



Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

Nr. 3 / September 2025

InfoRetica

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



Rollmaterial

**Allegra KIS-Ersatz:
Umrüstung erster
STZ**

Arbeitsprozesse

**Unsere Prozesswelt
wird lebendig**

Nachhaltigkeit

**Die Rhätische Bahn
nimmt Vogelschutz
ernst**

Inhalt



Info

6

Novitads aus der Direktion
**«Konsequentes Streben
nach Verbesserung»**
«Costantemente proiettati
verso il miglioramento»

Stefan Kreuzmann

8

Auf einen Blick
Verlässlich mit Herz bewegen

Fotos von Yanik Bürkli, Fotograf

10

Rollmaterial
**Allegra KIS-Ersatz:
Umrüstung erster STZ**

Renato Hirsiger

12

Arbeitsprozesse
**Unsere Prozesswelt
wird lebendig**

Wilson Ferretti

14

Nachhaltigkeit
**Die Rhätische Bahn
nimmt Vogelschutz ernst**

David Jenny
und Kirsten Edelkraut

16

Vertriebssystem
**B2B Portal –
Buchungsplattform
für Gruppenreisen**

Rebecca Mark

17

Digitalisierung
**Digitale Unterschrift –
auch beim Arbeitsvertrag**

Andreas Roth

18

Angebote
**Meilenstein der Landwasser-
welt ist markiert**

Cyprian Sutter

20

Angebote
**Vom Untergeschoss auf
den Panoramazug**

Andreas Roth und Andri Flury

21

Angebote
**Bernina Kräuter Express –
Reise in die Welt
der Alpenkräuter**

Anita Omasta

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:** Yanik Bürkli; **Verlässlich mit Herz bewegen.; Nächster Redaktionsschluss:** 27.10.2025; **Auflage:** 3400 Exemplare, 4-farbig; **Ausgabe:** 250; © 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

Laura
Bauer



Lea
Bernhard



Kirsten
Edelkraut



Wilson
Ferretti



Andri
Flury



Renato
Hirsiger



David
Jenny



Rebecca
Mark



Romina
Mascaro





22
Bündner Güterbahn
Valser Transporte mit der Bündner Güterbahn
Laura Bauer und Sari Patzen

24
Personal
Bereichübergreifende Zusammenarbeit statt «Gärtlidenken»
Andreas Roth

26
Personal
Tastatur gegen Verdichter getauscht
Romina Mascaro-Bortolon

27
Personal
Brücken bauen zwischen Bahnen: Von der SBB zur RhB und zurück
Despoina Minakaki

28
Ausbildung
Lehrabschluss 2025
Erika Wismer

30
Ausbildung
Lehrbeginn 2025
Erika Wismer

32
Ein Tag mit...
Danilo Del Simone, Produktmanager Güterbahn
Lea Bernhard

34
Die Medienbahn
Bündner Zeitung 26. Juli 2025
Redaktion

36
Damals, vor 30 Jahren
RhB-Nachrichten 03/1995
Redaktion

Retica

37
Zahl des Quartals
250
Redaktion

38
Das dritte Quartal
Neues in Kürze
Redaktion

40
Kundenrückmeldungen
Was unsere Fahrgäste bewegt
Redaktion

41
Kundendialog
Der Kundendienst sagt Danke
Romina Mascaro-Bortolon

42
Nachgefragt
Deine spontane Meinung...
Patrick Lüthy
Sandra Mayerhofer

43
Wettbewerb
RhB-Rätsel
Redaktion

Despoina Minakaki Anita Omasta Sari Patzen Andreas Roth Cyprian Sutter Erika Wismer



Editorial

Editoriale

Von Sandra Beeli, Stab/HR

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Dies ist bereits die 250. Ausgabe unserer Hauszeitung und es gibt sie Sage und Schreibe bereits seit dem Jahr 1963.

Die InfoRetica ist eine Zeitschrift von Mitarbeitenden für Mitarbeitende, die vier Mal jährlich erscheint. Für mich persönlich ist es spannend, die verschiedenen Artikel vor dem Druck zu redigieren. Denn, obwohl ich aufgrund meiner Position sehr nah an vielen Informationen im Unternehmen bin, entdecke ich immer wieder Neues, was sich die RhB vorgenommen hat. Und in dem ich die Zeitschrift vor dem Druck redigiere, kann ich mir mehr Zeit nehmen und mich mit den einzelnen Projekten auseinandersetzen und sie dadurch auch besser verstehen.

Natürlich möchten wir mit der InfoRetica nicht nur über aktuelle Themen informieren, sondern auch unsere Unternehmenskultur als RhB-Familie nach aussen weitergeben. Deshalb freut es uns natürlich sehr, dass sie auch von Familienmitgliedern der Mitarbeitenden und von externen Abonnenten gelesen wird.

In diesem Sinne wünsche ich euch einmal mehr eine spannende Lektüre.

Sandra Beeli



Di Sandra Beeli, Staff/HR

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

La nostra rivista interna è già arrivata alla sua 250esima edizione lungo un cammino iniziato nel lontano 1963.

InfoRetica è il periodico trimestrale per il personale, redatto dai collaboratori per i collaboratori. Personalmente trovo molto accattivante il lavoro redazionale che mi impegna sui vari articoli prima della stampa. Infatti, sebbene la mia posizione mi consenta di avere molte informazioni aziendali a portata di mano, scopro sempre qualche chicca. Occupandomi del lettorato e del visto si stampi della rivista mi posso prendere il tempo necessario per approfondire i singoli contributi e capire meglio i progetti che vi vengono presentati.

Ovviamente tramite InfoRetica non vogliamo soltanto informare il personale sui temi d'attualità, bensì anche veicolare verso l'esterno la nostra cultura aziendale di grande famiglia della FR. Ecco perché siamo molto felici che la rivista venga letta e apprezzata anche dai familiari dei nostri collaboratori nonché da abbonati esterni.

In quest'ottica non mi resta che augurarvi nuovamente una piacevole lettura.



Info

Foto von Yanik Bürkli, Fotograf

InfoRetica
Nr. 3 / 2025
Info



«Konsequentes Streben nach Verbesserung» «Costantemente proiettati verso il miglioramento»

Von Stefan Kreuzmann, Leiter Produktion

Allegra, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Pünktlichkeit gehört zum Stolz und zur DNA von uns Eisenbahner/innen und ist nach der Sicherheit zentrales Kundenversprechen einer Eisenbahn. Entsprechend viel Raum nimmt das Thema im Bahnalltag ein. Bei der RhB wird in vielen Teams und Themen mit Engagement an der Verbesserung der heutigen und künftigen Pünktlichkeit gearbeitet. Vieles funktioniert bereits gut oder ist für die Zukunft aufgegleist. Dafür danke ich euch allen. Kürzlich habe ich einen spannenden Fachartikel gelesen. Darin wurden drei zentrale Thesen erwähnt, die ich gerne mit euch teilen möchte: 1. Den Fokus konsequent auf das Streben nach Verbesserung legen. In Japan ist das Ziel, die von Kunden und Kundinnen wahrgenommene Leistung mit Stolz jeden Tag zu verbessern. Die Hauptfrage muss deshalb immer sein, wie man pünktlicher werden kann, und nicht, weshalb man es nicht werden kann. 2. Transparenz herstellen. Prozesszeiten, Planungsannahmen und Reserven müssen allen operativen Mitarbeitenden bekannt und klar sein. 3. Eine realistische Planung und Berücksichtigung der betrieblichen Steuerung ist das A und O.

Weitere Hebel für eine robuste Bahnproduktion sind End-to-End gedachte und gelebte Prozesse. Was meine ich damit? Oftmals werden Prozesse entlang von Teams oder Bereichen definiert und die Nahtstellen zu vor- und nachgelagerten Prozessen vernachlässigt. Man ist zufrieden, wenn der Output so ist wie man ihn für sich selbst definiert hat. Ob aber der Output damit auch dem Bedürfnis des nachfolgenden Prozesses entspricht, geht oft vergessen. End-to-End-Denken und Handeln zeichnet sich dadurch aus, dass die Lieferobjekte zwischen den Prozessen im Vordergrund stehen und Prozesse vom Produkt für die Kundinnen und Kunden her «zurück» gedacht werden. Die Lieferobjekte werden darin vom nachfolgenden Prozess definiert und der vorgelagerte Prozess richtet sein Prozess so aus, dass dieses Lieferobjekt erreicht wird. Am Schluss erfolgt eine Abnahme der Lieferobjekte durch den nachfolgenden Prozess. Bildlich gesprochen kann man sich ein Lieferobjekt wie ein Stab vorstellen, der von einer Person zur nächsten weitergereicht wird, bis das Ziel der Stafette erreicht ist. Ein Handschlag zwischen den zwei Personen steht für das Okay der übernehmenden Person mit dem Lieferobjekt.

Wieso schreibe ich das hier? Neu gibt es ab diesem Herbst im Bereich Betriebsführung eine Rolle Bahnproduktion. Sie soll dafür sorgen, dass Stabsübergaben und Handshakes innerhalb der RhB künftig noch besser funktionieren. Wir wollen weniger Stäbe, die bei der Übergabe auf den Boden fallen. Weitere Aufgaben der neuen Rolle sind die Verbesserung der Transparenz und über die gesamte Prozesskette der Bahnproduktion, das Fördern des Strebens nach Verbesserung und das proaktive, vorausschauende Steuern der Pünktlichkeitsthemen. Eine erste Aufgabe der neuen Rolle wird die Orchestrierung einer Einführungsorganisation für den Fahrplan 2026 sein. Denn auch für den nächsten Fahrplan gilt: Es wird wiederum anspruchsvoll. Mit dem Halbstundentakt nach Ilanz und der Systematisierung der S-Bahn setzen wir zwei weitere wichtige Verbesserungen für unsere Gäste um. Die Bautätigkeit bleibt auf gewohnt hohem Niveau. Mit dem Cluster Klosters – Davos stehen uns mehrere Wochen mit anspruchsvollen Totalsperrungen bevor. Die Einführungsorganisation soll uns helfen, uns bestmöglich vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass alle Stäbe rechtzeitig und korrekt übergeben werden und ans Ziel kommen.

Ich danke euch bereits jetzt für euer Engagement und freue mich auf die nächsten Schritte.



Stefan Kreuzmann
Leiter Produktion

Di Stefan Kreuzmann, Dirigente Produzione

Allegra, gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Per tutti noi ferrovieri la puntualità è un motivo d'orgoglio e parte integrante del nostro DNA. Subito dopo la sicurezza, rappresenta una delle promesse fondamentali che facciamo ai nostri clienti. Di conseguenza, occupa molto spazio nella quotidianità delle attività ferroviarie. Alla FR numerosi team e progetti si dedicano con molto impegno al miglioramento della puntualità attuale e futura. A ragion del vero, molte cose funzionano già bene o sono in procinto di dare ottimi risultati. Grazie a tutti per la vostra dedizione. Ultimamente mi è capitato fra le mani un interessante articolo tecnico in cui si accennava a tre tesi centrali, che vorrei condividere con voi: 1. Concentrarsi rigorosamente sulla ricerca del miglioramento. In Giappone l'obiettivo è quello di migliorare con fierezza, giorno dopo giorno, le prestazioni percepite dai clienti. La domanda principale deve quindi ruotare sempre attorno al come diventare ogni giorno più puntuali, e non al perché non riusciamo a farlo. 2. Creare trasparenza. I tempi di un processo, le ipotesi di pianificazione e le riserve devono essere noti e chiari a tutti i collaboratori coinvolti. 3. Una pianificazione realistica che tenga conto della dispersione operativa è fondamentale.

Un'ulteriore leva a supporto di una produzione ferroviaria solida sono i processi concepiti e realizzati secondo l'approccio end-to-end. Cosa intendo esattamente? Spesso i processi sono definiti a livello di team o di settori, trascurando i punti di raccordo con altri processi a monte e a valle. In questo modo siamo soddisfatti se il risultato ottenuto corrisponde a quanto avevamo definito, ma spesso dimentichiamo che dovrebbe pure essere in linea con le aspettative dei processi successivi. L'approccio e l'operatività end-to-end pongono al centro i deliverable di progetto e ripensano i processi a «retroso», partendo dal prodotto finale per la clientela. I deliverable vengono definiti dal processo successivo, mentre il lavoro a monte si orienta al raggiungimento di tali prodotti. Nella fase conclusiva il processo successivo effettua il collaudo del prodotto finale. In senso figurato il deliverable potrebbe essere paragonato al testimone che in una staffetta passa di mano in mano fino a tagliare il traguardo. Una stretta di mano tra due persone suggella infine l'accettazione del prodotto finale.

Per quale motivo vi racconto tutto questo? A partire dal prossimo autunno il settore Gestione operativa verrà arricchito dal comparto Produzione ferroviaria. Un ruolo pensato per migliorare ulteriormente i passaggi di testimone e le strette di mano all'interno della FR. Il nostro intento è quello di evitare per quanto possibile gli intoppi al momento della consegna. Tra i compiti assunti dalla nuova posizione figurano anche l'aumento della trasparenza lungo l'intero iter procedurale della produzione ferroviaria, la promozione della ricerca attiva del miglioramento e la gestione proattiva e lungimirante dei temi legati alla puntualità. Uno dei primi compiti della nuova funzione sarà pianificare un'organizzazione per l'introduzione dell'orario 2026. Non va infatti dimenticato che anche per il nuovo orario vale il motto: non sarà una passeggiata... Con il cadenzamento ogni mezz'ora verso Ilanz e l'implementazione dell'esercizio tranviario abbiamo realizzato due ulteriori importanti miglioramenti a favore della nostra clientela. Come di consueto, l'attività di cantiere si conferma elevata. Il cluster Klosters – Davos preannuncia varie settimane di chiusure totali che si riveleranno assai impegnative. L'organizzazione di cui sopra ci permetterà di scaldarci bene i muscoli affinché tutti i testimoni possano essere consegnati correttamente e nei tempi previsti e ci permettano infine di tagliare il traguardo.

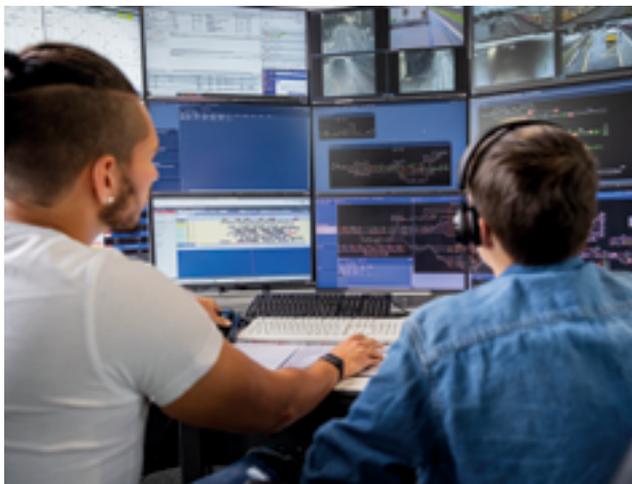
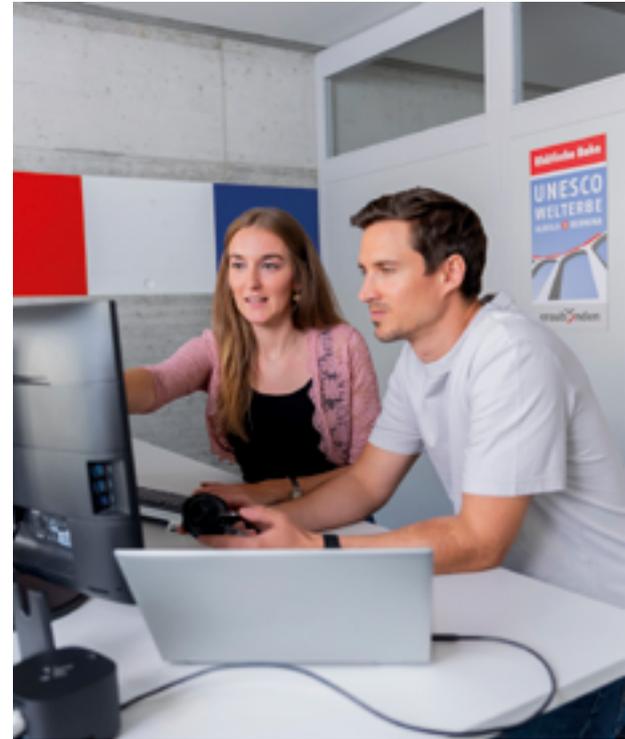
Vi ringrazio sin d'ora per il vostro impegno e non vedo l'ora di avviare con voi i nostri prossimi progetti.

InfoRetica
Nr. 3/2025
Info

Auf einen Blick

Verlässlich mit Herz bewegen

Fotos von Yanik Bürkli, Fotograf





InfoRetica
Nr. 3/2025
Info



Allegra KIS-Ersatz: Umrüstung erster STZ

Die Allegra-Triebzüge STZ und ZTZ besitzen ein Kundeninformationssystem (KIS) der Firma Ruf. Durch die Insolvenz der Firma entstand eine Obsoleszenz bei den KIS-Komponenten als Ersatzteile. Um eine weitere Betriebstauglichkeit der Triebzüge zu gewährleisten, war ein Wechsel auf ein anderes System erforderlich. Der Wechsel erfolgt zur Firma Annax, welche auch bei den neueren Fahrzeugserien Lieferantin des KIS ist. Mit dem ABe 4/16 3103 (STZ) wurde nun das erste Fahrzeug umgerüstet.

Von Renato Hirsiger, Rollmaterial Engineering

Im Vorfeld der Umrüstung waren RhB-intern und mit verschiedenen externen Partnern Abklärungen zu treffen. Mit Annax wurden zuerst die erforderlichen Komponenten des KIS-Ersatzes definiert. Während der Engineering-Phase fand die Erstellung und Abstimmung der Konzepte statt, auf deren Grundlage Annax die Software implementierte.

Die Beschaffung zusätzlich erforderlicher Komponenten erfolgte über weitere Lieferanten. Es handelte sich dabei unter anderem um die Halterungen der Innenanzeiger und zusätzliche Wagenübergangskabel für das KIS-Netzwerk. Für das Layout der Innenanzeiger musste ein neuer Styleguide erstellt werden, um die geänderten BehiG-Vorgaben zur Lesbarkeit der Anzeigen zu erfüllen. Ergänzend wird mit dem neuen KIS in den Allegras ebenfalls das Infotainment wie im AGZ und RTZ nachgerüstet.

Parallel dazu lief die RhB-interne Planung der Umrüstung in Abstimmung mit den betroffenen Bereichen. Mit den Teilprojektleiter/innen der Geschäftsbereiche Produktion und Vertrieb erfolgten insbesondere Abstimmungen zur Funktionalität und Bedienung des KIS. Es wurde bei der Umrüstung darauf geachtet, eine möglichst nahe Umsetzung der Bedienabläufe wie bei den bestehenden Fahrzeugen mit Annax-System zu erreichen.

Im Geschäftsbereich Rollmaterial erforderten vor allem die Vorbereitung und die Planung der Umrüstung in der Werkstatt den grössten Planungsbedarf. Hierzu waren verschiedene Dienstbereiche im ganzen Geschäftsbereich betroffen. Gemeinsam konnte die Durchführung und der Zeitpunkt der Umrüstung geplant werden.

Einige Monate vor der ersten Umrüstung erfolgte eine gemeinsame Begehung auf einem STZ, um die Einbauorte aller Komponenten zu definieren. Während einige Komponenten wie Innen-, Aussen- und Frontanzeigen am gleichen Ort wieder eingebaut wurden, mussten bei anderen Komponenten wie die Steuerungseinheiten (Racks) und die Netzwerkgeräte (Router, Switches) zum Teil neue Positionen gefunden werden. Die Anzahl der Geräte und die neuen Abmessungen führten dazu, dass nicht für alle Komponenten die bisherigen Positionen verwendet werden konnten. Zur Vorbereitung der Umrüstung gehörte auch die Erstellung aller technischen Unterlagen für die Umrüstung in der Form des technischen Auftrags und aller dazugehörigen Dokumente.

In den Monaten vor dem Umrüstungsstart fanden die Abnahmen der Erstlieferung der Annax-Komponenten in Landquart sowie der Software an der Testanlage bei Annax in Bern statt. Die Umrüstung erfolgt zuerst mit den STZ, da diese für die Umrüstung besser aus dem Betrieb genommen werden können und sie als Serie aufgrund der geringeren Anzahl in kürzerer Zeit umgesetzt werden können. Für die Umrüstung der ZTZ kann viel von der Bearbeitung aus der Umrüstung der STZ übernommen werden. Einzelne Punkte müssen jedoch spezifisch für die Vorbereitung der ZTZ noch beachtet werden.

Umrüstung und Inbetriebsetzung Prototyp

Die Umrüstung des ersten STZ startete am 6. Januar 2025. Der Triebzug wurde getrennt, wodurch in der Werkstatt jeweils zwei Wagen gleichzeitig bearbeitet werden konnten. Die Arbeitsschritte bei der Demontage beinhalteten pro Wagen unter anderem das Öffnen aller erforderlichen Abdeckungen und den Ausbau der bisherigen Ruf-Komponenten sowie deren Netzwerkverkabelung. Im Anschluss konnten die neuen Annax-Komponenten und deren Netzwerkverkabelung eingebaut werden. Der Abschluss erfolgte jeweils mit der Signalprüfung der Verkabelung.

Während der Umrüstungsphase in der Werkstatt wurden neben der wöchentlichen Abstimmung am Fahrzeug auch diverse Besprechungen zu einzelnen offenen Punkten und möglichen Optimierungen durchgeführt. Während dieser Phase konnten so noch zusätzliche Verbesserungsmöglichkeiten geprüft und umgesetzt werden.

Nach der Umrüstung aller Wagen und der Zusammenstellung des Triebzuges startete die statische und dynamische Inbetriebsetzung (Testfahrten) des neuen KIS. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die erforderlichen Begehungen mit den BehiG- und Brandschutz-Sachverständigen durchgeführt.



Nach der Umrüstung in der Werkstatt, der Inbetriebsetzung und Nacharbeiten war das Fahrzeug Ende Juni bereit für die Betriebsübergabe, welche am 1. Juli startete. Mit der Betriebserprobung werden wichtige Erfahrungen und Rückmeldungen zur Funktion und Stabilität des neuen KIS im betrieblichen Einsatz gesammelt.

Fazit und Ausblick

Die Umrüstung des ersten Fahrzeugs ist gut gelungen. Zusätzliches Verbesserungspotenzial konnte erfasst werden und wird in die Serienumsetzung der STZ und die ZTZ einfließen. Die Umbauarbeiten werden bei den STZ und ZTZ pro Fahrzeug einen mehrwöchigen Werkstattaufenthalt erfordern. Entsprechend lag ein grosser Fokus auch auf der Durchlaufzeit in der Werkstatt. Es ist erfreulich, dass die vorgesehene Durchlaufzeit effizient eingehalten werden konnte. Dies insbesondere im Hinblick, dass bei einer Prototyp-Umrüstung noch einige unvorhergesehene Themen und Herausforderungen auftreten können. Hervorzuheben ist bei der Umsetzung auch die gute Zusammenarbeit aller beteiligten Mitarbeitenden im Vorfeld und während der Umrüstung, welche dazu beigetragen hat, dass die Umrüstung in der Werkstatt erfolgreich verlaufen ist.

Während der Inbetriebsetzungsphase konnte ebenfalls ein rascher und stetiger Fortschritt erzielt werden. Bei Annax und auch auf Seite RhB waren hierzu die Erfahrungen aus den Beschaffungen und Umrüstungen der anderen Fahrzeugserien hilfreich.

Mit der abgeschlossenen Umrüstung des ersten STZ ist ein wichtiger Meilenstein und Zwischenschritt erreicht. Schon bald startet die Umrüstung der STZ-Serie und im Anschluss folgen der ZTZ-Prototyp und die ZTZ-Serie.



Bild 1: Testanlage bei Annax in Bern.

Bild 2: Neuer Netzwerk-Switch im EWA.

Bild 3: EWA während der Umrüstung in der Werkstatt.

Meilensteine

- 23.06.2022: Kreditantrag genehmigt / Start Engineering-Phase
- 09.04.2024: Prüfung Erstlieferung der Annax-Komponenten in Landquart
- 28.08.2024: Abnahme der Software bei Annax in Bern
- 06.01.2025: Start Prototyp STZ
- 01.07.2025: Betriebsübergabe Prototyp STZ
- Q3/2025: Start Umrüstung STZ-Serie
- Q3/2026: Start Prototyp ZTZ
- Q4/2026: Start Serie ZTZ

Unsere Prozesswelt wird lebendig

Das Integrierte Managementsystem (IMS) nimmt Fahrt auf. Ende April 2025 wurde ein bedeutender Meilenstein erreicht: Zahlreiche Geschäftsprozesse wurden veröffentlicht, erste Optimierungen angeschlossen und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit gestärkt. Einblicke in spannende Entwicklungen, neue Tools und unternehmensübergreifende Treffen zeigen: Das Prozessmanagement wird sichtbarer, interaktiver – und lebendiger.

Von Wilson Ferretti, Prozessmanagement

Zusammenarbeit während der Prozessmodellierung zwischen Patrick Däscher, Marco Melis (beide R-SU) und Adrian Capatt (F-MW), unter Moderation des Prozessmanagement-Teams.

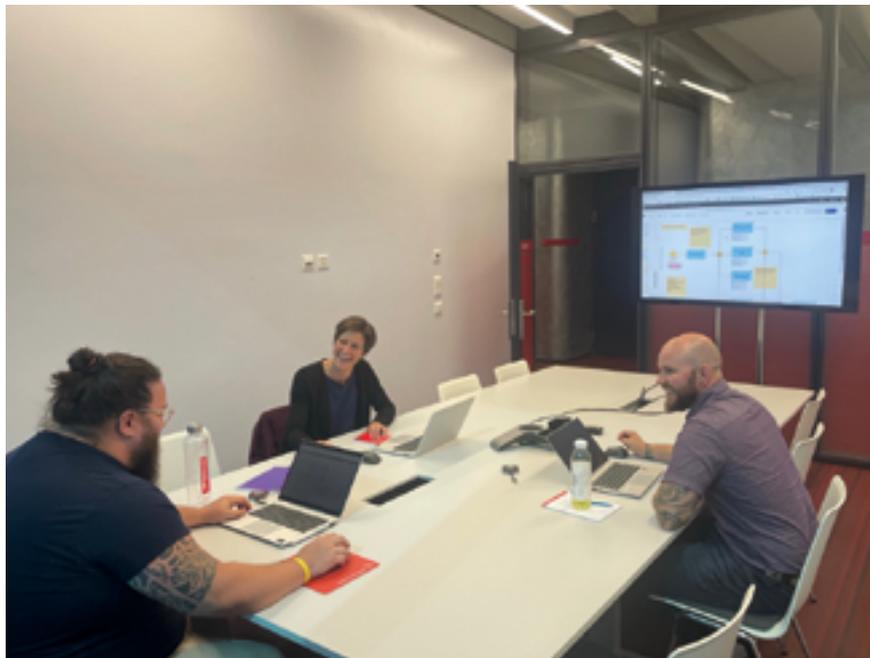


Mit der Freigabe der neuen Prozesslandkarte, 17 Themenübersichten und 67 Geschäftsprozessen (Stand 31. Juli 2025) ist ein solides Fundament gelegt. Weitere Prozesse befinden sich im Freigabeprozess und werden schrittweise im IMS veröffentlicht. Neu veröffentlichte und überarbeitete Prozesse werden regelmässig im Intranet kommuniziert. Somit wird für alle Mitarbeitenden transparent, was sich verändert – auch welche älteren Prozesse aus dem vorherigen System «PMS» bereits abgelöst werden.

Zusammenarbeit über Bereichsgrenzen hinweg

Viele Prozesse betreffen nicht nur einen einzelnen Bereich, sondern erfordern das Zusammenspiel mehrerer Teams. In intensiven Workshops wurden solche bereichsübergreifenden Abläufe gemeinsam analysiert, hinterfragt und weiterentwickelt. Dabei zeigte sich: Wenn unterschiedliche Perspektiven zusammenkommen, entstehen praxisnahe und tragfähige Lösungen – zum Beispiel zur Erhöhung der Bahnsicherheit oder zur Abstimmung zwischen Technik und Betrieb. Ein Zeichen dafür, wie wertvoll der strukturierte Austausch ist.

Die Atmosphäre während den Modellierungworkshops darf angenehm und aufgestellt sein, wie im ISP mit Ivo Zimmermann (I-KP) und dem Prozessmanagementteam, hier vertreten durch Luzia Koller und Wilson Ferretti.



Um diesen Aufwand zu bewältigen, wurde auch die Teamstruktur S-SQN-QP gezielt gestärkt: Ein neuer Praktikant unterstützt das Team, während der bisherige Praktikant nun mit 40% für die Koordination im Geschäftsbereich Produktion und 40% für das Prozessmanagement-Team tätig ist. Diese Verstärkung ermöglicht eine engere Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen und sorgt dafür, dass die Aufnahme und Publikation von Prozessen trotz des hohen Ressourcenbedarfs effizient vorangetrieben werden.

Lernen von anderen Verkehrsbetrieben

Auch der Blick über den Tellerrand lohnt sich: Im Juni trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der RhB mit Kolleginnen und Kollegen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Aargau Verkehr AG (AVA) zu einem «Round Table». In offener Atmosphäre wurden Erfahrungen ausgetauscht, Herausforderungen diskutiert und gemeinsame Erkenntnisse gewonnen. Dieses Format soll künftig regelmässig stattfinden – als Zeichen für gelebte Zusammenarbeit in der Branche und die Bereitschaft, voneinander zu lernen.

«Das IMS ist mehr als ein neues System – es ist ein gemeinsamer Weg, unsere Abläufe klarer, sicherer und verständlicher zu gestalten. Besonders freut mich, wie engagiert die Bereiche zusammenarbeiten und wie viel Know-how bei der Veränderung einfließt.»

Thomas Lehmann, Spezialist Prozessmanagement

«Prozessmanagement kann man sich bildlich vorstellen wie das Strassenverkehrsnetz der Schweiz. Wir haben Autobahnen, Nationalstrassen, Innerorts und Langsamfahrstellen. Diese treffen an unterschiedlichen Punkten aufeinander und müssen gut aufeinander abgestimmt sein, damit es nicht zu Stockungen oder Staus kommt. Zu guter Letzt sind auch Ausbautätigkeiten, Unterhaltstätigkeiten und Hauptnutzungszeiten massgebliche Faktoren, welche die effiziente und effektive Nutzung beeinflussen oder zu Umfahrungen führen – das sind wichtige beeinflussende Parameter. Bei der Prozessgestaltung sind wir ebenfalls mit diesen Fragestellungen konfrontiert und müssen uns dementsprechend immer auch mit der Frage der vor- bzw. nachgelagerten Schritte auseinandersetzen, damit wir eine durchgängige End-to-End-Lösung erhalten. Fazit: Prozessmanagement bedingt, dass man sich mit mehr als nur den direkt betroffenen Prozessen auseinandersetzt und den Schnittstellen ein besonderes Augenmerk schenkt.»

Marco Melis, Rollmaterial Leiter Support

Wissen teilen – verständlich und zugänglich

Damit sich alle im neuen System zurechtfinden, wurden im Intranet hilfreiche Informationsangebote geschaffen:

- Eine neue SharePoint-Seite mit den wichtigsten Grundlagen.
- Ein Glossar mit häufig verwendeten Begriffen.
- Ein anschauliches Erklärvideo.
- Und bald: eine E-Learning-Schulung für alle Mitarbeitende, die tiefer einsteigen möchten.

Damit wird das IMS nicht nur ein System für Spezialistinnen und Spezialisten, sondern ein Werkzeug für alle Mitarbeitenden der RhB.

Herausforderungen als Chance

Trotz aller Fortschritte gibt es auch Herausforderungen: Der Zeitraum zwischen Prozessaufnahme und Veröffentlichung kann noch effizienter gestaltet werden. Zudem besteht Informationsbedarf zu den Rollen und Aufgaben von Prozesseigner/innen und -koordinator/innen. Gezielte Schulungen sind in Planung, um diese und weitere Fragen zu klären und das Rollenverständnis zu stärken.

Der Weg geht weiter

Mit dem Start des IMS ist der Grundstein gelegt. Nun beginnt der Zyklus der kontinuierlichen Verbesserung – getragen von den Fachbereichen, unterstützt vom Prozessmanagement-Team. Denn gute Prozesse entstehen nicht auf dem Papier, sondern im Alltag. Sie müssen gemeinsam gestaltet und von allen gelebt werden.

InfoRetica
Nr. 3 / 2025
Info

Die Rhätische Bahn nimmt Vogelschutz ernst

Bauarbeiten und Vogelschutz – wie sind diese Dinge miteinander vereinbar und welche Massnahmen werden zum Schutz von einer Uhubrut ergriffen? Die RhB hat mit einigen Anpassungen an ihr Bauprogramm eine Uhubrut mit zwei Jungvögeln erfolgreich schützen können.

Von David Jenny, Biologe, und Kirsten Edelkraut, Eco Alpin



1

In Sachen Vogelschutz hat die RhB schon bemerkenswert viel gemacht. So wurden im Engadin in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Vogelwarte Sempach mehrere hundert Fahrleitungsmasten mit Kunststoffhauben gegen Stromschlag für Grossvögel wie Uhus oder Mäusebussarde abgesichert. Die Wirkung dokumentieren neuste Zahlen bei den Uhubeständen, die nach einer langen Phase der Stagnation im Engadin wieder leicht nach oben weisen. Auch in anderen Kantonsteilen werden diese Massnahmen, welche auf den neuen Richtlinien zum Vogelschutz für alle Bahnen der Schweiz basieren, mehr und mehr umgesetzt.

Neben Stromschlagrisiken können auch durch Bauarbeiten hervorgerufene Störungen, v.a. Lärm oder Beleuchtung in der Nacht, für sensible Brutvögel zum Problem werden. Der Uhu gilt in dieser Hinsicht als Modellart: er ist selten, hat einen geringen Fortpflanzungserfolg und steht auf der Roten Liste der gefährdeten Vogelarten. Zudem brüten Uhus oft und gerne an den Talflanken im Bereich des Talbodens, durch welche auch häufig RhB-Linien führen.

Aktuell werden im Engadin in mehreren Tunnels umfangreiche Erneuerungsmassnahmen durchgeführt. Die Arbeiten umfassen lärmintensive Bohrarbeiten, Sprengungen und auch nächtliche Beleuchtungen. Für Uhus, die in der Nähe brüten, kann das problematisch sein. Vor allem während der Zeit der Bebrütung und in der frühen Nestlingsphase ist das Weibchen stets im Nest. Störungen können das Wegfliegen des Brutvogels bewirken und dadurch den Erfolg einer Brut stark gefährden.

Dank der Zusammenarbeit der Projektleitung der RhB mit dem für den Umweltschutz beauftragten Umweltbüro und einem regionalen Uhu-Kenner konnte 2025 im Engadin eine Uhubrut mit zwei Jungvögeln vor dem Risiko der Störung bewahrt werden. Die wesentliche Schutzmassnahme bestand in einer Anpassung des Bauprogramms an die Zeit der Brut und Aufzucht der Jungvögel. So wurden die lärmintensiven Arbeiten zunächst an dem vom Horst abgewandten Standort ohne Risiko für die Brut des Uhus ausgeführt. Die störungsintensiven Bohrarbeiten zur Anbringung von Auffangnetzen über dem Tunnelportal auf Seite des Horstes wurden bis Ende Juni verschoben. Dann erst waren die beiden Jungvögel flügge und in der Lage, den potenziell störenden Geräuschen auszuweichen. Damit das funktionierte, sind einerseits genaue Kenntnisse über den Standort des Brutplatzes und den Brutverlauf nötig, andererseits aber auch die Bereitschaft der RhB, die Planung des Bauablaufes zeitlich anzupassen, wenn es notwendig ist. Umgekehrt stellt diese lokal sehr präzise Methode auch sicher, dass bei einem Jahr ohne Brut oder einem relativ weit von der Störungsquelle entfernten Brutplatz auch keine Anpassungen beim Bauablauf nötig sind.

Diese erstmals angewandte Methodik hat sich nun in einer Pilotphase bewährt und soll auch in den kommenden Jahren Anwendung und wenn möglich auch Nachahmung finden. Derzeit fehlen jedoch klar definierte Richtlinien, wie und was für eine erfolgreiche Uhubrut tolerierbar ist, bzw. was zum Brutverlust führt. Es gibt zwar Erfahrungen mit Störungen und Brutabbrüchen bei Uhus, die jedoch unter jeweils sehr spezifischen, aber untereinander kaum vergleichbaren Bedingungen basieren.



Der Uhu gilt als lernfähig. Die Vögel können zwischen echten Gefahren wie Nesträubern und harmlosen menschlichen Aktivitäten in Nestnähe unterscheiden. Allein auf das Lernpotenzial der Uhus zu setzen wäre aber falsch. Denn erstens sind die individuellen Unterschiede bei den einzelnen Uhu-paaren sehr gross, und zweitens sind Lerneffekte nur dann relevant, wenn sich Störungsquellen – mit der Zeit – als harmlos erweisen.

Daher gilt es grundsätzlich, die Intensität der Störungsquelle, die Distanz zum Brutplatz und die Brutphase, in welcher die Störungen erfolgen, als massgebliche Faktoren zu berücksichtigen. Konkret heisst dies für den Uhu: Bei nachgewiesenem Brutgeschäft sollten in einer Distanz zum Brutplatz von < 500 m während der Zeit von Mitte März bis Ende Juni Störungen vermieden werden. Dies sind z.B. Lärmemissionen wie ein Presslufthammer, helle Lichtquellen und erhebliche Erschütterungen.

Dass die umgesetzten Massnahmen zumindest genügen, zeigen die beiden in der Nähe der potenziellen Störungsquelle kürzlich flügge gewordenen jungen Uhus. Sie verbleiben noch bis zum September/Oktober im heimatlichen Revier, wo sie nach wie vor durch ihre Eltern mit Futter versorgt werden. Erst danach gilt es für sie, auf eigenen Füssen zu stehen und sich nach etwa 2 Jahren zu verpaaren und – meist in der grösseren Umgebung ihres Heimatreviers – selber zu brüten. Bleibt zu hoffen, dass sie auch dort auf so kooperative Institutionen wie die RhB treffen und ihrerseits ungestört Jungvögel aufziehen können.



Bild 1: Junguhus sind mit 6–7 Wochen bereits flügge und geben ihren Eltern nachts fast permanent ihren Standort bekannt – mit anhaltenden Bettelrufen. Foto: David Jenny

Bild 2: Besprechung von Sicherheitsmassnahmen über dem RhB-Trasse an einem Uhu-Brutfelsen. Foto: David Jenny

Bild 3: Uhus nutzen Strommasten gerne als Ansitzwarten für die Jagd auf Kleinsäuger. Foto: David Jenny und Werner Fischer.

Neue Uhu-Paare im Engadin

Mit einer Flügelspannweite von bis zu 1.80 m ist der Uhu die weltweit grösste Eule. Als nächtlicher Ansitzjäger erbeutet er vor allem Mäuse und Vögel mittlerer Grösse, aber auch Kleinsäuger wie Eichhörnchen oder Gartenschläfer und manchmal Fische. Sein Lebensraum sind daher Waldränder und extensiv genutzte Kulturlandflächen, oft in der Nähe von Gewässern. In der Schweiz haben Uhus eine bewegte Geschichte durchgemacht. Bis ins beginnende 20. Jahrhundert wurden sie – weil vermeintlich schädlich für die Jagd – verfolgt und vielerorts ausgerottet. Nach der Unterschutzstellung vor 100 Jahren erholte sich die Population.

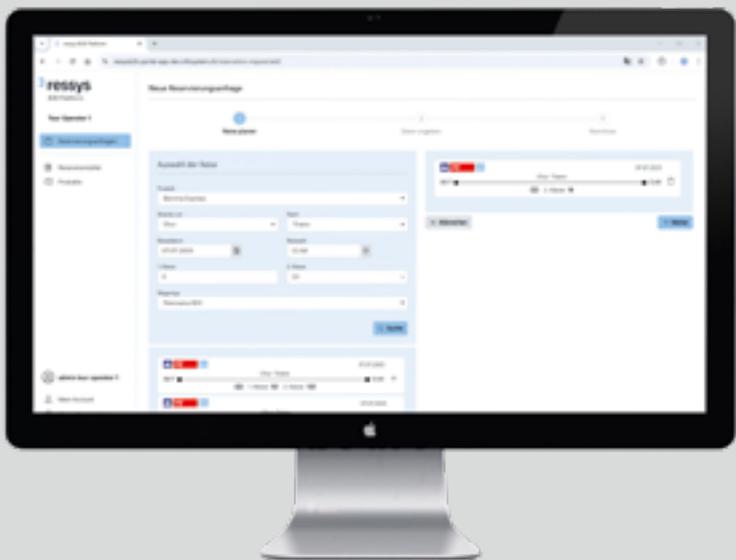
Besonders gut dokumentiert ist das Engadin, wo sich stets ein kleiner Bestand halten konnte. In den 1970er/80er Jahren war hier mit 18 besetzten Revieren ein Höhepunkt erreicht, danach sank der Bestand wieder um etwa ein Drittel. Grund war nicht mehr die direkte Verfolgung, sondern die hohe Zahl an Unfallopfern durch Stromschlag oder Kollisionen mit Autos oder Leitungen. Ab 2005 setzte sich die Schweizerische Vogelwarte Sempach für die Minderung dieser durch Menschen bedingten Unfallrisiken für Uhus ein.

Der Uhubestand wird im Engadin in Zusammenarbeit mit der lokalen Wildhut genau überwacht und parallel dazu wurden die meisten gefährlichen Mittelspannungsstrommasten vogelsicher saniert oder verkabelt und viele Fahrleitungsmasten der RhB isoliert. Tatsächlich gingen die Unfall-opferzahlen deutlich zurück, seit 2022 wurden im Engadin keine Stromschlagopfer mehr gefunden. Besonders schön ist der Befund, dass die Zahl der besetzten Reviere wieder leicht angestiegen ist: In den letzten Jahren etablierten sich im Engadin drei neue Uhu-paare.

B2B Portal – Buchungsplattform für Gruppenreisen

Die Rhätische Bahn entwickelt zusammen mit dem Software Lieferanten Infosystem AG und anderen Bahnen eine neue Buchungsplattform für unsere Business Partner.

Rebecca Mark, Vertriebssysteme



Die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen und ihren Geschäftspartner/innen (Business Partner) ist ein zentraler Bestandteil unseres Geschäfts – insbesondere bei Gruppenreisen. Die bisherigen Prozesse rund um Kapazitätsanfragen, Angebote und Buchungen sind oft zeitintensiv und mit relativ grossem Aufwand für unseren Railservice verbunden. Die neue Plattform ermöglicht es den Business Partnern, ihre Gruppenkontingente selbstständig zu erfassen und zu verwalten.

Was ändert sich mit dem neuen System?

Bisher waren folgende Schritte notwendig:

- Business Partner (BP) fragt telefonisch oder per E-Mail verfügbare Kapazitäten an
- Der Railservice prüft im ressys (Reservationssystem) die Verfügbarkeiten
- BP sendet die Reservierungsanfrage per E-Mail
- Der Railservice bucht im ressys die gewünschte Reise

- Für jede Anpassung an der Buchung: Änderung der Personenzahl, der Strecke oder Annullation muss der BP eine E-Mail senden
- Der Railservice nimmt die Änderung vor und der BP erhält eine neue Bestätigung
- Wenn nötig, erstellt der Railservice Tickets für die Reise und stellt die Verrechnung sicher

Und so läuft es neu:

- Die Produktverantwortlichen legen die Spielregeln pro Produkt fest: max. Gruppengrösse pro Klasse, Wartelistebuchungen zugelassen ja/nein und weitere Optionen
- Der BP erhält von den RhB-Mitarbeitenden einen Link für die einmalige Registrierung auf dem Portal
- Der BP kann seine Mitarbeitenden in seinem Loginbereich verwalten
- Kapazitäten und Verfügbarkeiten können vom BP im Portal geprüft werden
- Der BP nimmt die gewünschten Buchungen vor
- Der Railservice prüft (nur bei den Panoramazügen) die Anfrage auf die Richtigkeit und muss diese nur noch quittieren
- Der Tour-Operator sieht in seinem Cockpit alle bestätigten oder pendenten Reservationen und kann diese selbst anpassen (z.B. Änderung der Teilnehmerzahl, Name des Reiseleiters, Änderung Gruppenname...)
- Fallen Storno- und Annullierungsgebühren an bei einer Änderung, wird dies dem BP im Cockpit angezeigt
- Bei der ersten Version, erstellt der Railservice nach wie vor die Tickets und verrechnet diese über das Reservationssystem

Diese Ziele werden mit dem Projekt verfolgt

Optimierte Kommunikation: Eine einheitliche Plattform verbessert den Austausch zwischen dem Transportunternehmen und den Business Partnern.

Vereinfachte Prozesse: Anfragen und Buchungen werden für beide Seiten deutlich einfacher und effizienter. Es werden Einzel- sowie auch Serienbuchungen möglich sein.

Bessere Übersicht: Der Business Partner hat im Portal eine Übersicht aller bestätigten und angefragten Gruppenreservationen und kann diese selbst verwalten.

Mit dem neuen B2B-Portal schaffen wir eine moderne, digitale Lösung, welche die Abläufe rund um den Reservierungsprozess beschleunigt, die Kundenzufriedenheit steigert und den manuellen Aufwand für den Railservice deutlich reduziert. Ein wichtiger Schritt in die Zukunft – für uns und unsere Kunden und Kundinnen.

Die erste Version wird im Herbst 2025 zum Testen bereit sein.

Digitale Unterschrift – auch beim Arbeitsvertrag

Das Wort «Digitalisierung» ist in aller Munde – doch was nützt uns die Digitalisierung konkret? Meist sind es kleine Digitalisierungsschritte, mit welchen die Arbeitsprozesse vereinfacht werden können. So können zum Beispiel bei der RhB seit einiger Zeit alle Arbeitsverträge mit einer digitalen Unterschrift unterzeichnet werden.

[Interview von Andreas Roth, Employer Branding](#)

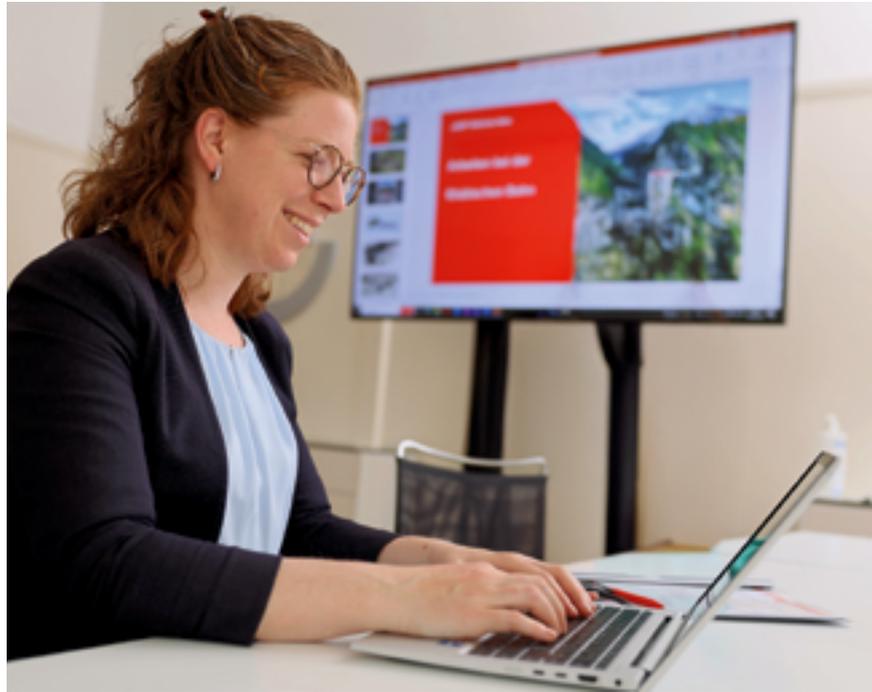
Wir haben **Ladina Waser**, Leiterin HR Beratung & Services, zum erfolgreich eingeführten Digitalisierungsprojekt befragt.

Die RhB nutzt seit mehreren Jahren die elektronische Unterschrift mit dem Anbieter Skribble. Wie ist dieses Digitalisierungsprojekt für HR-Dokumente entstanden?

Skribble wird bei der RhB schon seit Juni 2021 genutzt. Im Rahmen der Prozessoptimierungen im HR sowie einem Erfahrungsaustausch mit anderen Personalabteilungen kamen wir auf die Idee, dies auch für HR-Dokumente zu nutzen.

Eine Unterschrift ist doch etwas Persönliches; gerade bei einem so wichtigen Dokument wie dem Arbeitsvertrag. Warum kann man der digitalen Unterschrift gleichwohl trauen?

Skribble ist ein offizieller Anbieter von digitalen, rechtsgültigen Unterschriften. Wir nutzen die «Fortgeschrittene elektronische Signatur (FES)» für Dokumente ohne gesetzliche Formvorschrift mit kalkulierbarem Haftungsrisiko. Diese bietet erhöhte Sicherheit in Bezug auf die Identität der unterzeichnenden Person, da diese einen Skribble-Account benötigt und sich dabei über ihre Mobiltelefonnummer authentifizieren muss. Bei Unterzeichnung muss der durch Skribble auf die hinterlegte Mobiltelefonnummer gesendete Code eingegeben werden. Die digitale Unterschrift über Skribble kommt somit einer physischen Unterschrift gleich.



Ladina Waser und ihr Team sparen mit der elektronischen Unterschrift bei Arbeitsverträgen viel Zeit und auch Kosten.

Welche Hürden musset ihr im Verlauf des Projektes überwinden?

Es waren mehrheitlich kulturelle Herausforderungen. Eine physische Unterschrift hatte in vergangenen Zeiten einen hohen «Wert». Wir konnten jedoch alle involvierten Entscheidungsträger/innen schlussendlich vom Mehrwert überzeugen. Anfänglich wurde befürchtet, dass nicht alle Bewerbenden und Mitarbeitenden in der Lage sein werden, diese digitale Unterschrift zu tätigen. Diese Befürchtung hat sich jedoch sehr schnell entkräftigt. Bisher gab es keine Probleme. Und wenn jemand Unterstützung benötigt, helfen wir jederzeit gerne.

Welcher Mehrwert ist denn nun konkret entstanden?

Im HR sind wir dadurch viel effizienter geworden: Die Arbeitsverträge müssen nicht mehr intern und extern per Post verschickt werden. Dadurch gewinnen wir enorm an Tempo. Bewerbende und Vorgesetzte haben ihr erwartetes Vertragsdokument viel schneller. Dies ist insbesondere kurz vor Monatsende ein grosser Vorteil, damit zukünftige Mitarbeitende ihre vorherige Arbeitsstelle noch rechtzeitig kündigen können.

Weiter sparen wir Druck-, Porto- und Papierkosten. Und in erster Linie sparen wir natürlich Zeit, welche wir wiederum für weitere Anliegen zu Gunsten der Mitarbeitenden und Führungskräfte einsetzen können.

Meilenstein der Landwasserwelt ist markiert

2018 wurde das Feuer für die Idee der gemeinsamen Inwertsetzung des Landwasserviadukts entfacht, nun folgte mit der Lancierungsveranstaltung Landwasserwelt & UNESCO Welterbetage 2025 im Juni der nächste Meilenstein. Der Landwasserviadukt soll zum Wahrzeichen Graubündens werden.

Text von Cyprian Sutter, Projektleiter UNESCO
und Bilder von Andy Mettler, swiss-image.ch



In der Landwasserwelt werden das Welterbe RhB und das kulturelle Erbe der RhB fokussiert gesichert und in Wert gesetzt. Die Einzigartigkeit der Landwasserwelt wird durch Authentizität, Qualität und Originalität der Bahnkultur in der Kulturlandschaft erreicht. Somit trägt sie zur Sicherung der Auslastungszahlen der Albula- und Davoserlinie bei und bringt Umsatz für die Region und die RhB.

Die ersten Landwasserwelt-Produkte mit dem Historischen Zug, dem Landwasser-Express, dem Zügenbeizli Wiesen und dem Landwasser-Rastplatz, welche in der Projektphase entwickelt wurden, zeigten die gewünschten Effekte: Akzeptanz bei der Bevölkerung und Gästen, wirtschaftliche Sinnhaftigkeit sowie Kultur- und Landschaftsschutz durch aktives Planungs- und Besuchermanagement.

Mit neuen zusätzlichen Angeboten wie dem Viaduktshuttle, welcher von Mai bis Oktober zwischen Alvaneu und Filisur verkehrt, oder der Fertigstellung der Haltestelle Schmitten GR Landwasserviadukt, war der richtige Zeitpunkt gekommen, dass der nächste Meilenstein gebührend mit der Bevölkerung und Gästen gefeiert wurde. Über den Verein Landwasserwelt formierte sich ein Organisationskomitee, welches für ein reibungsloses Lancierungswochenende sorgte.

Ein geselliger und informativer Bevölkerungsanlass zum Auftakt

Bevor die Lancierungsveranstaltung am Wochenende der gesamten Öffentlichkeit offenstand, wurden die Einwohner/innen der Standortgemeinden (Albula/Alvra, Bergün Filisur, Davos Wiesen, Schmitten) bereits am Freitagabend, 13. Juni, eingeladen, vorab im kleineren Rahmen zu feiern.

Über 200 Personen liessen sich diese Gelegenheit nicht entgehen und besammelten sich an diesem schönen Sommerabend beim Bahnhof Filisur. So ging es zuerst mit dem Viaduktshuttle zur neuen Haltestelle Schmitten GR Landwasserviadukt. Zusammen mit der Alphorngruppe Bergünerstein begrüßte Renato Fasciati, Direktor RhB, die zahlreich erschienenen Gäste. Mit einer Inszenierung holte er die Vertreter/innen der Gemeinden und Partner/innen auf die «Bühne» des Viaduktshuttles und überreichte ihnen ein T-Shirt mit dem Logo des Landwasserviaduktes, welches als Wahrzeichen Graubündens in die Welt hinausgetragen werden soll. Anschliessend wurde gemeinsam Fahrt aufgenommen und es ging zurück nach Filisur, wo ein reichhaltiger Apéro für das leibliche Wohl sorgte.

Nach der Eröffnungsrede durch Felix Schutz, Präsident des Vereins Landwasserwelt, und **Roman Cathomas**, Geschäftsführer des Vereins, startete die Podiumsdiskussion. Christian Gartmann führte den Podiumsteilnehmern **Renato Fasciati**, RhB, Michael Caflisch, Amt für Wirtschaft und Tourismus und Luzi Schutz, Regionalpräsident, gekonnt auf den Zahn und entlockte ihnen die eine oder andere spannende Anekdote.

Zum Abschluss der gelungenen Eröffnung verzückte der junge Bündner Musiker Mattiu Defuns mit seinen Geschichten über Heimat, Natur und Regionalität die Zuschauer/innen und setzte dem geselligen Abend einen schönen Schlusspunkt.

Ein Wochenende mit zahlreichen Attraktionen

Am Samstag, 14. Juni, und Sonntag, 15. Juni, war der Anlass dann für alle offen. Sowohl Familien als auch Bahnfans kamen auf ihre Kosten. Die Lancierung der Landwasserwelt kombinierte gleichzeitig die UNESCO-Welterbetage 2025. Die vielfältigen Attraktionen, welche in Bergün, Alvaneu, Wiesen, rund um den Landwasserviadukt und dem Hauptfestplatz in Filisur stattfanden, begeisterten die Gäste und konnten sogar den einen oder anderen Kritiker überzeugen.

Bei der Fahrzeugausstellung im Historic Dörfli Filisur, präsentierten sich die Historic Vereine und bei den zahlreichen Führungen erfuhren die Besucher/innen spannende Hintergrundgeschichten über die Viadukte bei Wiesen und Filisur, über das Bahnmuseum Albula, oder bei Exkursionen des Parc Ela über Bienen und Hecken. Clà Ferrovia, der Kinderkondukteur, brachte die Kinder zum Strahlen und im neuen Illusions-Bahnwagen Filisur tauchten die Gäste in eine faszinierende Welt voller optischer Täuschungen zu Bahnthemen ein. Die fünf Erlebniswelten Bahn, Kultur, Landwirtschaft, Wald und Wasser verschmolzen an diesem Wochenende zu einem einzigartigen Abenteuer für Gross und Klein.

Weitere Entwicklung in den kommenden Jahren

Wir blicken auf ein sehr gelungenes Wochenende zurück, das uns und den Gästen sicherlich in guter Erinnerung bleiben wird. Insgesamt war es eine gute Mischung aus Unterhaltung und Informationen und die Stimmung war gut und herzlich. Die Idee der Landwasserwelt konnte vermittelt werden und wir konnten austesten, was bereits funktioniert und wo es noch Optimierungspotenzial gibt.

Wir freuen uns, die Landwasserwelt gemeinsam mit allen Partnern weiter zu etablieren.

Weitere Informationen zur Landwasserwelt:
www.landwasserwelt.ch.



2



3



4

Bild 1: Das Feuer für das gemeinsame Entwicklungsprojekt Landwasserwelt – Wahrzeichen Graubündens wurde am 15. Juni 2018 entfacht und die Bevölkerung informiert (v.l.n.r.: Stefan Engler, ehem. VRP RhB; Renato Fasciati, Direktor RhB; Dieter Müller, Parc Ela; Hubert Weibel, Gemeinde Schmitten; Daniel Albertin, Gemeinde Albula/Alvra; Roman Cathomas, Geschäftsführer Welterbe RhB & Projektleiter NPR-Projekt Landwasserviadukt; Luzi Schutz, Gemeinde Bergün-Filisur).

Bild 2: Bei der Fahrzeugausstellung präsentierten sich die Historic-Vereine im Historic Dörfli.

Bild 3: Das vielfältige Kinderprogramm mit Clà Ferrovia, die RhB-Hüpfburg und weitere Attraktionen, sorgten bei den Kleinsten für strahlende Gesichter.

Bild 4: RhB-Präsenz in der «Montebella» in Filisur.

Vom Untergeschoss auf den Panoramazug

Der Glacier Express ist nicht nur für seine Strecke und Züge bekannt, sondern auch für seine hochwertigen Speisen. Seit diesem Frühjahr sorgt das Churer Unternehmen Merz im Hintergrund dafür, dass an Bord nur das Beste auf den Teller kommt. Rund 200'000 Mahlzeiten jährlich.

Text von Andreas Roth, Employer Branding, und Bilder von Andri Flury, Marketingkommunikation



Wir ziehen uns einen Hygiene-Schutzanzug an, bevor wir im zweiten Untergeschoss die geräumige Produktionsküche der Firma Merz Fertigung AG betreten. Merz ist in Graubünden vor allem für die verschiedenen Fachgeschäfte bekannt. Doch Merz produziert auch im grossen Stil für andere Gastronomieanbieter.

Es herrscht konzentriertes Arbeiten. Neun Mitarbeitende arbeiten hier an fünf Tagen pro Woche im Zweischichtbetrieb; von frühmorgens bis in die Abendstunden wird zubereitet, gekocht und abgepackt. «Wir sind eine semi-industrielle Produktionsstätte», erklärt uns Roni Merz, Vorsitzender der Geschäftsleitung. «Das bedeutet, dass hier noch sehr viel von unseren Mitarbeitenden händisch gemacht wird, aber gleichwohl in grossen Mengen und in optimierten Herstellungsprozessen».

Diese vorproduzierten Speisen gelangen frisch verpackt ins Kühlager der Panoramic Gourmet AG, welche für das Catering auf dem Glacier Express verantwortlich ist. An Bord des Zuges werden die Speisen von Köchinnen und Köchen fertig zubereitet und den Fahrgästen serviert.

Bild links: Ines Brajkovic, PGAG, und Roni Merz, Geschäftsführer Merz Fertigung AG.

Bild rechts: Produktion und Verpackung der frischen Speisen in der Merz Fertigung AG.



«Es ist ein mega lässiges Projekt», sagt Roni Merz zur neuen Zusammenarbeit mit der Panoramic Gourmet AG. «Die Anforderung der Panoramic Gourmet AG haben sich präzise mit unseren Werten gedeckt», so Merz. Das bedeutet konkret: hochwertige Rohstoffe, nur Schweizer Fleisch, keine künstlichen Geschmacksverstärker und keine Farbstoffe.

Die Mengen, die hergestellt werden, sind enorm: In der Sommersaison verkehren acht Glacier Express-Züge pro Tag. Auf diesen werden rund 570 vorbestellte Menus pro Tag serviert. Dazu kommen weitere à la Carte-Bestellungen direkt auf dem Zug.

Früher wurden die Speisen in Zürich hergestellt und via Kühltransporter nach Chur gebracht – die lokale Produktion im Zentrum von Chur ist wesentlich nachhaltiger. Und auch flexibler. «Wir können auf Abruf sehr präzise Mengen nachbestellen, sodass wir nie zu viel oder zu wenig an Lager haben», erklärt Ines Brajkovic, stellvertretende Leiterin des operativen Geschäfts bei der Panoramic Gourmet AG. «Dies hilft, wenn kurzfristige Bestellungen dazukommen oder sich Stornierungen ergeben, zum Beispiel bei einem Zugsausfall».

Nicht zuletzt zahlt sich die neue Zusammenarbeit auch für den Wirtschaftsstandort Graubünden aus: Roni Merz konnte vier neue Stellen schaffen, denn vier Köche und Köchinnen arbeiten ausschliesslich für die Speiseproduktion für den Glacier Express. Mit ihrer Arbeit im «Untergrund» von Chur sorgen sie dafür, dass auf den Zügen des Glacier Express nur Speisen von bester Qualität serviert werden.

Die Panoramic Gourmet AG mit Sitz in Chur ist ein Tochterunternehmen der Rhätischen Bahn und der Matterhorn Gotthard Bahn. Sie betreibt die Bahngastronomie auf dem Glacier Express, Bernina Express und dem Gourmino. Das Unternehmen beschäftigt bis zu 150 Mitarbeitende aus über 15 Nationen. Jährlich werden über 500'000 Gäste mit kulinarischen Spezialitäten aus der Bordküche oder mobilen Verkaufseinheiten bedient.

Bernina Kräuter Express – Reise in die Welt der Alpenkräuter

Einsteigen, abschalten, entdecken: Mit dem Bernina Kräuter Express geht es von Chur nach Le Prese – direkt ins Herz der Alpenkräuter. Ein Tag zwischen Panoramazug, Biofeldern, Kräutern und echtem Puschlaver Lebensgefühl.

Von Anita Omasta, Produktmanagement Vertrieb

Im Mai durfte ich den Bernina Kräuter Express erleben – eine Reise, welche die beeindruckende Natur, nachhaltige Landwirtschaft und echten Genuss verbindet. Von Chur ging es mit dem Panoramazug entlang der UNESCO Welterbestrecke nach Le Prese, einem kleinen Dorf direkt am Lago di Poschiavo.

Schon unterwegs genoss ich im Zug eine erste Tasse Raselli-Kräutertee – ein schöner Auftakt zur Tour. In Le Prese angekommen, erwartete mich eine wohltuende Ruhe, eingerahmt von See und Bergen. Der Name des Sees sorgt übrigens für Gesprächsstoff: Offiziell heisst er Lago di Poschiavo, doch die Einheimischen in Le Prese nennen ihn lieber nach ihrem eigenen Dorf – ein sympathischer Namensstreit, der zeigt, wie stark die Menschen hier mit dem Ort verbunden sind.

Im Raselli Sport Hotel ist ein traditionelles Mittagessen im Angebot enthalten – die berühmten Pizzoccheri. Besonders schön: Das Gemüse stammt direkt aus dem hauseigenen Garten – frisch, saisonal und mit viel Liebe zubereitet.

Nach dem Essen traf ich Bruno Raselli, der gemeinsam mit seinem Bruder Reto das Familienunternehmen führt. Während Bruno das Hotel leitet, ist Reto für die Erboristeria Biologica Raselli zuständig – ein zertifizierter Bio-Kräuterbetrieb direkt im Ort.

Bei einer Führung über die Felder lernte ich, wie dort nach Bio Suisse Knospe-Richtlinien gearbeitet wird: ohne chemisch-synthetische Mittel, mit natürlicher Düngung, Handarbeit und viel Geduld. Die geernteten Kräuter werden schonend getrocknet, verarbeitet und in nachhaltigen Verpackungen abgefüllt – teils als eigene Tees, teils für Grosskunden wie Ricola. Dass ein Weltunternehmen auf Kräuter aus Le Prese setzt, hat mich besonders fasziniert.

Geführt wurde ich von einer Frau aus der Region, die mir nicht nur den Kräutergarten zeigte, sondern auch viele persönliche Einblicke gab – etwa wie die Menschen hier leben, denken und mit der Natur verbunden sind. Es war eine sehr authentische, herzliche Führung, bei der ich alle Fragen stellen konnte, die mir in den Sinn kamen.

In einem netten Gespräch mit Bruno Raselli, der das Hotel seit über 35 Jahren führt, erzählte er mir lachend, dass er für die Zukunft eher neue Reisen als neue Geschäftsprojekte plane. Verständlich – sein Sohn wird den Betrieb weiterführen und so kann sich Bruno ab und zu den Blick über neue Horizonte gönnen.

Bild 1: Ein Teil der geernteten Kräuter werden an den Grosskunden Ricola geliefert.

Bild 2: Ein beeindruckender Kräutergarten.



Warum ich den Bernina Kräuter Express wärmstens empfehle:
Panoramafahrt mit Stil: Der Bernina Express bietet Ausblicke auf Bergkulissen und Wasser.

Nachhaltigkeit erleben: Bio-Anbau und traditionelle Verarbeitung im Einklang mit der Natur.

Regionaler Genuss: Küche mit Zutaten vom eigenen Feld und Kräutertees direkt vor Ort.

Natur geniessen: Wer länger bleibt, kann im klaren See baden – oder einfach die Ruhe am Wasser geniessen.

Ich hätte gerne länger in Le Prese verweilt – die Atmosphäre lädt zum Bleiben ein.

Valsler Transporte mit der Bündner Güterbahn

Schon seit 1983 ist die Valsler Service AG ein bedeutender und langjähriger Partner der Bündner Güterbahn. Zusammen mit **Dario Engeler**, Produktmanager Güterbahn, besuchten wir die Produktion von Valsler Wasser.

Von Laura Bauer, Lernende Fachfrau öV, und Sari Patzen, Lernende Kauffrau

Am Morgen begrüßte uns Roger Jörger in Vals, der bereits seit 2004 für die Firma als Lager- und Transportmanager arbeitet. Er führte uns durch den Besucherbereich, der die Produktion veranschaulichte und erklärte uns alles rund um Valsler.

Geschichte & Entwicklung

Valsler Wasser wurde 1960 von dem deutschen Investor Kurt Vorlop gegründet und kurze Zeit später an Donald M. Hess verkauft. Das Wasser wurde unter der Marke «Valsler» von der Hess Group vertrieben. 2002 verkaufte die Hess Group die Valsler Mineralquellen AG an die Coca-Cola HBC Schweiz AG. Valsler hat zwei Standorte in der Schweiz. In Vals selbst sind rund 60 Mitarbeiter/innen beschäftigt und in Untervaz arbeiten zehn Mitarbeitende.

Das bekannte und allseits beliebte Valsler Mineralwasser stammt aus 1000 Meter Tiefe in den Bündner Bergen. Durchschnittlich dauert es rund 25 Jahre, bis das Mineralwasser von der Quelle in Vals austritt und abgefüllt wird. Valsler bezieht sein Wasser aus zwei Quellen – die St. Petersquelle und die St. Paulsquelle. Seit 2010 gibt es die drei Hauptsorten von Valsler Wasser: Valsler Prickelnd, Valsler Calcium + Magnesium und Valsler Still. Das Unternehmen hat sich über die Jahre hinweg technologisch weiterentwickelt und bietet heute rund 60 innovative Verpackungslösungen sowie verschiedene Produkte an.

Logistikprozess

In Vals werden täglich rund 1000 Paletten hergestellt. Für den Transport werden die Wasserflaschen in Vals auf Paletten in Wechselpritschen verladen. Diese ermöglichen seit 2016 eine effizientere Logistik und eine bessere Anpassung an die Transportanforderungen. Die Lastwagen dürfen dabei jedoch nicht zu spät zur Verladezeit eintreffen, weil Valsler nur Lagerplatz für einen Tag in Vals besitzt. Deshalb hat jeder Lastwagen einen Slot, auf den er achten muss. Wenn ein Lastwagen Verspätung hat, kann es sein, dass sich die Lastwagen stauen. Die Firma Gartmann transportiert die Wasserflaschen per Lastwagen nach Schnaus. Dort werden sie mit dem Reachstacker auf die Schiene verladen. Diese werden dann nach Untervaz transportiert. Von dort aus werden die Wasserflaschen mit Lastwagen weiter in die ganze Schweiz verteilt. Umgekehrt passiert das Ganze mit Leergut. Das heisst in Untervaz werden die Container mit Leergut gefüllt und fahren dann mit den Güterzügen nach Ilanz. Von dort aus wird das Leergut auf Lastwagen umgeladen und diese fahren nach Vals zurück.

Zukünftige Herausforderungen

Durch den neuen Fahrplan 2026 kommt auch der Halbstundtakt nach Ilanz. Dies wiederum führt zu einigen Herausforderungen für den Vortransport Vals-Schnaus und für die Entladung der Wechselpritschen in Untervaz. Zurzeit werden verschiedene Lösungsansätze intensiv geprüft und weiterentwickelt, um den gestiegenen Anforderungen in der Logistik und Koordination nachhaltig und wirtschaftlich gerecht zu werden.



Bild oben: Entwicklung der Flaschen über die Jahre.

Bild unten: Valsler Werbung auf Wechselpritschen.

Steig ein und starte durch!

Finde deine Lehrstelle
bei der RhB.



Jetzt entdecken auf www.login.org/retica

 **Rhätische Bahn**
Ferrovia retica Viafier retica

log
in

Bereichsübergreifende Zusammenarbeit statt «Gärtlidenken»

Oft sind wir so stark ins eigene Tagesgeschäft eingebunden, dass fast keine Zeit bleibt, andere Geschäftsbereiche kennenzulernen. Doch bei der RhB gibt es dafür eine gute Möglichkeit: Die «Visita».

Von Andreas Roth, Employer Branding

«Wie läuft das eigentlich genau in eurem Team?», fragt man sich vielleicht in der täglichen Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen. Mit dem Visita-Programm besteht für alle Mitarbeitenden die Möglichkeit, einen Blick über den eigenen Gartenzaun zu werfen. Der bereichsübergreifende Austausch bringt neue Potenziale für die tägliche Zusammenarbeit hervor und schafft gegenseitiges Verständnis.

Die «Visita» gilt als Arbeitszeit, dauert in der Regel einen halben Tag und kann eigenständig via Workflow im Intranet organisiert werden. Wie haben Mitarbeitende in den letzten Monaten ihre Visitas erlebt? Ihre Erfahrungsberichte geben euch einen Einblick.



Cornelia Gilly bei Sandra Mayerhofer
Reiseberaterin trifft Leiterin Kundendialog

«Ich konnte bei Sandra in Chur eine Visita absolvieren. Sie ist die Leiterin des Kundendienst-Teams und muss ein sehr gutes Fingerspitzengefühl, starke Nerven und viel Verständnis für Kundinnen und Kunden haben. Die Reklamationen treffen via E-Mail, Post und telefonisch ein und sind sehr unterschiedlich: Rückerstattungen oder Beschwerden wegen Zugverspätungen, Zugsausfällen, Streckenunterbrüchen, Baustellen, Beleuchtungen und vieles mehr. Manche Kundenreaktionen empfand ich als berechtigt und manche weniger. Sandra muss sich in jeden einzelnen Fall hineindenken, um eine gute Antwort mit der besten Lösung zu finden. Wenn sie es nicht selbst beantworten kann, so fragt sie bei den verantwortlichen Personen im jeweiligen Arbeitsbereich nach. Ich bin sehr beeindruckt, was Sandra in ihrem Job alles leistet und der Austausch war sehr lehrreich.»

Bild: **Cornelia Gilly** (links) und **Sandra Mayerhofer**.

Margrit Zimmermann bei Peter Davatz
Sachbearbeiterin Infrastruktur trifft Lokführer

«Meine Visita bei Peter Davatz war ein voller Erfolg. Durch Peter habe ich sehr viele Informationen rund um eine Zugfahrt mit einem Güterzug erfahren. Es waren grossartige Eindrücke, die ich erhielt. Peter hat mich auch vor der Zugfahrt betreffend Sicherheit sehr gut instruiert.

Glücklicherweise ging der Tag ohne Unfall vorbei, obwohl bei einer Fahrt ein Hirsch kurz vor uns die Gleise überquerte. Vielen Dank, dass ich diese Visita erleben durfte.»

Bild: **Peter Davatz** (links) und **Margrit Zimmermann**.





Andreas Ruhland bei Andreas Brot & Alexandra Danuser

Reiseberater trifft Reiseberater Railservice

«Im Rahmen einer Visita konnte ich bei Andreas Brot den Railservice näher kennenlernen. Im Railservice arbeiten circa 25 Mitarbeitende unter der Leitung von **Patricia Breitenmoser**. Andreas hat mit einem Rundgang begonnen und mir seine Kolleginnen und Kollegen vorgestellt.

Alle Mitarbeitenden dieser Abteilung arbeiten nach dem Konzept von New Work – niemand hat somit einen fixen Arbeitsplatz. Es gibt verschiedene Arbeitszonen von leise bis laut und gewisse Regeln pro Zone müssen eingehalten werden. Andreas hat mir am Vormittag im Reservierungssystem die Bewirtschaftung von BEX-Gruppen erklärt. Es ist ein sehr interessantes und komplexes Gebiet. Am Nachmittag durfte ich **Alessandra Danuser** bei Einzelbuchungen und Telefonaten begleiten. Hier gab es sehr lange und komplizierte Telefonate, die Alessandra mit Bravour meisterte. Für den sehr interessanten Tag im Railservice möchte ich mich herzlich bedanken.»

Bild: **Andreas Brot** (links) und **Andreas Ruhland**.

Monika Bürgi bei Martina Wyss

Reiseberaterin trifft Reiseberaterin Railservice

«Ich durfte bei Martina Wyss im Railservice-Team reinschnuppern. Der Tag war sehr interessant, ich konnte viel Neues lernen und es hat grossen Spass gemacht. Es war spannend zu sehen, wieviel verschiedene Programme die Railservice-Mitarbeitenden beherrschen müssen. Wir am Bahnhof haben auch viele Programme, aber der Railservice hat doch einige mehr.

Für mich war es etwas ungewohnt, dass man die Kunden und Kundinnen «nur» per E-Mail oder Telefon berät und man nie den persönlichen Kontakt hat. Ich habe grosse Achtung vor dem, was die Kolleginnen und Kollegen im Railservice jeden Tag leisten. Chapeau!»

Bild: **Martina Wyss** (links) und **Monika Bürgi**.



Mit dem Programm «Visita» erhält jede/r Mitarbeiter/in die Möglichkeit, einen halben Tag «hinter die Kulissen» eines anderen Dienst-, Fach- oder Geschäftsbereiches zu schauen. Das fördert den gegenseitigen Austausch und bringt neue Erkenntnisse für interdisziplinäre Arbeitsprozesse. Möchtest du eine Visita machen?



Alle Informationen findest du über den QR-Code im Intranet.

Tastatur gegen Verdichter getauscht

Mitarbeitende des IT-Teams Transformation Corporate Service rund um **Jacqueline Muri** haben es gewagt, und sich von **Gilbert Zimmermann** zu einem ganz speziellen Teamausflug mitnehmen lassen: Eine Nacht im Tunnel – anpacken beim Gleisbau inklusive.

Von Romina Mascaro-Bortolon, Kundendialog



Leuchtende Kleidung, gutes Schuhwerk, Stirnlampe: Die IT-Spezialistinnen und IT-Spezialisten sind ausgerüstet. Wir fahren nach Klosters, genießen ein leckeres Nachtessen und treffen auf weitere Mitarbeitende, die den Vereina wie ihre Westentasche kennen.

Um 20.30 Uhr begeben wir uns dann zum Vereina Nordportal. Für die Streckenfreigabe der Baufahrzeuge ist es aber noch etwas zu früh, weshalb wir von unseren Kolleginnen und Kollegen eine Einführung mit vielen spannenden Informationen erhalten.

Der Blick in das rund 6.5 Millionen Schweizer Franken teure Lösch- und Rettungsfahrzeug darf da nicht fehlen. Schon imposant, dieser grosse Zug – bestehend aus zwei Fahrzeugen – zu betreten: Darin untergebracht sind unter anderem eine grosse Menge Atemschutzmasken, jegliche Löschutensilien und eine Überdruckkammer mit Platz für rund 100 Personen.

Dann ist es so weit – die Strecke wird für den Regelbetrieb gesperrt: Wir fassen Helm und Mundschutz und klettern auf den Bauzug, welcher uns zu Kilometer sechs im Vereina fährt. Hier herrscht bereits Hochbetrieb: Mensch und Maschinen arbeiten eng und eingespielt zusammen, es klopft, pfeift und die Funken fliegen. Die Nacht wird hier drinnen definitiv zum Tag.

Bild oben: «Bürogummis» am Werk mit dem Verdichter.

Bild unten: Die Funken sprühen beim Abschleifen des neuen Gleises.

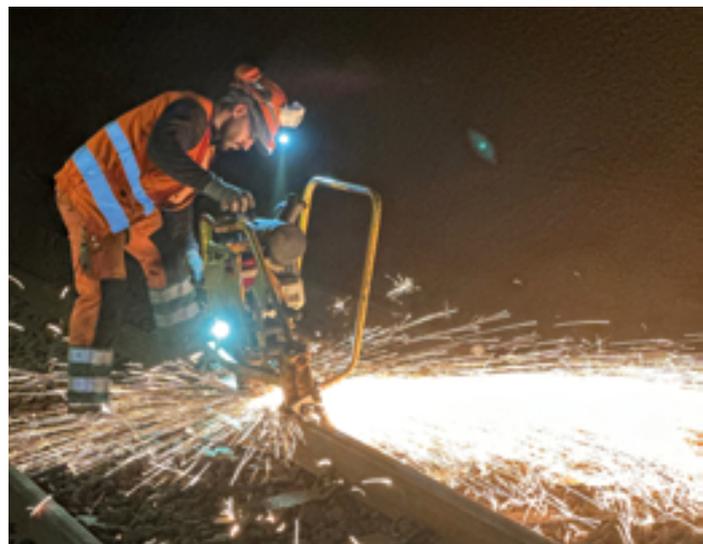
Aus sicherer Distanz verfolgen wir, wie ein Kran die auszuwechselnde Schiene von ihrer ursprünglichen Position in die Höhe zieht und alle etwas verdutzt gucken: Gilbert hat uns vorgängig erklärt, dass sich die schwere, wortwörtlich stahlharte Schiene wie eine gekochte Spaghetti verbiegen kann. Aber dass sich die Gleise wirklich so schlängeln können, wenn sie angehoben werden, hätten wir nicht gedacht.

Die neue Schiene wird platziert und der Kran rollt weiter. Die Arbeitenden betreten das Gleisfeld und legen mit einer eindrucksvollen Routine alle Teile an den richtigen Ort. Es sieht aus wie ein Fließband aus Menschen. Hinterher kommen weitere Männer in Orange, welche mit einem Schienengefährts die Schrauben der Gleise anschrauben. Es ist so toll zu sehen, mit welchem Berufsstolz die Gleisbauer am Werk sind!

Hier gibt es keine digitale Anzeige. Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt. Hier gibt es keine Kaffeepausen und ergonomische Bürostühle. Hier gibt es Staub, Lärm und körperliche Anstrengung, von welcher unsere Muskeln die nächsten zwei Tage noch erzählen.

Ja – auch unsere Muskeln wurden in dieser Nacht gefordert. Denn, nachdem das Gefolge rund um den Baukran weitergezogen ist, durften wir ran: Schrauben anziehen und Schotter verdichten. Es vibriert, hämmert – braucht vollen Körpereinsatz! Man spürt die Arbeit mit jeder Faser des Körpers. Und wir alle müssen lachen: So «stabilig» wie wir «Bürogummis» uns anstellen!

Die Uhr zeigt weit nach Mitternacht, als wir den Bauzug wieder hochklettern und uns aus dem Tunnel chauffieren lassen. Was für ein Erlebnis – was für ein toller Teamevent. Danke an alle Mitarbeitenden, die uns vor und im Vereina so gut betreut haben und danke an Gilbert: Für die einmaligen Eindrücke, die uns dieser Ausflug beschert hat!



Brücken bauen zwischen Bahnen: Von der SBB zur RhB und zurück

Ein Trainee, vier Förderstellen und unzählige Erfahrungen. Mit dem Trainee-Programm der SBB erhält man Einblicke in verschiedene interne Abteilungen und externe Unternehmen, wie in diesem Falle bei der RhB.

Von Despoina Minakaki, Infrastruktur

Als sich meine Studienzeit dem Ende näherte, stand mir die Arbeitswelt offen – mit unzähligen Möglichkeiten, die ich am liebsten alle erkundet hätte. Die Vielfalt der Branchen, Aufgaben und Herausforderungen schien grenzenlos, und die Entscheidung fiel mir nicht leicht. Doch dann stiess ich auf das Trainee-Programm der SBB, das mir eine einzigartige Chance bot: vier Förderstellen in verschiedenen Abteilungen und an unterschiedlichen Standorten, verbunden mit der Möglichkeit, eine dieser Stationen bei einer externen Unternehmung zu absolvieren. Und so begann ich im September 2024 gemeinsam mit weiteren 29 Hochschul- und Universitätsabsolventinnen und -absolventen als Trainee bei der SBB.

Bei meiner ersten Förderstelle in Olten konnte ich den Risikomanagementprozess in der Abteilung «Netzdesign, Anlagen und Technologie» aufbauen und anschliessend bei Studien im Raum Luzern mitarbeiten. Für meine zweite Förderstelle durfte ich ins Tessin ziehen und bei der Abteilung «Ausführungs- und Erneuerungsprojekte, Projektmanagement» mitwirken. Dort war ich bei verschiedenen Projektphasen beteiligt, konnte meine Italienischkenntnisse verbessern und gleichzeitig die lokale Kultur kennenlernen.

Und dann hiess es: Ab zur externen Förderstelle! Obwohl ich die Möglichkeit hatte, in einem anderen Land zu arbeiten, habe ich mich bewusst für die Rhätische Bahn entschieden. Für eine Bauingenieurin ist die Arbeit hier unglaublich spannend, da die RhB mit ihren Brücken, Viadukten und Tunneln eine Vielzahl beeindruckender Projekte bietet. Zudem liegt ihr Sitz im Kanton Graubünden, den ich bisher noch nicht kannte. Im Juli bin ich also nach Chur gezogen und habe meine Arbeit in der Abteilung «Kunstabauten» aufgenommen.

Durch verschiedene kleinere Aufgaben konnte ich die RhB besser kennenlernen und hatte die Gelegenheit, gemeinsam mit meinem motivierten Team verschiedene Baustellen zu besuchen. Ich durfte beim Einbau von Hilfsbrücken am Solisviadukt dabei sein, Tunnelinspektionen in St. Moritz durchführen, an der Baustellensitzung des Projekts Chur West teilnehmen, die Abnahme des Castielerviadukts begleiten und durch den Hohlkasten laufen. Dabei konnte ich auch Kontakt mit externen Bauingenieuren und Bauingenieurinnen knüpfen und so mehr über die Tätigkeiten in unterschiedlichen Planungsbüros und Bauunternehmungen erfahren.

Bild oben: v.l.n.r.: Mengia Strasser-Meier, Despoina Minakaki und Bettina Hartmann im Touatunnel.

Bild unten: Despoina Minakaki im Hohlkasten des Castielerviadukts.



Neben der Arbeit als Ingenieurin durfte ich auch die Welt im Zug hautnah erleben. Während der Rückfahrt von einer Baustelle begegnete ich einem engagierten Zugbegleiter, der mir einen ganzen Tag widmete und mich mit auf die Fahrt entlang der Albula- und Berninalinie nahm. Dabei hatte ich die Gelegenheit, eine Störung mitzuerleben und einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Diese Erfahrung schenkte mir wertvolle Einblicke in die Abläufe und Herausforderungen im Bahnverkehr und verstärkte meine Neugier für die vielfältigen Aufgaben in diesem Bereich.

Im November geht es für mich in die vierte und letzte Förderstelle nach Renens, um die Projektleiter/innen der SBB-Immobilien zu unterstützen, bevor ich in einer Festanstellung beginne. Durch meine Arbeit an verschiedenen Orten in der Schweiz sowie den Austausch mit den unterschiedlichen Sprachen und Kulturen werde ich viele Erfahrungen gesammelt haben, die ich dann in meinen neuen Job bei den Bahnen einbringen möchte. Ich freue mich darauf, noch mehr über den Schienenverkehr zu lernen, mich beruflich weiterzuentwickeln und aktiv daran mitzuwirken, die Schweiz noch besser zu vernetzen und voranzubringen.

Lehrabschluss 2025

In diesem Sommer haben 25 Lernende ihre Lehre bei der Rhätischen Bahn abgeschlossen, alle Lernenden haben die Lehrabschlussprüfung bestanden.

Von Erika Wismer, Leiterin Grundbildung

Wir gratulieren unseren 25 Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern herzlich zum erfolgreich bestandenen Lehrabschluss – wir sind sehr stolz auf euch! Ende Juni durften die erfolgreichen Lernenden am Lehrabschlussfest in der Werkstätte Landquart die Würdigung und viele Gratulationen entgegennehmen. **Renato Fasciati**, Direktor der Rhätischen Bahn, und **Claude Merlach**, CEO der login Berufsbildung AG, sowie weitere Gratulantinnen und Gratulanten waren persönlich anwesend, um die Lernenden zu würdigen.

Ein grosser Dank gehört unseren Berufsbildenden, den Praxisausbildenden sowie Ausbildungsleitenden von login. Dank eurem hohen Engagement konnte dieses gute Gesamtergebnis erreicht werden. **Leonie Briner**, **Pascal Good**, **Elias Kramer**, **Simon Kaufmann** und **Andrea Della Franca** konnten sogar eine Rangnote erreichen.

Die Übernahmequote ist dieses Jahr ausserordentlich hoch: 92% der Lehrabgängerinnen und Lehrabgängern haben bei der RhB eine Stelle angetreten. Drei von ihnen haben wir drei Fragen gestellt: **Pascal Good**, Giuventüna als Zugverkehrsleiter, **Miguel Caminada**, Festanstellung als Rangiermitarbeiter, und **Lisa Neuhaus**, Festanstellung als Kundenberaterin Bahnhof Samedan.

Die Lehrabgänger/innen der RhB 2025.



Warum hast du dich für ein Giuventüna-Jahr oder eine Festanstellung bei der RhB entschieden?

Pascal: Bei mir war das Giuventüna-Jahr von den Vorgesetzten gewollt. Dies jedoch mit dem Ziel, so schnell wie möglich auf den normalen, unbefristeten Vertrag zu wechseln.

Miguel: Ich wollte nach der Lehre unbedingt weiterhin bei der Rhätischen Bahn arbeiten, das war bei mir von Anfang an klar.

Lisa: Ich habe mich für die Stelle bei der RhB entschieden, weil ich die Arbeit am Schalter sehr gerne mache und mir der Kundenkontakt sehr wichtig ist. Auch die Team-Arbeit ist mir sehr wichtig.

Worauf freust du dich am meisten im Berufsleben?

Pascal: Am meisten freue ich mich auf das Arbeiten, ohne immer jemanden «nebenan» zu haben. Auch freue ich mich generell auf den abwechslungsreichen Arbeitsalltag.

Miguel: Ich freue mich vor allem darauf, bald mein Berufsziel erreichen zu können. Mein Ziel war und ist es immer noch den Beruf Lokführer ausüben zu können und ich komme diesem Ziel Jahr für Jahr immer näher. Auch das selbständige Arbeiten nach der Lehre bereitet mir grosse Freude, denn auch dieser Beruf gefällt mir sehr.

Lisa: Am meisten freue ich mich im Berufsleben mich weiterentwickeln zu können und dass ich jetzt einfach mal arbeiten kann, ohne immer noch für Prüfungen und für die Schule zu lernen.

Was wirst du aus deiner Lehrzeit vermissen?

Pascal: Aus meiner Lehrzeit werde ich wahrscheinlich die Berufsschule am meisten vermissen, nicht weil ich unbedingt gerne in die Schule gegangen bin, sondern wegen den Leuten, mit denen ich mich oft über den Berufsalltag bei den verschiedenen Bahnen unterhalten habe. Auch waren die üK's immer spannend und auch unterhaltsam.

Miguel: Ganz sicher das spontane Planen von Ferien. Diese Möglichkeit hatte ich praktisch die gesamte Lehrzeit hindurch, doch seitdem ich im normalen Schichtbetrieb selbständig arbeiten kann, konnte ich keine spontanen Ferienpläne mehr bekannt geben, da die Schichten schon fix eingeteilt waren.

Lisa: An der Lehrzeit werde ich die Kurse und auch ein bisschen die Schule vermissen, da ich dort immer meine Mit-Lernenden gesehen habe und wir zusammen viele lustige Momente erlebt haben. Aber dennoch bin ich sehr froh, dass die Lehrzeit zu Ende ist.

Die erfolgreichen Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger 2025 sind:

Amanuel, Nardos	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-GR-GRN-THS Thusis
Briner, Leonie Selina	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-PS-ZP Chur
Däscher, Riccardo	Detailhandelsfachmann öV EFZ	V-VM-RS Chur
Ernst, Anja	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-PS-ZP Samedan
Lentini, Aurora	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-GR-GRM-DAV Davos
Martins Morim, Ilena Arminda Rita	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-GR-GRN-ILZ Ilanz
Neuhaus, Lisa	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-GR-GRS-SAME Samedan
Roffler, Riccarda Alina	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-PS-ZP Chur
Svanosio, Samanta	Detailhandelsfachfrau öV EFZ	V-GR-GRS-SMOR St. Moritz
Good, Pascal	Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ	P-BF-BST Landquart
Lechner, Ruben Elias	Fachmann öffentlicher Verkehr EFZ	P-BF-BDI Landquart
Mian, Rida	Fachfrau öffentlicher Verkehr EFZ	P-BF-BST Landquart
Kramer, Elias	Gleisbauer EFZ	I-BN-LQT Landquart
Imbriano, Damiano Fernando	ICT Fachmann EFZ	F-IT Landquart
Koch, Mathia Ronald	Kaufmann EFZ D&A	P-LP-SU Landquart
Patzen, Sari	Kauffrau EFZ D&A	P-GU-ADI Landquart
Zimeri, Tirana	Kauffrau EFZ D&A	S-HRB-BS Chur
Caminada, Miguel Mwazemba	Logistiker EFZ Verkehr	P-RN-THS Thusis
Qengaj, Ardian	Logistiker EFZ Verkehr	P-RN-CH-CH Chur
Kaufmann, Simon Raphael	Automatiker EFZ	R-SU-WS-EW Landquart
Widmer, Silas Laurin	Automatiker EFZ	R-SU-WS-EW Landquart
Rodrigues Gonçalves, Joao Pedro	Konstrukteur EFZ	R-EN-KO Landquart
Bolt, Gian	Polymechaniker EFZ	R-IH-TF-TH Landquart
Della Franca, Andrea	Polymechaniker EFZ	R-IH-IS Poschiavo
Eggenberger, Adrian	Polymechaniker EFZ	R-SU-WS-FE Landquart

InfoRetica
Nr. 3 / 2025
Info

Per August 2025 haben einige neue Berufsbildende ihre neue Aufgabe aufgenommen und gleichzeitig einige, auch langjährige, Berufsbildende ihr Amt abgegeben. Berufsbildende führen ihre Aufgabe mit sehr viel Herzblut und Engagement aus und ihnen gehört grossen Dank und Anerkennung. Zwei von ihnen, **Claudia Scaramella**, Personal-/Organisationsentwicklung, und **Reto Jegen**, Zugverkehrsleiter Landquart, geben Einblick in ihre Befindlichkeit nach dem Rücktritt:

Wie lange warst du Berufsbildner/in?

Claudia: Seit August 2004 durfte ich insgesamt 33 Lernende, hauptsächlich im ersten Lehrjahr, manchmal auch im zweiten, betreuen. Anfangs fanden die Rotationen der «KV-öV-Lernenden» alle sechs Monate, d.h. pro Semester statt, was ziemlich herausfordernd war. Erst die letzten Jahre mit der Änderung auf eine klassische «KV-Lehre» fand der Wechsel nur noch jährlich statt.

Reto: Berufsbildner war ich während 14 Jahren (2011 – 2025) und zuvor 18 Jahre (1991 – 2009) Prüfungsexperte bei der RhB.

Was war deine Motivation so viele Jahre Berufsbildende/r zu sein?

Claudia: Es hat mir grundsätzlich immer Freude bereitet, die Schulabgänger/innen oder jungen Lernenden in das Arbeitsleben bzw. meinen Arbeitsbereich einzuführen und sie eng im Arbeitsalltag zu unterstützen. Andererseits erforderte dies auch viel Energie und Engagement. Durch meine Tätigkeit im Bereich Personal- und Organisationsentwicklung in der Aus- und Weiterbildung war ich vom HR-Team von An-

fang an prädestiniert, kaufmännische Lernende einzuführen. In den letzten Jahren wurden immer mehr einfachere Aufgaben digitalisiert, sodass ich weniger Aufgaben weitergeben konnte. Nach so vielen Jahren bin ich nun aber dankbar, mich wieder vermehrt auf meine Aufgaben konzentrieren zu dürfen und ich diese Verantwortung abgeben darf.

Reto: Ich habe immer gerne den Lernenden mein umfassendes Wissen (auch das nicht-Eisenbahntechnische, sprich mein Allgemeinwissen) weitergegeben. Den Grund jetzt damit aufzuhören, lag eigentlich nur an der Umstellung des Ausbildungssystems, mit welchem ich mich leider überhaupt nicht mehr identifizieren kann.

Was war dein für dich persönlich grösster Erfolg?

Claudia: Das ist eine schwierige Frage. Vielleicht sind es nicht einzelne Erfolge, sondern die Summe vieler Begegnungen. Ich habe über die Jahre eine Liste mit allen Lernenden geführt (inkl. Foto). Wenn ich diese ansehe, erinnere ich mich an jede einzelne Person. Jede/r Lernende hat Spuren hinterlassen – und ich hoffe, auch ich durfte ein Stück dazu beitragen. Ich bin stolz auf sie und freue mich, wenn sie ihren beruflichen und auch privaten Weg erfolgreich meistern.

Reto: Es gab in dieser schon fast methusalemischen Zeitspanne mehrere schöne und auch weniger schöne Momente. Zu den wohl positivsten gehören die ALS-Aufgaben von zwei Lernenden, bei denen ich mit grosser Freude die Höchstnote sechs geben konnte, sowie der Umstand, dass in diesen über 30 Jahren bei mir kein einziger Lernender und keine einzige Lernende durch die Abschlussprüfung rasselte.

Lehrbeginn 2025

Am 1. August 2025 starteten 40 Lernende in 13 verschiedenen Lehrberufen ihre Laufbahn bei der Rhätischen Bahn. Nach den Einführungstagen bei der login Berufsbildung AG fand am Freitag, 8. August 2025 der erste offizielle Arbeitstag bei der RhB, der «Go-Tag», statt. Der stellvertretende Direktor **Christian Florin** begrüßte die neuen Lernenden persönlich und motivierte sie, sich aktiv und positiv einzubringen an ihren Lehrplätzen. Ganz im Sinne der RhB-Werte «Lerne, handle, begeistere».

Von Erika Wismer, Grundbildung und Zeitwirtschaft



Die neuen Lernenden bei der RhB.

Am Go-Tag stand das «Erleben» der RhB und die ersten Einblicke «Inside RhB» im Mittelpunkt. Die Lernenden haben dabei einen ersten Einblick in betriebliche Abläufe, Sicherheitsvorschriften oder Tourismusthemen erhalten und lernten auch schon einige Mitarbeitende und Führungskräfte persönlich kennen.

In zehn Gruppen schwärmten die Lehrbeginnenden aus und reisten an eine der Destinationen Davos, Arosa, Thusis, Ilanz oder Domat/Ems, um einerseits die Mitarbeitenden vor Ort zu treffen aber auch Tourismus-Spots kennenzulernen. Weiter erhielten sie verschiedene Einblicke in Landquart und Chur z.B. in die Werkstätten Rollmaterial, Aufgabenbereiche der Mitarbeitenden im Verwaltungsgebäude oder der Betriebszentrale.

Ihre Tagesaufgabe war ein Video von ihren Erlebnissen und Erfahrungen zu erstellen und dieses am Schluss des Tages einer Jury zu präsentieren. Als sehr positiv wurde das Kennenlernen der RhB-Mitarbeitenden bewertet, die von den Jugendlichen als sehr empathisch und zuvorkommend wahrgenommen wurden und natürlich das Willkommensgeschenk aus dem RhB-Shop.

Erstmals ist ein Lehrplatz als Automatiker/in EFZ bei den elektrotechnischen Anlagen im Geschäftsbereich Infrastruktur bei den Sicherungsanlagen besetzt worden. **Laura Krättli** aus Buchen wird nun zwei Jahre die Basisausbildung im Bildungszentrum bei login Landquart besuchen und dann ab 1. August 2027 auf den Lehrplatz wechseln.

Basisausbildungen

Vollzeit-Basisausbildungen dauern ein bis zwei Jahre und werden in externen Bildungszentren absolviert. Hier bekommen die Lernenden eine fundierte Grundausbildung und können fachliche Kompetenzen in einem geschützten Rahmen erlangen. Daneben besuchen die Lernenden ihre angestammte Berufsschule.

Folgende Lehrberufe der Rhätischen Bahn machen Basisausbildungen: ICT-Fachleute, Informatiker/innen, Mediamatiker/innen, Automatiker/innen und Automatikmonteur/innen, Polymechaniker/innen und Produktionsmechaniker/innen sowie Gleisbauer/innen.

Seit 1. August 2025 arbeiten gesamthaft 116 Lernende in 17 verschiedenen Lehrberufen bei der Rhätischen Bahn. Die grösste Gruppe sind die Detailhandelsfachleute öffentlicher Verkehr (Kundenberatung und Kundenbegleitung) mit rund 45 Lernenden über alle drei Lehrjahre. Die zweitgrösste ist die Mechanik mit Polymechaniker/innen und Produktionsmechaniker/innen mit rund 20 Lernenden.

Die Lehreintretenden 2025:

Egger, Matteo	Automatiker EFZ	login Basis-Technik-RhB Landquart
Krättli, Laura	Automatikerin EFZ Sicherungsanlagen	login Basis-Technik-RhB Landquart
Ravivarman, Teshan	Automatikmonteur EFZ Instandhaltung Schienenfahrzeuge	login Basis-Technik-RhB Landquart
Sharifi, Matin	Automatikmonteur EFZ Instandhaltung Schienenfahrzeuge	login Basis-Technik-RhB Landquart
Brzovic, Matej Nikola	Detailhandelsfachmann öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Chur
Frigerio, Martina Rita Cesira	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Samedan
Jochberger, Asiye	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Chur
Kaufmann, Laura	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Chur
Knöpfel, Karin	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Chur
Lecompte, Jahvin	Detailhandelsfachmann öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Chur
Mutzner, Lara Madlaina	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenbegleitung	V-PS-ZP Samedan
Grätz, Lea Sophie	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRS-PO Pontresina
Angelini, Sedania	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRS-SCTA Scuol-Tarasp
Betti, Valentina Bruna	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	P-RS-POS Poschiavo
Cathomas, Quiana	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRM-DAV Davos Platz
Corrado, Chanel	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRN-AROS Arosa
Gerber, Felicia	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRN-THS Thusis
Lauffer, Selina	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRM-KLO Klosters
Meier, Anja Sol	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRS-SAME Samedan
Tewelde, Hiwete	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRN-THS Thusis
Zovak, Ira	Detailhandelsfachfrau öV EFZ Kundenberatung	V-GRN-THS Thusis
Huonder, Kilian Cedric Tristan	Fachmann Bahntransport EFZ	P-RN-ILZ Ilanz
Pantenius, Jean	Fachmann Bahntransport EFZ	P-RN-THS Thusis
Müller, Enea	Fachmann öV EFZ Mobilität	P-RN-DAV BEIM Davos Platz
Ruggli, Alessandra Leonie	Fachfrau öV EFZ Mobilität	P-GU-ADI Landquart
Ribeiro Mourao, Victor Fernando	Gleisbauer EFZ	login Basis-Gleisbau-RhB Winterthur
Fetsiv, Ivan	Gleisbaupraktiker EBA	login Basis-Gleisbau-RhB Winterthur
Pinggera, Roman	Gleisbauer EFZ	login Basis-Gleisbau-RhB Winterthur
Öztürk, Eren Ali	ICT Fachmann EFZ mit Basisausbildung	BBC Basis-ICT Fachmann-login Berufsbildung Zürich
Mayer, Lino	Informatiker EFZ Plattformentwicklung mit Basisausbildung	BBC Basis-Informatik Plattformentwicklung- login Berufsbildung Zürich
Arpagaus, Nevio	Kaufmann EFZ Dienstleistung und Administration	I-PU-PS-AD Chur/Landquart
Däscher, Riccardo	Kaufmann EFZ Dienstleistung und Administration	P-LP-AUS-PLA Landquart
Luzio, Luca Nicola	Kaufmann EFZ Dienstleistung und Administration	P-GU-ADI Landquart
Bellés, Luka	Logistiker EFZ Lager	F-MW-LL Landquart
Fricot, Tyler Maddox	Logistiker EFZ Lager	F-MW-LL Landquart
Capatt, Matti	Mediamatiker EFZ mit Basisausbildung	BBC Basis-Mediamatiker-login Berufsbildung Zürich
Chirazi, Amin Nelu Pascal	Polymechaniker EFZ	login Basis-Technik-RhB Landquart
Monigatti, Luca	Polymechaniker EFZ	login Basis-Technik-RhB Landquart
Sieber Balastegui, Eloy	Polymechaniker EFZ	login Basis-Technik-RhB Landquart
Zen, Diego	Polymechaniker EFZ	login Basis-Technik-RhB Landquart

Kurzinterview mit der Lehreinsteigerin

Felicia Gerber, Detailhandelsfachfrau in V-GRN-Thusis über ihren Lehrstart:

Wie hast du die login-Woche und den Go-Tag erlebt?

Beides war sehr lehrreich und spannend. Wir haben viel Neues mitbekommen und es hat viel Spass gemacht.

Auf was freust du dich, wenn du an deinen Start am Lehrplatz denkst?

Auf die Kundenkontakte und dass ich einen Service leisten darf. Es beginnt ein neuer spannender Lebensabschnitt für mich.

Was wünschst du dir für deinen Start am Lehrplatz am nächsten Montag?

Gegenseitiger Respekt und eine gute Einführung, damit ich meine Aufgaben dann gut erledigen kann.

Wir wünschen allen neuen Lernenden einen erfolgreichen Start und viel Freude auf ihrem Weg in eine faszinierend andere Berufswelt bei der Rhätischen Bahn!

Für Lehrstart August 2026 sucht die Rhätische Bahn AG 50 motivierte Lernende. Nebst den 17 bekannten Lehrberufen ist es erstmals möglich den noch sehr jungen Lehrberuf Entwickler/in digitales Business zu erlernen.

Danilo Del Simone, Produktmanager Güterbahn

Die Bündler Güterbahn ist als Teil der RhB zuständig für den Transport unterschiedlichster Güter im Kanton Graubünden. Von Baustellen-transporten, Rundholztransporten bis zum Transport von Lebensmitteln. Am 20. August hatte ich die Gelegenheit näheres über die Güterbahn und die Arbeit eines Produktmanagers zu erfahren, als ich einen Tag lang **Danilo Del Simone**, Produktmanager Güterbahn, begleiten durfte. Welche Aufgaben, Herausforderungen und Verantwortungen bringt seine Arbeit mit sich? Und wie sieht ein typischer Arbeitsalltag aus?

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation



Als ich morgens in den Zug in Chur einstieg, habe ich mir diese Fragen gestellt und konnte mir die Antworten nicht wirklich vorstellen. Auf der Zugfahrt nach Samedan habe ich aus dem Fenster gesehen und eine weitere Frage kam auf. Wird der Regen oder Nebel Auswirkung auf den heutigen Tag haben?

Am Bahnhof Samedan angekommen, gab mir Danilo gleich eine kleine Einführung und einige wichtige Informationen über seine Arbeit bei der Bündner Güterbahn. Bereits in den ersten Minuten des Tages habe ich bemerkt, dass die Arbeit als Produktmanager bei der Bündner Güterbahn sehr vielseitig ist und nicht jeder Tag gleich abläuft. Ein Grossteil des Tages und der anstehenden Aufgaben können nicht eingeplant oder vorhergesehen werden. Danilo ist die zentrale Anlaufstelle im Süden, wenn Störungen auftreten und der Güterverkehr eingeschränkt oder verzögert ist. Und wie ich mich zuvor gefragt habe, haben auch Faktoren wie das Wetter, die Temperatur sowie Baustellen auf dem Streckennetz einen Einfluss auf den Güterverkehr. Es kann zu Verspätungen oder Ausfälle kommen, welche dann mit den betroffenen Kunden besprochen werden müssen. Wenn die Tage wärmer sind, tauchen oftmals mehr Probleme auf, wenn zum Beispiel Kühlaggregate für Lebensmittel ausfallen. Denn wenn ein Kühlwagen bei Minustemperaturen ausfällt, ist die Situation weniger kritisch, wie wenn es an einem heissen Sommertag passiert und die Zeit für Lösungen knapp wird.

Auch der Tagesbeginn von Danilo kann variieren, denn Probleme oder Änderungen treten häufig früh morgens auf. Wenn interne Baustellen eine verspätete Baustellenfreigabe erhalten, führt dies zu Verspätungen, welche für die zeitkritischen Güter einen grossen Aufwand nach sich ziehen.

Ich hatte an diesem Tag die Möglichkeit das Güterumschlagszentrum Oberengadin (GUZO) zu besichtigen und mir die unterschiedlichen Arbeiten anzusehen. Denn das GUZO ladet nicht nur die Güter von den Güterzügen auf Lastwagen um oder umgekehrt. Sondern bereitet auch Güterzüge vor, koordiniert gemeinsam mit der Region Maloja den Abtransport von Abfällen, Klärschlamm, Zementsilos sowie diverser anderer Güter.

Heute ist ein ruhiger Tag, aber auch diese beginnen im GUZO. Danilo spricht sich morgens jeweils mit den beiden Mitarbeitern im GUZO über aktuelle Geschehnisse ab. Sie tauschen sich darüber aus, was am Vortag passiert ist und was heute und in der nächsten Zeit ansteht. Zudem ist die Kommunikation mit der Disposition der Bündner Güterbahn für die Koordination von Transporten oder Abstimmungen bezüglich Kundenansprüche, auch ein wichtiger Aspekt.

Wenn keine weiteren Aufgaben anstehen, geht Danilo weiter in sein Büro am Bahnhof in St. Moritz. Hier zeigte er mir welche administrativen Tätigkeiten ebenfalls zu seinem Job als Produktmanager Güterbahn gehören. E-Mails und Telefonate gehören natürlich auch hier zum Alltag, mal mehr und mal weniger. Danilo ist für sehr viele Kunden verantwortlich und muss sich dabei auch um einiges kümmern.

Bild 1: Lea Bernhard und Danilo Del Simone

Bild 2: Elis Suisse AG

Bild 3: Portalkran mit Zementsilo beim GUZO

Bild 4: Gebäude im Güterumschlagszentrum Oberengadin (GUZO)

Mit Zahlen und Statistiken überprüft er den aktuellen Stand des Güterverkehrs mit den einzelnen Kunden und erkennt Anstiege oder Reduktionen in den Aufträgen. Wenn solche Änderungen festgestellt werden, bespricht sich Danilo mit denjenigen Kunden, welche Gründe diese Änderungen haben. Offerten auflegen und Verträge erneuern gehören ebenfalls zum Arbeitsalltag dazu. Sowie Rechnungen kontrollieren und visieren und Reportings der vergangenen Monate. Für die Arbeit von Danilo ist es zudem sehr wichtig über alles Aktuelle in der Region und die Kunden informiert zu sein. Deshalb sind auch Publikation im Amtsblatt ein Arbeitsinstrument von ihm. Mit der Applikation QUALITAS werden ebenfalls Meldungen zu Störungen oder Ereignissen erfasst. Wenn diese die Bündner Güterbahn betreffen, werden die Meldungen an den Produktmanager zugewiesen, die im Süden an Danilo. Seine Aufgabe dabei ist es dann, die Situation zu erkennen und die Behebung oder die nächsten Schritte zu koordinieren.

Von den insgesamt 15 Mitarbeitenden bei der Bündner Güterbahn sind drei als Produktmanager tätig. Die Kunden und Standorte teilen sie sich auf. Danilo und **Dario Engeler** sind für die externen Kunden verantwortlich, wobei Dario sich eher auf die Bereiche Lebensmittel und Getränke fokussiert und Danilo die Restlichen abdeckt. **Wiro Capol** betreut interne Kunden im Bereich der Baustellentransporte. Die Produktmanager tauschen sich untereinander regelmässig aus und decken auch die gegenseitige Stellvertretung ab.

Nach dem Mittagessen stand ein Kundenbesuch beim Unternehmen Elis Suisse AG auf dem Tagesplan. Eine Wäscherei, die unter anderem einen Standort in Samedan hat. Der Austausch mit bestehenden oder auch potenziellen Kunden ist ein wichtiger Bestandteil von Danilos Arbeit. Er hat mich schon vor dem Termin kurz über das Aktuelle und den Terminhalt informiert. Ich durfte beim Gespräch dabei sein und erhielt einen Einblick, wie solche Kundenbesuche ablaufen. Es wurden aktuelle Situationen und allfällige, zukünftige Aufträge besprochen.

Anschliessend sind wir nochmal zum GUZO gefahren und Danilo besprach sich kurz mit den Mitarbeitern vor Ort. Denn es gab noch mehr zu sehen und weitere Aufgabenbereiche von Danilo kennenzulernen. Im GUZO befinden sich fünf Kühlcontainer, welche oft von Autoherstellern für sogenannte Autotestings oder sonstigen Kunden für Events gemietet werden. Die Vermietung und Organisation dieser Kühlcontainer liegen ebenfalls in Danilos Verantwortung.

Auf der Rückfahrt von Samedan nach Chur konnte ich die vielen Eindrücke erst richtig aufnehmen. Es war ein Tag der mit offenen Fragen begonnen hat und mit viel neuem Wissen über die Bündner Güterbahn und die Arbeit als Produktmanager geendet hat. Obwohl ich all diese spannenden Einblicke erhalten habe, ist mir vor allem eines stark in Erinnerung geblieben: Mit welchem Engagement und Freude Danilo diese Arbeit ausführt und den doch öfters stressigen und ungewissen Arbeitsalltag meistert.



Bündner Zeitung 26. Juli 2025

Samstag, 26. Juli 2025

Kommentar zur Woche

Rassismus ist einfach, aber falsch

Zu behaupten, dass Asylsuchende verantwortlich seien für den Wohnungsmangel in Graubünden und dem Rest der Schweiz, ist nicht nur faktisch falsch, es ist auch rassistisch. Zümal wenn diese These mit der Förderung verbundnen ist, bei der Wohnungvergabe Schweizerinnen und Schweizer zu bevorzugen. So hiess es vergangene Woche in einem Leserbrief in dieser Zeitung. Grund genug, sich mit solchen «Fake News» auseinanderzusetzen.

Tatsächlich sind die Gründe für den Wohnungsmangel überwiegend hausgemacht. In einem funktionierenden Markt gibt es ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Warum funktioniert der Wohnungsmarkt nicht? Weil er extrem stark reguliert ist – aus teils nachvollziehbaren, guten Gründen.

Das 2013 vom Volk mit nahezu Zweidrittel-Mehrheit gebilligte Raumplanungsgesetz hat Gutes im Sinn, nämlich die nachhaltige Nutzung von Bauland, hat aber als direkte Folge, dass gerade in Brennpunktgemeinden Neubautätigkeit stark eingeschränkt ist.

Raumplanungsgesetz schränkt Neubau in vielen Gemeinden sehr stark ein.

Die stattdessen angestrebte innerörtliche Verdichtung ist aber ein sehr langfristiger Prozess und abhängig von den Interessen der betroffenen Immobilieneigentümer.

Wer mit hiesigen Architekten spricht, bekommt sehr schnell zu hören, wie lang und aufwendig die Genehmigungsverfahren sind und wie Personalmangel in den Behörden die Verfahren, zusätzlich zum Vorschriften-Overkill, verlangsamt.

Dazu kommt, dass Wohnungsknappheit auch in Graubünden auf wirtschaftlich und touristisch attraktive Gemeinden beschränkt ist. Wer bereit ist, einen längeren Weg zur Arbeit auf sich zu nehmen, hat es leichter bei der Wohnungssuche.

Das sind nur drei Argumente, die rassistische Erklärungen für den Wohnungsmangel ad absurdum führen. Aber natürlich ist es leichter, irgendwelchen anonymen Fremden Schuld zuzuweisen.



Joschim Braun,
Leiter der Chefredaktion
joschim.braun@somedia.ch



Motiviert: Fabian Bearth aus Chur steckt mitten in der 18-monatigen Ausbildung zum RhB-Lokführer.

Ausbildung zum Lokführer: Teil 1

Wie ein angehender Lokführer

Nach nur neun Monaten fahren Quereinsteiger bei der RhB selbstständig Triebzüge. Darauf arbeitet Fabian Bearth

Daria Joos (Text) und
Olivia Aebli-Item (Bilder)

Auf den schattigen Perrons ist die Mittagshitze noch erträglich. Aber über dem Gleisfeld des Bahnhof Landquart flimmert die Luft. «Die Rangierarbeiter haben heute einen harten Job», bemerkt Fabian Bearth, der am Gleis 6 auf seinen Zug wartet. Und zwar nicht als Passagier, sondern als Lokführer in Ausbildung. So weiss der 26-jährige Churer genau, wie der Bahnhofsbetrieb funktioniert: Welche Leistung die vorbereitende Lok erbringt, was im nahe gelegenen Kontrollzentrum passiert, welches Fahrzeug «nicht so gut tont» – und deswegen wohl auf dem Weg zur Wartung sei – und wie der Gütertransport in den frühen Morgenstunden abläuft.

Unter den Augen des angehenden Lokführers werden Züge rangiert und Fahrgäste beraten, wobei er alle passierenden RhB-Mitarbeitenden auf und neben den Gleisen freundlich grüsst. «Schon fertig?», ruft Bearth einem Klassenkameraden zu. Dieser nickt und winkt – er wolle das schöne «Wetter geniessen». «Der Vorteil vom Frühdienst», kommentiert Bearth. Für ihn geht der Arbeitstag erst los, im Laufe dessen er einmal quer durch den Kanton Graubünden fahren wird.

Pünktlich um 13.10 Uhr fährt der Regioexpress 13 ein, der zehn Minuten später in Richtung Klosters weiterfahren soll – und zwar unter der Führung von Bearth und seinem Hauptlehrmeister Christian Zimmermann, der bereits im Führerstand sitzt. Dorthin macht sich der Auszubildende schnellen Schrittes auf den Weg. Nach wenigen Minuten beginnt Bearth, beaufsichtigt von Zimmermann, mit dem Aufrüsten des Führerstands: Verschiedene Kontrollen werden durchgeführt, Streckentabelle und Stuhl eingerichtet, die Ge-

schwindigkeit am Tempomat vorge wählt. Einige routinierte Handgriffe und prüfende Blicke später setzt sich der Zug in Bewegung.

Alle Strecken auswendig lernen

Nein, selbst fahren darf Bearth, der mit der Ausbildung im Februar begonnen hat, noch nicht. Er sitzt auf einem kleinen Drehstuhl neben Zimmermann, der den Zug manövriert. Was an diesem Tag auf dem Programm steht, nennt sich «Meldephase». «Ich melde die Signale, die ich auf der Strecke sehe», Christian wiederholt das Gesagte und führt aus, was zu machen ist, erklärt Bearth. Dazu gehört zum Beispiel die Anpassung der Geschwindigkeit in einem bestimmten Abschnitt. Das tont dann etwa so: «Einfahrt Malans offen, 100, Abschnitt offen. Halt innen und aussen nicht verlangt. Durchfahrt.»

Nach der Meldung «Einfahrt Grütisch offen, Fahrt 1, 60, Ausfahrt offen, Fahrt 3, 45, und Halt» kommt der Regioexpress in Grütisch zu stehen. Auch nach ausführlichen Erklärungen sind die genannten Signale für Auswendiglernen: «Zimmermann, wie beim Halt erläutert. Züme, die Auszubildenden sei. «Sie müssen alles auswendig lernen: die Strecken, die Geschwindigkeiten, die Kommunikation im Führerstand.» Dabei würden alle Lokführer von den Zugsicherheitsystemen überwacht. «Wenn wir nicht bremsen, brems der Zug selbst.» Und schon geht es weiter mit «Ausfahrt Grütisch offen, Fahrt 3, 45, Schliers offen.»

Insgesamt 40 Tage «Meldephase» müssen die Berufsanwärterinnen und Berufsanwärter absolvieren. Parallel dazu findet Theorieunterricht statt, so dass das im Schulzimmer Gelehrte so gleich auf der Schiene angewendet werden kann. Hier verlangt Praxisausbildung

«Ich will alles ganz genau haben.»

Christian Zimmermann
Praxisausbildner

«Genau diese Abwechslung macht für mich den Reiz aus.»

Fabian Bearth
Lokführer in Ausbildung

ner Zimmermann viel Disziplin und Sorgfalt, wie er später bei einer Kaffeepause in Klosters sagt. «Ich will alles ganz genau haben.» Bearth grinst. Die beiden Männer, die sich hier gegenüber sitzen, sind fast gleich alt. «Aber irgendwann», so der Lehrmeister zum Schüler, «kommt dir das alles zugute.»

Abwechslung als «Reiz am Beruf»

Die Ausbildung zum Lokführer, zur Lokführerin dauert insgesamt 18 Monate. Aber bereits nach neun Monaten fahren die Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger selbstständig Triebzüge wie dem Capricorn-Flügelzug, mit dem Bearth und Zimmermann an diesem Nachmittag von Klosters weiter nach Filisur und wieder zurück nach Klosters unterwegs sind. Bis zur Triebzugprüfung im Herbst muss Bearth noch viel lernen – theoretisch wie praktisch.

Der praktische Teil ist auf der Strecke Klosters-Filisur gemäss den beiden Lokführern besonders angenehm aufgrund der gleichmässigen Steigung. Unterschiede gibt es aber nicht nur je nach Strecke, sondern auch je nach Fahrzeug: Das hauptsächlich elektrische Bremssystem des Capricorn-Zuges erfordert einen anderen Fahrstil als etwa die Vakuumbremsen der älteren Güterzüge. Während die Latin nur schwer folgen kann, meint Bearth: «Genau diese Abwechslung macht für mich den Reiz am Beruf aus.» Zimmermann, der bereits seit fünf Jahren als Lokführer arbeitet, stimmt dem zu und ergänzt mit Verweis auf die vorzeigende Landschaft: «Von Chur bis zu Beminapass erlebst du alle Jahreszeiten in einem Tag.»

Eine unerwartete Premiere

Vor der Haltestelle Davos-Wolfgang schon von Weitem eine mit Blumen geschmückte Lok zu sehen, um die eine Menschentraube gebildet hat



Nicht fahren, sondern «melden»: Vorerst darf Fabian Bearth seinem Hauptlehrmeister Christian Zimmermann (rechts) lediglich über die Schulter schauen, was dazu dient, sich die Strecke einzuprägen.



Alles im Blick: Auf dem linken Bildschirm sind die Fahrdaten zu sehen, auf dem rechten ist das Hauptmenü für Fahrzeugeinstellungen und Fehleranalysen ersichtlich.



Aufrüsten des Führerstands: Bevor der Triebzug abfährt, nimmt Fabian Bearth verschiedene Kontrollen vor – zum Beispiel eine Bremsprobe.



Jungfernfahrt: Zum ersten Mal fährt Fabian Bearth einen Triebzug ausserhalb des Bahnhofs.



Sauberkeit muss sein: Auch das Putzen des Führerstands inklusive der Handläufe gehört zu den Aufgaben eines Lokführers.

erer sich die RhB-Strecken einprägt

zeit hin. Deshalb er alle Streckensignale melden muss und wo er Blut und Wasser schwitzt.

am Zug befestigtes Schild weist auf den Anlass hin: die letzte Dienstfahrt eines Arbeitskollegen von Bearth und Zimmermann. Diese lassen «ihre» Fahrzeug zum Gruss einen schrillen Pfiff ausstossen. Während auf dem einen Gleis eine Karriere zu Ende geht, fängt sie auf dem anderen erst an. Bearth steht seine erste Dienstfahrt nämlich noch bevor – und zwar schneller, als ihm lieb ist.

Was er zu Beginn der Schicht nämlich noch nicht gewusst hat: Er hat seine Zwischenprüfungen bestanden. Der Bescheid kommt während der Fahrt per Mail. Zimmermann gratuliert und fragt sogleich: «Klosters-St. Moritz hast du schon achtmal, oder?» Bearth rechnet und nickt langsam, wohl wissend, was das bedeutet: Nach der bestandenen Prüfung darf er jene Strecken, die er im Rahmen der «Meldephase» bereits achtmal befahren hat, in Begleitung seines Hauptlehrmeisters selbst fahren. Und nach Klosters-Filistur retour ist nun, wie es der Zufall will, Klosters-St. Moritz vorgesehen. «Ouu», bringt Bearth hervor. Sein Debüt naht.

«Blut und Wasser» im Führerstand

Kurz nach 17 Uhr schliessen die Türen des Regioexpress 3. Bearth prüft im Rückspiegel, ob sie auch wirklich geschlossen sind. Kontrolliert, ob das Abfahrtsignal offen «vorwärts». Die Wendeschalter auf «vorwärts». Die Jungfernfahrt kann beginnen. Alleine ist der auszubildende Lokführer dabei nicht, jeder Schritt erfolgt unter den Anweisungen des Lehrmeisters. Während Bearth zum ersten Mal in seinem Leben einen Triebzug aus dem Bahnhof manövriert, ist die Stimmung im Führerstand so ruhig wie bei den bisherigen Fahrten: Die beiden Männer kommunizieren konzentriert und unaufgeregt. Später wird Bearth

sagen, er habe in diesem Moment «Blut und Wasser geschwitzt».

Seine Nervosität zeigt sich erst bei einem Halt im Vereinatunnel. Während die Lokführer auf den Gegenzug warten, atmet Bearth hörbar aus: «Endlich eine Verschlaufpause.» Zimmermann beschwichtigt: «Du machst das doch gut, du musst nicht nervös sein.»

Die Sache mit den faulen Lokführern

340 Sitzplätze zählt der Triebzug, den Bearth und Zimmermann am späten Nachmittag ins Untereggindal bewegen. Ob die Fahrgäste wohl merken, dass sie Teil einer Premiere sind? Hoffentlich nicht, findet der Ausbilder. «Ein guter Lokführer ist ein fauler Lokführer», mahnt dieser. Will heissen: Vorausschauen, Steigung und Gefälle zum Bremsen und Beschleunigen nutzen, möglichst wenig eingreifen – sodass es beispielsweise bei einem Halt keinen Ruck gibt, den die Passagiere zu spüren bekommen.

«Jetzt wird's interessant», sagt Bearth, als in Busch die ersten Regentropfen auf die Frontscheibe prasseln. Neben unterschiedlichen Strecken und Fahrzeugen müssen sich Lokführer nämlich auch den unterschiedlichen Wetterbedingungen anpassen. «Die elektrischen Bremsen sind bei Trockenheit sehr angenehm», erklärt Zimmermann. «Aber wenn die Schienen nass sind, wird es rutschiger.»

Trotz dieser Schwierigkeit bringt Bearth den Zug sicher nach St. Moritz, woraufhin sein Ausbilder ihm an-

erkennend auf die Schulter klopf. «Und? Macht's Spass?» – «Ja, doch», lautet die Antwort. Aber viel habe er von der malerischen Strecke nicht mitbekommen. «Ich habe noch nicht alles im Griff. Aber bis Ende Jahr dann schon.»

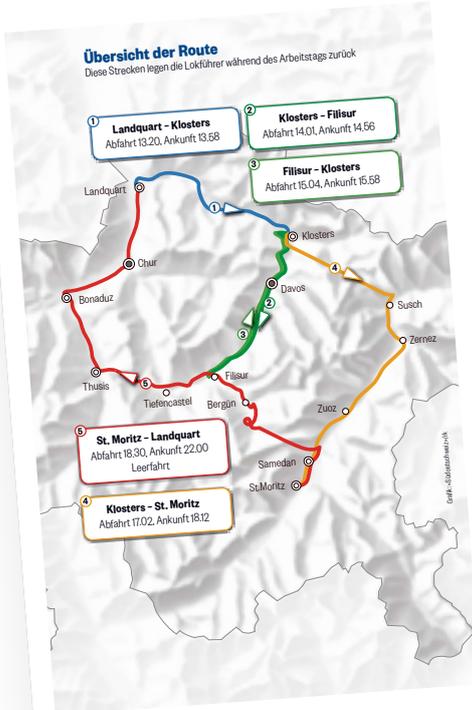
Zurück zum Depot – und ab ins Bett?

Von St. Moritz geht es für die zwei Lokführer zurück nach Samedan, wo der Capricorn-Triebzug abgestellt wird. Mittlerweile ist es 19 Uhr. Nach einer kurzen Pause steht die Heimfahrt über die Albulalinie an. Und zwar mit einem leeren Fahrzeug, ohne Halt bis nach Landquart zurück. «Ein angenehmer Abschluss nach dieser langen Tour», findet Zimmermann. Andere Dienstbesätze seien weniger intensiv als der heutige.

Müdigkeit habe ihm am Anfang schon zu schaffen gemacht, gibt Bearth diesbezüglich zu. Der Ausbilder meint allerdings: «Beim Fahren bist du immer beschäftigt, das hält wach.» Abgesehen davon gehöre Konzentration für alle Auszubildenden, sie werde am psychologischen Tauglichkeitstest geprüft.

Auch wenn das Depot in Landquart mit jeder Minute näher rückt, ist an Feierabend noch nicht zu denken. Das Fahrzeug muss schliesslich noch abgestellt, gesichert und auf allfällige Schäden kontrolliert werden. Um 22.30 Uhr werde er etwa zu Hause sein, schätzt Bearth. Ob er als Lokführer bei früheren Diensten noch Zeit für Freizeitaktivitäten habe, wie es die RhB-Werbeplakate versprechen? Verhaltenes Lachen. «Wenn ich nach einer Schicht, die um 03.30 Uhr beginnt, direkt etwas unternehme, dann geht es. Wenn ich mich einmal hinlege, schlafe ich direkt ein.»

InfoRetica
Nr. 3/2025
Info



Mehr dazu auf: suedostschweiz.ch/graubuenden/loekuehler

RhB-Nachrichten

03/1995

„Unterwegs“ - drei Figuren im Bahnhof Thusis



Stehendes Gruppenbild mit sitzender Dame. Dittler von rechts, Robert Indermair

Bürgerliche Kunst

Schon während der Bauphase machten sich die Bauverantwortlichen des Bahnhofs Gross Gedanken, wie und in welcher Form Kunst am Bau in dieses Projekt integriert werden könnte. Anlässlich der 100-Jahrfier erhielt die Rhätische Bahn von verschiedenen Gönnern Spenden an handliche oder Holze, wovon noch ein Rest vorhanden war. Als dann die Interessengemeinschaft „Schnecke“inger eine AG, Chur und Rudolf Gsteiger, Thuis, übernahm, sich finanziell an ein solches Kunstwerk zu beteiligen wurde mit den Künstlern Norbert Hölzl aus Poschtrava und Robert Indermair, Almers, Kontakt aufgenommen. Die Direktion der RhB hat sich trotz der hohen Kosten für den Vorschlag von Robert Indermair entschieden. Auch die Gemeinde Thuis und die Graubündner Kantonalbank stützten einen namhaften Beitrag bei. Zudem

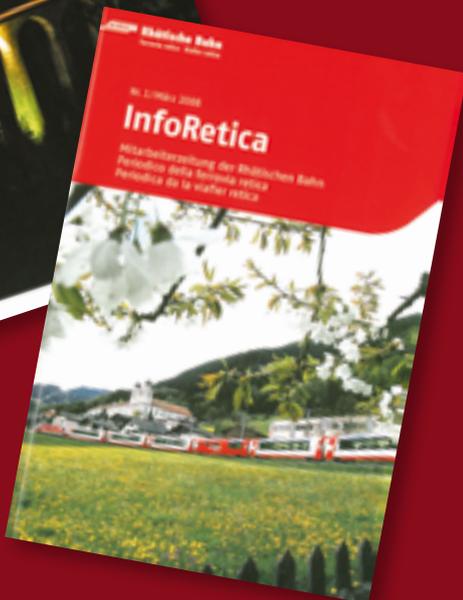
erstellt die Fa. Flein AG, Rhodura, die Fundamente und tätigte die Transporte der Figuren.

Die Einweihung

Am 20. Juni 1995 kreierten die drei Skulpturen in Gegenwart des Künstlers und Vertreter der oben genannten Beteiligten vollendet werden. Die erste Figur scheint sehr ruhig die Unterführung anzustarren. Die zweite winkt einem Zug hinterher und die dritte sitzt auf ihren Koffern auf dem Perron und schaut auf den Zug zu warten. Indermairs lebensgrosse Plastiken beleben den Bahnhof von Thuis auf ungewöhnliche Art.



Retica



Zahl des Quartals 250

Ausgaben der Mitarbeitendenzeitschrift der RhB sind bisher erschienen. Seit 1963 wird viermal jährlich dieses Produkt für die Mitarbeitenden produziert. Ursprünglich hiess die Zeitschrift RhB-Nachrichten, seit dem Jahr 2000 InfoRetica.

Neues in Kürze



1



2



3

Naturnahe RhB

Von Beat Hug, Bauleiter Tiefbau

1 Die RhB ist und bleibt naturnah: eine kleine Vogelnest-Überraschung konnten wir im Chassis der Hubwagen des Fahrlösungsdienstes Engadin entdecken.

Die RhB als Arbeitgeberin bewerten

Von Andreas Roth, Employer Branding

2 Wer zur RhB wechseln möchte, holt sich vorab Informationen zu unserem Unternehmen ein; zum Beispiel über Freunde, Bekannte oder auf Online-Plattformen. «Kununu» heisst die grösste Plattform, welche Arbeitgeber-Bewertungen öffentlich zeigt und vergleicht. Auch die RhB wird regelmässig beurteilt – sowohl von ehemaligen Kollegen/-innen wie auch von Mitarbeitenden, die aktuell im Unternehmen arbeiten. Alle Bewertungen sind vollstän-

dig anonym und die RhB hat keinen Einfluss darauf.

Möchtest du deine Erfahrungen bei der RhB öffentlich teilen? Dies hilft Stellensuchenden, sich ein authentisches Bild von unserer Firma zu machen. Je mehr Bewertungen die RhB auf Kununu hat, desto genauer wird das Bild, welche Stärken und Schwächen wir aus Sicht der Mitarbeitenden haben. Zum Beispiel kannst du das Arbeitsklima, die Vorgesetzten oder Leistungen wie Lohn oder Pensionskasse beurteilen.

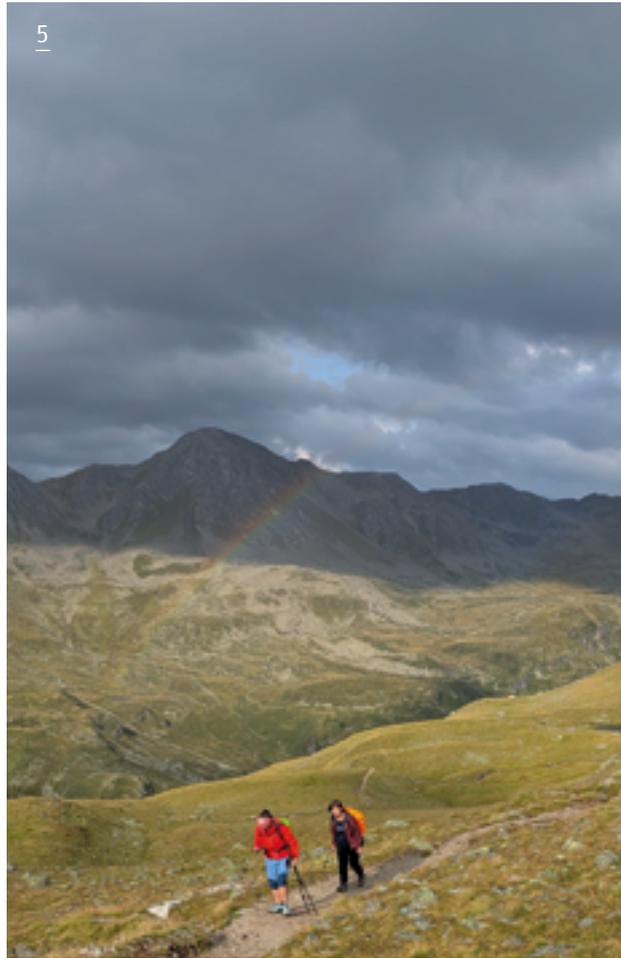
Möchtest du deine Erfahrungen bei der RhB für andere sichtbar machen? Dann kannst du deine Bewertung auf der Webseite www.kununu.com unter «Rhätische Bahn AG (Chur)» eingeben. Dabei spielt es keine Rolle, ob du 1 Monat, 3 Jahre oder schon 30 Jahre mit dabei bist – jede Bewertung zählt.

Die ersten Absolventinnen «Detailhandelsfachleute öv – Kundenbegleitung»

Damir Kaukovic, Support Zugpersonal

3 Die drei Lernenden der neuen Berufslehre haben ihre Ausbildung nach drei Jahren erfolgreich abgeschlossen. Dank ihres ausserordentlichen Engagements und den vielen Extrameilen, die sie eingelegt haben, konnten einige von ihnen an Wettbewerben teilnehmen. Aufgrund **Leonie Briners** hoher Einsatzbereitschaft in der Berufsschule wurde die RhB mit dem Bernina Express im schweizerischen KV-Englischschulbuch verewigt. Darüber hinaus hatten die Berufsschullehrer mehrfach die Gelegenheit bei der RhB «schnuppern» zu gehen, was zur Optimierung der Schulungsunterlagen beitrug und eine Erleichterung für die Lernenden des öffentlichen Verkehrs darstellte.

Das Führungsteam wünscht den drei Absolventinnen allzeit gute Fahrt und heisst sie herzlich willkommen in der RhB-Familie.



InfoRetica
Nr. 3/2025
Retica

Berufsschulmeisterschaft Ost Ausbildung DHÖV Zugpersonal

Von Luzi Oberer, Zugpersonal

4 Ende Juni durfte unser Auszubildende **Nino Compagnoni** nach seiner Leistung in der Berufsschule Chur an der Berufsschulmeisterschaft Ost in St. Gallen teilnehmen. An der Vorentscheidung in St. Gallen erreichte Nino nach dem 15-minütigen Verkaufsgespräch die weitere Runde. Mit grosser Nervosität trat Nino die Runde an und absolvierte mit dem vierten Schlussrang eine hervorragende Bewertung. Als Berufsbildner gratuliere ich Nino für die tolle, hervorragende Leistung!

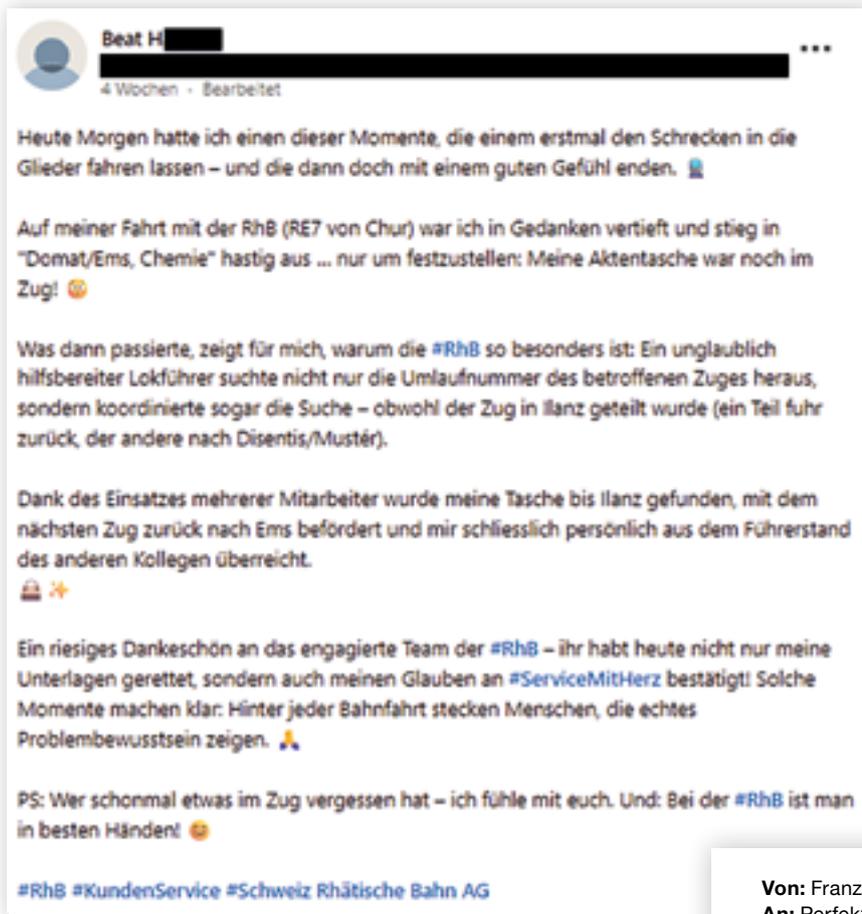
BGF-Bergwanderung 2025

Von Sarah Gartmann, Personal- und Organisationsentwicklung

5 Am Samstag, 16. August 2025 fand die jährliche Bergwanderung der Betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) statt. Gemeinsam mit **Braida Pinggera** machten sich zehn Mitarbeitende auf den Weg vom Flüelapass zu den Jöriseen und zurück. Leider änderte das Wetter noch spontan und so war von Regen über Hagel bis Sonnenschein alles dabei, was zwar die Route etwas änderte, den Ausblick jedoch nicht weniger spektakulär machte. Die Wanderung förderte aktiv Gesundheit und Zusammenhalt – trotz wechselhaftem Wetter.

Was unsere Fahrgäste bewegt

Im dritten Quartal 2025 haben uns wiederum einige Kundenrückmeldungen erreicht. Einen Auszug davon haben wir für euch hier zusammengestellt.



Beat H. [Redacted]
4 Wochen · Bearbeitet

Heute Morgen hatte ich einen dieser Momente, die einem erstmal den Schrecken in die Glieder fahren lassen – und die dann doch mit einem guten Gefühl enden. 🙏

Auf meiner Fahrt mit der RHB (RE7 von Chur) war ich in Gedanken vertieft und stieg in "Domat/Ems, Chemie" hastig aus ... nur um festzustellen: Meine Aktentasche war noch im Zug! 😱

Was dann passierte, zeigt für mich, warum die #RHB so besonders ist: Ein unglaublich hilfsbereiter Lokführer suchte nicht nur die Umlaufnummer des betroffenen Zuges heraus, sondern koordinierte sogar die Suche – obwohl der Zug in Ilanz geteilt wurde (ein Teil fuhr zurück, der andere nach Disentis/Mustér).

Dank des Einsatzes mehrerer Mitarbeiter wurde meine Tasche bis Ilanz gefunden, mit dem nächsten Zug zurück nach Ems befördert und mir schliesslich persönlich aus dem Führerstand des anderen Kollegen überreicht. 🙏 ✨

Ein riesiges Dankeschön an das engagierte Team der #RHB – ihr habt heute nicht nur meine Unterlagen gerettet, sondern auch meinen Glauben an #ServiceMitHerz bestätigt! Solche Momente machen klar: Hinter jeder Bahnfahrt stecken Menschen, die echtes Problembewusstsein zeigen. 🙏

PS: Wer schonmal etwas im Zug vergessen hat – ich fühle mit euch. Und: Bei der #RHB ist man in besten Händen! 🙏

#RHB #KundenService #Schweiz Rhätische Bahn AG



Zum Klatschen

Von: Franziska J.
An: Perfekter Zugbegleiter

Guten Tag

Am 27.5.2025, 12:15 Uhr fuhren wir mit dem IR 38 von Samedan nach Thuisis. Aufgrund einer Stellwerkstörung wurden wir per Monitor und Durchsage informiert, dass wir eine Verspätung auf unbestimmte Zeit haben werden.

Unser Zugbegleiter Marino Brazerol hat diese ausserordentliche Situation sensationell gemeistert. Er hat für sämtliche Reisende kompetent eine Lösung gefunden und war omnipräsent und für Fragen immer erreichbar.

Wir haben uns gut aufgehoben gefühlt und konnten die Reise, trotz knapp einer Stunde Verspätung richtig geniessen. Nochmals ein riesiges Dankeschön an Herr Brazerol.

Grüsse aus Österreich

Der Kundendienst sagt Danke



Kundin: H.T. meldet sich telefonisch beim Kundendienst: Sie und einige andere ältere Bewohner im Dorf Bergün haben sich vorweg über den geplanten Bahnersatz vom November 2024 informiert: Sie schaffen es aber nicht, den Bahnersatz-Fahrplan zu lesen und erhalten keine entsprechenden Infos am Bahnschalter.

RhB: Kundendienst versucht, den Fahrplan telefonisch zu erklären; er ist aber sehr komplex, da Abfahrt und Ankunft an diversen Orten vorgesehen sind und mehrere verschieden grosse Postautos im Einsatz stehen werden.

RhB: Teams-Call mit **Fabio Caderas**, **Daniel Urs Streckeisen**, **Stefania Daniele** und **Romina Mascaro**: Wir versuchen, das Bahnersatzkonzept von allen Seiten zu betrachten und suchen nach Lösungen, wie die Kundenlenkung vereinfacht werden kann.

RhB: Fabio Caderas erstellt eine einfachere Fahrplanübersicht und platziert diese in Plakatform im Dorf. Ebenfalls wendet er sich an das Schalterpersonal, welches von Bergün-Filisur Tourismus angestellt ist, und informiert nochmals genau über den Bahnersatz.

RhB: Daniel Urs Streckeisen kommuniziert zudem an Postauto, dass Kunden – egal an welcher Haltestelle wartend – mitgenommen werden müssen.

RhB: Thema wird von Stefania Daniele in die Arbeitsgruppe Kundeninformation mitgenommen, um zukünftig bereits in der Langzeitplanung eines Bahnersatzes alle Aspekte der Kundeninformation sowie der Kundenlenkung zu beachten.

InfoRetica
Nr. 3/2025
Retica



Kundin: H.T. meldet sich wieder telefonisch und dankt für alle kurzfristig ergriffenen Massnahmen. Sie und die ihr bekannten älteren Bewohner in Bergün sind sehr glücklich über die vereinfachte Kommunikation – insbesondere für Personen, die nicht digital unterwegs sind.



RhB: Anmerkung vom Kundendienst: Wir haben betreffend Streckensperrung Albula 2024 keine negativen Kundenrückmeldungen betreffend Bahnersatzkonzept in Bergün verzeichnet.



Der Kundendienst sagt DANKE

Wir konnten gemeinsam noch vor Beginn der Streckensperrung die Kundeninformation betreffend Bahnersatz vereinfachen, im Dorf sichtbar machen und somit verbessern. Zudem konnte bereits vorweg sichergestellt werden, dass auch alle Reisenden mit dem Bahnersatz mitgenommen werden, egal an welcher Haltestelle sie warteten.

Vielen Dank für die gute Zusammenarbeit sowie euren schnellen Einsatz für unsere Kundinnen und Kunden.



Deine spontane Meinung...

Patrick Lüthy

Position: Leiter Zugpersonal Nord 3

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 37 Jahre

Sandra Mayerhofer

Position: Leiterin Kundendialog

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 3 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Ich übernehme die fachliche und personelle Führung des Zugbegleiterteams, fördere deren Entwicklung, habe ein offenes Ohr für die Anliegen meiner Mitarbeiter/innen und Sorge für einen effizienten, kundenorientierten Betrieb.

Schätzfrage: Wie viel Mal wurde vom 1. Januar – 31. Juli 2025 auf den RhB-Livestream (rhb.ch/livestream) zugegriffen? (Antwort: 291'148 Mal)

32'568 Mal.

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

Das Buch «Die Säulen der Erde» von Ken Follett.

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

Mit meiner Familie eine Wildspezialitätenfahrt im Gourmino.

...deine Schwäche?

Geduld haben ist nicht immer meine Stärke.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Informativ. Die InfoRetica lese ich immer wieder gerne.

Wen wählst du als Nächste für diese Fragen und warum?

Nunzia De Angelis, Reinigungsmitarbeiterin, Chur.

Die Mitarbeitenden der Reinigung werden von den Gästen kaum wahrgenommen. Der erste Eindruck der Fahrgäste ist entscheidend. Saubere Wagen sind das A und O einer Reise.

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Im Kundendialog beantworten wir Kundenreklamationen, Kundenlob, Erstattungsanfragen sowie allgemeine Anfragen zur Rhätischen Bahn und behandeln Kulanzentscheidungen.

Schätzfrage: Wie viel Mal wurde vom 1. Januar – 31. Juli 2025 auf den RhB-Livestream (rhb.ch/livestream) zugegriffen? (Antwort: 291'148 Mal)

Der Livestream ist immer wieder Thema bei unseren Kundinnen und Kunden, vor allem wenn er nicht richtig funktioniert. Ich schätze 30'000 Zugriffe.

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

Das grosse Buch vom Schlaf und den Kinofilm Wolf of Wall Street.

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

Mit meinem Freund im Bernina Wein Express nach Tirano.

...deine Schwäche?

Schokolade.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Sehr informativ zu sehen, was alles in der gesamten RhB so passiert.

Wen wählst du als Nächsten für diese Fragen und warum?

Dieter Dubkowitsch, Marktverantwortlicher Deutschland/Österreich, Chur. Begründung: Da Dieter so wie ich auch aus Österreich kommt.

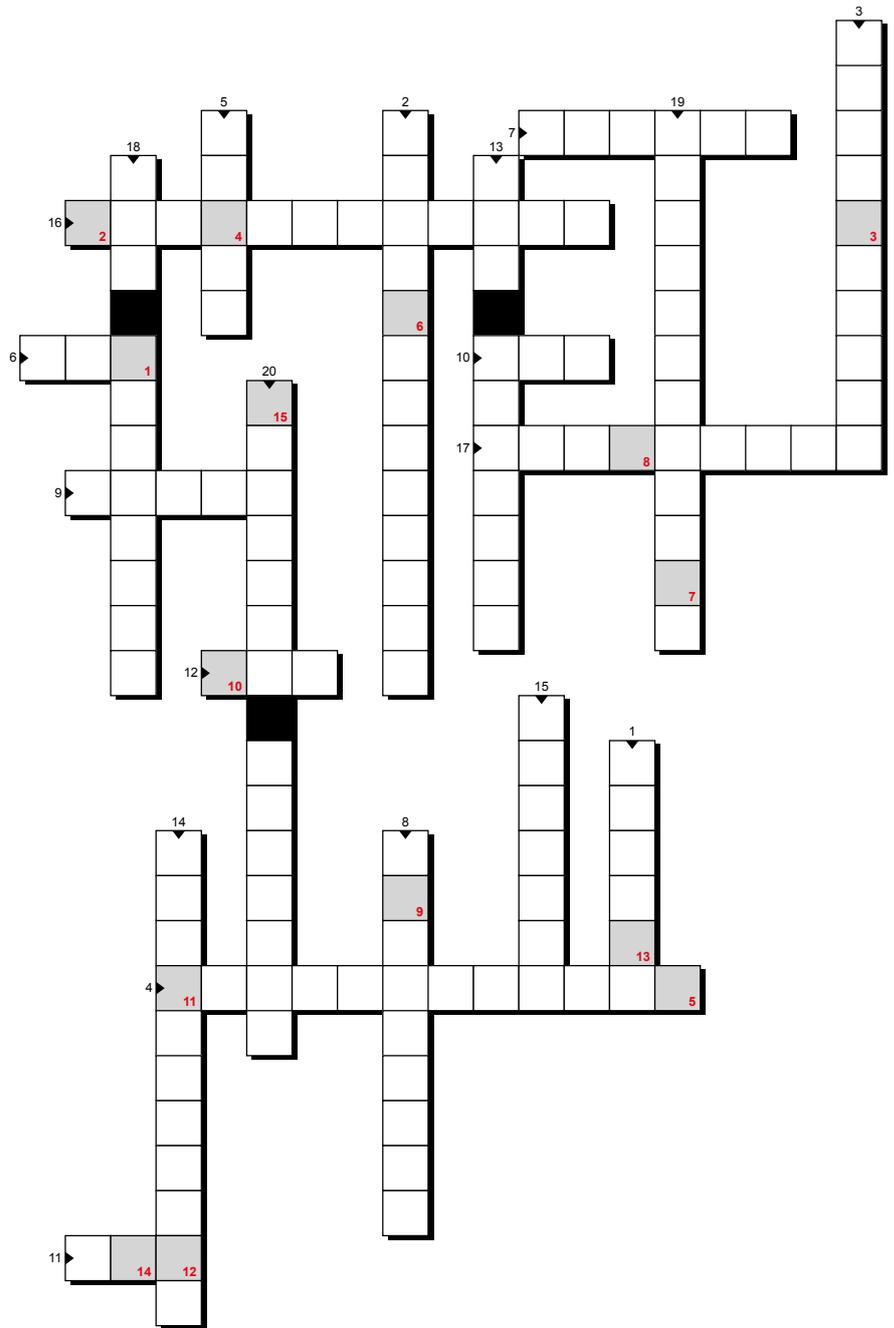
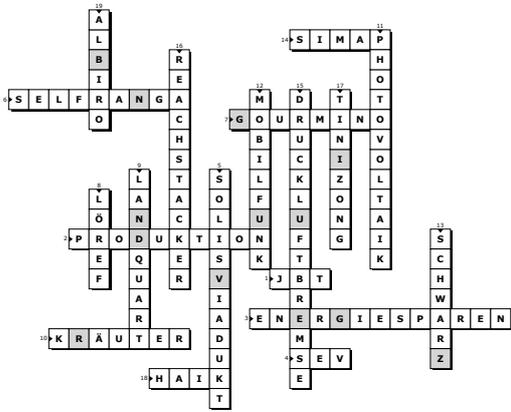
Spielregeln:
Die/der Befragte darf den nächsten Mitarbeitenden auswählen, die/der befragt werden soll. Es muss sich dabei um eine/n Vertreter/in eines anderen Geschlechts und eines anderen Geschäftsbereichs handeln.



RhB-Rätsel

Auflösung des Rätsels in der
InfoRetica 2/2025:

ZUGVERBINDUNG



1. Einer der drei Werte der RhB
2. Längster RhB-Tunnel (19042 m)
3. Lokomotive (ital.)
4. Kürzester Tunnel (18 m)
5. RhB-Dampflok, die nach einem bekannten Film benannt wurde
6. Zweiweginterventionsfahrzeug (Abk.)
7. Tiefster Punkt RhB-Streckennetz (429 m.ü.M)
8. Autoverladestation im Engadin
9. Eine beliebte Schlittelpiste liegt zwischen ... und Bergün
10. Bernina Express (Abk.)
11. Höchstgelegenes, ganzjährig besiedeltes Dorf im Kanton Graubünden
12. Ein angrenzender Kanton an Graubünden
13. Höchster Berg im Kanton Graubünden
14. Seit 2013 bezieht die RhB die elektrische Energie für die Personenzüge aus ...
15. Rätselspass entlang der Engadiner Kulturlinie
16. Schienenkreuzfahrt der RhB
17. Rheinschlucht (rom.)
18. Kinderkondukteur der RhB
19. Graubünden ist der einzige Kanton mit drei ...
20. Panoramazug mit dem Slogan «Der langsamste Schnellzug der Welt»

Lösungswort

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

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 **27. Oktober 2025** 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 **Armin Portmann**, Spezialist Vorschriften/ Zulassungen, herzlichen Glückwunsch!



Fotospots entlang dem Streckennetz



rhb.ch/blog



HDR



Entlang unserem Streckennetz gibt es viele Orte, um unsere Züge perfekt in Szene zu setzen. Wir zeigen in diesem Blog unsere liebsten Fotomotive und die zugehörigen Fotospots.

Dein Lieblingsspot fehlt? Melde dich bei marketing@rhb.ch