durch 310 Mitarbeitende im Alter von 30–39 Jahren (66) und 323 Mitarbeitende im Alter von 40–49 Jahren (66) am kritischsten beurteilt.

261 weibliche Mitarbeitende zeigen in (fast) allen Ziel- und Einflussgrössen einen höheren Wert als 1'022 männliche Mitarbeitende. Der deutlichste Unterschied zeigt sich in der Vergütung, welche durch weibliche Mitarbeitende (72) deutlich positiver bewertet wird als von männlichen Mitarbeitenden (59).

1'080 Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad von 90–100% bewerten den Wissensaustausch (72) etwa gleich wie 170 Mitarbeitende mit BG 50–89% (73), jedoch tiefer als 33 Mitarbeitende mit BG bis 49% (76).

So geht es weiter

Bis Ende März haben die Vorgesetzten ihre Mitarbeitenden über die Ergebnisse im eigenen Bereich informiert und Verbesserungs- und/oder Erhaltungsmaßnahmen erarbeitet. Anschliessend werden diese umgesetzt und quartalsweise wird der Geschäftsleitung der aktuelle Stand aufgezeigt.



Zwei Fragen an Renato Fasciati

In sehr vielen Aspekten haben die Mitarbeitenden die RhB besser beurteilt als zuletzt, teilweise sogar mit äusserst positiven Werten, auch im Branchenvergleich. Kann sich die Geschäftsleitung jetzt zurücklehnen?

Die guten Werte freuen die Geschäftsleitung natürlich, das ist klar. Sie zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Beurteilt wird aber primär nicht die Geschäftsleitung, sondern das System RhB. Und wenn die Umfragewerte insgesamt besser geworden sind, bedeutet dies, dass wir alle dazu beigetragen haben, dass wir uns bei der RhB wohl fühlen. Dies ist aber eine Betrachtung, welche zu wenig weit reicht. Wichtiger ist die Analyse der Ergebnisse in den einzelnen Bereichen, denn hier sind durchaus grosse Unterschiede erkennbar. Die Führungskräfte müssen nun die Details anschauen, Schwächen und Stärken in ihren Bereichen identifizieren und diese entsprechend bearbeiten. Zurücklehnen ist für uns alle daher nicht angesagt.

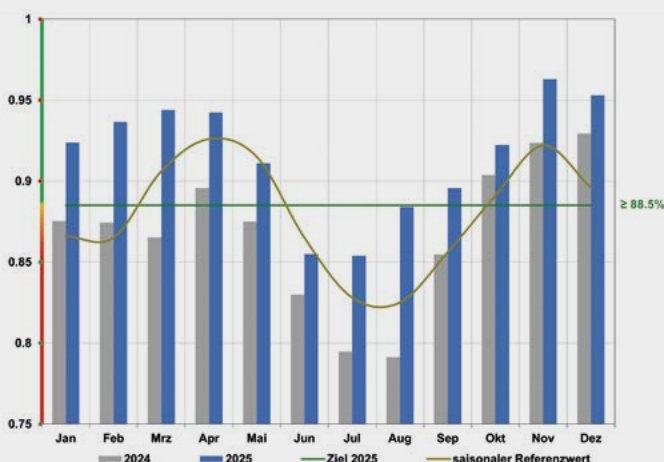
Die Digitalisierung wurde vor zwei Jahren noch sehr schlecht beurteilt. Die Frage nach der Zuversicht, dass die RhB die digitalen Herausforderungen erfolgreich bewältigen wird, wurde nun mit 11 Punkten besser beurteilt. Wie ist dies zu erklären?

Ich denke dafür gibt es verschiedene Gründe. Erstens waren wir vor zwei Jahren in einer Phase, in welcher wir gerade SAP eingeführt hatten, was ein grosser Systemwechsel war. Zweitens hatten wir im Anschluss an die Umfrageergebnisse das Schlüsselprojekt «Digitale Transformation» lanciert. Vielleicht ist es uns damit bereits etwas gelungen, erste Verbesserungen und Verständnis zu schaffen. Drittens dürfen wir nicht vergessen, dass die Akzeptanz von grossen Veränderungen wie die Digitalisierung auch Zeit braucht, um Verständnis zu schaffen und Kompetenz aufzubauen. Und viertens dürfen wir nicht übersehen, dass wir trotz der grossen Steigerung gegenüber der Umfrageergebnisse vor zwei Jahren noch nicht am Ziel angekommen sind. Wir müssen und werden dem Thema Digitalisierung weiterhin grosse Aufmerksamkeit schenken und unsere Mitarbeitenden unterstützen.

Pünktlichkeit 2025

2025 war ein Jahr mit vielen Verbesserungen und grossem Engagement betreffend die Pünktlichkeit – mit einem beachtlichen Ergebnis.

Von Lukas Zesiger, Bahnproduktion und Pascal Fehr, Sicherheits- und Qualitätskontrolle



Zusammenfassung

Zielwert: Zugspünktlichkeit (2:59, OTD) \geq 88,5 %.
Ergebnis: $\bar{\emptyset}$ 91,5 %. Neun von zwölf Monate lagen über dem Zielwert von 88,5 %.

Stärkster Monat: November 96,3 %

Gründe: Zwischensaison sowie aktive Stabilisierung am Bernina.

Wesentliche Treiber: Reduzierte Bautätigkeit, Wegfall diverser Langsamfahrstellen.

Top 3 Monate:

November: 96,3 %

Dezember: 95,3 %

März: 94,4 %

Schwächste Monate:

Juni: 85,5 %

Juli: 85,4 %

August: 88,4%

Gründe: Hohe Instabilität, vor allem auf der Albula-, Bernina- und Surselvalinie.

Wesentliche Treiber: Baustellen und Langsamfahrstellen, Einhaltung der Transportkette (Abwarten von Anschlüssen), saisonale Netzauslastung (Galcier- und Bernina Express, Viaduktshuttle und Extrazüge), Einzelstörungen an Infrastruktur oder Rollmaterial sowie diverse äussere Einflüsse.

Entwicklung der Pünktlichkeit

Das Jahr 2025 begann wesentlich erfolgreicher als das Vorjahr, was unter anderem auf die günstigen Witterungsbedingungen zurückzuführen ist. In den Frühlingsmonaten März und April wurden zwei der vier pünktlichsten Monate des Jahres verzeichnet. Der Einbruch während der Sommermonate konnte von fünf auf drei Monate verkürzt werden. Während sich im Vorjahr die Stabilisierung des Fahrplans erst zu Beginn des vierten Quartals abzeichnete, setzte der Aufwärtstrend bereits ab Mitte des dritten Quartals ein. Zum Jahresende hin folgten noch die beiden Monate mit den höchsten Pünktlichkeitswerten des Jahres 2025.

Ursachen: «Was hat die Pünktlichkeit bewegt?»

- Baustellen (hohes Bauvolumen im laufenden Betrieb), damit zusammenhängende Langsamfahrstellen und Bahnersatzbetriebe.
- Hohe Netzauslastung durch Halbstundentakt, Express-, Güter-, Erlebnis- und Extrazüge.
- Mangelnde Systemunterstützung zur aktiven Disposition in der Betriebszentrale.
- Sicherheitsanforderung der Aufsichtsbehörde ANSFISA (Italien): Vmax 15 km/h (statt 25 km/h) im Bereich der Piazza Madonna und der Via Elvezia in Tirano.

Umgesetzte Massnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit

- Überführung mehrerer Arbeitsgruppen in das Gremium Bahnproduktion.
- Einführung Baustellenfahrplan Samedan – St. Moritz.
- Optimierung geplanter Bahnersätze.
- Konsequentes Isolieren und Wenden verspäteter Züge zur Unterbindung von Verspätungsübertragungen.
- Stabilisierung RE3 (Gleisbenützung Samedan, Anpassung Fahrzeiten).
- Optimierungen Albualinie (Haltaufhebungen, Schlittelzug, Gleisregime Reichenau-Tamins).
- Anpassung Gleisregime Landquart S1/S2 Gleis 5/Gleis 8.
- Sensibilisierung Abfahrtszeit 5307 in Chur.

Dank

Die Ergebnisse zeigen eindrücklich, wie durch das aktive Miteinander und die gegenseitige Unterstützung und Kommunikation selbst unter anspruchsvollen Bedingungen ein gutes Ergebnis erzielt werden kann.

Ausblick 2026

- Zielwert Zugspünktlichkeit \geq 91,0 %.
- Prüfung Geschwindigkeitserhöhungen Berninalinie.
- Halbstundentakt Surselva (Chur – Ilanz).
- Beobachten der Anschlusssituation RE7 resp. RE5 an IC3 und umgekehrt.
- Prüfung der Gleisbelegungen Reichenau-Tamins IR38 / RE7.
- Verbesserung der Kundenlenkung für Glacier Express-Reisende bei Zug 1120/901.

Einführungswochen Quereinsteigende Zugpersonal

Willkommen beim Zugpersonal – ein gelungener Start für unsere Quereinsteiger/innen Zugpersonal.

Von Rahel Wildi, ehemals Support Zugpersonal

Mit frischer Motivation starteten am 1. September 2025 insgesamt 15 neue Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger in ihre Ausbildung beim Zugpersonal der RhB. Die Einführungswochen boten ihnen nicht nur einen ersten Einblick in die Welt der RhB, sondern auch zahlreiche Gelegenheiten zum Kennenlernen von Einrichtungen sowie auch Mitarbeitenden.

Der erste Tag begann mit einem herzlichen Empfang im Verwaltungsgebäude in Chur. Im wunderschönen Verwaltungsratsaal stellten sich das Führungsteam und die Ausbildungsverantwortlichen vor. Die Teilnehmenden erhielten spannende Einblicke in die Organisation der RhB und die Struktur der Ausbildung. Nach einem gemeinsamen Mittagessen ging es weiter mit Ausführungen der Monatsplanung und der Materialabgabe.

Nach einem strengen Dienstag (Einrichten der digitalen Geräte) stand am Mittwoch ein weiterer Höhepunkt auf dem Programm: der Besuch der Hauptwerkstätte in Landquart. Die Quereinsteigenden erhielten einen faszinierenden Einblick in die technischen Abläufe und die Instandhaltung der Fahrzeuge.

Den krönenden Abschluss der Einführungswochen bildete die Wanderung auf dem Bahnlehrpfad von Preda nach Bergün. Unterwegs wurden Hotspots entlang der Strecke besichtigt, und die vorbeifahrenden Züge konnten aus einer ganz anderen Perspektive erlebt werden. Zudem erfuhren die Quereinsteigenden viel Wissenswertes über die Albula-strecke. Nach einem feinen Mittagessen konnten die Eindrücke direkt mit einem spannenden Besuch im Bahnmuseum Bergün ergänzt werden.

Die Einführungswochen waren ein gelungener Start in die Ausbildung – wir heissen unsere neuen Kolleginnen und Kollegen herzlich willkommen und wünschen ihnen viel Erfolg und Freude auf ihrem Weg bei der RhB!

Bild 1: Top motiviert – Unsere neuen Mitarbeitenden beim Zugpersonal (v.l.n.r.: 1. Reihe: Noah Steinlin, Markus Neuhäuser, Maite Córdova, Dana Perevoznyk. 2. Reihe: Filipa Pereira Nunes, Philip Held, Stefan Glaus. 3. Reihe: Fabienne Graf, Didier Wetzel, Gianni Brot. 4. Reihe: Slavka Dzadonova, Lorenzo Sciarillo. 5. Reihe: Fritz Unholz, Tamara Sprecher, Michael Forrer.)

Bild 2: Interessante Einblicke in der Hauptwerkstatt in Landquart.

Bild 3: Unterwegs auf dem Bahnlehrpfad.



Mehr Schiene, weniger CO₂: Das neue Güterverkehrsgesetz

Seit dem 1. Januar 2026 ist es offiziell: Die neue Gütertransportverordnung (GüTV) ist in Kraft. Sie bringt frischen Wind in die Welt des Schienengüterverkehrs – und eröffnet Unternehmen neue finanzielle Spielräume. Der Bund setzt damit ein klares Zeichen für eine klimafreundlichere Zukunft und für einen effizienteren Güterverkehr.

Von Luca Nicola Luzio, Lernender,
und Christian Joos, Bündner Güterbahn



Im Zentrum steht ein Instrument, das aufhorchen lässt: die neuen Umschlags- und Verladebeiträge (UVB). Sie sollen Firmen dazu ermutigen, ihre Transporte vermehrt auf die Schiene zu verlegen oder die Bahn stärker in multimodale Transportketten einzubinden.

Was ändert sich – und warum das wichtig ist

Die Reform bringt einige entscheidende Neuerungen mit sich:

- 40 Schweizer Franken pro beladenem Bahnwagen:
Für jeden Wagen, der Güter transportiert, wird ein Beitrag ausbezahlt.
- Keine Mindestmenge mehr: Die frühere Untergrenze von 720 Wagen pro Jahr ist Geschichte.
- Neue Chancen für Betreiber: Förderberechtigt sind Anschlussgleisbetreiber, KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen.

- Klare Obergrenzen: Für Anschlussgleise gilt eine maximale Beitragsmenge von 8'000 Wagen jährlich.
- Klare Voraussetzungen: Anlagenbetreiber benötigen eine Vereinbarung mit dem Bund; Betreiber von Freiverladeanlagen müssen ein Gesuch einreichen; Transporte, die ohnehin gesetzlich auf der Schiene erfolgen müssen, sind nicht förderfähig.

Damit verfolgt der Bund ein ambitioniertes Ziel: Die Schiene soll attraktiver werden – ökologisch, wirtschaftlich und logistisch. Für viele Verlader bedeutet das eine echte Chance, ihre Transportkosten zu senken und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Bild 1: Güterumschlagszentrum Oberengadin.

Bild 1: Krananlage Landquart.

Bild 3: Reach Stacker.



2



3

Was bedeutet das konkret für Verlagerer?

Unternehmen, die ihre Güter freiwillig auf die Schiene bringen, können ab sofort deutlich profitieren. Die Beiträge gelten sowohl für den Versand als auch den Empfang – sogar Leergut-Transporte wie Paletten oder Container sind förderfähig.

Wichtig bleibt: Die Mengen müssen dokumentiert und nachweisbar sein. Für Anschlussgleise ist zudem eine Vereinbarung mit dem Bund vorgeschrieben, während Freiverladeanlagen ein Gesuch stellen müssen.

Wie wir als Güterbahn unterstützen

Damit unsere Kunden die neuen Möglichkeiten optimal nutzen können, begleiten wir sie eng durch den gesamten Prozess. Wir haben beispielsweise eine umfassende, aber einfach verständliche Präsentation erstellt und diese unseren Kunden zur Verfügung gestellt. Zudem informieren wir unsere Ansprechpersonen persönlich mit den jeweils neusten Informationen des BAV. Diese werden durch uns auf das Wesentliche, auf die für die Kunden der Bündner Güterbahn relevanten Informationen reduziert und per E-Mail versendet. Sobald das Abrechnungstool des BAV zur Verfügung steht, planen wir Online-Termine, an welchen kundenspezifische Fragen beantwortet und aktuelle Problemstellungen aufgezeigt werden können. Unsere Massnahmen im Überblick:

Individuelle Beratung

Wir erklären die Voraussetzungen, klären Fördermöglichkeiten und unterstützen bei Gesuchen.

Prozessbegleitung

Von der Mengenerfassung bis zur fristgerechten Meldung an das BAV – wir kümmern uns darum, dass alles rund läuft.

Datenmanagement

Wir stellen sicher, dass alle nötigen Nachweise korrekt vorliegen.

Koordination mit dem BAV

Wir bleiben für unsere Kunden am Ball, klären Fragen direkt mit dem BAV und behalten alle Fristen im Blick.

Projektleitung

Die Verantwortung liegt bei **Christian Joos**. Mit seiner Doppelfunktion als Disponent und Sachbearbeiter Buchhaltung kennt er die Abläufe bei der Güterbahn, aber auch die Anliegen unserer Kunden.

Das Wichtigste in Kürze

Start: 1. Januar 2026
Förderung: CHF 40.– pro beladenem Bahnwagen
Ziel: Mehr Güter auf der Schiene, weniger CO₂
Vorteile: Kostenvorteile, Nachhaltigkeit, einfache Abwicklung mit unserer Unterstützung

Unser Antrieb: Ein echter Mehrwert für unsere Kunden

Die neue GüTV ist weit mehr als ein Gesetz. Sie ist eine Chance – für die Branche, für die Umwelt und für jedes Unternehmen, das Güter transportiert. Wir möchten, dass unsere Kunden davon profitieren. Darum investieren wir in Beratung, digitale Lösungen und eine enge Zusammenarbeit mit dem BAV.

Neue Zugreini- gungsanlage in Landquart

Die neue Zugreinigungsanlage in Landquart ist mehr als nur ein technisches Bauwerk. Sie ist ein starkes Zeichen für unsere ökologische Verantwortung. Mit innovativer Technik, intelligenter Steuerung und einem durchdachten Wasserkonzept leistet sie einen wichtigen Beitrag für eine starke Nachhaltigkeit bei der RhB.

Von Curdin Arquint, Infrastruktur, und Simeon Eichelmann, Nachhaltigkeit



Capricorn-Triebzug in der neuen Zugreinigungsanlage in Landquart.



Die neue Zugreinigungsanlage in Landquart nutzt Regenwasser, recycelt Abwasser und reduziert den Frischwasserverbrauch. In einem Frischwassertank (1) wird das Regenwasser gesammelt. Im Bioreaktor (2) übernehmen Mikroorganismen die Reinigung: Sie bauen organische Stoffe ab und helfen dabei, Schwermetalle wie Kupfer, Zink und Eisen aus dem Abwasser zu entfernen. Unter jedem Waschmittelbehälter befinden sich zudem spezielle Auffangwannen (3). Sie verhindern, dass bei einem Leck oder beim Wechsel der Reinigungsmittel umweltschädliche Stoffe in die Natur gelangen.

Seit Sommer 2025 ist die neue Wagenreinigungsanlage der RhB in Betrieb. Die Anlage überzeugt nicht nur durch ihre Reinigungsleistung, sondern auch durch ihre Umweltfreundlichkeit. Denn sie wurde von Anfang an mit dem Ziel geplant, Ressourcen zu schonen, Emissionen zu vermeiden und die Bündner Natur zu schützen.

Regenwasser statt Trinkwasser

Im Zentrum steht ein ausgeklügeltes Wassermanagement: Ein Rückhaltebecken mit einem Nutzvolumen von 100'000 Litern sammelt Regenwasser, das für die Spülung der Schmutzwassertanks der Züge verwendet wird. Erst wenn dieses Reservoir leer ist, wird Frischwasser eingespeist. Gesteuert wird dies durch ein intelligentes System, das den Wasserstand kontinuierlich überwacht. So wird der Trinkwasserverbrauch deutlich reduziert.

Abwasser wird aufbereitet und wiederverwendet

Die Zugreinigungsanlage unterscheidet zwischen verschiedenen Arten von Abwasser. Alkalisches Abwasser aus Standardwaschprozessen wird in einem Recyclingsystem aufbereitet und zu 80% erneut verwendet. Stark verschmutztes oder saures Abwasser – etwa aus der Drehstellreinigung oder bei Graffiti-Entfernung – wird in die Abwasseraufbereitungsanlage geleitet. Dort wird das Abwasser entweder neutralisiert oder biologisch gereinigt. Im Bioreaktor übernehmen Mikroorganismen die Arbeit: Sie bauen organische Stoffe (Öle und Fette) ab, während Schwermetalle wie Kupfer, Zink und Eisen gezielt ausgefällt werden. Ein Koaleszenzfilter hält zusätzlich Öle und Fette zurück.

Technik trifft Verantwortung

Die gesamte Anlage ist mit der Gebäudeautomation vernetzt. Sie steuert die Umstellventile, überwacht die Wasserqualität und sorgt dafür, dass nur gereinigtes Wasser in die Kanalisation gelangt. Bei Störungen wird die Waschanlage automatisch blockiert. Das ist ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit und zum Schutz der Umwelt.

Sonnenenergie für saubere Züge

Auch in Sachen Energie geht die RhB einen Schritt weiter: Auf dem Dach der Reticahalle wird nächstes Jahr eine Photovoltaikanlage mit 330.000 kWh jährlicher Leistung in Betrieb gehen. Der erzeugte Solarstrom wird Grossteiles direkt vor Ort genutzt. Ein weiterer Beitrag zur Umsetzung unserer Klima- und Energiestrategie und zur Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Ein Beitrag zur starken Nachhaltigkeit

Mit der neuen Zugreinigungsanlage geht die RhB einen wichtigen Schritt zu mehr Umweltverträglichkeit: Wir sparen Wasser und Energie, reduzieren Umweltbelastungen und schützen die Naturschönheit der Heimat Graubünden. Die Anlage zeigt, wie sich technische Innovation und ökologische Verantwortung gegenseitig ergänzen.

Wichtiger Schritt Richtung Klimaschutz

Die Geschäftsleitung der RhB hat im Mai 2025 entschieden, künftig bei HLK-Systemen (Klima- und Kühlanlagen) auf Schienenfahrzeugen ausschliesslich auf natürliche Kältemittel zu setzen.

Von Elias Büchel, Rollmaterial Engineering, und Simeon Eichelmann, Nachhaltigkeit

In der Bahnbranche hat sich das natürliche Kältemittel R290 (Propan) als neuer Standard und als Ersatz für das synthetische und weit verbreitete R134a etabliert. Propan ist ein natürliches Kältemittel (Kohlenwasserstoff C₃H₈) mit einem sehr niedrigen Treibhauspotenzial (GWP = 0.02) und ist damit deutlich klimafreundlicher als herkömmliche synthetische Alternativen.

Klima- und Energiestrategie RhB

Dieser Entscheid zählt direkt auf unsere Klima- und Energiestrategie ein: Wir, die RhB, wollen unsere Emissionen konsequent reduzieren und bis 2050 Netto-Null erreichen. Der Umstieg auf natürliche Kältemittel ist eine konkrete Massnahme und zeigt, wie technologische Entscheidungen zu nachhaltiger Wirkung führen können.

Folgende Beispielrechnung anhand der neu zu beschaffenden Berninatriebzugflotte (BTZ) zeigt, wie gross die Wirkung des Wechsels des Kältemittels von R134a auf R290 ist.

Bild links: R290-Klimaanlage (Wabtec / Faiveley) für Doppelstock Triebzug von Stadler.

Bild rechts: ÖBB Doppelstock-Triebzug mit R290 Klimaanlage.



Würde die BTZ-Flotte weiterhin mit R134a beschafft werden, hätte allein die Grundfüllung für die HLK-Anlagen ein Treibhauspotenzial wie ca. 500 Tonnen CO₂ für die nächsten 100 Jahre. Dabei sind die Verluste des Kältemittels aufgrund von Leckage für die künftigen 40 Betriebsjahre noch nicht enthalten. Durch den Wechsel auf R290 bei der BTZ-Flotte kann die RhB das Treibhauspotenzial auf gerade mal 0.003 Tonnen CO₂ für die nächsten 100 Jahre senken.

Ein kleiner Schritt in der Technik, ein wichtiger Schritt für unsere Klimabilanz

Bei der RhB wird Propan (R290) aufgrund seiner Einstufung als nicht giftig, aber hochentzündlich, besonders sorgfältig gehandhabt, weshalb Fahrzeuge, Lager und Werkstätten speziell ausgelegt und abgesichert werden. Beim Rollmaterial sorgen verstärkte Komponenten und getrennte Klimakreisläufe dafür, dass keine zündfähigen Atmosphären entstehen können. In Wartung und Unterhalt werden Leckagechecks, persönliche Gaswarngeräte, Arbeiten nur durch geschultes Personal sowie ein explosionsgeschützter Arbeitsbereich verpflichtend, um Risiken bei diesem brennbaren Kältemittel zu minimieren.



InfoRetica
Nr. 1 / 2026
Info

As 1141 mit neuen Polstern und Teppichen

Bis Mitte 2026 wird der brandgeschädigte As 1141 als erster Salonwagen neue Polster und Teppiche erhalten. Die Neupolsterung der fünf RhB-Salonwagen ist gestartet.

Von Beat Muggli, Verein pro Salonwagen RhB

Der 4151 ist einer der sieben Wagen des Pullman Orient-Express der SNCF. Er wurde 1929 für die Compagnie Internationale des Wagons-Lits CIWL gebaut. Diese Gesellschaft wurde vom Belgier Georges Nagelmackers (1845–1905) gegründet und ist mit dem legendären Orient Express von Paris nach Istanbul unauslöschlich in die Geschichte eingegangen. Der Zug fuhr in seiner Anfangszeit mit Salonwagen über acht Grenzen, was bei seiner Einführung 1883 schlichtweg eine Sensation war. Natürlich hat auch Agatha Christies Roman «Mord im Orient Express» zu seinem Ruhm beigetragen. Im Gegensatz zu ihrem Namen bot die CIWL auch Tagesverbindungen an, so fuhr der «Côte d'Azur» die Strecke Paris–Lyon–Marseille–Nizza–Ventimiglia. Für diese Verbindung liess die CIWL neue Stahlwagen bauen. Diese, zu denen auch der 4151 gehört, werden seither als «Typ Côte d'Azur» bezeichnet. Der 4151 wurde innen von René Prou (1887–1947) gestaltet, derselbe Art Déco-Künstler war 1931 auch für das Innere der As 1141–44, damals AB4ü 103–06 der CIWL, verantwortlich.

Bei der grossen Sanierung der RhB-Salonwagen von 1997/98 bekamen die fünf Wagen Polsterbezüge, welche immer wieder zu Diskussionen führten. Sie wirken grell und unruhig. Nachdem Innenaufnahmen des unter der Leitung des Industriehistorikers Arthur Mettetal hervorragend restaurierten 4151 auftauchten, entdeckte man die Ähnlichkeit zu den Bezügen in den Salonwagen der RhB, nur wirkt der 4151 innen viel schöner und harmonischer. Deshalb entschied der Vorstand des Vereins pro Salonwagen RhB, den Zusammenhängen nachzugehen und die Arbeitsgruppe Neupolsterung (AG) ins Leben zu rufen.



«Salon rouge» in der ersten Klasse.

Das Studium der Akten der grossen Sanierung der Salonwagen von 1997/98 ergab, dass man zu jener Zeit nur die schwarzweissen Innenaufnahmen von 1931 hatte. Das Muster wurde in Belgien am Computer anhand der Fotografien rekonstruiert, die Farben wurden zeittypisch gewählt. Der Wagen 4151 war damals den CIWL-Fans durchaus vertraut, nur hatten seine Sessel zu dieser Zeit keine Prou-Bezüge.

Von Arthur Mettetal erfuhren wir, dass der Stoff des restaurierten 4151 von der Firma Pierre Frey SA in Paris geliefert wurde. René Prou war der Grossvater des aktuellen Seniorchef Patrick Frey. Darauf machte die AG zwei Reisen nach Paris, um die weiteren Zusammenhänge zu erkunden und das Projekt aufzugleisen.

Dank der Expertise von Arthur Mettetal stellte sich heraus, dass die Polsterbezüge ursprünglich identisch, die Teppiche jedoch farbenverkehrt zu jenem des 4151 waren. Das heisst, der As 1141 wird einen Teppich mit beige Fonds und roter Zeichnung erhalten. In der AG wurde auch entschieden, die Sessel der ehemaligen Salons 2. Klasse wieder grün zu beziehen und dort Teppiche mit beige Fonds und brauner Zeichnung zu legen. Es wird ein Schilfgrün, welches mit den Intarsien korrespondiert. Die As 1141–44 wurden 1956 mit der Abschaffung der 3. Klasse reine Erstklasswagen, dies wird so bleiben, weshalb wir von «Salons rouges» und «Salons verts» sprechen.

Die RhB ist neben der SNCF die einzige staatliche Eisenbahngesellschaft, welche im Besitz von Wagen der ehemaligen CIWL ist und diese auf ihrem Netz fahren lässt. Das erfüllt uns mit Stolz! Wir sind auch dankbar für jede Spende und glücklich über jedes neue Mitglied!

www.verein-pro-salonwagen.ch

Spende dem Verein Pro Salonwagen:
Konto: CH88 0077 4000 2339 0050 2
Pro Salonwagen RhB c/o Rhätische Bahn AG (RhB)
Bahnhofstrasse 25, 7001 Chur

Jetzt mit TWINT spenden!



QR-Code mit der TWINT App scannen



Betrag und Spende bestätigen



Die RhB in einer virtuellen Welt

Minecraft ist ein Computerspiel mit einer riesigen, blockartigen 3D-Welt, in der man fast alles abbauen, sammeln oder neu bauen kann. Dabei kann man seiner Kreativität freien Lauf lassen und eine Welt nach eigenen Wünschen erschaffen. Was daraus entstehen kann, zeigt uns Jim Hörler, Sohn von Urs Hörler. Denn er hat in diesem Computerspiel eine Welt rund um die RhB erschaffen, mit einer erstaunlichen Detailgenauigkeit.

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

Jim ist 12 Jahre alt und spielt Minecraft seit ungefähr zwei Jahren. Bei einem Gespräch erklärte er mir, was ihm daran Freude bereitet, und man kann dies auch sehr gut an seiner erschaffenen Welt erkennen. Die Kreativität, die einem erlaubt, in dem Spiel alles nachzubauen, was man möchte. In Minecraft gibt es zwei unterschiedliche Spielmodi, den Kreativmodus und den Überlebensmodus. Da Jim in dem Spiel gerne seine Kreativität ungestört auslebt, spielt er meist im Kreativmodus. Der grösste Unterschied zwischen den Modi ist, dass man selbst oder die eigenen Bauwerke im Kreativmodus nicht von anderen Spieler/innen oder Monstern angegriffen werden kann und man die Bausteine von Beginn an erhält.

Als ich das Video sah, habe ich mich direkt gefragt, wie diese Idee wohl entstanden ist. Jim erzählte mir, dass er grosses Interesse an Zügen hat und auch schon seit zwei Jahren in einem Modelleisenbahnverein Mitglied ist. Und mit Minecraft konnte er nun also die Züge auch digital nachbauen. Es war nicht von Anfang an geplant, so eine grosse Welt mit so vielen Details zu erschaffen. Begonnen hat es eben mit den nachgebauten Zügen und dann kam eines nach dem anderen dazu. Mittlerweile baut er schon seit einem Jahr daran und hat schon fast 100 Stunden in diese Welt investiert. Er plant auch noch nicht damit aufzuhören. Genaue Pläne gibt es nicht, jedoch hat Jim, nachdem das Video aufgenommen wurde, seine Welt bereits weiter ausgebaut und Unterführungen, Gleisübergänge, einen Kiosk und einen Ticketshop gebaut.



Bild oben: Jim mit seinem Vater, **Urs Hörler**

Bild unten: Screenshot aus Minecraft

Das Erbauen dieser Welt war auch nicht immer von Beginn an leicht. Jim erklärte mir, dass er besonders Schwierigkeiten hatte, Brücken zu bauen. In Minecraft gibt es nur viereckige Bauteile und somit ist es schwierig eine Rundung zu schaffen. Auch die Züge waren nicht immer einfach. Jim kennt die verschiedenen Züge sehr gut und konnte diese zum Grossteil aus dem Kopf heraus nachbauen. Jedoch musste er auch da schon einmal etwas wieder abbauen und neu beginnen. Den Capricorn-Triebzug konnte er bislang noch nicht nachbauen, da es keine abgeschrägten Bauteile gibt.

Jim verrät mir auch, dass für den Bau der Bahnschienen eine Erweiterung für das Spiel benötigt wird, diese werden Mods genannt. Er hat sich dafür den Mod «Create» heruntergeladen und konnte mithilfe einer integrierten Anleitung die Bahnschienen in Minecraft einbauen. Zusätzlich konnte er auch Abfahrtszeiten für die einzelnen Züge festlegen und somit die Züge automatisieren. Die Abfahrtszeiten werden damit sogar auf den Anzeigetafeln angezeigt und aktualisieren sich automatisch.

Nachdem ich die Faszination von Jim gespürt hatte, wollte ich natürlich auch wissen, was er für einen Berufswunsch hat, wenn er etwas älter ist. Da diese Welt doch sehr technisch erschaffen wurde, dachte ich mir er möchte vielleicht wie sein Vater in die IT einsteigen. Dies haben jedoch beide bei unserem Gespräch schnell verneint. Jims Interesse liegt hier klar bei den Zügen und deshalb möchte er Lokführer werden.



Hier gehts zum Video.

Von der IT-Lehre zur Festanstellung

Die passenden Fachkräfte für unsere Informatik-Abteilung zu finden, ist nicht immer einfach. Umso wichtiger ist es für die RhB, Mitarbeitende aus den eigenen Reihen binden und weiterentwickeln zu können.

Von Andreas Roth, Employer Branding



Damiano Fernando Imbriano.

Der 20-jährige **Damiano Fernando Imbriano** aus Domat/Ems absolvierte bei der RhB und der Ausbildungspartnerin «login Berufsbildung» die Lehre als ICT-Fachmann EFZ. Im Hinblick auf seine Festanstellung als Workplace Engineer hat die RhB den Besuch eines IT-Bootcamps bei der Firma Epic Fusion ermöglicht.

Damiano, wie kam es dazu, dass du das Bootcamp besuchen konntest?

Ich habe meine Lehre als ICT-Fachmann bei der RhB abgeschlossen und danach im Service Center gearbeitet. Dort war ich für den Support zuständig. Später wechselte ich ins Team Client Engineering, wo wir die Plattformen und den digitalen Arbeitsplatz weiterentwickeln. Das Bootcamp war für mich die perfekte Gelegenheit, mein Wissen zu vertiefen und mich auf meine neue Rolle vorzubereiten. Seit Januar 2026 arbeite ich bei der RhB als Workplace Engineer in einer unbefristeten Anstellung – diese Entwicklung freut mich sehr.

Was habt ihr während der Woche im Bootcamp gemacht?

Das Bootcamp fand in Bern bei Epic Fusion statt, einem ausgezeichneten Microsoft-Partner. Wir haben uns intensiv mit Azure und System-Engineering beschäftigt. Ein Schwerpunkt war die Automatisierung: Geräte sollen automatisch in die richtigen Gruppen kommen, damit die Arbeit im Service Center einfacher wird. Für mich war das spannend, weil ich mein breites Wissen aus der Lehre nun gezielt vertiefen konnte.

Wie kannst du das Gelernte bei der RhB anwenden?

Ich habe viel über Azure, Intune und das Microsoft Admin Center gelernt. Diese Systeme sind zentral für die RhB. Wir testen neue Lösungen zuerst in kleinen Gruppen, bevor wir sie für alle ausrollen. So profitieren am Ende alle Mitarbeitenden von einem modernen und effizienten, digitalen Arbeitsplatz.

Gab es etwas, das dir besonders gefallen hat?

Ja, die Praxisnähe. Wir haben nicht nur Theorie gelernt, sondern direkt an realen Szenarien gearbeitet. Das hat mir gezeigt, wie wichtig Automatisierung und saubere Prozesse sind. Für mich war das Bootcamp ein grosser Schritt in meiner beruflichen Entwicklung.

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 des Weltkulturerbes tragen alle Geschäftsbereiche Verantwortung. Das operative Team Bahnkultur RhB koordiniert dazu regelmässig Themen aus Vertrieb, Rollmaterial, Flottenkonzept, Betriebsplanung, Ausbildung, Finanzen und Trassenplanung.

Von Werner Caluori und Roman Cathomas,
Produktmanagement Vertrieb

Programm öffentliche Bahnkultur-Nostalgiefahrten 2026

Das diesjährige Nostalgiefahrtenprogramm bietet erneut Höhepunkte. Besonders gefragt waren die Dampfschneeschleuderfahrten mit der Xrotd 9213, letztmals 2020 durchgeführt. Von drei geplanten Terminen musste einer aufgrund der Absage eines englischen Reiseveranstalters gestrichen werden; die beiden übrigen Fahrten waren ausverkauft. Dank der guten Zusammenarbeit zwischen Nostalgie-Lokführergruppe, Bahndienst, Zugbegleitung und Betriebsüberwachung erhielten die Gäste ein attraktives Erlebnis. Voraussetzung dafür war die Intensivausbildungswoche der Nostalgie-Lokführergruppe vom 17. bis 22. November 2025. Geplant sind zudem zahlreiche Dampffahrten mit den Loks G 3/4 Nr. 11 sowie G 4/5 107/108 im Engadin, Albulatal und Prättigau-Davos, eine Graubünden-Rundfahrt mit dem ABe 501 samt Aussichtswagen sowie die Fahrt «Bierkult trifft Bahnkultur». Alle Fahrten sind auf rhb.ch/nostalgiefahrten buchbar.

Umsetzung Historic RhB Vereinsfahrten 2026

Alle über GÖV35 finanzierten Vereinsfahrten von Historic RhB und deren Mitgliedervereine werden gemeinsam koordiniert.

Rollmaterial

Lieferverzögerungen beim Lieferanten führen dazu, dass die Radsatzsanierung der Krokodile Ge 6/6 I (CC) frühestens im August beginnt. Zwischen 14. Mai und 25. Oktober 2026 ist daher kein regelmässiger CC-Einsatz im historischen Zug Davos-Filisur möglich. Nach Abstimmung mit dem Flottenmanagement und der Unterhaltsplanung konnte vereinbart werden, dass am letzten Wochenende jedes Monats die Lok 415 zum Einsatz kommt; regulär fährt die BoBo I 605.



Dampfschneeschleuderfahrt 30. Januar 2026.

Beim B2247 funktionieren einzelne Fenster nicht, weshalb er nur im Notfall einsatzbereit ist.

Die Wiederherstellung des nach Brandschaden reparierten Salonwagens AS 1141 mit Innenausbau und Neubepolsterung dauert voraussichtlich bis Juli 2026 (siehe Bericht Seite 32).

2. Bahnkultur-Tagung

Nach dem positiven Echo der letztjährigen Veranstaltung findet die zweite Bahnkultur-Tagung am 10. April 2026 in Bergün statt. Auch dieses Jahr beleuchten ausgewählte Referentinnen und Referenten ein breites Spektrum an Bahnkulturthemen. Die Brienz-Rothorn-Bahn präsentiert ihr Erfolgsmodell im Nostalgietourismus, die Schweizer Wanderwege geben Einblick in ihr professionelles Fundraising, und benevol vermittelt zentrale Elemente der Freiwilligenarbeit. Ein zentrales Ziel bleibt der Austausch zwischen Amtsstellen, Politik, Tourismus sowie den im Bereich Bahnkultur engagierten Personen – unter dem Motto: «learn from the best, learn from the rest».

Abstellkonzept

Das Team Bahnkultur RhB hat eine geschäftsübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt, um ein Abstellkonzept für die historische Flotte zu entwickeln. Bewertet werden unter anderem Einsatzzweck, Unterhalts- und Personalstandorte sowie verfügbare Flächen. Auch Ideen des Bahnmuseums und von Historic RhB fliessen ein, um langfristig tragfähige Lösungen für das Sichern und Abstellen betriebsfähiger und musealer Fahrzeuge zu schaffen.

Finanzen

Die langfristige Finanzierung des kulturellen (Welt-)Erbes bleibt anspruchsvoll. Aufgaben als UNESCO Welterbe, Sicherung von Archiven und Sammlungen sowie der Betrieb historischer Züge verursachen hohe Kosten. Durch Planung, Effizienz und attraktive touristische Angebote sollen die Mittel optimal für RhB und Tourismuskanton eingesetzt werden.

...Matthias Paulus, Sicherheitskontrollen

Sicherheit hat bei der RhB höchste Priorität. Damit die Sicherheit der Fahrgäste und des Zugpersonals gewährleistet werden kann, werden regelmässige Sicherheitskontrollen an den Zügen durchgeführt. Um mehr darüber zu erfahren, habe ich **Matthias Paulus, Leiter Sicherheitskontrollen**, in einer Nachtschicht begleitet.

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

Bevor es mit den üblichen Arbeiten der Schicht begann, hat mir Matthias noch eine Führung durch die Rotunde, die Allegrahalle und die neue Reticahalle gegeben. Dabei konnte ich auch einen Blick in die Waschanlage werfen. Denn die Züge werden in der Werkstätte nicht nur regelmässig kontrolliert, sondern auch gereinigt, von innen und aussen.

In der Nachtschicht arbeiten jeweils drei Mitarbeitende bei den Sicherheitskontrollen. An diesem Abend waren **Matthias Paulus, Maurizio Troisio** und **Mike Zürcher** gemeinsam dafür verantwortlich die Züge zu kontrollieren, damit die Sicherheit weiterhin gewährleistet werden kann. Das Team der Sicherheitskontrollen arbeitet nicht nur in der Nachtschicht. Es gibt auch eine Frühschicht und eine Tagschicht. Zu Beginn einer Schicht ist der Belegungsplan sehr wichtig. Dieser zeigt nämlich an, welche Fahrzeuge in dieser Nacht für die Sicherheitskontrollen eingeplant sind. Es wird unterschieden zwischen Tageskontrolle (K1), Wochenkontrolle (K2) und Monatskontrolle (K3). Die Fahrzeuge werden in einem bestimmten Rhythmus in die Werkstätte gebracht, um die Tages-, Wochen- und Monatskontrollen in dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgegebenen Zeitraum durchzuführen. Vor der Durchführung der Sicherheitskontrollen schaut Matthias ausserdem, ob im SAP oder QUALITAS Meldungen zu den jeweiligen Fahrzeugen bestehen, Defekte bekannt sind oder sie während den Kontrollen auf etwas achten müssen.

An diesem Abend durfte ich die Kontrollen begleiten und mir ein Bild davon machen, was alles dazugehört. Tageskontrollen sind etwas kürzer und dauern in der Regel nur etwa 15 Minuten. Dabei wird ein Zug von aussen kontrolliert, man läuft einmal um den Zug herum und kontrolliert bestimmte Teile inklusive der Türfunktion. Die beiden Fronten werden angeschaut sowie auch das Innere des Zuges. Es wird insbesondere darauf geachtet, dass keine Beschädigungen vorhanden sind. Im Führerstand werden zum Beispiel die Knöpfe, Vorhänge und der Stuhl kontrolliert und im Maschinenraum der Luftdruck, Kompressor, alle Flüssigkeiten oder auch die Motorkohlen.

Wochenkontrollen sind etwas grösser und können allein auch bis zu 105 Minuten dauern. Auch eine solche Kontrolle konnte ich an diesem Abend begleiten.

Es wird dasselbe wie bei der Tageskontrolle gemacht und zusätzlich werden Kontrollen unter dem Zug und auf dem Dach durchgeführt. Auf der Unterseite des Zuges müssen unter anderem die Schienenbürsten, Getriebe, Bremsen und Fahrzeugverbindungseinrichtungen kontrolliert werden. Es wird darauf geachtet, dass es keine Beschädigungen am Fahrwerk bzw. am Unterboden hat und keine Öllecks vorhanden sind. Auch die Luftfederungen, die den Fahrraum federn, werden auf Risse kontrolliert. Bei der Kontrolle unterhalb des Zuges wird auch geschaut, dass bei den Kühlungen keine Flüssigkeit austritt, denn das würde auf Defekte hinweisen.

Auch auf dem Zug werden einige Punkte kontrolliert. Dafür hat es in der Werkstatt einen Dachlaufsteg mit einer Vorrichtung für eine Gurtsicherung. Somit können die Mitarbeitenden auf dem Dach des Zuges ihre Kontrollen sicher durchführen. Der Stromabnehmer ist dabei das Wichtigste. Dieser wird auf Beschädigungen an den Leitungen oder der Federung und Abnutzung an den Kohleleitungen geprüft. Die Dachleitung und Stromleitungen sowie die Klimaanlage werden ebenfalls angeschaut.

Bei diesem Fahrzeug konnte ich zudem eine Kontrolle des Fahrgastraums begleiten. Auch hier wird auf Beschädigungen geachtet, zum Beispiel an den Sitzen, Storen, Bildschirmen, Abschnittstüren oder auch in den Toiletten.

Monatskontrollen sind noch etwas ausführlicher. Sie umfassen die gleichen Kontrollen wie die Tages- und Wochenkontrollen, aber auch noch einige mehr. Bei den Monatskontrollen werden auch alle Fahrgestelle geschmiert. Am Ende jeder Kontrolle wird ein Protokoll, das im Führerstand aufbewahrt wird, ausgefüllt. Es wird die Personalnummer und das Datum der Kontrolle erfasst, damit bei allfälligen Problemen und Rückfragen ersichtlich ist, wer die Kontrolle durchgeführt hat. Dasselbe Protokoll wird auch täglich vom Lokpersonal ausgefüllt. Die Kontrollen selbst sind nur ein Teil der Arbeit des Teams der Sicherheitskontrollen. Häufig werden kleine Beschädigungen bei den Kontrollen festgestellt. Wenn die Ersatzteile vor Ort sind und die Reparaturen nicht zu lange dauern, können Matthias und sein Team diese direkt vornehmen. Wenn dies nicht der Fall ist und die Beschädigungen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen, wird das Fahrzeug ausser Betrieb genommen und versucht ein Ersatzfahrzeug zu organisieren. Im schlimmsten Fall kann dies auch zu Zugausfällen führen. Regelmässige Arbeiten sind zudem noch das Auswechseln von Verschleissteilen sowie auch das Schmieren von Kupplungen.

Bei meinem Besuch hatte ich die Gelegenheit bei der Arbeit der Sicherheitskontrollen dabei zu sein und Matthias hat mir auch sehr viele Informationen rund um seine Arbeit und zu den unterschiedlichen Zügen gegeben. Er zeigte mir auch auf, wie wichtig es ist, diese Arbeit und die Kontrollen gründlich zu erledigen, auch nach einer langen Zeit im Beruf. Denn am Ende einer Sicherheitskontrolle gibt man die Fahrzeuge für die nächste Zeit frei und hat somit eine gewisse Verantwortung über die Sicherheit der Fahrgäste und des Zugpersonals.

Bild 1: Allegra-Zweispannungstriebzug in der neuen Reticahalle.

Bild 2: Albula-Gliederzug aus der Grubenperspektive (AGZ-Laufdrehgestell).

Bild 3: V.l.n.r. Maurizio Troisio, Matthias Paulus, Lea Bernhard, Mike Zürcher.

Bild 4: Dachlaufsteg in der Reticahalle, Allegra-Zweispannungstriebzug von oben.



1



2



3



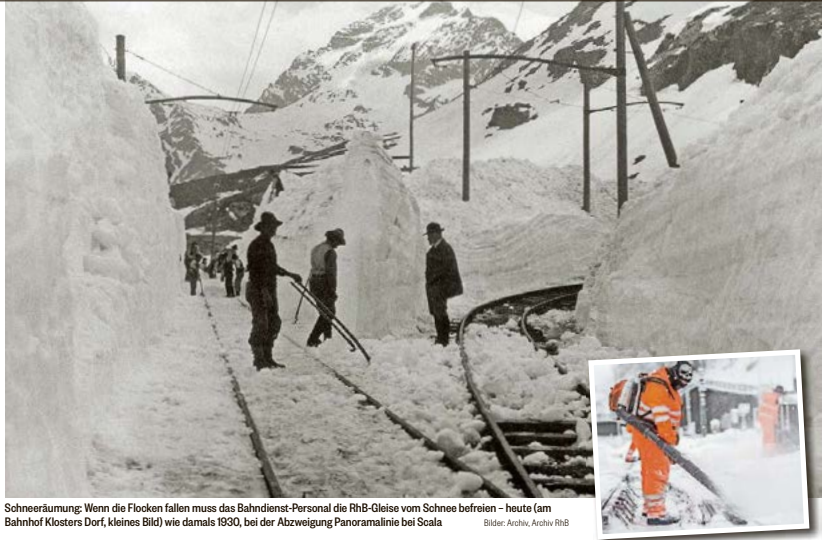
4

Bündner Zeitung

13. Januar 2026

6 REGION

Dienstag, 13. Januar 2026



Schneeräumung: Wenn die Flocken fallen muss das Bahndienst-Personal die RhB-Gleise vom Schnee befreien – heute (am Bahnhof Klosters Dorf, kleines Bild) wie damals 1930, bei der Abzweigung Panoramalinie bei Scala

Bilder: Archiv, Archiv RhB

So kommt die «Kleine Rote» durch den Winter

Ob Eiszapfen im Tunnel oder Schnee auf den Weichen: Im Winter verkehren die Züge der Rhätischen Bahn unter besonderen Bedingungen. Viele Einsatzkräfte sind dafür damals wie heute bei jedem Wetter im Einsatz.

Daria Joos

Strahlend blauer Himmel, frisch verschneite Wiesen, Wälder und Berggipfel, mitendrinnen ein roter Zug, der durch die weisse Landschaft gleitet: In ihren Werbeauftritten präsentiert die Rhätische Bahn (RhB) den Winter als zauberhafte Kulisse. Allerdings können Schnee und Eis das Bahnunternehmen auch vor Herausforderungen stellen. RhB-Mediensprecherin Yvonne Dünser erklärt, was im Hintergrund passiert, damit die Passagiere die winterliche Fahrt durch Graubünden geniessen können.

Mit über 100 Personen gegen den Schnee

«Für die Kontrolle, den Unterhalt und die Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Bahnbetriebs sind die Mitarbeitenden der Bahndienste zuständig», so Dünser. Dies zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter, das je nach Region sehr unterschiedlich sein kann. Die RhB unterteilt ihr Netz in zwei Bahndienstregionen – Nord und Süd – und diese wiederum in je drei Bahnmeisterbezirke. In jedem davon sind laut Dünser rund 20 Personen für die Bahndienste tätig, zu deren unterschiedlichen Aufgaben gehören auch der Winterdienst – «der sehr personalintensiv sein kann».

Sind Schneefälle angekündigt, müssen die Verantwortlichen der Regionen und Bezirke stets die Grosswetterlage sowie lokale Prognosen im Auge behalten, um die Personaleinsätze zu planen. Auch Schneehöhenmesser, Niederschlagssensoren und das Lawinenbulletin konsultieren sie. «All diese Daten und Fakten werden zusammen mit den Beobachtungen der Bahnmeister laufend diskutiert», erklärt die Mediensprecherin. Das Personal werde so eingesetzt, «dass für den Betrieb und die Kundschaft eine möglichst vollständige Schneeräumung erfolgt».

Damit dies auch bei starkem Schneefall gewährleistet ist, verkehren

frühmorgens vor dem regulären Betrieb Schneeräumungsteams. Währenddessen beginnen andere Mitarbeitende, die Perrons zu räumen und die Weichen vom Schnee zu befreien. Bei lang anhaltendem Schneefall werden die RhB-Bahndienste von Drittfirmen unterstützt, wie Dünser sagt. Dann seien jeweils bis zu 150 Personen im Einsatz.

Gefährliches Eis in den Tunnels

Diesen Winter sind die grossen Schneemassen bisher ausgeblieben – was aber nicht heisst, dass die Bahndienste unterbeschäftigt sind. Andere Arbeiten entlang der Strecke stünden an, so Dünser, zum Beispiel Enteisungen. In den Tunnels der RhB bildet sich nämlich Eis in verschiedensten Formen: lange Eiszapfen an der Decke, grosse Eisblöcke an der Wand und eisglatte Flächen am Boden. Damit die Züge gefahrlos verkehren können, rücken die Mitarbeitenden mit Pickeln und Teleskopstangen – und einer entsprechenden Schutz-ausrüstung – aus, um das Eis von Wänden und Decken zu schlagen. Gegen die Glätte am Boden streuen sie Salz.

Das Überwachen der Eisbildung sei wichtig, betont die Mediensprecherin, denn das Eis dürfe nicht in das sogenannte Lichttraumprofil hineinwachsen. Damit ist der Platz gemeint, den ein Zug für eine kollisionsfreie Fahrt neben und über den Gleisen benötigt. Ansonsten könnte das Eis zum Risiko für die Züge werden oder einen Kurzschluss in der Fahrleitung auslösen.

Schnee und Eis auf und entlang der RhB-Strecken werden also von Hand beseitigt. Als unterstützende Massnahme setzt das Unternehmen Weichenheizungen ein. Diese elektrischen Heizstäbe, die an den Schienen montiert sind, sorgen dafür, dass die Funktionalität der Weichen bei Schneefall weiterhin gewährleistet ist. Rund 550 der 900 Weichen auf dem RhB-Netz sind Dünser zufolge elektrisch beheizt.

Ein Grossteil davon laufe bereits automatisiert. Das heisst: Die Heizungen werden automatisch aktiviert und deaktiviert, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind.

Besser als die Schweizerischen Bundesbahnen?

Schnee auf den Schienen beschäftigt natürlich nicht nur die Rhätische Bahn. Vergangene Woche kam es beispielsweise im Zürcher S-Bahn-Netz witterbedingt zu Verspätungen, in Basel fielen Züge, Busse und Trams aus, wie SRF berichtete. Gerade den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird immer wieder vorgeworfen, alljährlich vom Winter überrascht zu werden. Nur schon wenige Zentimeter Neuschnee hätten Verspätungen und Zugausfälle zur Folge, so kritische Stimmen.

Oftmals kommt dieser Spott über die SBB in Social-Media-Posts zum Ausdruck, wobei die RhB teilweise als positives Beispiel hinzugezogen wird – als eine robuste, unerschütterliche Bahn im Berggebiet, der selbst grosse Schneemassen nichts anhaben können. Zumindest in den vergangenen

Tagen war dem tatsächlich so. Der Betrieb der Rhätischen Bahn war aufgrund von Schnee und Kälte nicht eingeschränkt.

Dazu sagt Yvonne Dünser: «Die RhB ist eine Gebirgsbahn, ein Drittel unseres Streckennetzes befindet sich über 1500 Meter über Meer. Entsprechend sind wir auch den Betrieb bei winterlichen Bedingungen gewöhnt.» Sie räumt aber ein: «Beeinträchtigungen können aber vorkommen, wenn beispielsweise Starschneefälle oder lang anhaltende Niederschläge auftreten, die gleichzeitig mehrere Regionen betreffen.»

Was das Billet rückerstattet wird

Was aber, wenn die kleine Rote sich witterbedingt trotzdem verspätet und der Fahrgast wortwörtlich auf der frisch verschneiten Strecke bleibt? In welchen Fällen ÖV-Nutzerinnen und Nutzer ein Recht auf Entschädigung haben, ist unter www.swisspass.ch/fahrgastreue nachzulesen.

Grundsätzlich gilt: Reisende erhalten eine Entschädigung von 25 Prozent des Billettpreises, wenn sie mit 60 Minuten oder mehr Verspätung am Reiseziel eintreffen. Ab zwei Stunden werden 50 Prozent entschädigt. Das ist auch so, wenn Schnee – rechtlich gesehen eine sogenannte höhere Gewalt – die Verspätung verursacht, wie es bei der Medienstelle der Branchenorganisation Alliance Swisspass heisst.

Müssen Fahrgäste längere Zeit warten, haben sie Anspruch auf Mahlzeiten und Getränke, vorausgesetzt, diese sind am Bahnhof oder im Zug verfügbar oder können geliefert werden. Fällt ein Zug aus oder verspätet er sich so stark, dass die Reisenden den letzten fahrplanmässigen Anschluss zum Reiseziel verpassen, muss das Bahnunternehmen für eine angemessene Unterkunft aufkommen. Nicht aber, wenn höhere Gewalt für die Verspätung verantwortlich ist – etwa bei starkem Schneefall.

«Die RhB ist eine Gebirgsbahn, ein Drittel unseres Streckennetzes befindet sich über 1500 Meter über Meer. Entsprechend sind wir auch den Betrieb bei winterlichen Bedingungen gewöhnt.»

Yvonne Dünser
Mediensprecherin RhB

RhB-Nachrichten

01/1996

Provisorisches 66/11 kV-Unterwerk in Reichenau-Tamins

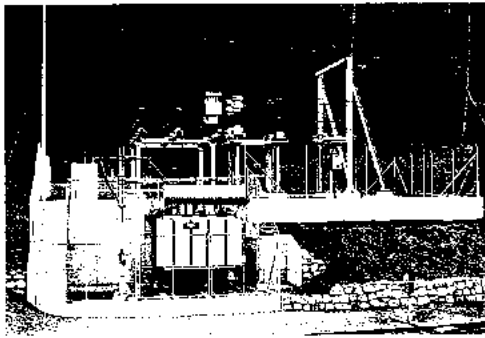
Im Zusammenhang mit der vorgezogenen Umelektrifikation der Chur-Arosa-Linie war es notwendig, die Stromversorgung im Raume Chur zu verstärken. Dies erfolgt ab dem provisorischen 66/11 kV-Unterwerk (UW) in Reichenau-Tamins.

Aufgrund eingehender Netzstudien und Netzberechnungen (Chur-Arosa- und Vereinabtrieb) ist der richtige Standort für das UW im Raume Chur-Traminis lokalisiert.

Interimslösung

Bis zum Bau dieses neuen UWs (als Ersatz für das provisorische UW Reichenau-Tamins) übernimmt die ab Frühjahr 96 sich im Bau befindende Übertragungsleitung (UL) die Funktion der 11 kV-Speisung für die Chur-Arosa-Linie.

Da es sich bei diesem UW um ein Provisorium handelt, wurde die 66 kV-Anlage entsprechend konzipiert und realisiert, was sich auch in den Erstellungskosten



Unterwerk mit 66 kV-Anlage und 10 MVA-Transformator

positiv auswirkte. Die 11 kV-Schaltanlage musste erweitert und mit neuen Anlagenteilen ausgerüstet werden.

Schwinger-Strom

Mitte August 1995 konnte das UW erstmals provisorisch ans Netz geschaltet werden. Damit konnte auch sichergestellt werden, dass der zusätzliche Energiebedarf - im Zusammenhang

mit dem Eidg. Schwing- und Äplerfest - abgedeckt werden konnte.

Kurzschluss

Sämtliche Schutz-, Steuerungs- und Kommandoanlagen sowie deren Hilfsbetriebe sind im Apparategebäude untergebracht. Das Apparategebäude ist unter dem Apparaturist platziert. Das Unterwerk, der Schaltposten und



Die 66 kV-Übertragungsleitung wird mit richtungsabhängigen Erdschluss-, Überstrom- und Thermoschutzrelais geschützt. Der 66/11 kV-Trafo ist mit Differential-, Maximalstrom-, Minimalpedanz- und Thermoschutzrelais ausgerüstet.

*Traktionsstromversorgung
Steuerung und Schutz:
J. Stadler
11 kV-Schaltanlage:
D. Roda*



66 kV-Anlage

Schaltposten und die Prüfautomatik werden von einer speicherprogrammierbaren Steuerung (SPS) gesteuert. Die Software wurde von der RhBZT und ESATEC entwickelt. Die Prüfautomatik wird nach einem Kurzschluss in der Fahrleitung aktiv und schaltet diese automatisch wieder ein, wenn es sich um einen momentanen Kurzschluss handelt.

Via Fernsteuerung ist die gesamte Anlage ab der Netzleitstelle Landquart, sowie vom Lokalsteuerungstableau im Abfertigungsbüro Reichenau-Tamins bedienbar.

Der Fahrleitungsschutz wurde mit digitalen Siemens-Relais ausgerüstet.



11 kV-Schaltanlage: Anlage Disposition mit Apparategebäude



Traktionsstromversorgung

Nachruf



Luzi Curdin Pinggera

* 26. November 1977

† 9. Februar 2026

Am 9. Februar 2026 ist Luzi Curdin Pinggera bei der Ausübung seines Hobbys Langlaufen völlig unerwartet verstorben.

Luzi ist mit zwei Schwestern und einem Bruder in Zernez aufgewachsen. Nach der obligatorischen Schulzeit absolvierte er eine Lehre als Elektromonteur bei der Firma IES in Scuol, wo er danach bis im Herbst 1997 angestellt blieb. Nach einem Abstecher ins Unterland als Elektromonteur in Frauenfeld, trieb es Luzi zurück ins Engadin, wo er zuerst eine Anstellung als Techniker im Hotel Chesa Guardalej in Champfèr fand. Bei der Firma Koller in St. Moritz arbeitete Luzi anschliessend von 2000 bis 2006 mit einem kleinen Unterbruch als Netzelektriker bei der Firma Energia Engiadina in Scuol.

Am 1. Oktober 2006 startete Luzi seine Laufbahn bei der Rhätischen Bahn als Spezialmonteur bei den Sicherungsanlagen in Samedan. Per 1. August 2021 wurde er zum Leiter Sicherungsanlagen Aussendienst gewählt. Diese Aufgabe führte Luzi bis zu seinem plötzlichen, viel zu frühen Tod aus.

Luzi pflegte zu seinen Eltern und Geschwistern – und auch zu deren Familien – eine tiefe Beziehung. Wenn Unterstützung gebraucht wurde, etwa bei einem Umzug, war er ohne Zögern zur Stelle. Besonders genoss er die sonntäglichen gemeinsamen Mittagessen bei seinen Eltern, die oft von einem guten Glas Wein begleitet wurden.

Sportlich war Luzi sehr aktiv. Seine grosse Leidenschaft galt dem Langlauf. Mit beeindruckender Ausdauer bereitete er sich jeden Winter auf den Engadin Skimarathon vor, an dem er ganze 28-mal teilnahm. Die Natur war sein Element – sei es auf den Langlaufskiern, beim Biken oder beim Bergwandern.

Auch im Dorf war Luzi fest verankert und über viele Jahre hinweg sehr engagiert. Er war langjähriges Vorstandsmitglied des Schützenvereins, war aktiv in der Feuerwehr und brachte sich im Skiclub als zuverlässiger Zeitnehmer ein. Als begeisterter Hockey-Fan besuchte Luzi gerne HCD-Matches und verpasste kein Heimspiel des HC Zernez. Obwohl er selbst kein Jäger war, begleitete Luzi seine Jagdkollegen gerne in die Natur. Die Gemeinschaft, die Gespräche und das gesellige Beisammensein schätzte er sehr.

Wir verlieren mit Luzi einen Mitarbeiter und Freund, welcher sich stets mit grösstem Einsatz und Überzeugung für sein Team und für tadellos funktionierende Stellwerke einsetzte. Luzi hinterlässt eine grosse Lücke.

Chur, im Februar 2026

Dieser Nachruf wurde in Absprache und mit dem Einverständnis der Angehörigen publiziert.

Zahl des Quartals

100

Kilogramm sind für die Bündner Güterbahn zwar keine grosse Herausforderung, doch ein spezieller Transport waren sie allemal: Am 4. März 2026 wurde auf einem Flachwagen angehängt an den Alvra-Gliederzug der Zürcher Böögg transportiert. Das schneemannähnliche Symbol, das beim Zürcher Sechseläuten Mitte April verbrannt wird, kam einige Tage zu uns nach Graubünden auf Besuch.

Retica

Foto von Ondrej Kolacek

Neues in Kürze



1



2



3



4

Weihnachten in Cadera

Von [Adriano Beti, Pensionär](#)

1 Auch Ende 2025 war das Staziönli Cadera wieder weihnachtlich geschmückt.

Eule ohne gültigen Fahrausweis

Von [QUALITAS-Meldung 823'811](#),
4. Dezember 2025

2 Rhäzüns – Rothenbrunnen: Bei Undrau ist eine Eule gegen die Frontscheibe geflogen und dann nach unten gefallen. In Rhäzüns habe ich kurz nachgeschaut, ob sich der Greifvogel irgendwo verfangen hat. Er lag auf dem Puffertrittbrett. Dabei habe ich gesehen, dass er noch lebt und habe umgehend die Betriebszentrale informiert. In Chur angekommen, hat sich die Eule erholt und stand nach kurzer Zeit auf dem Gitterrost! Dann hat [Emil Strub](#) sie an den Wildhüter überwiesen.

Adventsfahrt Verein pro Salonwagen RhB

Von [Beat Muggli, Verein Pro Salonwagen RhB](#)

3 Wie jedes Jahr fand am 7. Dezember 2025 auch heuer die traditionelle Adventsfahrt des Vereins pro Salonwagen RhB statt. Anstelle des am 14. November 2025 durch einen Brand geschädigten As 1141 fuhr der rote A 1283 EW IV. Dieser ungewollte Farbtupfer war die Weihnachtskugel in der Garnitur. Das Projekt Neupolsterung der RhB-Salonwagen wird nun mit dem As 1141 anstelle des As 1161 bereits im 1. Quartal 2026 beginnen, Stoffe und Teppiche sind in Frankreich bestellt (siehe Bericht Seite 32).

Tschütterliturnier Infrastruktur in Chur ...

Von [Larissa Kucera und Bettina Hartmann, Infrastruktur Administration](#)

4 Das «Infrastruktur-Bier-Fussball-Chaosturnier» ging am 19. November 2025 in die siebte Runde. Die Finalrunde war ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen.

Auf dem Bild unsere dennoch verdienten Sieger, [Fabrizio Sami](#) und [Lukas Sing](#), die Champions vom Turnier 2025.

... und Landquart

Von [Larissa Kucera und Bettina Hartmann, Infrastruktur Administration](#)

5 Am 28. November 2025 fand das vierte ISP-Tschütterliturnier statt. Mit insgesamt 12 angemeldeten Teams war auch dieses Jahr für ein spannendes und hochklassiges Turnier gesorgt. Viele starke Spielerinnen und Spieler kämpften um den heiss umstrittenen Pokal. Als besondere Premiere konnten [Andrina Cavigelli](#) und [Sandro Schett](#) – als Team «Queen and King» – ihren Titel zum zweiten Mal in Folge verteidigen. Damit sicherten sie sich erneut verdient den Pokal. Wir freuen uns bereits jetzt auf nächstes Jahr, wenn hoffentlich wieder alle dabei sind!



5



6



7

InfoRetica
Nr. 1/2026
Retica

Skirennen ESV Rätia

Von [Tanja Gredig, Reiseberaterin](#)

6 Am 25. Januar 2026 durften wir das Eisenbahner Skirennen in Grüşch Danusa durchführen. 42 Personen haben sich an den Start gewagt. Darunter waren auch sieben RhB Mitarbeiter/innen. Die Gewinner waren wie letztes Jahr [Curdin Lareida](#) und [Lucrezia Dacal](#). Wir freuen uns auf zahlreiche RhB-Teilnehmer und -Teilnehmerinnen im nächsten Jahr.

Bild 6: V.l.n.r.: [Brigitte Bänninger](#), [Corina Akhave](#), [Lea-Ida von Bergen](#), [Curdin Lareida](#), [Alea Hartmann](#), [Lucrezia Dacal](#) und [Martin Moser](#).

IT-Schnuppernachmittag

Von [Rabije Salihi, Employer Branding](#)

7 Die RhB hat in Landquart erstmals einen IT-Schnuppernachmittag durchgeführt. 17 Kinder und ihre Begleitpersonen erhielten spannende Einblicke in die digitale Welt der RhB. Sie lösten spannende Aufgaben, entdeckten moderne IT-Systeme und erfuhren, wie viel Technik im täglichen Bahnalltag steckt.

Was unsere Fahrgäste bewegt

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



Zum Klatschen



Von: Regula S.
Ort: Surovas (Pontresina)
Datum: 29.12.2025

Lob und Kritik

Guten Tag! Ich möchte Ihnen gerne erzählen, was wir gestern an diesem kleinen Bahnhof mit Halt auf Verlangen erlebt haben. Wir, mein Ehemann und unser Hund, mussten ca. eine halbe Stunde auf den Zug nach Morteratsch warten und trafen einen warmen, liebevoll weihnachtlich dekorierten Wartesaal an. Das hat uns sehr berührt. Aber es wird noch besser. Gemeinsam mit uns wartete eine weitere Reisende mit einem Jungen auf den Zug. Die beiden sprachen italienisch. Ein Zug in Richtung St. Moritz hielt an und fuhr weiter. Auf einmal betraten zwei Damen ohne Gepäck und Wintermantel den kleinen Warteraum. Sie waren völlig aufgelöst. Während des Stopps waren sie aus dem Zug nach St. Moritz ausgestiegen, um ein paar Fotos zu machen vom Schnee und vom Wald. Als sie wieder einsteigen wollten, liess sich die Türe nicht mehr öffnen, der Zug fuhr mit ihrem Gepäck und den Mänteln davon und sie blieben in der beissenden Kälte zurück mit dem Handy in der Hand. Die italienische Dame, die mit uns wartete, wusste von irgendwoher, dass ein Angestellter der RhB im Bahnhof wohnt und holte ihn her. Es war notabene sein freier Tag, wie wir erfuhren. Er kümmerte sich nun um die beiden stehen gelassenen Damen, telefonierte mit der Zugbegleiterin und fuhr persönlich mit den beiden nach St. Moritz, um ihnen beim Finden des Gepäcks und der Weiterreise beizustehen. Er bot ihnen sogar ein warmes Getränk an. Wir finden dieses Verhalten äusserst lobenswert. Die RhB kann stolz sein auf diesen engagierten, hilfsbereiten und netten Herrn.



Zum Schmunzeln

Der Kundendienst sagt Danke

Kunde: Procap schreibt im Januar 2025: Am 15. Dezember 2024 sei eine Gruppe mit Reisenden im Rollstuhl nach Arosa gereist, um das Humorfestival zu besuchen. Dies bereits zum 19. Mal. Leider habe diese Reise noch nie ohne irgendeinen Zwischenfall funktioniert. Ob im Buchungsablauf oder dann in der Umsetzung betreffend Rollmaterial oder Personal vor Ort – immer kam es zu Unannehmlichkeiten.



RhB: Zur Abklärung des Falls werden **Martina Feldmann**, **Daniel Vital** und **Cyril Kientzler** beigezogen. Es geht hauptsächlich um die Disposition der Fahrzeuge sowie den Buchungsprozess. Wir erarbeiten einen Lösungsvorschlag und antworten Procap Ende Februar.

Kunde: Procap meldet sich Anfang April erneut und bedankt sich für alle Bemühungen. Leider entspricht der Vorschlag, vor allem betreffend Rollmaterial, nicht den Vorstellungen seitens Procap.



RhB: Wir beraten uns weiter mit den involvierten Personen. Mit **Roland Ackermann**, Leiter Betriebszentrale, und **René Bärtsch**, Leiter Zuggpersonal, setzen wir uns im Frühsommer an einen Tisch und diskutieren den Buchungsprozess, die Planung des Rollmaterials sowie auch den Informationsfluss an das im Einsatz stehende Personal. Erneut erarbeiten wir einen Plan, damit die Gruppe Procap im Dezember 2025 ohne Zwischenfälle von Chur nach Arosa und retour reisen kann.



InfoRetica
Nr. 1/2026
Retica

Kunde: Anfang Juli erhalten wir von der Procap die Rückmeldung, dass das unterbreitete Angebot nun stimmt. Im Oktober meldet sich Procap wiederum und bucht die Reise entsprechend den Vorgaben, die wir vereinbart haben.



RhB: Der Railservice nimmt sich der Buchung an. Der Kundendienst überwacht den Fall und erkundigt sich eine Woche vor der Reise, ob alles wie abgemacht geplant ist und alle informiert sind. Leider zeigt sich, dass im Buchungsprozess Lücken sind, die zu Kommunikationsproblemen führen. In Zusammenarbeit mit **Melek Övünc** und René Bärtsch kann der Kundendienst jedoch alle Fehler beheben. Am 14. Dezember 2025 sind nebst dem eigeteilten Zuggpersonal auch René Bärtsch und **Patrick Illmer**, der als BEIM-Pikett eingeteilt ist, vor Ort und unterstützen das im Einsatz stehende Zuggpersonal.



Kunde: Procap meldet sich in der Woche nach dem Humorfestival und lobt: Die Reise hat ohne Zwischenfälle funktioniert! Es war jeweils genügend Personal vor Ort, um den Ein- und Ausstieg zu begleiten und auch Hilfsmittel wie eine Rampe waren bereitgestellt. Das vorgesehene Rollmaterial hat die Reise für alle Teilnehmenden angenehm gestaltet und der Ausflug war ein schönes Erlebnis.



Der Kundendienst sagt DANKE

Wir danken Martina, Daniel, Cyril, Roland und Melek dafür, dass ihr uns mit Abklärungen und Antworten unterstützt habt und wir gemeinsam eine optimale Lösung für die Reise von Procap finden konnten.

Danke an René und an Patrick, dass ihr eure Zeit dafür aufgewendet habt, vor Ort zu schauen, dass alles reibungslos abläuft. Ihr und das Zuggpersonal habt bei Procap einen positiven Eindruck hinterlassen! Gemeinsam haben wir einen (Denk-) Prozess angestossen, welcher Ende Januar 2026 in einer Prozessgruppe weiterbearbeitet wurde: Der Buchungsprozess für Gruppen wurde verbessert und verschriftlicht.



Deine spontane Meinung...

René Strub

Position: Expresszugbegleiter

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 41 Jahre

Sandra Beeli

Position: Direktionsassistentin

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 32 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Kundenberater und Informationsbüro in einem.

Wie viele Speisen hat PGAG in den Zügen der RhB und im Glacier Express 2025 serviert? (Antwort: 151 000 Speisen)

149 999 Speisen.

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

Happiness – Mein spiritueller Weg von Tina Turner. Ich selbst bin nicht spirituell aber ein grosser Fan von Tina, die leider zu früh von uns gegangen ist.

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

Mit meiner Tochter im Gourmino nach St. Moritz.

...deine Schwäche?

Gummibärli und Schoggibanänli von Munz.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Informativ mit immer wieder interessanten Themen.

Wen wählst du als Nächste für diese Fragen und warum?

Esther Eschenmoser, Lokführerin, Landquart. Wenn wir zusammenarbeiten, haben wir immer ein humorvolles miteinander.

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Als Assistent/in ist man die zentrale Anlaufstelle und für einen reibungslosen Alltag der Vorgesetzten mitverantwortlich, sei es organisatorisch, planerisch oder mit Termingeschichten.

Wie viele Speisen hat PGAG in den Zügen der RhB und im Glacier Express 2025 serviert? (Antwort: 151 000 Speisen)

150 000 Speisen. (Anm.d.Red.: Sandra ist zwar Redaktionsmitglied, hat die Schätzung aber vor Einsicht der Antwort abgegeben)

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

Alle Tarantino-Filme. Sie sind einfach in ihrer Art einzigartig und überraschen mich immer wieder.

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

Mit meiner Familie im Bernina Express. Diese Strecke hat sich bereits während meiner Anfangszeit bei der RhB in mein Herz geschlichen.

...deine Schwäche?

Bündnerfleisch.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Als Redaktionsmitglied überlasse ich die Beurteilung der InfoRetica allen anderen Mitarbeitenden.

Wen wählst du als Nächsten für diese Fragen und warum?

Gianluca Lardelli; Lokführer, Poschiavo. Ich konnte mich innerhalb der RhB-Familie nicht entscheiden, weshalb ich meinen Nachfolger unter allen Mitarbeitenden ausgelost habe, und freue mich bereits heute von ihm zu lesen.

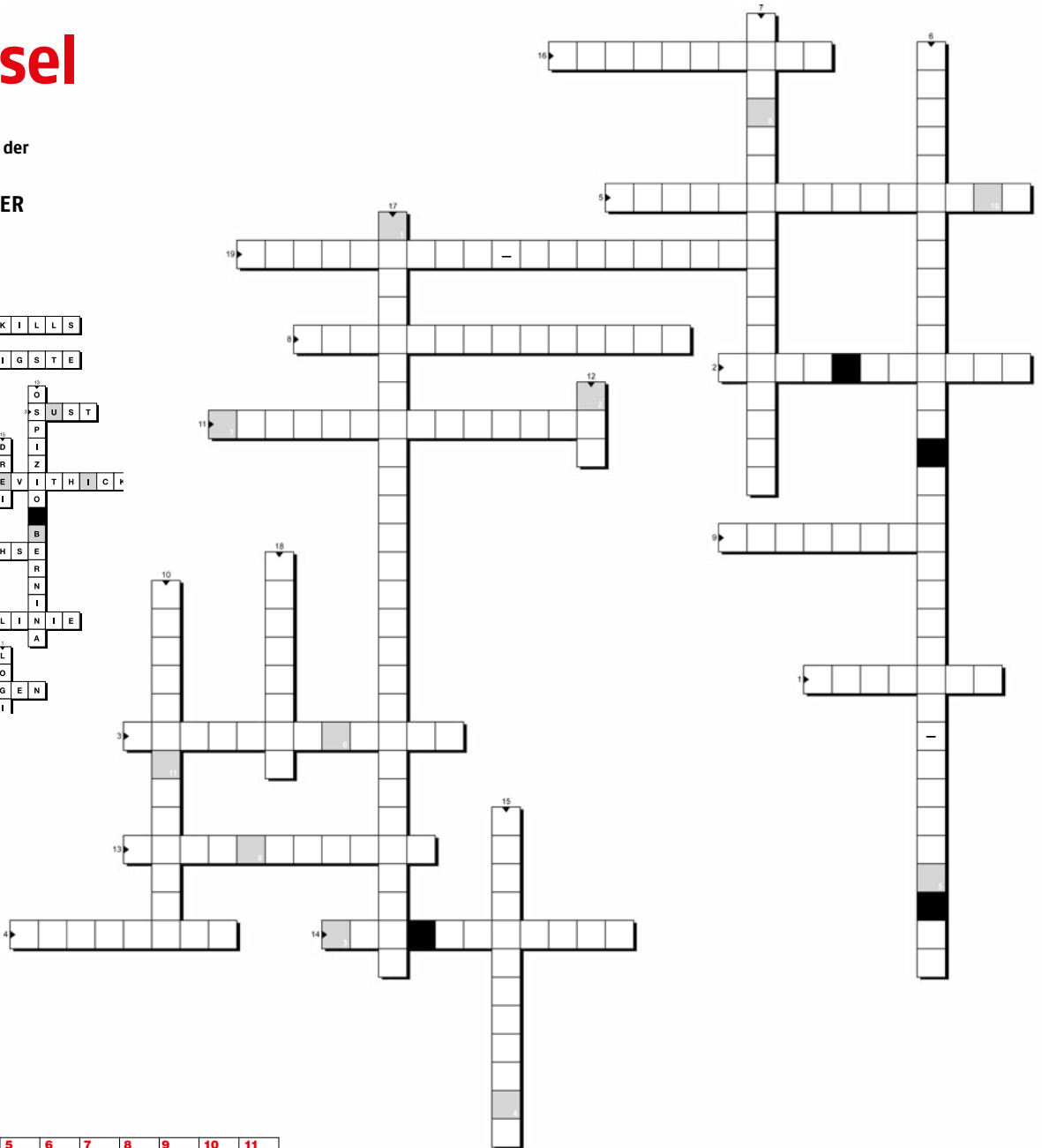
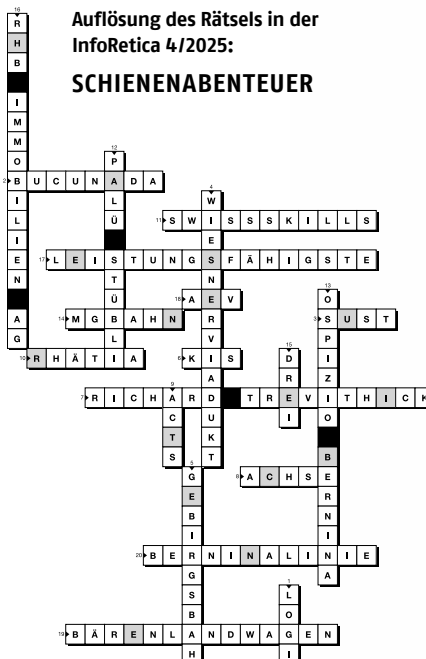
Spielregeln:
Die/der Befragte darf den nächsten Mitarbeitenden auswählen, die/der befragt werden soll. Es muss sich dabei um eine/n Vertreter/in eines anderen Geschlechts und eines anderen Geschäftsbereichs handeln.



RhB-Rätsel

Auflösung des Rätsels in der
InfoRetica 4/2025:

SCHIENENABENTEUER



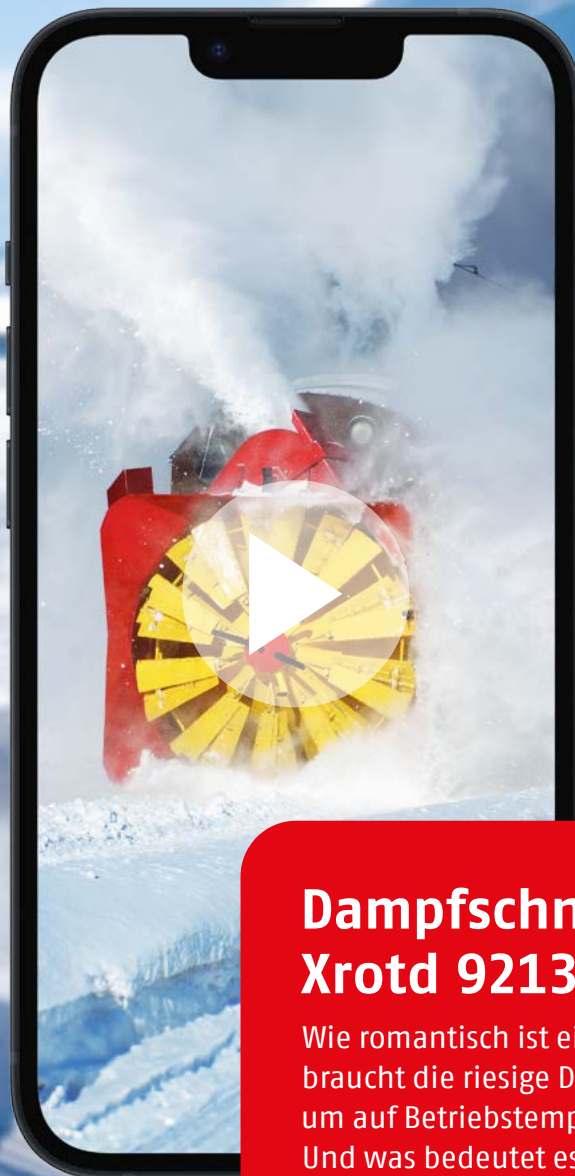
Lösungswort

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

Fülle die gesuchten Begriffe bei der jeweiligen Nummer in die Felder ein, Umlaute wie ä, ö und ü werden im Kreuzworträtsel ebenso geschrieben. Dein Lösungswort kannst du bis spätestens **4. Mai 2026** per E-Mail mit deinem Namen, Personalnummer und Dienstadresse an medien@rhb.ch schicken. Bitte beachte, dass dieser Wettbewerb ausschließlich für RhB-Mitarbeitende gilt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. **Der Gewinner oder die Gewinnerin erhält als Preis einen «Scarnuz».**

Der glückliche Gewinner des letzten Rätsels ist **Donato Branchi**, Auszubildner VTE, herzlichen Glückwunsch!

- Gleis (ita.)
- See bei Ospizio Bernina
- Der Geschäftsbereich ... ist ein massgeblicher Baustein für die Zuverlässigkeit unserer Züge.
- Wo meldet man Anmerkungen oder Fehler?
- WB steht für
- Wie hiess die RhB ursprünglich?
- Längste RhB-Brücke
- Neue Funktion auf der RhB-Webseite (Seit dem Relaunch)?
- Graubünden (rom.)
- Spektakuläre Zugreise der RhB bei Nacht
- Einrichtung zur Befreiung der Weichen von Schnee und Eis
- Plangenehmigungsverfahren (Abk.)
- Drittältester RhB-Tunnel
- Wie viel der RhB-Strecke zählt zum UNESCO Welterbe?
- Strecke mit der grössten Steigung
- Stromabnehmer (Verbindung zu Oberleitungen in elektrisch getriebenen Zügen)
- SKK steht für
- Zusammenfassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten
- Welche Züge ermöglichen den Flügelbetrieb?



Dampfschneeschleuder Xrotd 9213

Wie romantisch ist eine Dampffahrt? Wie lange braucht die riesige Dampfschneeschleuder, um auf Betriebstemperatur gebracht zu werden? Und was bedeutet es, mit Kohle und Muskelkraft durch den Winter zu fahren? Die Antworten findest du jetzt im Video.