



Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

Nr. 4 / Dezember 2025

InfoRetica

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



Infrastruktur

**Zwischen Davos
und Klosters
wird bald gebaut**

Rollmaterial

**Bernina Express
Refit Soft**

Qualität

**Pünktlichkeit
hat viele
Einflussfaktoren**

Inhalt



Info

6

Novitads aus der Direktion
«Bündner Pioniergeist»
«Lo spirito pionieristico
dei Grigioni»

Renato Fasciati

8

Auf einen Blick
Bahnkultur Graubünden

Fotos von Andrea Badrutt, Nicola Pitaro
und Cyrill Weber

10

Infrastruktur
**Zwischen Davos und Klosters
wird bald gebaut**

Simon Rageth

12

Rollmaterial
Bernina Express Refit Soft

Samira Walther und David Wiegratz

14

Qualität
**Pünktlichkeit hat viele
Einflussfaktoren**

Beat Hager, Lukas Zesiger und
Matthias Wyrsh

16

Sicherheit
**Anpassungen zwischen
Campocologno und Tirano**

Ivo Zimmermann

17

Sicherheit
**Warnfunktion Rangier –
Pilotversuch Bahnhof Chur**

Patricia Demarmels und Uwe Hartmann

18

Infrastruktur
**Solisviadukt: Ein Jahrhundert-
bauwerk bekommt ein Update**

Markus Kunz

20

Infrastruktur
**Teilerneuerung
Versascatunnel**

Flavio Modetta

22

Infrastruktur
**Instandsetzung Stützmauern
zwischen Cavadürli und
Davos Laret**

Marco Elsa

24

Rollmaterial
**Das Ende eines
Bewitterungsversuchs**

David Wiegratz

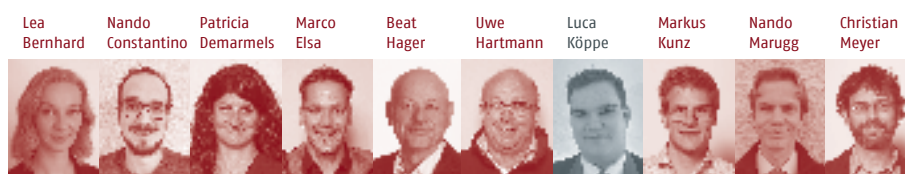
Impressum

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:** 02.02.2026; **Auflage:** 3 200 Exemplare, 4-farbig; **Ausgabe:** 251; © 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





25
Digitalisierung
**5 Jahre Workflows –
Viel erreicht, noch viel vor**
Nando Costantino

26
Verbesserung und Innovation
**Prämierung der besten
Innovations- und Ver-
besserungsideen 2024**
Ladina Schafh  t  le

27
Personal
**Gewinnen und binden –
warum «Employer Branding»
wichtiger wird**
Andreas Roth

28
Ausbildung
Nächster Halt Shanghai
Erika Wismer

30
Bündner Güterbahn
**Kundenanlass der Bündner
Güterbahn in Filisur**
Sari Patzen

32
Ausbildung
**Zugpersonal:
Austausch RhB-SBB**
Nando Marugg und Luca Köppe

34
Qualität
Die RhB fasziniert
Saba Sanei

35
Veranstaltung
**Mittendrin statt nur dabei –
Die RhB beim 24. Nationalpark
Bike-Marathon**
Fabian Schorta

36
Ein Tag mit...
**...Alessandra Gartmann,
Landerwerb**
Lea Bernhard

38
Die Medienbahn
**Engadiner Post
20.11.2025**
Redaktion

39
Damals, vor 30 Jahren
**RhB-Nachrichten
04/1995**
Redaktion

39
Bahnmuseum Albula
**Was macht ein
Museum aus?**
Christian Meyer und Roman Sommer

Retica

41
Zahl des Quartals
71
Redaktion

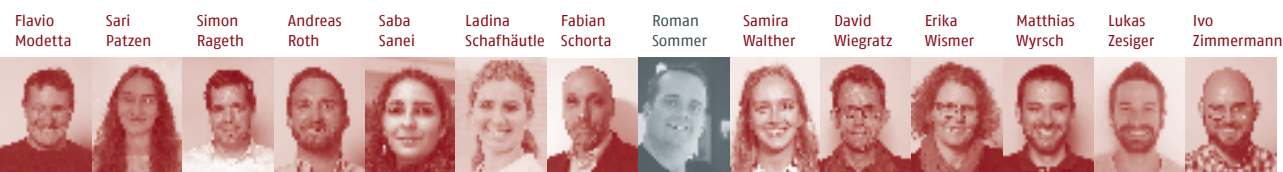
42
Das vierte Quartal
Neues in Kürze
Redaktion

44
Kundenrückmeldungen
Was unsere Fahrgäste bewegt
Redaktion

45
Kundendialog
Der Kundendienst sagt Danke
Redaktion

46
Nachgefragt
Deine spontane Meinung...
Nunzia De Angelis
Dieter Dubkowitsch

47
Wettbewerb
RhB-Rätsel
Redaktion



Editorial

Editoriale

Von Simon Rageth, Unternehmenskommunikation

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wahrscheinlich habt ihr in den letzten Tagen oder Wochen irgendwann einmal den Satz oder einen ähnlichen wie «Schon wieder Dezember» oder «Das Jahr ist bereits wieder zu Ende» selbst ausgesprochen oder ihr habt es in eurem Umfeld gehört. So geht's auch mir. Bereits ist wieder der Termin fürs Mitarbeitergespräch gekommen, dabei habe ich das Gefühl, das letzte sei gestern gewesen. Schon durfte ich wieder eine Mitarbeitendenumfrage ausfüllen, war die letzte nicht vor zwei Monaten? Und bereits durfte ich wieder den RhB-Kalender bestellen und mich fürs HCD-Spiel anmelden. Die Zeit geht schnell voran. Gerade jetzt, Ende Jahr, sollten wir uns – wenn auch nur kurz – mal zehn Minuten Zeit nehmen, um auf das Erreichte zurückzublicken.

Ich wage es nicht, dies für die RhB zu tun, denn wir haben sehr viel bewegt. Ich denke dabei nicht nur an die unzähligen Projekte, welche abgeschlossen, vorangetrieben oder angezettelt wurden. Ich denke insbesondere an die vielen Menschen, Güter und Autos, welche wir auch in diesem Jahr wieder transportieren und hoffentlich begeistern durften. Denn es ist nicht die «Rhätische Bahn», welche dies tut. Es sind wir, die 1800 Mitarbeitenden, welchen dies gelungen ist. Wir sind die Rhätische Bahn. Egal, ob du ein Ticket kontrolliert, einen Kübel geleert, einen Zug geführt, eine Applikation eingerichtet, ein Kabel verlegt, eine Wohnung vermietet, einen Fahrplan konzipiert, ein Auto verladen, einen Güterkunden gewonnen, eine Person rekrutiert, ein Projekt geleitet, eine Sitzung organisiert oder Personal eingeteilt hast. Wir gemeinsam sind die Rhätische Bahn und uns ist es gelungen, so viele Personen in diesem Jahr zu transportieren. Darauf sollen, dürfen und müssen wir stolz sein.

In diesem Sinn wünsche ich euch im Namen der Redaktion eine besinnliche Weihnachtszeit einen «guten Rutsch» ins neue Jahr und nicht zuletzt eine hoffentlich interessante Lektüre der InfoRetica.

Simon Rageth

Di Simon Rageth, Comunicazione aziendale

Gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Molto probabilmente negli scorsi giorni o nelle ultime settimane avete captato attorno a voi o pronunciato personalmente una frase del tipo: «cavoli, siamo già a dicembre», o «e anche quest'anno è ormai agli sgoccioli». E io non faccio eccezione. È infatti giunto il momento di condurre il colloquio tra collaboratore e superiore, anche se ho l'impressione di aver fatto l'ultimo proprio ieri. Per non parlare del sondaggio del personale che ho appena compilato: non ne avevamo già fatto uno due mesi fa? Ed ecco che ho anche ordinato il calendario della FR e mi sono iscritta alla partita del Davos. Il tempo corre. Ma proprio adesso, a fine anno, dovremmo rallentare un attimo e prenderci dieci minuti per riconsiderare i traguardi raggiunti.

Non oso farlo per la FR vista la moltitudine di successi ottenuti. E non mi riferisco soltanto agli innumerevoli progetti portati a termine, proseguiti o avviati. Penso specialmente alle molte persone, merci e automobili che abbiamo avuto il piacere di trasportare anche quest'anno e che, me lo auguro, siamo riusciti a soddisfare. Questo perché non è la «Ferrovia retica» ad averlo fatto. Siamo noi, i 1800 dipendenti, ad esserci riusciti. La Ferrovia retica siamo noi. Poco importa se hai controllato un biglietto, svuotato un cestino, guidato un treno, installato un'applicazione, posato un cavo, affittato un appartamento, strutturato un orario, caricato un'auto, acquisito un cliente nel settore merci, reclutato una persona, diretto un progetto, organizzato una riunione o assegnato del personale. Noi tutti siamo la Ferrovia retica e quest'anno siamo riusciti a trasportare un numero impressionante di persone. Dovremmo, anzi, possiamo e dobbiamo andarne fieri.



In questo senso, a nome della redazione, vi auguro un sereno Natale, un Felice Anno Nuovo e, non da ultimo, una piacevole lettura di InfoRetica.

Simon Rageth

Info

Foto von Yanik Bürkli, Fotograf



InfoRetica
Nr. 4 / 2025
Info



«Bündner Pioniergeist» «Lo spirito pionieristico dei Grigioni»

Von Renato Fasciati, Direktor

Allegra, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor kurzem durfte ich an einer Veranstaltung eine Rede zum Thema «Bündner Pioniergeist» halten. Dies hat mich dazu gebracht, die Bedeutung des Pioniergeistes für die RhB zu reflektieren. Vielfach höre ich, die RhB selbst sei in vielen Dingen schon fast Synonym für diesen Ausdruck. Ja, ohne Pioniergeist, der sich oft gerade in Krisen zeigte, wäre unsere Bahn niemals entstanden und das, was sie heute ist. Als Reaktion auf die Gotthardbahn, welche der Bündner Wirtschaft den Transitverkehr als wirtschaftliche Grundlage entzogen hatte, entstand auf Initiative des Pioniers Willem Jan Holsboer in nur 25 Jahren die Rhätische Bahn, ohne welche die touristische Entwicklung in Graubünden nie auf diese Weise möglich gewesen wäre. Nicht ohne Grund zählen die Albula- und Berninastrecke heute zum UNESCO Weltkulturerbe.

Die Kohleknappheit während des 1. Weltkriegs hat dazu geführt, dass die RhB die Elektrifizierung pionierhaft vorwärtsgetrieben hatte. Während die Bernina- und Arosabahn von Beginn weg mit Gleichstrom betrieben wurden, experimentierte sie auf der Engadinerlinie mit 11 kV Wechselstrom. Dies war so erfolgreich, dass bis 1921 das gesamte Streckennetz der RhB vollständig elektrifiziert wurde und sich die Leistungsfähigkeit der Bahn stark erhöhte. Auch in weiteren Bereichen betätigte sich die RhB als Pionierin, so z.B. mit den damals neuartigen Stammnetz-Pendelzügen für den Vorortverkehr, welche spurtstark mit stufenloser elektronischer Leistungsregelung ausgestattet waren und einen kondukteurlosen Betrieb ermöglichten. Schliesslich waren auch die Ge 4/4 II-Lokomotiven, welche noch heute das Rückgrat im Güterverkehr und Glacier Express sind, mit der Thyristortechnik ihrer Zeit stark voraus und zeugten vom Mut und der Konsequenz der damaligen Verantwortlichen.

Wahrhafte Pionierleistungen vollbrachten unsere Vorfahren auch mit der Schaffung der touristischen Produkte Glacier Express (ab 1930) und Bernina Express (ab 1973), welche die Auslastung der Strecken und Züge bis ans Ende des Streckennetzes schaffen sollten. Die Züge gehören heute zu den bekanntesten und attraktivsten Panoramazügen der Welt und bringen jedes Jahr mittlerweile über 800'000 Personen aus der ganzen Welt nach Graubünden. Mit der Excellence Class und dem Refit der Fahrzeuge beider Züge ist in den letzten Jahren eine weitere Steigerung des Komforts und der Bekanntheit gelungen, welche die Grundlage für den touristischen und kommerziellen Erfolg sind.

Ich könnte noch sehr viele Pionierleistungen aufzählen, so z.B. die Normalbauweisen Tunnel und Brücken, welche es ermöglicht, die über 130-jährige Infrastruktur effizient und unter Betrieb zu erneuern. In der Coronakrise ist schliesslich die Idee des Weltrekordversuchs entstanden, welche die Bekanntheit der RhB und die Werbewirkung stark erhöht hatte. Der Anlass hat mit dazu beigetragen, dass wir seit Jahren dreimal stärker wachsen als der Durchschnitt der Bahnbranche. Das stützt unseren Kostendeckungsgrad und bildet Grundlage und Legitimation für weitere Verbesserungen und die enormen Investitionen in unser Angebot und Unternehmen.

Pioniergeist zeigt sich im Grossen und Kleinen. Mit dem Innovations- und Verbesserungsprozess fördern wir neue Ideen und ermöglichen es uns allen, die Entwicklung unserer Unternehmung und die Leistung für unsere Kundschaft mit eigenen Ideen zu unterstützen. Wichtig ist dabei auch die Fehlerkultur: nur wer Fehler machen darf, getraut sich auch Neues auszuprobieren und sich zu exponieren. Wie heisst es doch im Eingang unseres Verwaltungsgebäudes? Aufwärts – vorwärts! Ja, liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: im Jahr 2025 habt ihr wieder Geschichte geschrieben. Über 11 Prozent ist die Nachfrage im Personenverkehr bisher gewachsen, gleichzeitig ist auch die Pünktlichkeit deutlich besser geworden. Sehr viele Projekte in allen Geschäftsbereichen konnten erfolgreich umgesetzt werden und tragen dazu bei, dass wir auf Kurs bleiben und den Pionierpfad gemeinsam weitergehen können. Ich danke euch von Herzen für den grossen Einsatz für unsere Kundinnen und Kunden und bin sehr stolz und dankbar für eure grossen Leistungen in diesem Jahr. Alles Gute im Jahr 2026!



Herzlichst,
Renato Fasciati, Direktor

Di Renato Fasciati, Direttore

Allegra, gentili collaboratrici e stimati collaboratori

Recentemente, nel quadro di una manifestazione, ho avuto il piacere di tenere una relazione sullo «spirito pionieristico dei Grigioni», che in seguito mi ha portato a riflettere su quanto sia stato decisivo per la storia della Ferrovia retica. Più volte mi è infatti capitato di sentire che in molti ambiti è la FR stessa ad essere associata a questo concetto. In effetti è così, senza lo spirito pionieristico, che spesso si manifesta proprio in periodi di crisi, la nostra ferrovia non sarebbe mai nata e certamente non sarebbe quella che è oggi. La realizzazione in soli 25 anni della FR su iniziativa del pioniere Willem Jan Holsboer fu una reazione alla linea del Gottardo, che dirottando il traffico di transito aveva privato l'economia dei Grigioni della sua base esistenziale. Senza la FR lo sviluppo turistico del Cantone non sarebbe stato possibile in questi termini: non è un caso che le linee dell'Albula e del Bernina siano oggi patrimonio mondiale dell'UNESCO.

La carenza di carbone durante la Prima guerra mondiale spinse la FR ad accelerare l'elettrificazione seguendo vie non ancora tracciate. Mentre la linea del Bernina e quella di Arosa furono alimentate sin dagli albori con corrente continua, sulle tratte dell'Engadina si sperimentava la corrente alternata a 11 kV. Il successo fu tale che nel 1921 l'intera rete ferroviaria della FR era interamente elettrificata, con un notevole incremento delle prestazioni. La FR ha funto da pioniera anche in altri settori, ad esempio con l'introduzione degli allora innovativi treni pendolari per il traffico suburbano, dotati di una potente trazione con regolazione elettronica continua della potenza e che consentivano un funzionamento senza controllore. Infine, anche le locomotive Ge 4/4 II, che a tutt'oggi costituiscono la colonna portante del traffico merci e del Glacier Express, erano molto all'avanguardia grazie alla tecnologia a tiristori e testimoniavano il coraggio e la coerenza dei responsabili dell'epoca.

I nostri antenati hanno compiuto vere e proprie imprese pionieristiche anche con la messa a punto dei prodotti turistici Glacier Express (dal 1930) e Bernina Express (dal 1973), volti a garantire il pieno sfruttamento delle tratte e dei treni su tutta la rete ferroviaria. Oggi questi treni panoramici sono tra i più famosi e attrattivi al mondo e portano ogni anno oltre 800 000 persone provenienti da ogni dove nei Grigioni. Negli ultimi anni l'introduzione dell'Excellence Class e il rinnovo delle carrozze di entrambi i treni ha aumentato ulteriormente il comfort e la notorietà, elementi alla base del loro successo sia turistico che commerciale.

Potrei elencare ancora numerose imprese pionieristiche, come

ad esempio i sistemi costruttivi per le gallerie e i ponti, che permettono di rinnovare efficacemente i manufatti di oltre 130 anni senza dover interrompere l'esercizio. Durante la pandemia da Coronavirus è nata l'idea di tentare un record del mondo, che ha avuto un enorme effetto pubblicitario e aumentato notevolmente la notorietà della FR. L'evento ha fatto sì che da anni il nostro tasso di crescita supera di tre volte la media del settore, fornendoci solidità per il nostro grado di copertura dei costi e legittimando gli ulteriori interventi di miglioramento e gl'ingenti investimenti nella nostra offerta e nella nostra azienda.

Lo spirito pionieristico si manifesta nelle grandi imprese ma anche nelle piccole cose. Mediante il processo di innovazione e miglioramento promuoviamo le idee innovative e consentiamo a tutto l'organico di avanzare proposte per lo sviluppo della nostra azienda e dei servizi alla clientela. In questo senso è importante anche la cultura dell'errore: solo chi può commettere degli errori osa andare allo scoperto e sondare terreni inesplorati. Come recita la scritta all'ingresso del nostro edificio amministrativo? Su, avanti!

Sì, gentili collaboratrici e stimati collaboratori: una volta ancora, nel 2025 avete scritto la storia. Sinora, nel traffico viaggiatori la domanda è aumentata dell'11 per cento e parallelamente è migliorata molto anche la puntualità. In tutti i settori aziendali molti progetti sono stati portati a termine e contribuiscono ora a mantenerci sulla strada giusta e a proseguire assieme il nostro viaggio pionieristico. Vi ringrazio di cuore per il grande impegno profuso a favore della nostra clientela e sono molto orgoglioso e grato per i grandi risultati che avete ottenuto quest'anno. Vi giungano i miei migliori auguri per il 2026!



Cordialmente,
Renato Fasciati, Direttore

InfoRetica
Nr. 4 / 2025
Info

Auf einen Blick

Bahnkultur Graubünden

Fotos von Andrea Badrutt, Nicola Pitaro, Andy Mettler und Cyrill Weber





InfoRetica
Nr. 4/2025
Info



Zwischen Davos und Klosters wird bald gebaut

50 Millionen Schweizer Franken investiert die RhB in den beiden kommenden Jahren in die Strecke zwischen Davos Platz und Klosters Platz. Das grösste Projekt ist der Umbau des Bahnhofs Davos Laret. Für die Bauarbeiten wird die Strecke insgesamt drei Mal für mehrere Wochen gesperrt.

Von Simon Rageth, Unternehmenskommunikation

Der Bahnhof Davos Laret wird ab Oktober 2025 gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgebaut und für das Angebotskonzept Retica 30+ gerüstet. Gemäss Angebotskonzept der Rhätischen Bahn wird auf dem gesamten Liniennetz der durchgehende Halbstundentakt eingeführt. Damit werden die Verbindungen im ganzen Kanton häufiger, schneller, direkter und bequemer. Die Umsetzung findet etappiert statt. Für den durchgehenden Halbstundentakt von Landquart über Davos nach Filisur benötigt es Kreuzungsbahnhöfe. Aufgrund der Fahrplanstruktur sind Klosters Platz, Davos Laret, Davos Platz, Davos Monstein und Filisur als Kreuzungspunkte gesetzt. Damit die Anforderungen an einen Kreuzungsbahnhof erfüllt werden können, muss der Bahnhof Davos Laret ausgebaut werden. Der neue Bahnhof mit halbstündlichen Zugverbindungen in beide Richtungen soll in Zukunft mit einer öffentlichen Buslinie in Richtung Davos Dorf verbunden werden. Die zukünftig bis zu 230 Meter langen Zugskompositionen können am heutigen Bahnhof Davos Laret aufgrund der zu kurzen Ausweichgleise nicht kreuzen. Zudem fehlen heute an beiden Gleisen Perronanlagen, was nicht den Anforderungen des BehiG entspricht. Daher ist ein Totalausbau des Bahnhofes Davos Laret auf das zukünftige Angebotskonzept mit gesetzeskonformen Perronanlagen erforderlich.

Beim Bahnhof Davos Laret werden zwei neue, behindertengerechte Aussenperrons mit einer Länge von 230 Metern gebaut. Verbunden werden die Perrons durch eine neue ebenfalls barrierefreie Personenunterführung. Erneuert wird weiter die gesamte Gleisanlage inklusive Fahrleitung. Zudem wird ein neues Dienstgebäude erstellt, in welchem die Sicherheits- und elektrotechnischen Anlagen untergebracht sind. Beim südlichen Perron entsteht eine direkte, überdachte Umsteigemöglichkeit auf den Ortsbus. Der neue Bahnhof erfordert auch eine Vergrösserung des Bahnhofareals. Dafür sind verschiedene Stützbauwerke und ein Hangabtrag erforderlich. Zudem werden im Rahmen des Bahnhofprojektes auch die beiden Kunstbauten «Seetobelbrücke» und «Durchlass Laubentobel» saniert.

Für den umfassenden Umbau des Bahnhofs muss die Strecke zwischen Klosters Platz und Davos Platz insgesamt dreimal in den Jahren 2026 und 2027 gesperrt werden. Wie es für solche Sperrungen üblich ist, wurde auch in diesem Fall eingehend analysiert, welche weiteren Projekte in diesen Zeitspannen umgesetzt werden können. Denn die RhB möchte diese Totalsperren nutzen, um zahlreiche Projekte effizient umzusetzen und Baukosten zu sparen. Folgende Projekte werden umgesetzt:

Im Zusammenhang mit der Totalsperre im Herbst 2026 werden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Cavadürli – Laret: Fahrbahnerneuerung (verlangt 6-wöchige Sperre)
- Cavadürli – Laret: Flankierende Massnahmen
- Cavadürli – Laret: talseitige Stützbauwerke
- Klosters – Cavadürli: Wassertobelbachviadukt
- Cavadürli – Laret: Wegunterführung Grünbödeli
- Davos Laret – Davos Wolfgang: Seetobelbrücke

Im Zusammenhang mit der Totalsperre im Herbst 2027 werden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Cavadürli – Laret: Ersatz Schutzbauten
- Cavadürli – Laret: Flankierende Massnahmen
- Cavadürli – Laret: Wegunterführung Tschessboden
- Wolfgang – Davos Dorf: Seehornwaldbach
- Wolfgang – Davos Dorf: Unterbauerneuerung Stilli

Während den drei Streckensperrungen (27. April bis 13. Mai 2026; 7. September bis 16. Oktober 2026 und 23. August bis 15. Oktober 2027) verkehren Bahnersatzbusse. Halbstündlich wird es einen Direktbus zwischen Küblis und Davos geben. Und zwischen Klosters Platz und Davos verkehren ebenfalls halbstündlich mit Halteorten gemäss Zugfahrplan (ohne Cavadürli) zusätzliche Busse. Im Online-Fahrplan werden die Ersatzbusse ab Januar 2026 ersichtlich sein. Für Kunden der Bündner Güterbahn werden individuelle Lösungen erarbeitet. Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Davos Laret ist im Dezember 2027 vorgesehen. Insgesamt investiert die RhB in den Jahren 2026/27 50 Mio. Schweizer Franken in diese Bauten, davon rund 30 Mio. Schweizer Franken in den Bahnhof Davos Laret.



Bernina Express Refit Soft

Die gesamte Bernina Express Flotte wurde in den letzten zwei Jahren im Rahmen eines Refit Soft für den Kunden sichtbar aufgewertet und wichtige Änderungen im Bereich der Kundeninfrastruktur wurden vorgenommen. Das Ziel des Refit Soft war, den gestiegenen Bedürfnissen unserer Fahrgäste gerecht zu werden und die Flotte bis zum Zeitpunkt einer Neubeschaffung im Jahr 2037 zu modernisieren. Der grösste Teil dieser Arbeiten wurde per Sommersaison 2025 erfolgreich abgeschlossen. Zurzeit läuft die dritte Phase des Refits, in welcher noch Restarbeiten durchgeführt werden müssen.

Von Samira Walther, Produktmanagement Vertrieb, und David Wiegratz, Rollmaterial Engineering

Ende Oktober 2023 startete die erste Phase des Refit Soft in der Hauptwerkstätte der RhB. Bis zum Start der Sommersaison im Mai 2024 wurden alle Innenräume der 26 Panoramawagen aufgewertet und modernisiert (Bild 1). Dabei wurden unter anderem die Kopf- und Seitenwände mit Holz-Dekoren in Walnuss und Ahorn belegt und neue Teppiche verlegt. Fensterstile wurden mit RhB-Motiv-Folien beklebt, welche die Montagelöcher der entfernten Sitzplatzreservationselemente verdecken (Bild 2). Die Innenraumbeschilderung wirkt nun moderner und einheitlicher. Um in der 1. Klasse einen noch höheren Reisekomfort zu bieten, wurden die Ledersitze umgepolstert. Zu guter Letzt wurden bei allen Panoramawagen neue druckluftbetriebene WC-Einheiten eingebaut.

Die Bewilligung des Kreditantrages für den BEX Refit Soft im August 2023 läutete bei der Projektleitung und im Engineering eine äusserst hektische Zeitspanne ein. Die erste Umbauphase in der Werkstatt sollte bereits acht Wochen nach Kreditgenehmigung starten. Da während der Sommermonate alle Panoramawagen eingesetzt waren, standen die Werkstatt-Umbaufenster jeweils nur von Anfang November bis Ende April zur Verfügung. Das Projekt musste also unverzüglich initialisiert und die Konstruktionsarbeiten sowie Designentwicklungen sofort gestartet werden. Während in der Werkstatt Arbeiten im Rahmen der Refit-Phase 1 umgesetzt wurden, waren interne und externe Konstruktionsressourcen bereits damit beschäftigt, die Fertigungsunterlagen für die Phase 2 zu erstellen.

Vom Oktober 2024 bis zum Sommer 2025 erfolgte dann die zweite Phase des Refit Soft. Während dieser Zeitperiode wurden in allen Ap, Bp und Bps (ohne Api) Gepäckgestelle und Garderoben, zulasten von vier Sitzplätzen pro Wagen, eingebaut (Bild 3). Durch den Einbau von 230V-Steckdosen mit USB-A-C hat jeder Fahrgast nun auch die Möglichkeit, mobile Geräte unterwegs zu laden, was aus Kundensicht in einem Premiumzug zwingend angeboten werden muss. Zudem schmücken nun edle 3D-Logos vom Bernina Express die Kopfwände der Wagen.

Folgende Bereiche wurden im Rahmen der zweiten Refit-Phase ausserdem verbessert:

- Einbau neuer InfoT(r)ainment Server
- Verriegelung der Serviceabteile der Bps (Diebstahlsicherung)
- Zusätzlicher Stauschrank im Serviceabteil der Bps
- Ersetzen der Tischplatten und Abfalldeckel mit neuem Design (Bild 4)
- Ersetzen der FL-Röhrenbeleuchtung durch LED-Leuchten
- Ersetzen der Türsteuerungen der Abteiltüren bei den Wagen der 1. Serie

Die zweite Phase konnte per Sommerfahrplan 2025 mit einigen Verzögerungen abgeschlossen werden. Zahlreiche Problemfelder innerhalb der Bernina Express-Flotte konnten eliminiert und der Reisekomfort erhöht werden. Diesen Herbst / Winter laufen nun wie einleitend erwähnt noch Abschlussarbeiten, welche infolge Lieferverzögerungen in den ersten beiden Phasen nicht durchgeführt werden konnten.

Die Modernisierung und Aufwertung des Panoramazuges war aus Produktsicht zwingend notwendig und auch sehr wichtig, um die Positionierung innerhalb des Marktes zu verbessern und gleichzeitig zu stärken. Mit Abschluss der dritten Phase des Refit Soft wird ein wichtiger Meilenstein für die Zukunft des Bernina Express gesetzt sein. Ohne Sondereinsätze der RhB-Projektmitarbeitenden aus Engineering, Konstruktion, Arbeitsvorbereitung, Auftrags- und Montageleitung und des Werkstatt-Teams wäre ein Refit mit solch extrem kurzen Zeitvorgaben gar nicht möglich gewesen.

Bild 1: Panoramawagen 2. Klasse nach Refit Soft.

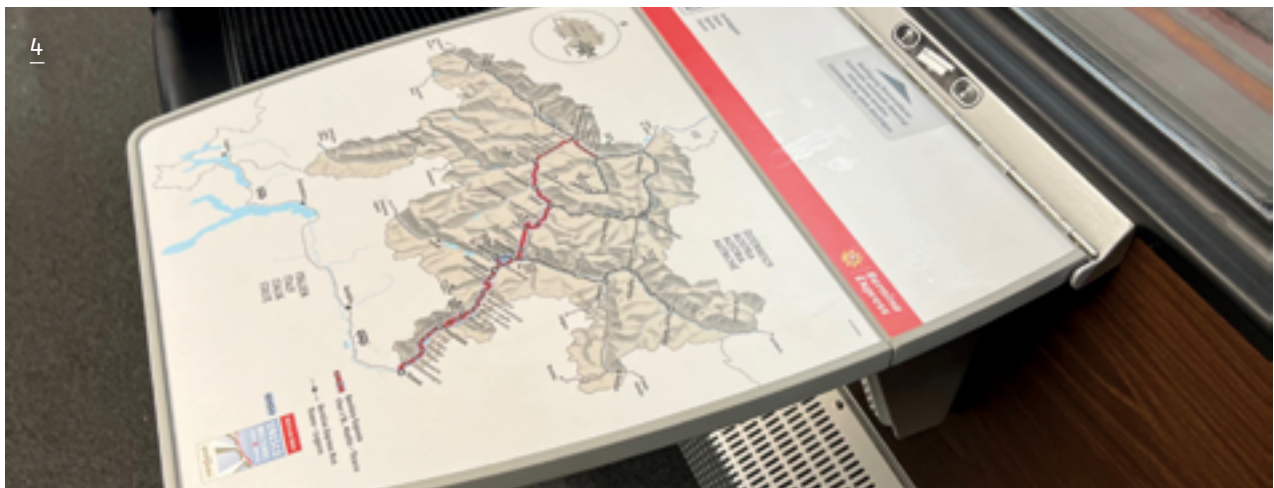
Bild 2: RhB-Motiv-Folien.

Bild 3: Gepäckgestell in Panoramawagen 1. Klasse.

Bild 4: Neue Tischplatte.



InfoRetica
Nr. 4 / 2025
Info



Pünktlichkeit hat viele Einflussfaktoren

Für einen pünktlichen und stabilen Betrieb braucht es viel Engagement, Know-how und Kommunikation. Auch aktive Entscheide sind gefragt. Insbesondere auf der Albula- und Berninalinie ist die Pünktlichkeit eine Herausforderung. Trotz vielen Baustellen und Reisenden konnte diese aber im laufenden Jahr wesentlich verbessert werden.

Von Beat Hager, Lukas Zesiger und
Matthias Wyrsch, Betriebssteuerung

Ein pünktlicher Zugbetrieb ist kein Zufall – er basiert auf sorgfältiger Planung und täglichem Einsatz. Der Fahrplan bildet die Grundlage: Er berücksichtigt die Infrastruktur, die Topografie, das Rollmaterial und das Fahrverhalten so genau wie möglich. Zusätzlich werden Reserven eingebaut, um Unvorhergesehenes wie schlechtes Wetter, Nachfrageschwankungen oder kleinere Baustellen abzufedern. Doch selbst der beste Fahrplan kann nicht alle Eventualitäten abdecken. Kommt es zu Störungen oder zu langen Haltezeiten (hohe Frequenzen), sind schnelle und weitsichtige Entscheidungen gefragt. Diese dispositiven Eingriffe sorgen dafür, dass der Betrieb stabil bleibt.

Eine leistungsfähige Infrastruktur spielt dabei eine Schlüsselrolle. Sie muss nicht nur den geplanten Fahrplan bewältigen, sondern auch Abweichungen auffangen können. Besonders auf einspurigen Strecken sind gut platzierte Kreuzungsstellen mit gleichzeitigen Einfahrten entscheidend, um Verspätungen möglichst gering zu halten.

Besonderheiten des RhB-Betriebs

- Das RhB-Netz ist grösstenteils einspurig und verfügt über zahlreiche Kreuzungsstellen mit unterschiedlicher Leistungsfähigkeit.
- In der Betriebszentrale steuern die Zugverkehrsleitenden zusammen mit der/dem Betriebsüberwacher/in (Schichtleitung) den gesamten Betrieb und treffen wichtige Entscheidungen – von Anschlüssen, über Kreuzungsverlegungen bis zum Störungsmanagement.

Pünktlichkeit im Jahresverlauf

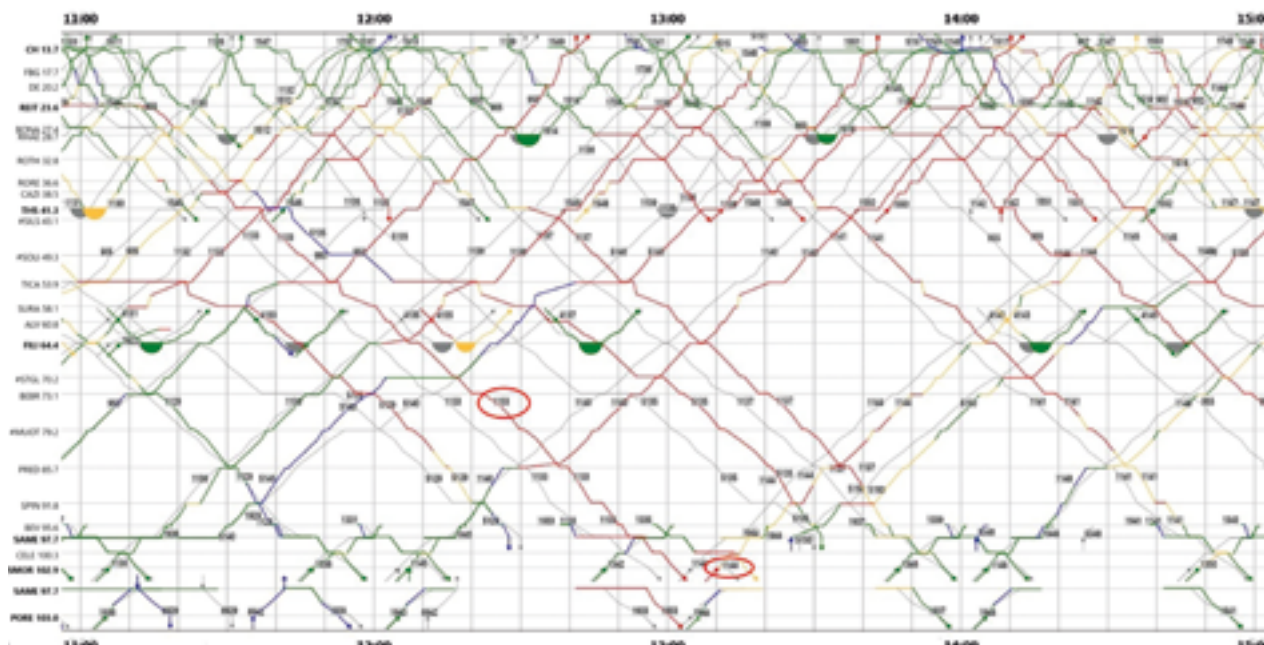
Die Pünktlichkeit schwankt im Laufe des Jahres:

- Winter: Gute Werte trotz hoher Nachfrage in den Skiferien. Es gibt kaum Baustellen.
- Frühling: Stabiler Betrieb mit guten Pünktlichkeitswerten. Erste Baustellen, aber noch geringe Nachfrage.
- Sommer und Herbst: Herausfordernd mit unbefriedigenden Pünktlichkeitswerten. Viele Baustellen, zahlreiche Express- und Erlebniszüge sowie hohe Nachfrage führen zu hoher Netzauslastung und weniger Spielraum bei Unregelmässigkeiten.

Besonders herausfordernd waren im Sommer und Herbst 2025 die Albula- und Berninalinie:

- Albula: Viele baubedingte Langsamfahrstellen (und auch der Brienzerputsch) führten zu längeren Fahrzeiten und häufigen Eingriffen.
- Bernina: Ein ambitionierter Fahrplan mit knappen Anschlüssen, langen Einspurabschnitten, wenige Kreuzungsstellen mit schnellen, gleichzeitigen Einfahrten und seit September 2025 eine zusätzliche Langsamfahrstelle in Tirano verschärften die Situation.

Diese betrieblichen Herausforderungen hatten in diesem Jahr leider immer wieder für alle unangenehme Folgen: Verspätungen, gebrochene Anschlüsse (z. B. in Tirano, Chur, Reichenau-Tamins) und teilweise verkürzte Zugläufe (Kurzweende Samedan). Jedoch: Trotz Rekordinvestitionen in die Infrastruktur, Rekordfrequenzen auf unseren Zügen, Angebotsausbau, Einführung der Kurzweende und Brienzerputsch ist es der RhB bis Ende Oktober gelungen, die Pünktlichkeit auf der Albulalinie um 4 und jene auf der Berninalinie um 6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr zu verbessern. Die RhB war sich bei Einführung der Kurzweende der Herausforderungen bewusst, insgesamt konnte das Gesamtsystem gestärkt werden, was sich auch in den verbesserten Pünktlichkeitswerten zeigt.



Beispiel: Zug 1133 wurde am 5. September 2025 nicht isoliert

Der Zug 1133 wurde ab Reichenau-T. verspätet. In der Folge summierte sich die Verspätung, welche ausnahmslos auf die Gegenzüge übertragen wurde. Die Fahrt wurde bis St. Moritz geführt, was sich auf die Rückleistung übertrug (verspätete Abfahrt als Zug 1144). Durch die Priorisierung von Zug 1133 im Albulatal wurde die Verspätung auf etliche Züge übertragen und der Fahrplan konnte sich über mehrere Stunden nicht erholen. Die Fahrgäste von Zug 1133 haben im Engadin die Anschlüsse nicht verpasst, dafür viele andere Fahrgäste während dem ganzen Tag, da sich die Verspätung des nicht isolierten Zuges auf viele weitere Züge übertragen hat.

Massnahmen und Herausforderungen

Die RhB hat auf die Herausforderungen seit November 2024 vorausschauend reagiert:

- Kurzwende in Samedan: Mit dieser Massnahme kann die Stabilität am Albula erhöht werden, weil der Gegenzug wieder pünktlich Richtung Chur abfahren kann. Dank dem Dispendel konnte die nahtlose Reisekette Chur – St. Moritz in den meisten Fällen sichergestellt werden.
- Mitte Mai wurde der Fahrplan zwischen Samedan und St. Moritz durch die Anpassung der Kreuzung in Celerina statt St. Moritz angepasst mit dem Ziel, die Abhängigkeit zwischen IR38 und RE3 zu reduzieren.
- Optimierung der Gleisbelegung durch schnellere Fahrwege in Reichenau-Tamins zur besseren Zugfolge. Dispositionsentscheide sind komplex: Sie müssen Netzstabilität, Anschlusswahrung und betriebliche Zwänge berücksichtigen. Dabei ist die Kommunikation mit dem Fahrpersonal entscheidend – oft sind es schwierige Abwägungen.

Die Rolle der Mitarbeitenden

Jede Sekunde zählt! Kurze Haltezeiten, zügiges Beschleunigen und aktive Lenkung von Gruppen können helfen, Instabilitäten zu vermeiden. Sicherheit hat dabei immer Vorrang – es gibt kein «Sicherheit vs. Pünktlichkeit».

Ausblick 2026

Die RhB analysiert den Sommer 2025 und leitet Massnahmen ab:

- Weniger Baustellen auf der Albulalinie im Jahr 2026.
- Stabilerer Fahrplan im Oberengadin durch die dauerhafte Kreuzung IR38/RE3 in Celerina.
- Einführung eines neuen Gremiums «Bahnproduktion», welches alle Aktivitäten rund um die Netzstabilität bündelt. Ziel: Ein stabilerer und verlässlicher Betrieb für unsere Kundinnen und Kunden – und weniger Stress für die Mitarbeitenden.

Kurzwende Samedan und Kreuzung Campocologno

Die IR38 müssen vorzeitig in Samedan gewendet werden, wenn sie stark verspätet werden und ohne dispositiven Eingriff der gesamte Korridor zwischen St. Moritz und Chur instabil wird. Für die Reisenden nach Celerina und St. Moritz stellt der nachfolgende RE3 am gleichen Perron die Reisekette sicher. Ab St. Moritz wird versucht ein Dispozug nach Samedan zur Verfügung zu stellen, wo auf den pünktlichen IR38 umgestiegen wird. Ohne Isolierung wird der Gegen-IR38 verspätet und viele weitere Züge ebenfalls (siehe Beispiel). Der Korridor kann ohne Langsamfahrstellen stabil betrieben werden.

Der Fahrplan des RE9 St. Moritz–Tirano hat zum Ziel, Anschlüsse sowohl in Pontresina Richtung Restschweiz als auch in Tirano Richtung Mailand herzustellen. Die Kreuzung des RE9 mit dem Gegen-RE9 findet in Tirano ohne Puffer statt. Kommt der RE9 aus Pontresina verspätet in Tirano an, verspätet sich auch der Gegen-RE9 und damit viele weitere Züge. Um einen instabilen Betrieb zu vermeiden, wird die Fahrt des RE9 auf dem Abschnitt Poschiavo – Campocologno minutengenau überwacht und bei Bedarf in Campocologno zurückgehalten, damit der Gegen-RE9 pünktlich verkehrt. Der Entscheid wird jeweils im Interesse der Gesamtstabilität am Bernina gefällt.

Anpassungen zwischen Campocologno und Tirano

Aufgrund der geltenden Gesetzgebung auf italienischem Gebiet sind diverse Anpassungen auf dem Streckenteil ab der italienischen Grenze bis nach Tirano umgesetzt worden.

Von Ivo Zimmermann, Leiter Koordination
Projekte Infrastruktur

Das Ziel all dieser Massnahmen ist es, die Sicherheit auf diesem Streckenteil so zu erhöhen, dass sie den aktuellen, geltenden Sicherheitsanforderungen genügen und die italienische Aufsichtsbehörde ANSFISA uns damit auch weiterhin bedenkenlos eine Konzession für den Bahnbetrieb auf italienischem Hoheitsgebiet erteilen kann.

Grundlage für allfällige Massnahmen bildet eine Risikoanalyse, die durch eine neutrale und unabhängige Instanz durchgeführt wurde und anschliessend durch eine zentrale Stelle genehmigt werden muss. Dabei werden die Risiken anhand der Eintretenswahrscheinlichkeit und des möglichen Schadensausmasses beurteilt und klassifiziert. Ziel ist es, durch die umgesetzten oder geplanten Massnahmen das Risiko im Ereignisfall auf ein tolerierbares Minimum zu reduzieren.

Umgesetzte Massnahmen:

- Seit dem 12. September 2025 gilt im Bereich der Piazza Madonna und der Via Elvezia in Tirano Vmax 15 km/h.
- Seit dem 30. September 2025 werden an zwei Stellen Sicherheitswärter eingesetzt.
- Seit dem 27. Oktober 2025 gilt für den Abschnitt Campocologno – Tirano eine Doppelbesetzung im Führerstand.
- Neue Dienstvorschrift mit zusätzlichen fahrdienstlichen Ausführungsbestimmungen für den Abschnitt Campocologno – Tirano und den Bahnhof Tirano.
- Auf den Fahrplanwechsel wurde der Fahrplan punktuell angepasst, um den Fahrzeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduktion auszugleichen und damit die Fahrplanstabilität wieder zu erhöhen.

Bei vier Zugpaaren des RE9 entfällt der Halt in Campocologno (beide Fahrtrichtungen) und in Li Curt (Fahrtrichtung St. Moritz) bis weitere Massnahmen umgesetzt werden können. Leider gibt es keine Variante für eine Fahrplananpassung ohne Nachteile. Diese Variante ist diejenige, welche insgesamt die geringsten Auswirkungen auf unsere Kunden hat und insbesondere die wichtigen Anschlüsse in Tirano und Pontresina (Trenitalia) priorisiert.

Weitere, technische und bauliche Massnahmen sind in Bearbeitung:

- Entlang der Via Elvezia und der Piazza Madonna werden verschiedene Massnahmen geprüft (wie z.B. Markierungen auf der Strasse).
- Anpassung der Signalisation, der Einsatz von Warnanlagen sowie bauliche Eingriffe wie Abschränkungen und Verkehrsspiegel.
- Auch Fussgängerquerungen und nicht bewilligte Parkflächen sowie die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüft und bei Bedarf angepasst.
- Ebenfalls werden die Themengebiete des Sicherheitsmanagementsystems sowie prozessuale Aspekte auf ihre Konvergenz hinsichtlich der schweizerischen und italienischen Anforderungen überprüft und weiterentwickelt. Dabei wird auf eine einheitliche und rechtskonforme Umsetzung hingearbeitet, die sowohl den regulatorischen Vorgaben als auch den betrieblichen Anforderungen gerecht wird.
- Eine wichtige, flankierende Massnahme ist das Projekt zur Erhöhung der Geschwindigkeit bei talwärts fahrenden Zügen. Damit können wichtige Zeitreserven geschaffen werden, um auf diesem Streckenabschnitt die Fahrplanstabilität deutlich zu verbessern.

Ein Teil der derzeit umgesetzten Massnahmen ist provisorischer Natur und soll zeitnah durch definitive Lösungen ersetzt werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, einzelne aktuell gültige Massnahmen – insbesondere die Doppelbesetzung im Führerstand, den gezielten Einsatz von Personal an neuralgischen Stellen (Sicherheitswärter) sowie punktuelle Fahrplananpassungen – durch Umsetzung der technischen und baulichen Massnahmen wieder aufzuheben. Ziel ist es, die Betriebssicherheit nachhaltig zu gewährleisten und gleichzeitig die Effizienz im täglichen Betrieb wieder herzustellen.

Ausblick

Ziel ist es, dass möglichst viele dieser Massnahmen bis Sommer 2026 umgesetzt sind, damit sich die Situation auf diesem Streckenabschnitt wieder entspannt.

Warnfunktion Rangier – Pilotversuch Bahnhof Chur

Seit diesem Sommer wird im Rahmen eines Pilotversuchs am Bahnhof Chur die neue Applikation Warnfunktion Rangier (WaRa) getestet. Die Sicherheit im Rangierbetrieb soll damit erhöht werden.

Von Patricia Demarmels, Leiterin Produktion Region Nord, und Uwe Hartmann, Leiter Produktionsentwicklung

Was ist WaRa?

Die Warnfunktion Rangier ist ein technisches Hilfsmittel zur Erhöhung der Sicherheit bei Rangierfahrten. WaRa unterstützt das Rangierpersonal durch die visuelle Darstellung der eingestellten Fahrstrasse und durch Warnungen bei kritischen Situationen. Die Applikation greift auf die Stellwerk- und Leittechnik zu und zeigt belegte Gleise, Teilziele und den Fahrweg an. Bei Gefahrensituationen erfolgt eine akustische und visuelle Warnung.

WaRa ergänzt die bestehenden Vorschriften, ersetzt aber keine FDV-Bestimmungen – sie bietet zusätzliche Informationen, die bisher nur dem Fahrdienstleiter bzw. der Fahrdienstleiterin zugänglich waren.

Funktionsweise von WaRa

WaRa zeigt dem Rangierpersonal auf einem mobilen Endgerät (z. B. iPad) die eingestellte Rangierfahrstrasse grafisch an. Die App lokalisiert die Rangierbewegung, erkennt Fahrwegbelegungen und gibt Warnungen aus, wenn beispielsweise ein Zwergsignal mit «Fahrt mit Vorsicht» befahren wird oder eine Rangiergrenze verletzt wird. Alarme erfolgen visuell und akustisch. Eine Umgehungstaste erlaubt – nach Zustimmung des Fahrdienstleiters/der Fahrdienstleiterin – das bewusste Überfahren eines Halt anzeigenden Signals. Die App funktioniert nur auf Bahnhöfen mit Leittechnik Ittis und Zwergsignalen im zentralisierten Bereich. Bei Fahrten in nicht zentralisierten Zonen oder bei belegten Gleisabschnitten hinter dem Zielsignal kann keine Warnung erfolgen.

Wann warnt WaRa?

Ein Alarm wird ausgelöst, wenn:

- ein Halt anzeigendes Zwergsignal überfahren wird,
- ein Zwergsignal durch den/die Fahrdienstleiter/in auf Halt gestellt wird,
- eine andere Fahrt die Rangierfahrstrasse verletzt,
- die Rangiergrenze überschritten wird.

Diese Warnung erfolgt optisch und akustisch. Der Alarm muss aktiv quittiert werden und erlischt erst nach Deregistrierung. Es erfolgt keine Warnung bei Fahrten gegen Prellböcke oder in nicht zentralisierte Bereiche.

Pilotversuch Bahnhof Chur

Seit dem 1. Juli 2025 läuft am Bahnhof Chur ein Pilotversuch mit WaRa, der bis Ende Februar 2026 noch andauert. Teilnehmende sind das Rangierteam Chur sowie ausgewählte Lokführer/innen. Die Schulung erfolgte durch eine Kombination aus E-Learning und dem «Train-the-Trainer»-Ansatz.

Ausblick

In einem nächsten Schritt ist die Erweiterung der Anwendung für das Lokpersonal vorgesehen. Danach soll WaRa auch auf weitere Bahnhöfe mit Zwergsignalen ausgerollt werden, sobald die technischen Voraussetzungen gegeben sind. Dabei werden die technischen und betrieblichen Erkenntnisse aus dem Pilotversuch in Chur berücksichtigt.

WaRa ist ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Rangierbetrieb – durch frühzeitige Warnung, bessere Informationen und bewusste Sensibilisierung der Mitarbeitenden.

Die neue Applikation WaRa unterstützt im Rahmen eines Pilotversuches.



Solisviadukt: Ein Jahrhundertbauwerk bekommt ein Update

Seit über 120 Jahren trotzt er Wind, Wetter und Zeit – und trägt Tag für Tag Züge über die wilde Albula. Doch auch ein Viadukt mit Welterbestatus braucht hin und wieder eine Auffrischung. Was genau bei der aktuellen Sanierung passiert, warum der Hauptbogen eigentlich 42 Meter misst und wie man unter laufendem Bahnbetrieb mit 25 Hilfsbrücken jongliert, erfährst du in diesem Bericht. Ein Blick hinter die Kulissen eines Jahrhundertbauwerks – mit Beton, Granit und einer Prise Magie.

Von Markus Kunz, Kunstbauten

Ein Blick zurück

Seit 1902 spannt sich der Solisviadukt in elf eleganten Bögen über die Albula – 85 m hoch, 164 m lang und mit einem Hauptbogen von stolzen 42 Metern. Warum gerade 42? Nun, ursprünglich waren 40 m Spannweite geplant. Doch die Felsformation auf der Seite Solis erwies sich aufgrund der vertikalen Schichtung als zu instabil. Also wurde der Bogen kurzerhand um zwei Meter verlängert und die ganze Brücke um 1.5 m in Richtung Bahnhof Solis verschoben. So entstand eine Brücke, die nicht nur technisch überzeugt, sondern auch zu den herausragendsten Objekten auf dem RhB-Netz gehört – und heute Teil des UNESCO Welterbes RhB ist.

Doch auch ein Viadukt mit Welterbestatus kommt irgendwann in die Jahre. Die letzte grössere Sanierung fand 1997 statt. Damals wurde über den Hauptbogen und auf einer Länge von rund 70 m eine Abdichtungsplatte eingebaut. Es handelte sich um den ersten Prototypen, aus welchem die heute standardisierte Viadukterneuerung «Normalbauweise Typ RhB» hervorging. Die Sanierungsmassnahmen wiesen aus heutiger Sicht jedoch einige Defizite auf. Die Ablaufschächte, die das anfallende Wasser ableiten sollten, verstopften schnell und wurden durch Gleisbauarbeiten beschädigt. In der Folge konnte das Wasser nicht mehr richtig abfließen, was im Winter jeweils zu Vereisung und Instabilität im Gleisbett führte. Durch einen beidseitigen Einbau von Kabelschächten wurde die Schotterbettbreite stark minimiert auf rund 2.30 m, was sich wiederum negativ auf die Gleisstabilität auswirkte. Die Sanierung im Jahr 1997 begrenzte sich auf den Bereich des Hauptbogens und liess die restlichen rund 90 m Nebenbögen unberührt.

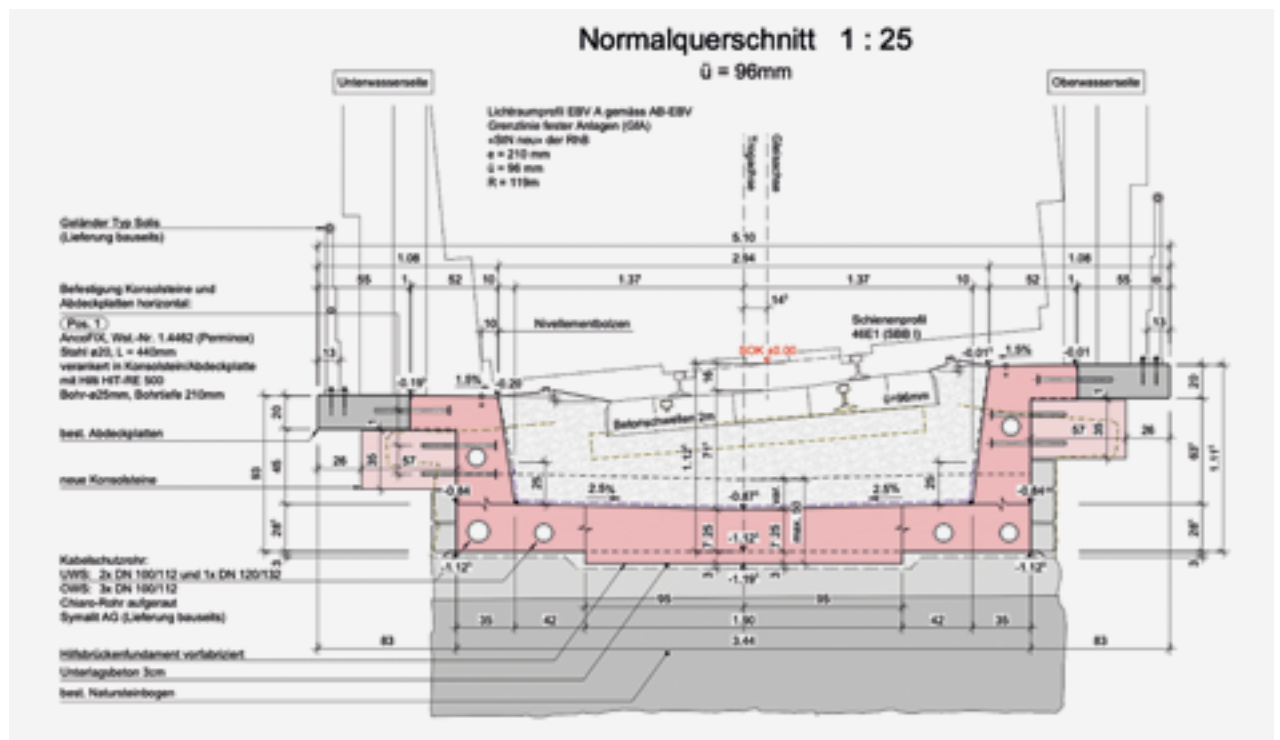
Beton, Granit und ein bisschen Magie

Die Sanierung läuft seit Februar 2025 – und das unter laufendem Bahnbetrieb. Wer denkt, das sei ein logistischer Albtraum, liegt gar nicht so falsch. Mit 25 Hilfsbrücken – es handelt sich um den RhB-internen Hilfsbrückenketten-Rekord – Nachtetappen und detaillierter Planung wird der Viadukt auf den obersten rund 90 cm abgebrochen und neu aufgemauert. Für den Abbruch der im Jahr 1997 verbauten Abdichtungsplatten wurde vorgängig ein horizontaler Seilschnitt auf der richtigen Höhenlage gemacht. Dies ermöglichte es, von der Abdichtungsplatte lediglich denjenigen Teil zu entfernen, welcher notwendig war. Ausserdem konnten die Hilfsbrückenfundamente millimetergenau und ohne grossen Versetaufwand auf das geschnittene Planum gestellt werden. Für den Einbau der 25 Hilfsbrücken waren zwei Wochen verlängerte Nachtzugspausen notwendig. Im Zuge der Erneuerung wurden die Fahrleitungsmasten aus Gründen der Ästhetik einseitig angeordnet und in die Pfeilerachsen eingemittet. Schlussendlich wird das ganze Mauerwerk – rund 3'100 m² Fläche – saniert. Die alten und teils schadhaften Mauerwerksfugen werden ausgespitzt, neu vermörtelt, mit einem Fugenstrich versehen und sandgestrahlt. Diese höchst zeitintensive Arbeit dauert rund drei Monate.

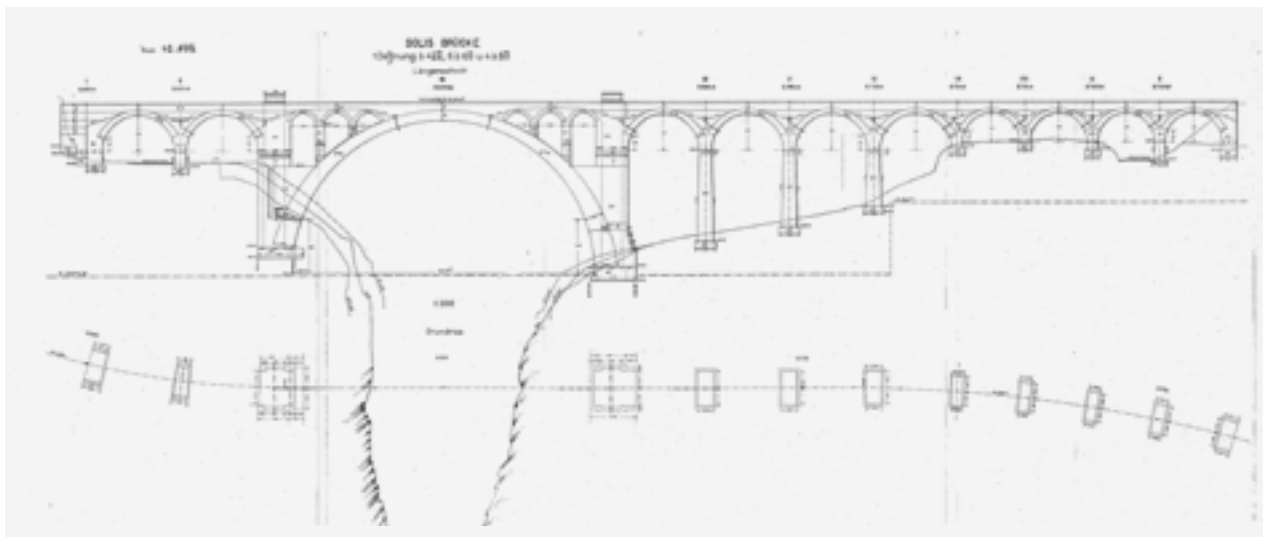
Die Gesamtkosten für die Erneuerung belaufen sich auf rund 3.6 Millionen Schweizer Franken, davon entfallen etwa zwei Drittel auf die Baumeisterarbeiten. Und das alles, ohne den regulären Bahnbetrieb tagsüber zu unterbrechen. Wer sagt, dass man nicht gleichzeitig bauen und fahren kann?

Denkmalpflege mit Fingerspitzengefühl

Der Solisviadukt ist nicht nur ein technisches Bauwerk, sondern auch ein Denkmal. Und das verlangt besondere Sorgfalt. Erneuert wird nach RhB-Standard Typ A1 mit Granitabdeckplatten und Konsolsteinen. Es handelt sich um denjenigen Typus, der das ursprüngliche Erscheinungsbild bestmöglich nachbildet, jedoch mit dem grössten Aufwand verbunden ist. Die originalen Granitabdeckplatten – zwar etwas schmaler als heute üblich – werden wieder eingebaut. Die neuen Konsolsteine passen sich dem historischen Erscheinungsbild an und werden mit viel Liebe zum Detail angebracht. Derzeit noch in Prüfung ist die Wiederverwendung der bestehenden Geländerpfosten. Aufgrund der heutigen technischen Anforderungen sind Verstärkungsmassnahmen an den Pfosten notwendig. Die Schweissbarkeit dieser alten Stähle aus der Bahnbautezeit ist jedoch nicht per se gegeben und erste Schweissversuche misslangen. Die RhB unternimmt nun weitere Anstrengungen, um den Erhalt dieser alten Bauwerkssubstanz doch noch gewährleisten zu können. Diese Abklärungen dauern derzeit noch an. In der Zwischenzeit wird ein verzinktes Brückengeländer im Typ «RhB Normalbauweise» eingesetzt, um die Sicherheit gewährleisten zu können.



Normalprofil Solisviadukt mit $\bar{u} = 96 \text{ mm}$.



Längsschnitt Solisviadukt, Archivplan.

Ein Brückenjuwel für die nächsten Generationen

Wenn die Arbeiten im November abgeschlossen sind, wird der Solisviadukt nicht nur technisch auf dem neuesten Stand sein, sondern auch optisch in alter (und neuer) Frische erstrahlen. Bereit, um die nächsten 100 Jahre Betriebsdauer anzugehen. Und vielleicht schaut man beim nächsten Mal auf der Fahrt ein bisschen genauer hin. Denn unter dem roten Gerüst steckt viel Herzblut, viel Fachwissen und ein grosser Respekt vor diesem Bauwerk, das Generationen verbindet.

Während den Bauarbeiten wurde der Viadukt rot eingepackt.



Teilerneuerung Versascatunnel

Aufgrund festgestellter Schäden musste der Versascatunnel im Portalbereich Solis erneuert werden. Im Zuge dieser Erneuerung wurde, in Anlehnung zu anderen Projekten auf der Albula-linie, eine Profilaufweitung auf das neue Licht-raumprofil «StN neu» vorgesehen. Aus geome-trischen Gründen mussten die bergseitige und die talseitige Stützmauer abgebrochen und neu erstellt werden.

Von Flavio Modetta, Kunstbauten



Der 1903 in Betrieb genommene Versascatunnel befindet sich ungefähr in der Mitte der Strecke Sils i.D. – Solis, zwischen km 45.459 und km 46.153. Der Tunnel liegt auf rund 800 m.ü.M. und weist eine Gesamtlänge von 694 m auf. Der nächstgele-gene Bahnhof ist der Bahnhof Solis bei km 49.200 und ist so-mit etwa 3 Kilometer entfernt. Der Tunnel ist nur gleisgängig oder zu Fuss erreichbar. Das Portal auf der Seite Solis liegt un-terhalb der Schynstrasse in unwegsamem Gelände. Bergsei-tig des Portals Solis verläuft dem Gleis entlang eine ca. 30 m lange und mit Natursteinen verkleidete Stützmauer.

Ausgangslage

Nach über 115 Jahren wies der Tunnel verschiedene Unzu-länglichkeiten in Bezug auf den aktuellen Stand der Technik auf. Als Mängel sind vor allem die Anforderungen an das gül-tige Lichtraumprofil und die damit verbundenen Sicherheits-räume sowie die fehlende sicherheitstechnische Ausrüstung zu nennen. Ausschlaggebend für die Durchführung von Er-neuerungsmassnahmen war im vorliegenden Fall aber der Zustand der ersten ca. 20 m des Tunnels auf der Seite So-lis. Der Versascatunnel liegt in der von Bündnerschiefern der Adula-Decke gebildeten Schynschlucht. Das Tunnelportal So-lis liegt innerhalb einer grossräumigen Felssackung, welche sich 3 – 5 mm pro Jahr Richtung Tal verschiebt. Die Deforma-tionen im Gewölbe manifestierten sich in der Form von klaf-fenden Rissen im Mauerwerk.

Erneuerungskonzept

Das Konzept sah vor, die ersten 20 m des Tunnels und die bergseitige Stützmauer zu ersetzen. Dabei war vorgesehen, sowohl das Portalbauwerk Solis, inklusive der Portalscheibe und der talseitigen Flügelmauer, als auch die bergseitige Stützmauer abzubringen und die ersten 15 m des bergmän-nischen Tunnels im Schutze eines Rohrschirmes auf das neue Lichtraumprofil «StN neu» auszuweiten.

Aus geometrischen Gründen infolge der Aufweitung des Tun-nelprofils mussten sowohl die bergseitige Stützmauer als auch die talseitige Flügelmauer seitlich verschoben werden. Zusätzlich wurde talseitig auf der Länge des Portalbauwerkes ein Technikraum (NT-Raum) vorgesehen.

Die Baugrubensicherung wurde mittels einer Nagelwand si-chergestellt. Diese wurde simultan mit dem Aushub / Ab-bruch der Stützmauer resp. des Portalbauwerkes ausgeführt. Zum Schutz des Bahnbetriebs wurde eine Schutzkonstruk-tion neben der Stützmauer und vor dem Portal Solis erstellt. Dieser 32 m lange Schutztunnel bestand aus einer Stahl-konstruktion, welche mit Holz verkleidet wurde. Diese Vor-richtung ermöglichte die Durchführung der Arbeiten an der Stützmauer bei laufendem Bahnverkehr, also auch tagsüber.

Denkmalpflegerische Aspekte

Die Portalgestaltung erfolgte in Anlehnung an die «Normalbauweise Tunnel» respektive der «Normalbauweise Stützmauern», welche durch die RhB entwickelt wurden und sich in ihrer Anwendung bewährt haben.

Das um das neue Lichtraumprofil leicht vergrösserte Portal Solis besteht neu aus einem Ortbetonekern, welcher aussen und innen komplett mit einer Verkleidung aus Natursteinen erstellt wird. Dasselbe gilt auch für die bergseitige Ortbeton-Schwergewichtsmauer, welche mit einer Verkleidung aus Naturstein-Mauerwerk versehen wurde. Die Natursteinverkleidung wurde dabei parallel mit den vertikalen Betonieretappen erstellt und auf diese Weise in die Ortbeton-Konstruktion integriert («nass-in-nass»). Das Gewölbe des Portalbauwerkes besteht aus einem Stahlbeton-Tragwerk, welches mit Natursteinen verkleidet wurde. Die neue Portalscheibe wurde als Stahlbetonstützmauer mit Vormauerung erstellt.

Ausführung

Nach Vorliegen der Plangenehmigungsverfügung konnten die Installationsarbeiten im Februar 2024 in Angriff genommen werden. Aufgrund der schwierigen Zugänglichkeit der Baustelle und der eingeschränkten Platzverhältnisse im Bereich des Trassees und des Tunnels musste auf alternative Plätze in der näheren Umgebung der Baustelle ausgewichen werden. Ein Teil der Baustelleneinrichtung wurde daher neben und oberhalb der Schynstrasse platziert. Beton und Spritzbeton wurden mittels Pumpen von der N29 hinunter auf die Baustelle befördert. Der Zugang des Baustellenpersonals erfolgte über die N29 hinunter zum Trassee und zum Tunnel. In Absprache mit dem ASTRA (Betreiber der Strasse) und der Kantonspolizei Graubünden wurde eine Geschwindigkeitsreduktion in diesem Bereich signalisiert. Zusätzlich wurde der Zugang während der Arbeitszeiten permanent durch Sicherheitspersonal abgesichert (Verkehrslenkung). Ein weiterer, wichtiger Installationsplatz wurde im Bereich des Bahnhofes Solis eingerichtet. Über ein Baugeis wurden Baumaterialien wie Gerüste, Schalungen, Bewehrungen etc. zur Baustelle transportiert und dort abgeladen, bzw. auf den portalnahen Installations- und Lagerflächen zwischengelagert.

Die Arbeiten an den Stützmauern konnten dank der Schutzkonstruktion sowohl in Nachtarbeit als auch tagsüber erfolgen. Im Tunnel hingegen wurde ausschliesslich während Nachtzugspausen gearbeitet. Eine Ausnahme bildete dabei die Totalsperre vom 3. November bis 17. November 2024, in welcher die Arbeiten an der Tunnelsohle erfolgten. Mit der Abnahme in diesem Herbst konnten die Baumeisterarbeiten an diesem anspruchsvollen Projekt erfolgreich abgeschlossen werden.



Bild links: Schutzkonstruktion und Baugrubensicherung.

Bild oben: Aufweitung Tunnel in Nachtzugspausen.

Bild unten: Portal und Stützmauer Solis nach Fertigstellung.

Instandsetzung Stützmauern zwischen Cavadürli und Davos Laret

Die Rhätische Bahn steht für den verantwortungsvollen Umgang mit ihrer historischen Infrastruktur. Zwischen Cavadürli und Davos Laret werden mit einem umfassenden Instandsetzungskonzept zwei Bauwerke erneuert.

Von Marco Elsa, Kunstbauten

Die Stützmauern auf der Strecke Landquart – Klosters – Davos-Platz sind Zeugnisse des frühen Ingenieurbaus. Errichtet zwischen 1888 und 1890 haben sie über ein Jahrhundert lang zur Stabilität der Bahnlinie beigetragen. Heute zeigen sie deutliche Alterungserscheinungen. Mit einem umfassenden Instandsetzungskonzept, das moderne Ingenieurtechnik mit denkmalpflegerischem Anspruch verbindet, wird ihre Funktionalität und Sicherheit langfristig wiederhergestellt. Das Projekt zeigt wie technische Herausforderungen mit präziser Planung und nachhaltiger Bauweise gemeistert werden können.

Schadensbild und Handlungsbedarf

Die beiden talseitigen Stützmauern befinden sich in einem Abschnitt mit anspruchsvoller Topografie und Geologie, rund 1.6 km nach der Station Cavadürli und werden gemäss der Wegleitung zur Gestaltung und Ausschreibung von Stützmauern bei der RhB dem Mauertyp «Davos – Filisur 2» zugeordnet. Der Mauertyp «Davos – Filisur 2» entspricht einer Mörtelmauer aus mehrheitlich Zyklopen-Bruchsteinen. Seit der systematischen Hauptinspektion von 2017 musste eine fortschreitende Beschädigung festgestellt werden, so dass die Mauern heute schwere Schäden der Zustandsklasse 4 aufweisen. Die Mauern müssen dringend instandgesetzt werden.

Die vermörtelten Natursteinmauern mit einem Anzug von 10:1 weisen Ausbauchungen auf, die zu Versätzen, Rissen und einer Zerrüttung des Mauerverbandes geführt haben. Teilweise sind die Bauwerke verkippt, was auf eine nachlassende Standsicherheit hindeutet. Zusätzlich sind sie stark mit Vegetation überwachsen. Grossflächige Nassstellen begünstigen die Materialermüdung. Der im Verlauf des Bahnbetriebs ergänzte Betonkordon auf der Mauerkrone ist teilweise verkippt und mangelhaft eingebunden, was die Stabilität weiter beeinträchtigt. Die Kombination dieser Faktoren macht eine umfassende Instandsetzung unumgänglich.



Detail Versatz bis zu 10 cm in horizontaler Mauerwerksfuge.

Projektumfang

Die Stützmauer 10-288 ist rund 79 m lang und bis zu 4.70 m hoch, die Mauer 10-291 misst ca. 91 m bei maximal 4.60 m Höhe. Beide erhalten eine neue Mauerkrone aus Stahlbeton mit auskragender Konsolplatte. Der neue Abschluss hat eine Höhe von 0.70 m und eine Breite von 1.15 m. Die Plattenstärke der Auskragung beträgt ca. 0.25 m und wird an der Stirnfläche gestockt. Ein 4er Kabelblock wird am Kordon aufgehängt, da der Querschnitt keinen Platz für eine Integration bietet. Durch die Instandsetzungsmassnahmen können die Mauern für eine weitere Nutzungsdauer von 100 Jahren ertüchtigt werden.

Instandsetzungskonzept

Die RhB verfolgt das Ziel die bestehenden Stützbauwerke möglichst lange zu erhalten. Vorliegend wurde das Konzept objektspezifisch abgestimmt und berücksichtigt sowohl die geologischen Randbedingungen als auch die statischen Anforderungen aus dem Hang und der Belastung durch den Bahnbetrieb. Wesentliche, bestehende Mauerwerksteile können so in die neue Tragkonstruktion integriert werden. Folgende baulichen Massnahmen sind vorgesehen:

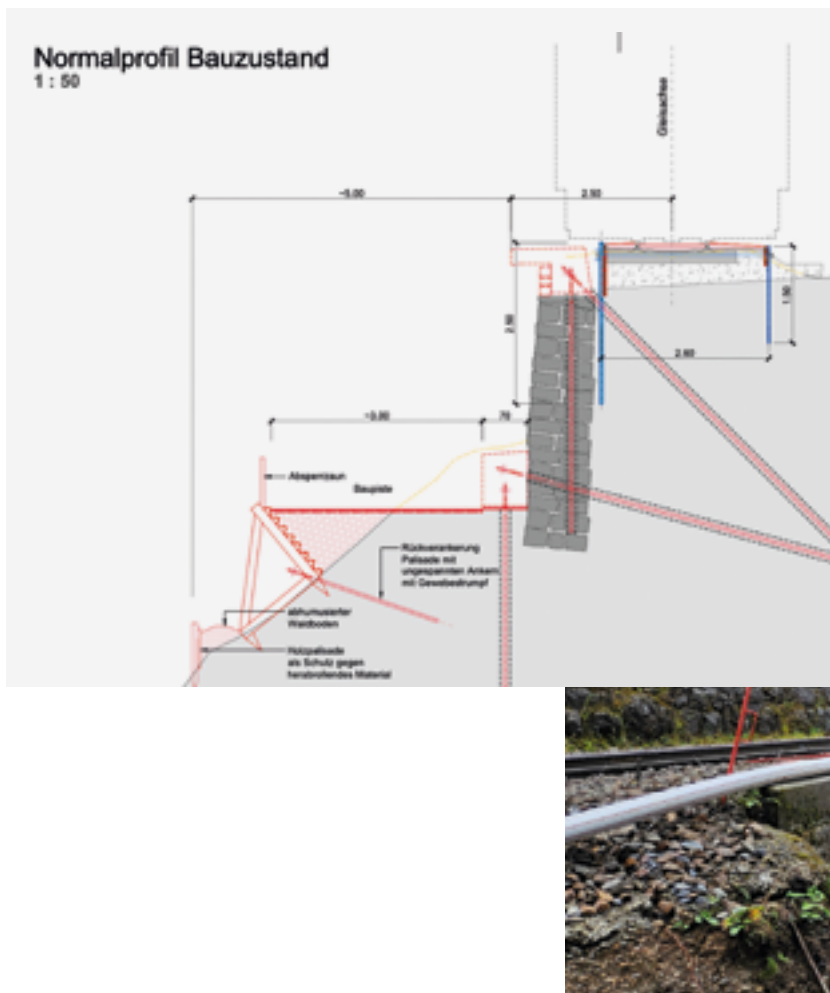


Bild links: Normalprofil Bauzustand.

Bild rechts: Übersicht Baustelle Bereiche Stützmauer 12-291.



- Neuer Stahlbeton-Fussriegel mit Mikropfählen zur Erhöhung der Stabilität und Gewährleistung der Lastabtragung am Mauerfuss. Der massige Fussriegel hat ein Volumen von $0.60 \text{ m}^3/\text{m}$ und wird alle 4 Meter auf vertikalen Mikropfählen gegründet.
- Ungespannte Anker und eine flächige Vernadelung im Raster $1.25 \times 1.25 \text{ m}$ sorgen für die Wiederherstellung der Mauerintegrität.
- In Sektoren mit Ausbauchungen werden Hohlräume mit Zementinjektionen verfüllt und damit die innere Kohäsion der Mauer verbessert.
- Die gesamte Mauerwerksoberfläche wird einer Fugensanierung unterzogen als Prävention gegen eindringendes Wasser.
- Die Mauerkrone wird durch einen neuen mit Bruchsteinen vorgemauerten Stahlbetonabschluss ersetzt, der auch die Integration eines Kabelblocks berücksichtigt.

Die Bauarbeiten des umfangreichen und technisch herausfordernden Bauvorhabens wurde auf zwei Bausaisons verteilt:

2025: Arbeiten am Mauerfuss und an der Maueransicht, inklusive Baupiste, Fussriegel, Anker und Gerüstmontage. Betonierarbeiten erfolgen nachts.

2026: Erneuerung der Mauerkrone während der Cluster-Totalsperre vom 26.04. bis 11.05.2026 im Zweischichtbetrieb. Schal- und Bewehrungsarbeiten finden tagsüber statt, Betonierarbeiten nachts bei ausgeschalteter Fahrleitung.

Die Mikropfähle am Mauerkopf werden im Schutz der Schotterspriessung gesetzt. Präzises Bohren ist wichtig, da die Platzverhältnisse eng sind. Die Geländer werden durch die RhB produziert und vom Baumeister montiert. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Mauerflächen mittels Sandstrahlen gereinigt und das Gerüst und die Schutzvorrichtungen entfernt.

Die Massnahmen ermöglichen eine normgerechte Wiederherstellung der Gesamtstabilität und verlängern die Lebensdauer der Bauwerke erheblich.

Baulogistik und Bauablauf

Die Baustellenerschliessung gestaltet sich aufgrund der Lage und der betrieblichen Einschränkungen anspruchsvoll. Tagsüber sind keine Bahntransporte zur Baustelle möglich. Die Ver- und Entsorgung der Baustelle kann deshalb nur nachts und über das Bahntrasse erfolgen. Gleisgängige Fahrzeuge ermöglichen Transporte und Betonarbeiten während der Nachtpausen. Zu Fuss erfolgt der Zugang über den Wanderweg Davos Laret – Cavadürli.

Nachhaltige Infrastrukturpflege

Mit der Instandsetzung der Stützmauern zeigt die RhB, wie historische Bauwerke mit modernen Mitteln nachhaltig erhalten werden können. Die Kombination aus traditionellem Mauerwerk und innovativer Verstärkungstechnik sichert nicht nur die Funktionalität, sondern auch das kulturelle Erbe der Bahnlinie. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur Ressourcenschonung geleistet, da bestehende Strukturen erhalten und nicht ersetzt werden. Das Projekt steht für die strategische Ausrichtung der RhB im Bereich der nachhaltigen Infrastrukturpflege und zeigt, wie technische Qualität und Verantwortung Hand in Hand gehen.

Das Ende eines Bewitterungsversuchs

29 Jahre lang waren sie Wind und Wetter ausgesetzt. Auf dem Dach des Depot Bernina Ospizio wurden zwölf Kunststoff-Sandwichbauteile einem Bewitterungsversuch ausgesetzt. Und gerieten fast in Vergessenheit.

Von David Wiegatz, Rollmaterial Engineering



Letzte Inspektion der Bewitterungsversuch-Sandwich-Teile vor dem Abbau.

Am 27. Juni dieses Jahres standen die zwei ehemaligen Stadler-Projektleiter der Beschaffung der Albula-Gliederzüge (Günter Terragnolo und Martin Stamm, der eine Rentner, der andere Rentner in spe), sowie der Verfasser dieses Artikels, der ehemalige RhB-Projektleiter jener AGZ-Beschaffung, auf einem der Dächer des Bernina Ospizio und beendeten diesen Langzeitversuch.

Der Versuch wurde am 25. Juni 1996 von Martin Stamm, damals Ingenieur bei Schindler Waggon AG, installiert. Mit der organisatorischen Unterstützung eines Mitarbeiters der damaligen RhB-Rollmaterialtechnik und einer langen Leiter aus dem Depot Samedan. Die Erinnerung daran ist noch präsent. Und immer, wenn Martin Stamm mit der RhB über den Bernina fuhr, sah er den Versuchsaufbau dort oben auf dem Dach. Und nun, am Ende seiner Eisenbahn-Karriere, wurde es Zeit, dort oben aufzuräumen.

Doch, was wurde da eigentlich «bewittert» und warum? Ein kurzer Erklärungsversuch. In den 1990er-Jahren beschäftigte sich ein Entwicklungsteam des damaligen Waggonbau-



Wagenkasten Wickelmaschine.

ers Schindler in Altenrhein mit der Frage, ob es möglich ist, Wagenkasten für Reisezugwagen auch aus anderen Materialien als Stahl und Aluminium und mit anderen Fertigungstechnologien herzustellen. Stichworte waren: Gewichtseinsparungen, einfache und umweltgerechte Entsorgung, sehr gute thermische Isolation, günstige Werkzeugkosten im Vergleich mit anderen Herstellungsverfahren, Korrosions- und Wetterbeständigkeit.

Das Wickelverfahren wurde gewählt, weil damit kostengünstig grosse Mengen Material in kurzer Zeit verarbeitet werden können. Mit dem Projekt wurde Neuland betreten und es galt, eine grosse Zahl auftauchender Fragen zu untersuchen. Eine davon war die Witterungsbeständigkeit der Strukturen. Dafür gab es verschiedene Labortests, die aber nicht alle Fragen beantworten konnten. Sie wurden deshalb ergänzt mit Langzeit-Bewitterungsversuchen. Diese werden an Orten mit hoher Beanspruchung durch UV-Licht und extremen Temperaturen durchgeführt. Ospizio Bernina eignet sich gut dafür. Es ist zudem einfach erreichbar und auf dem Dach des Depotgebäudes ist ein abgesperrter Platz vorhanden. Dank der guten Beziehungen zwischen Altenrhein und der RhB wurde der Versuch unbürokratisch realisiert.

Bewittert wurden Sandwichbauteile, welche aus einem Fensterbereich eines gewickelten Wagenkastens geschnitten und mit verschiedenen Farbanstrichen versehen wurden. Diese wurden also fast 30 Jahre den extremen Temperaturschwankungen, Schnee und Sonne, Eis und Regen und hoher UV-Bestrahlung auf einer Höhe von 2250 Meter über Meer ausgesetzt.

Schindler Waggon hat in den 1990er-Jahren für diverse Bahnen Wagenkästen in Wickeltechnologie hergestellt. Grössere Serien wurden für Umbauten bestehender Strassenbahnen produziert und bei verschiedenen Betreibern in Deutschland, Schweden und der Schweiz (Basel) bis heute eingesetzt. Im Rahmen der Entwicklung des Neigezugs für die SBB wurde zusammen mit ABB und SIG auch ein Versuchszug mit Einachsfahrwerken und gewickeltem Faserverbund-Wagenkasten gebaut.

Nach dem Ausstieg von Schindler aus dem Fahrzeugbau wurde diese neue Wagenkasten-Fertigungstechnologie nicht mehr weiterentwickelt. Und so blieben die Versuchsmuster 29 nicht geplante Jahre auf dem Dach des Depotgebäudes, bis sie eben im Juni dieses Jahres heruntergeholt wurden. Sie sind übrigens in erstaunlich gutem Zustand.

5 Jahre Workflows – Viel erreicht, noch viel vor

Vor fünf Jahren hat die RhB damit gestartet, Prozesse mittels «Workflows» zu digitalisieren. Vieles ist dadurch viel effizienter geworden.

Von Nando Costantino, Digitale Transformation

Wo sind eigentlich die braunen Umschläge der internen Post geblieben? Hat sie jemand gesehen? Falls ja, meldet euch bitte – unser Bahnmuseum freut sich über gut erhaltene Exemplare. (Spass beiseite)

Das Verschwinden der braunen Umschläge ist kein Zufall, sondern das Ergebnis von über fünf Jahren konsequenter Digitalisierung interner Prozesse.

Heute werden rund 4'000 Prozesse pro Monat digital abgewickelt. Das entspricht 4'000 Umschlägen, unzähligen Unterschriften, gedruckten Seiten und Tagen voller Wartezeit, bis der Umschlag endlich bei allen Beteiligten angekommen ist. Die gemütliche Gebirgsbahn hat im Hintergrund hoch effiziente Prozesse etabliert – eine Erfolgsgeschichte, die noch lange nicht zu Ende geschrieben ist.

Denke gross, starte klein, handle schnell

Alles begann mit einer Vision: digitale Prozesse als Teil der Digitalstrategie. Das Potenzial von Prozessdigitalisierung und Automatisierung wurde rasch erkannt. Der Einstieg erfolgte mit kleinen Experimenten – etwa der Änderung von Wohnadressen oder Bankverbindungen. Nicht alles gelang auf Anhieb, aber wir haben viel gelernt.

Heute – fünf Jahre später – sind über 130 Prozesse digitalisiert: vom Eintritt und Austritt von Mitarbeitenden über Charterfahrten bis hin zu Unfallabklärungen. Möglich wurde das durch motivierte Abteilungen, die nicht lange diskutierten, sondern gemeinsam, schnell und konsequent umsetzten.

Dadurch haben wir uns von zunehmend repetitiven und wenig erfüllenden Aufgaben befreit. Die gewonnene Zeit setzen wir sinnvoll ein – für unsere internen und externen Kunden, für das Wachstum oder für komplexe Themen, die die RhB wirklich weiterbringen.



«Die Prozessdigitalisierung hat in der HR-Beratung viele Ressourcen geschont, die wir nun in die Beratung und Betreuung investieren können. Die Effizienzsteigerung ist enorm und wird von HR, Vorgesetzten, Mitarbeitenden wie auch Bewerbenden sehr geschätzt. Besonders positiv empfinde ich, dass auch Mitarbeitende und Vorgesetzte selbständig viele Prozesse digital anstossen und abwickeln können, ohne auf eine Schriftlichkeit von HR angewiesen zu sein.»

Sereina Egli, HR Beraterin



«Prozesse wurden vereinfacht und vereinheitlicht. Da unterschiedliche Personen an der gleichen Tätigkeit arbeiten, ist es hilfreich, dass die Prozesse bei allen gleich durchgeführt werden. Durch die Digitalisierung konnte das entsprechend umgesetzt und effizienter gestaltet werden.»

Stefania Daniele, Leiterin Verkaufsstellen Nord

Was bringt die Zukunft?

Digitale Prozesse sind längst im Arbeitsalltag aller Mitarbeitenden angekommen. Die Nachfrage ist gross – und sie kommt aus sämtlichen Bereichen. Dank dieser hohen Akzeptanz können wir in den kommenden Jahren noch viele weitere Prozesse digitalisieren und optimieren.

Doch wir gehen noch einen Schritt weiter: Unser Angebot wird laufend mit neuen Technologien erweitert. Ein Beispiel dafür ist der Einsatz von Software-Robotern (RPA). Diese können beliebige Systeme und Applikationen bedienen – ganz ohne Schnittstellenentwicklung. Das eröffnet eine Vielzahl neuer, spannender Anwendungsfälle.

Hast du selbst eine Idee für einen digitalen Prozess?
Dann zögere nicht – wir freuen uns über jede Anregung!

Melde dich hier: digitaleprozesse@rhb.ch – hier kannst du deine Idee ganz unkompliziert einreichen.

Prämierung der besten Innovations- und Verbesserungsideen 2024

Innovation wird bei der RhB grossgeschrieben! So steht in unserer Vision «Wir sind die attraktivste, innovativste und leistungsfähigste Alpenbahn». Um dieses Ziel zu erreichen, sind wir auf gute Ideen unserer Mitarbeitenden angewiesen. Daher freuen wir uns sehr, dass wir am 21. Oktober 2025 bereits zum fünften Mal die besten Verbesserungs- und Innovationsideen des vergangenen Jahres prämiieren durften.

Von Ladina Schafhäutle, Unternehmensentwicklung



Seit 2017 können RhB-Mitarbeitende Innovations- und Verbesserungsideen über Qualitas einbringen. In dieser Zeit wurden über 1'900 Vorschläge eingereicht. Rund die Hälfte davon wurde umgesetzt. Auch im vergangenen Jahr haben unsere Mitarbeitenden insgesamt 304 Vorschläge für Verbesserungen und Innovationen eingebracht. Am Dienstag, 21. Oktober 2025, wurden die besten drei Innovations- und drei Verbesserungsideen aus dem Jahr 2024 im Beisein der Geschäftsleitung prämiert.

Als beste Innovation des Jahres 2024 wurde die Diensttelefon App, die von **Luca Hasler** (Lokführer mit Zusatzfunktion, Fachspezialist Lokpersonal) entwickelt wurde, ausgezeichnet. Die App erleichtert über 900 Mitarbeitenden die schnelle telefonische Kommunikation, indem mittels GPS immer die richtige Telefonnummer, der am jeweiligen Standort zuständigen Person gewählt wird.

Der vom Team Bahndienst Landquart eingebrachte Schienenmalwagen im Bahndienst wurde mit dem zweiten Platz für die beste Innovation prämiert. Der Schienenmalwagen vereinfacht die Arbeitsweise, reduziert die Gefahr von Gleisverwerfung durch Überhitzung und generiert zusätzliche Einnahmen für die RhB, da der Service an andere Bahnen verrechnet werden kann.

Der 3D-Scanner im Engineeringbereich wurde von **Daniel Shearer** (Konstruktionsingenieur) vorgeschlagen. Dank des 3D-Scanners kann bei der Recherche und Rekonstruktion 10 – 40 % Zeit eingespart werden, was wiederum die Verfügbarkeit der Fahrzeuge erhöht. Dafür wurde er mit dem dritten Preis in der Kategorie beste Innovation ausgezeichnet.

Als beste Verbesserungsidee des Jahres 2024 wurde die P-Durchgangsleitung im Kupplungswagen Xk 99302 ausgezeichnet, die von **Riccardo Keller** (Spezialist Fahrzeugtechnik) und **Georg Nehmiz** (Lokführer Landquart) vorgeschlagen wurde. Diese ermöglicht es, die Sicherheit beim Verschluss von normalspurigen Güterwagen zu erhöhen und den Bremsweg zu reduzieren.

Mit dem von Team VTE-Ausbildung entwickelten, modernen Loksimulator für die VTE-Ausbildung können Lokführer/-innen unabhängig vom laufenden Betrieb Ausnahmeszenarien realitätsnah und effizient trainieren. Dafür wurden sie mit dem zweiten Preis in der Kategorie beste Verbesserungsidee ausgezeichnet.

Ueli Schädegg (Lokführer Landquart) brachte den Vorschlag ein, den Überfuhrbetrieb der RTZ anzupassen. Dieser Verbesserungsvorschlag, der verhindert, dass Fahrgäste während der Vorbereitungszeit in den Zug einsteigen und eingeschlossen werden, wurde mit dem dritten Preis in der Kategorie beste Verbesserung ausgezeichnet.

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

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

Bild: Die Ideengeberinnen und Ideengeber der besten Innovations- und Verbesserungsideen 2024 mit der Geschäftsleitung und dem Team der Unternehmensentwicklung.

Gewinnen und binden – warum «Employer Branding» wichtiger wird

Seit diesem Frühjahr hat die RhB ihre Bemühungen zum «Employer Branding» intensiviert. Doch was ist Employer Branding überhaupt und warum gewinnt dieses Thema an Bedeutung?

Von Andreas Roth, Employer Branding

Übersetzt wird Employer Branding mit «Arbeitgebermarkenbildung» oder auch «Arbeitgeber-Markenimage». Das bedeutet: Mit geeigneten Massnahmen tragen wir dazu bei, dass die RhB eine noch attraktivere Arbeitgeberin wird und gegen innen und aussen authentisch wahrgenommen wird.

Bei der RhB ist das Employer Branding – wie in den meisten Unternehmen – dem Bereich Human Resources angesiedelt. In enger Zusammenarbeit mit der Marketingkommunikation (V-MM-KOM) und der Unternehmenskommunikation (S-KOM) setzt das Employer Branding verschiedene Marketing- und Kommunikationsmassnahmen um, welche die RhB auf dem Arbeitsmarkt sicht- und erlebbar machen. Zusätzlich ist es unsere Aufgabe, attraktive Vorteile und Aktivitäten für bestehende Mitarbeitende zu realisieren.

Bestehende binden, Neue gewinnen

Bei den Massnahmen wird ebenfalls in diese zwei Kategorien unterschieden: Gewisse Aktivitäten dienen zur Bindung von bestehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern; andere zur Gewinnung von neuen Kolleginnen und Kollegen:

Massnahmen zur Bindung: Vergütung und Benefits, Karrieremöglichkeiten, Führungskultur, Teamzusammenarbeit, Team-Events, Arbeitsmodelle, Arbeitsplatzgestaltung, etc.

Massnahmen zur Gewinnung: Attraktive Job-Profile, Vergütung und Benefits, Vorteile der RhB als Arbeitgeberin vermitteln, Einblicke ermöglichen, einwandfreier Rekrutierungsprozess, etc.

Das Employer Branding hat die Aufgabe, die oben genannten Massnahmen ins beste Licht zu rücken und die Vorteile herauszustreichen, die uns von anderen Arbeitgebern unterscheidet. Weiter ist es entscheidend, auf den wichtigsten Kanälen des Stellenmarktes fortlaufend präsent zu sein, um potenzielle Kandidat/innen auf uns aufmerksam zu machen – auch solche, welche nicht aktiv eine neue Stelle suchen.



Mitarbeitende im Büro.

Pensionierungen und tiefe Geburtenrate

Nötig sind die verstärkten Massnahmen aufgrund zweier Faktoren: Einerseits geht die sogenannte «Babyboomer-Generation» in den nächsten Jahren in Pension. Viele verdiente Fachkräfte, die oft auch in hohen Pensen gearbeitet haben, verlassen in den nächsten Jahren unser Unternehmen. Andererseits ist die Geburtenrate tief: Im Kanton Graubünden gibt es 19 Prozent weniger Geburten als Sterbefälle (Studie Bundesamt für Statistik, 2024). Dies führt zum sogenannten «Fachkräftemangel»: Die Schweizer Erwerbsbevölkerung wird bis im Jahr 2030 weiter abnehmen.

Die RhB hat beste Voraussetzungen

Die Situation ist herausfordernd, aber lösbar: Die RhB ist bereits eine starke Marke und hat beste Voraussetzungen, ihre Vorteile noch bekannter zu machen. Mit dem Projekt «Erneuerung des Arbeitgeberversprechens», welches in den nächsten Monaten umgesetzt wird, werden wir die interne und externe Wahrnehmung der RhB vertieft untersuchen. Das Projekt gibt uns einen präzisen Einblick, warum jemand «wirklich» zur RhB gestossen ist oder für uns tätig ist. Mit diesen Erkenntnissen können wir unsere Marketingbotschaften noch treffender formulieren und diejenigen Merkmale herausstreichen, welche uns von anderen Arbeitgebern unterscheiden.

Nächster Halt Shanghai

Im September 2025 konnte **Massimiliano Pellegrini** (R-SU Elektrowerkstatt) den Schweizermeistertitel bei den Automatikern erreichen. An den nationalen Berufsmeisterschaften im Rahmen der SwissSkills 2025 in Bern holte er in einem viertägigen intensiven und hochstehenden Wettkampf den ersten Rang.

Von Erika Wismer, Leiterin Grundbildung

Im Zweierteam mit Gianin Schneller von der Ems Chemie AG sicherte sich das Team Graubünden den Sieg vor dem Team Tessin und dem Team Aarau/Bern. Sie schafften damit die direkte Qualifikation für die Teilnahme an den Weltmeisterschaften «WorldSkills» in der Disziplin «Mechatronics» in Shanghai im September 2026.

Die emotionale Siegerehrung fand am Samstagabend, 20. September 2025 in der PostFinance Arena in Bern statt. Medaillen wurden übergeben, Tränen vergossen, es wurde gejubelt und lange in die Nacht gefeiert. Bundesrat und Wirtschaftsminister Guy Parmelin übergab die Medaillen persönlich und war begeistert von der Leistungsfähigkeit, der Leidenschaft und dem Durchhaltewillen der jungen Berufsleute, aber auch der Kraft und der gesellschaftlichen Bedeutung der Berufsbildung in der Schweiz.

Den Weg von Graubünden in die weite Welt schaffte Massimiliano über ein umfangreiches Qualifikationsverfahren:

- Erfolgreiche Qualifikation regional im März 2025
- Erfolgreiche Qualifikation national im Mai 2025
- Teilnahme Berufsmeisterschaften Automatikern im Rahmen der SwissSkills vom 17. bis 21. September 2025 in Bern
- 1. Rang bedeutet direkte Qualifikation für die WorldSkills 2026 in Shanghai
- Ein Jahr fachliche und mentale Vorbereitung mit diversen Trainings- und Vorbereitungstagen im Nationalteam
- Teilnahme WorldSkills Shanghai vom 22. bis 27. September 2026

Die RhB freut sich, einen so talentierten jungen Berufsfachmann in ihren Reihen zu haben und wünscht Massimiliano weiterhin viel Erfolg für die Mission «Shanghai 2026»!

Portrait

Massimiliano Pellegrini, Rufname «Massi»

21 Jahre, Wohnort Paspels

Lehrabschluss als Automatiker EFZ 2024 mit Rangnote

Hobbys sind Fitness, Joggen, sich mit Kollegen treffen

Einblick in den Wettkampf

von **Dominic Cadruvi**, ehemaliger Berufsbildner und Betreuer

An den SwissSkills 2025 wartete auf die Automatiker/innen EFZ ein intensiver und technisch anspruchsvoller Wettkampf. Ziel war es, modulare Produktionssysteme (MPS) der Firma Festo selbstständig aufzubauen, zu programmieren und stetig zu erweitern. Dabei standen Präzision, Effizienz und ein gutes Zeitmanagement im Vordergrund. Am Dienstagmittag konnten die Teilnehmenden auf einer Fläche von fünf mal drei Metern ihre Arbeitsplätze einrichten. Der Startschuss zum Wettkampf fiel am Mittwoch, 17. September um 08.45 Uhr. Die erste Aufgabe umfasste den Aufbau und die Programmierung eines Produktionssystems mit elektrischem Förderband und drei Sortiermagazinen. Ziel war es, Werkstücke automatisch zu erfassen und nach Material oder Lage zu sortieren. Am Nachmittag folgte die Optimierungsaufgabe, bei welcher die bestehende Anlage so optimiert werden sollte, dass die Produktionsgeschwindigkeit erhöht wird, ohne dabei übermässig Druckluft zu verbrauchen. Am Donnerstag wurde die Anlage in einer fünfstündigen Aufgabe mit der Einheit «Pick and Place» erweitert. Diese besteht aus einem Zylinder mit Saugnapf und zwei Förderbändern, die zu einem T angeordnet sind. Die Bedienung der gesamten Anlage erfolgte über einen Touchscreen, an welchem verschiedene Produktwünsche eingegeben werden konnten. Das System prüfte über Sensoren das Material und die Ausrichtung der Werkstücke. Nicht korrekt platzierte Teile wurden automatisch aussortiert. Richtige Werkstücke wurden weiterverarbeitet und je nach Deckelbedarf nach links oder rechts platziert. Am Freitag und Samstag folgten drei weitere Erweiterungsaufgaben mit einem Zeitrahmen von ein bis drei Stunden. Die Anlage wurde am Freitag um eine IO-Link-Meldeleuchte sowie ein IO-Link-Stapelmagazin ergänzt. Diese Aufgaben sind besonders anspruchsvoll, da oftmals neue Komponenten/Technologien der Firma Festo eingesetzt werden. Am Samstag ersetzten die Teilnehmenden das elektrische Förderband der ersten Aufgabe durch eine elektrische Lineareinheit. Bei all diesen Umbau-Aufgaben musste die gesamte Anlage voll funktionsfähig bleiben. Nach jeder Aufgabe fand die Bewertung durch ein Expertenteam statt. Dabei wurden Funktionalität, Aufbau, Sauberkeit der Arbeit sowie die korrekte Anordnung der Ein- und Ausgänge geprüft.



Bild links: Massimiliano konzentriert an den SwissSkills.

Bild rechts: Massimiliano zeigt seine Arbeit Renato Fasciati, RhB-Direktor und Claude Merlach, CEO login Berufsbildung AG.

InfoRetica
Nr. 4 / 2025
Info

Interview mit Massimiliano Pellegrini

Herzliche Gratulation zu deiner Goldmedaille an den Berufsmeisterschaften der Automatiker/innen.

Wie fühlt man sich als Schweizermeister?

Danke. Es ist ein tolles Gefühl. Die ganze Arbeit und Vorbereitung der letzten Monate haben sich ausgezahlt.

Was war die grösste Herausforderung während der Vorbereitungsphase?

Es war anspruchsvoll ein Mittelmass zwischen Arbeit, Freizeit und Training für die SwissSkills zu finden. Ich musste lernen, alles optimal aufeinander abzustimmen. Mit der Zeit ist mir dies auch gelungen und ich bin in einen guten Rhythmus gekommen.

Der Wettkampf dauerte vier Tage. Was war am Wettkampf selbst besonders schwierig?

Für mich war der Mix zwischen den schwierigen Aufgaben und dem stetig hohen Druck besonders anspruchsvoll. Trotz Nervosität musste ich in jeder Situation einen kühlen Kopf bewahren. Aber sobald die Aufgabe begonnen hat, konnte ich mein Umfeld komplett ausblenden und war voll auf meine Arbeit konzentriert.

Wie hast du es geschafft deine Höchstleistung auf Knopfdruck abzurufen?

Durch die ganze Vorbereitung und die Testläufe konnte ich mich sehr gut auf die Belastung während des Wettkampfes vorbereiten und somit auch meine Bestleistung abrufen.

Wann hast du erfahren, dass du gewonnen hast?

Ich habe meine Platzierung zusammen mit den Zuschauer/innen in der PostFinance Arena in Bern erfahren. Das war ein cooles Gefühl vor so vielen Personen die Medaille überreicht zu bekommen. Diesen Moment werde ich nie vergessen. Bundesrat Guy Parmelin gratulierte mir und ich durfte noch Interviews geben und Fotos machen.

Was bleibt dir am meisten in Erinnerung innerhalb deiner Mission «SwissSkills»?

Am meisten bleibt mir die Atmosphäre während des Wettkampfs in Erinnerung. Die Konzentration, der Teamgeist und das grosse Ziel, das Beste zu geben. Die Abschlussfeier nach der Siegerehrung mit Freunden, Familie und Vertretern der RhB waren ein schöner Abschlussmoment für meine Mission «SwissSkills».

Du konntest dich mit deinem ersten Platz direkt für die WorldSkills Shanghai 2026 vom 22. bis 27. September 2026 qualifizieren. Wie geht es nun weiter?

Nun stehen viele Trainings und Übungswettkämpfe an. Zusätzlich bin ich nun Teil des Schweizer Nationalteams, mit diesem darf ich an einigen Teamevents teilnehmen. Es wird eine sehr intensive und anstrengende Zeit, aber ich freu mich riesig darauf.

Kundenanlass der Bündner Güterbahn in Filisur

Alle zwei Jahre findet der eintägige Kundenanlass der Bündner Güterbahn statt. Ein Rückblick auf einen schönen Anlass Ende Oktober.

Von Sari Patzen, Bündner Güterbahn



Das Programm variiert immer und wird jeweils an einem anderen Ort durchgeführt. Der Anlass bietet uns die wertvolle Gelegenheit, den persönlichen Austausch mit unseren Partnerinnen und Partnern zu pflegen, Einblicke in aktuelle Entwicklungen zu geben und gemeinsam einen besonderen Tag, kombiniert mit einer Extrafahrt, zu erleben. Des Weiteren ist es für die teilnehmenden Personen – wie zum Beispiel Logistikverantwortliche von schweizweit tätigen Unternehmen, Inhaber/innen von lokalen Transportunternehmen und weiteren Entscheidungsträgern in der Logistikbranche eine ideale Gelegenheit, ihr Netzwerk zu pflegen und zu erweitern. Dieses Jahr fand der Anlass am Freitag, 24. Oktober, statt. Insgesamt nahmen rund 60 Kundinnen und Kunden, Partner und Stakeholder mit ihren Begleitpersonen teil. Von Seiten der Güterbahn sowie dem Autoverlad Vereina waren wir mit insgesamt elf Mitarbeitenden vertreten.

Hinreise

Die Gäste trafen ab 8.15 Uhr beim Gleis 8 in Landquart ein. Dort wurden sie mit einer Begrüssung, dem Check-in und musikalischer Unterhaltung empfangen. Anschliessend begann die Reise mit einem Extrazug, bestehend aus Personen- und Güterwagen, nach Filisur via Thusis. Die Gäste verteilten sich auf die Stiva Retica, den InnoTren und die beiden Pullmans. Während der Fahrt verteilten wir gemeinsam mit den zwei Hostessen Kaffee und Gipfeli.

Für viel Begeisterung sorgte das interaktive Kahoot-Quiz im InnoTren. Die Teilnehmenden beantworteten 20 abwechslungsreiche Fragen rund um die RhB und die Güterbahn. Sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt gab es jeweils zwei Durchgänge. Pro Spiel wurden drei Gewinnerinnen und Gewinner gekürt, die sich ihre Preise selbst aussuchen durften. Zu gewinnen gab es 1.-Klasse-Tageskarten für das RhB-Streckennetz, Eintrittskarten für das Miniatur Wunderland in Hamburg sowie für die Miniaturwelt Smilestones am Rheinfall in Schaffhausen. Seit diesem Jahr haben wir Kooperationsverträge mit beiden Partnern, und unsere Güterzüge werden dort ausgestellt.

Besichtigung Aussichtsplattform Hennings

Einige unserer Gäste reisten aus dem Engadin an und stiegen direkt in Filisur zur Gruppe. Kurz vor 11 Uhr ging es mit dem Viaduktshuttle zur neuen Haltestelle «Schmitten, Landwasserviadukt». Von dort aus spazierten wir zur Aussichtsplattform Hennings, die nur wenige Gehminuten von der Station entfernt liegt. Bei strahlendem Sonnenschein sorgte die beeindruckende Aussicht auf den Landwasserviadukt für Staunen und zahlreiche Fotos. Nach dem 20-minütigen Aufenthalt ging es mit dem Viaduktshuttle zurück nach Filisur.



Bild 1: Imposanter Extrazug für den Kundenanlass.

Bild 2: Peter Knaus überreicht Regierungsrätin Carmelia Maissen ein Geschenk.

Bild 3: Beste Aussichten im Viaduktshuttle für unsere Güterkunden.

Bild 4: Stefan Kreuzmann, Leiter Produktion, begrüsst die Gäste auf der Hinfahrt im Salonwagen.

Fachbeiträge und Einblicke

Im Hotel Schöntal angekommen, hielt **Stefan Kreuzmann**, Leiter Produktion, eine Ansprache mit aktuellen Informationen zur RhB. Nach dem Mittagessen begrüßten wir Dr. Carmelia Maissen, Regierungsrätin des Kantons Graubünden, die ebenfalls einen Einblick in die aktuellen Pläne der Regierung gewährte. Die Teilnehmenden hatten im Voraus die Möglichkeit, Fragen per E-Mail einzureichen, die Dr. Maissen vor Ort beantwortete. **Peter Knaus**, Leiter Güterbahn, informierte anschliessend über das neue Gütertransportgesetz (GüTG) und die Gütertransportverordnung (GüTV) und gab einen Rück- sowie Ausblick zur Entwicklung der Güterbahn.



Rückreise

Gegen 15 Uhr machten wir uns wieder auf den Weg zum Bahnhof, wo die Reise mit dem Extrazug fortgesetzt wurde. Die Rückfahrt führte via Davos zurück nach Landquart. Für den gemütlichen Ausklang des Tages bestellten wir bei der Metzgerei Peduzzi in Savognin feine Bündnerplatten mit Käse und Fleisch. Zudem verteilten wir kleine Geschenktüten mit Give-Aways, die wir einige Tage im Voraus vorbereitet hatten. Der Anlass endete in Landquart, wo wir alle Kundinnen und Kunden sowie ihre Begleitpersonen verabschiedeten.



Ausblick auf den nächsten Anlass

Nach dem gelungenen Event blicken wir bereits mit Vorfreude auf unsere kommenden Anlässe – erneut mit dem Ziel, unseren Güterkunden ein unvergessliches Erlebnis zu bieten, das Angebot der Güterbahn weiter aktiv zu verkaufen und den Austausch innerhalb der Transportbranche zu fördern. Nächstes Jahr findet der Anlass wieder als halbtägiger Workshop im Raum Landquart statt – mit Fokus auf das zukünftige Wagenmanagement.

Zugpersonal: Austausch RhB-SBB

Im Juni 2025 fand ein Austausch von login-Lernenden im Bereich Zugpersonal zwischen der RhB und der SBB statt. Das Ziel dieses Austausches war es, unsere Partnerbahn besser kennenzulernen und ihre Arbeitsmethoden besser zu verstehen.

Von Nando Marugg, Detailhandelsfachmann EFZ öV RhB, und Luca Köppe, Detailhandelsfachmann EFZ öV SBB

Der erste Tag erzählt von Nando Marugg

Die erste Fahrt fand am 2. Juni 2025 statt. Ich traf Luca Köppe von den SBB und seine Praxisbildnerin um 05.45 Uhr vor dem Personalzimmer der SBB. Wir begannen den Arbeitstag mit der Zugsvorbereitung und der Kundenlenkung in Chur. Um 07.08 Uhr starteten wir dann mit dem IC 3 in Richtung Zürich. Schon während der Zugsvorbereitung fiel mir auf, dass die Dimensionen etwas grösser sind als bei unserer Gebirgsbahn. In Zürich angekommen, begannen wir mit der Vorbereitung für den Eurocity Richtung Hamburg Altona. Auch dort ist noch das Köpfchen bei der Zusammenrechnung der Wagen gefragt. Ich wusste bis dorthin nicht, dass die SBB diese Tätigkeiten überhaupt noch ausübt. Nach der Vorbereitung hatten wir anschliessend eine kurze Pause, welche wir nutzten, um den Zürcher Hauptbahnhof einmal von unten zu erkunden. Was mich unter dem HB erwartete, beeindruckte mich sehr. Unter dem Hauptbahnhof befindet sich eine kleine Stadt mit Postverteilung, Recycling-Station sowie Gepäcklager. Diese kleine Stadt wird mit zahlreichen kleinen Strassen verbunden, über welche kleine Bahnhofsfahrzeuge fahren. Diese Logistik unter den Gleisen ist sehr komplex und gross. Mich hat dieser kurze Ausflug sehr beeindruckt und mir wurde klar, wie viel Aufwand auch neben der Fahrt für einen reibungslosen Zugverkehr nötig ist. Mit dem Eurocity ging es dann für uns nach Basel, wo wir unsere Pause wahrnehmen durften. Mir ist auf diesem Weg von Chur nach Basel klargeworden, dass sich die Kundengruppen der SBB stark von unseren unterscheiden. Direkt nach Zürich kontrollierten wir einen Fahrgast, welcher sich sehr unkooperativ und unanständig verhielt. Luca informierte daraufhin die Polizei in Basel, welche direkt bei unserer Ankunft zur Stelle war. Auch dort fiel mir ein grosser Unterschied auf. Bei uns braucht man nahezu nie die Polizei und wenn man sie dann einmal braucht, ist es immer eine Frage, ob diese dann auch rechtzeitig am richtigen Ort ist.

Während wir in den meisten Fällen auf die Kantonspolizei zurückgreifen, hat die SBB ihre eigene Transportpolizei, welche extra für diese Fälle an jedem grösseren Bahnhof präsent ist. Auch die Anzahl der Fahrgäste, welche ohne Billett reisen, ist bei der SBB höher als bei der RhB. Nach unserer Pause machten wir uns dann wieder über Zürich Richtung Chur auf, wo wir um 15.30 Uhr unseren ersten Tag beendeten.

Der zweite und dritte Tag erzählt von Luca Köppe

Mein erster Tag bei der RhB begann in Chur. Ich traf Nando um 07.00 Uhr in Chur. Für uns ging es zuerst nach Landquart. Von dort aus machten wir uns mit einem Regio Express auf den Weg nach Scuol-Tarasp. Ungewohnt waren die Schmalspur, eingleisige Strecken und enge Kurven.

Die Fahrt durch das Prättigau und Unterengadin war eindrucksvoll, in Scuol bereiteten wir einen Zug vor, mit welchem wir uns später wieder auf den Weg nach Landquart machten. Auf dem Weg nach Landquart trafen wir zwei deutsche Touristen, welche viele Fragen über die Region hatten. Wir kamen direkt mit ihnen ins Gespräch, unterhielten uns eine Weile. Nando erklärte mir, dass es wichtig sei, sich für die Kunden Zeit zu nehmen, da wir ihnen so eine möglichst entspannte Reise und einen guten Service bieten. Bei der Übergabe bedankten sich die Fahrgäste freundlich. Dies zeigte mir noch einmal, dass die RhB einen familiäreren und entspannteren Kontakt zu den Kunden hat.

Am Nachmittag widmeten wir uns der Strecke von Chur nach Arosa, vom Strassenbahnbetrieb mitten durch Chur bis hinauf nach Arosa. Diese Fahrt beeindruckte mich einmal mehr aufgrund der Vielfalt der Strecke. Auch hier zeigte mir Nando, wie der Kundenkontakt auf stark touristisch geprägten Linien aussieht beispielsweise mit den Gästekarten. Ausserdem erklärte mir Nando, welche fahrdienstlichen Aufgaben für das Zugpersonal auf dieser Strecke noch zu tätigen sind. Wir konnten auch eine Zugsvorbereitung mit Bremsprobe machen. Zum Glück sind diese Aufgaben immer noch vereinzelt erhalten, da diese natürlich auch ein wichtiger und leider viel zu seltener Teil unserer Arbeit sind. Nach der Rückkehr in Chur endete ein erlebnisreicher erster Arbeitstag bei der RhB.



Bild 1: Mit der SBB entlang dem Walensee.

Bild 2: Auf Alp Grüm: Martin Schmid, Nando Marugg, Luca Köppe.

Bild 3: Entlang dem Lago Bianco auf der Berninalinie.

Bild 4: Am Bahnhof Zürich.



Einige Tage später trafen Nando und ich uns erneut für die Fahrt mit dem berühmten Bernina Express. Für mich als SBB-Zugbegleiter war es besonders spannend zu sehen, wie hier die Kundenbegleitung aussieht. Bei der SBB gibt es bis auf den Gotthard Panorama Express keine Panoramazüge. Während der Kontrolle fiel mir schnell auf, dass auf diesem Zug praktisch nur ausländische Gäste unterwegs sind, daher sind Fremdsprachen auch hier sehr wichtig. Ausserdem fand ich die Zusammenarbeit zwischen Serviceteam und Zugpersonal spannend.

Nach einer Pause und einem leckeren Essen in Tirano ging es mit einem Regionalzug zurück nach Pontresina und weiter nach Chur. Vor Chur machte ich mich bereit für eine Durchsage, mit welcher ich meine zwei erlebnisreichen Tage bei der RhB beendete.

(Anmerkung der Redaktion: Der vierte Tag fand nochmals bei den SBB statt. Aus Platzgründen werden die Schilderungen dieses Tages an dieser Stelle nicht publiziert.)

Zwei Bahnen, ein gemeinsames Ziel

Der Austausch zwischen uns hat uns beiden eindrücklich gezeigt, wie vielseitig und gleichzeitig verbindend die Welt der Schweizer Bahnen ist. Auch wenn sich die RhB und SBB in vielerlei Hinsicht unterscheiden wie beispielsweise beim Streckennetz, der Infrastruktur und den Kundengruppen, verfolgen wir doch alle das gleiche Ziel: Den Reisenden einen sicheren, zuverlässigen und angenehmen Transport in der Schweiz zu bieten.

Die RhB fasziniert

An einem sonnigen Nachmittag, während ich mein Mittagessen auf der Terrasse des Manor genoss, hörte ich zwei Personen, die das Verwaltungsgebäude bewunderten. «Was für ein schönes Gebäude – ist das ein Schloss?», fragte eine von ihnen. Ich lächelte still und dachte: Dies ist das Juwel der RhB, mitten im Herzen von Chur, wo ich stolz darauf bin, in diesem sogenannten «Schloss» zu arbeiten.

Von Saba Sanei, Kundendialog

Die RhB ist mehr als nur eine Bahn – sie ist ein Teil des Lebens vieler Menschen. Vom öV-Kindertag bis hin zu Pensionierten, die an der Generalversammlung teilnehmen, um zu erfahren, wie es dem Unternehmen geht – die RhB verbindet Generationen.

Als ich mein einjähriges Praktikum begann, erwartete ich, Erfahrungen zu sammeln und meine Karrierechancen zu verbessern. Was ich nicht erwartet hatte, war das Feuer, das entfacht wurde – eine tiefe Leidenschaft für die Welt der Eisenbahn. Ich habe mir zum Ziel gesetzt, jeden Tag etwas Neues über das Unternehmen zu lernen. Im Laufe der Monate habe ich Abteilungen erkundet, die meine Neugier geweckt haben, und selbst jetzt in meinem letzten Monat lerne ich noch jeden Tag dazu. Dank meines unterstützenden Teams und des Visita-Programms habe ich Einblicke in viele Bereiche erhalten. Wenn du bei der RhB arbeitest und noch keine Abteilung besucht hast, die dich interessiert, kann ich dir Visita nur empfehlen. Weitere Infos findest du im Intranet.

Ich habe gelernt, die enorme Koordination zu schätzen, die hinter der Pünktlichkeit jedes Zuges steckt, was ich früher als selbstverständlich angesehen habe. Die RhB ist ein komplexes Puzzle und jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter ist ein wichtiger Teil davon. Von der Präzision der Werkstattmitarbeitenden über die Schnelligkeit des Reinigungspersonals bis hin zur strategischen Angebotsplanung trägt jede Abteilung zu dem reibungslosen Erlebnis bei, das wir unseren Fahrgästen bieten. Selbst kleine Fehler, wie eine falsche Klassenanzeige auf den Infotafeln, kann die Zufriedenheit der Reisenden beeinflussen. Doch dank des Engagements unserer Teams läuft alles fast immer fehlerfrei und präzise.

Die Arbeit im Kundendienst und im Qualitätsmanagement hat mir eine neue Perspektive eröffnet. Zwar hören wir oft von Fahrgästen, wenn etwas schief läuft, aber wir erhalten auch viele herzliche Komplimente besonders von langjährigen Fans. Durch die Analyse der Daten habe ich festgestellt, dass unsere Fehlerquote in vielen Bereichen beeindruckend niedrig ist.

Beispiel: Bis Ende September 2025 lag unsere durchschnittliche Pünktlichkeitsrate bei 90.53 %, mit einem Zielwert von 88.5 % für das Gesamtjahr. In diesem Zeitraum haben wir rund 13.8 Millionen Passagiere befördert. Besonders bemerkenswert ist, dass wir monatlich nur rund 150 Beschwerden erhielten, bei denen es sich um komplexe Fälle handelte, die einer besonderen Bearbeitung bedurften.

Getrieben von Neugier habe ich viele Veranstaltungen, Visita und Abteilungsvorstellungen besucht. Jede einzelne hat mir gezeigt, wie jedes Team zu unserem Kernprodukt beiträgt: ein Zug, der pünktlich und sicher fährt und unsere Fahrgäste begeistert.

Ich finde die RhB ein kultureller Schatz in unserem vielfältigen Kanton Graubünden. Viele RhB-Fans und ich sind davon begeistert zu sehen, wie sich das Unternehmen in den nächsten Jahren weiterentwickelt, inspiriert und uns fasziniert. Egal wohin auch immer die RhB fährt, eins ist sicher: Unsere Reise wird auch weiterhin Generationen begeistern.

Qualitätskennzahlen

| | Pünktlichkeit % | Negative Kundenrückmeldung |
|---------------------|-----------------|----------------------------|
| Jan | 92.4 | 188 |
| Feb | 93.7 | 106 |
| März | 94.5 | 132 |
| April | 94.2 | 75 |
| Mai | 91.3 | 85 |
| Juni | 85.5 | 205 |
| Juli | 85.4 | 205 |
| Aug | 88.4 | 212 |
| Sep | 89.4 | 143 |
| Durchschnitt | 90.53 | 150.11 |

Mittendrin statt nur dabei – Die RhB beim 24. Nationalpark Bike-Marathon

Was als spontane Idee nach dem Ausladen der Mountainbikes, auf der Rückfahrt von S-chanf begann, wurde beim 24. Nationalpark Bike-Marathon zur gelebten Realität: Fünf RhB-Mitarbeitende tauschten ihre Dienstkleidung gegen Velotrikots und nahmen selbst am Rennen teil – ganz im Stil der RhB, mit Biss und Begeisterung.

Von Fabian Schorta, Leiter Verkaufsstellen Süd

Seit Jahren ist die RhB verlässliche Partnerin des Nationalpark Bike-Marathons und sorgt für den reibungslosen Transport von rund 600 Teilnehmer/innen samt Mountainbikes zu den Startorten in S-chanf (Putèr-Strecke) und Zernez (Zernez-Strecke). Rund zehn Mitarbeitende aus den Bereichen Produktion und Vertrieb sind jeweils im Einsatz, um die Bikes effizient zu verladen und die Teilnehmenden sicher ans Ziel zu bringen.

Doch dieses Jahr war alles etwas anders. Bereits im Vorfeld hatte sich eine kleine Gruppe RhB-Mitarbeitende vorgenommen, selbst mitzufahren – inspiriert von einem lockeren Spruch im letzten Jahr. Vor allem **Lyne Good** war Feuer und Flamme, und bald war klar: Das Team will im «RhB-Style» antreten. **Fabian Schorta** entwarf kurzerhand ein Trikot mit dem Slogan «Bissig wie eine Ge 6/6 I» – und die Idee nahm Fahrt auf.

Als der Frühling kam, wurde aus dem Gedanken ein konkreter Plan. Zwar fehlten Einigen noch Erfahrung, Ausrüstung oder Training, doch der Wille war da. Die Trikots wurden bestellt, die Anmeldung durchgeführt – und der grosse Tag rückte näher.

Dann kam die Wetterwende: Nasskalt und unbeständig. Das OK musste kurzfristig auf die Alternativstrecke ausweichen. Neue Startorte, neue Zeiten – und das alles musste innert weniger Stunden umgeplant werden. Die Logistikpartner wie RhB, PostAuto, Kuoni und weitere Partner waren gefordert. Dank des beispiellosen Engagements seitens der Betriebsplanung und Disposition sowie der Flexibilität aller Beteiligten wurde das Transportkonzept neu aufgestellt – ein logistischer Kraftakt, der eindrucksvoll zeigte, wie gut die Zahnräder doch ineinandergreifen, wenn es darauf ankommt.



Nach dem Bikes ausladen ist man bereit für den Start in Zernez.
Davide Rüetschi, Duri Thöni, Lyne Good, Fabian Schorta und Monika Bürgi (v.l.n.r.).

Und so standen am Renntag nicht nur die Teilnehmenden bereit, sondern auch die fünf RhB-Mitarbeitenden – nun selbst Teil des Rennens. Von Zernez aus ging es über 33 Kilometer und 435 Höhenmeter zurück nach Scuol. In der Startaufstellung wurde noch gescherzt, doch mit dem Startschuss um 13.30 Uhr war klar: Jetzt wird's ernst. Die Gruppe zerfiel rasch, jede und jeder fuhr im eigenen Rhythmus – aber alle kamen gesund und mit einem breiten Lächeln im Ziel an.

Die Stimmung war ausgelassen, die Pasta schmeckte wie selten zuvor, und die Endorphine wollten nicht weichen. Inmitten der Euphorie ging fast unter, dass **Monika Bürgi** in ihrer Kategorie den dritten Platz belegte – die Siegerehrung verpasste sie, den Pokal gab's trotzdem.

Ein Tag voller Einsatz, Emotionen und Teamgeist – und beim wohlverdienten Bier wurde bereits diskutiert, ob man 2026 zur Jubiläumsausgabe wieder mitmacht. Dann nämlich gibt es die Möglichkeit, die gesamte Strecke von 141 Kilometern und 3'848 Höhenmetern als Staffel zu absolvieren. Ob das wieder nur eine Schnapsidee ist? Man wird sehen.

...Alessandra Gartmann, Landerwerb

Ein oft unbemerkter, jedoch sehr zentraler Bestandteil vieler Bahn- sowie Kunstbauprojekte ist der Landerwerb. Es geschieht im Hintergrund und ist für den Verlauf eines Projekts ein entscheidender Bestandteil. Am 20. Oktober 2025 hatte ich die Gelegenheit mehr über die Abteilung Landerwerb und diesen Prozess innerhalb der RhB zu erfahren, als ich einen Tag lang **Alessandra Gartmann**, Leiterin Landerwerb, begleitet habe.

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

Alessandra und ihre beiden Mitarbeitenden, **Michael Genter** und **Nando Bass**, haben ihren Arbeitsplatz im Verwaltungsgebäude in Chur. Ich habe den Tag bei ihnen im Büro verbracht und konnte auch bei einem Termin dabei sein und viele spannende Eindrücke rund um das Thema Landerwerb erleben.

Alessandra hat mir als erstes die Abteilung näher vorgestellt und ihre Aufgaben aufgeführt. Das dreiköpfige Team bildet mit seiner Arbeit Brücken zwischen Dritten und der RhB. Was dies genau bedeutet, durfte ich zu einem späteren Zeitpunkt noch erfahren.

Alle Bautätigkeiten, die angrenzend sowie auf dem RhB-Gebiet stattfinden, gelangen mittels Gesuchs zur Abteilung des Landerwerbs. Zu den Aufgaben des Landerwerbs gehören unter anderem Vertragsarbeiten. Das Team betreut Anschlussgleisverträge, Vereinbarungen über den Betrieb, Unterhalt von Bahnhofsanlagen sowie vieles mehr. Änderungen in Grundbucheinträgen und Auszahlungen von Entschädigungen gehören ebenfalls zum Arbeitsalltag.

Alessandra und ihr Team sind in Bahn- sowie Kunstbauprojekte der RhB involviert. Ein Projekt besteht aus unterschiedlichen Phasen. Bereits in der Vorprojektphase werden mögliche Risiken im Zusammenhang mit privaten Grundeigentümern/innen, Gemeinden oder Ämtern abgeklärt. Solche Projekte können ohnehin sehr lange dauern, denn von der Eingabe des Projekts bis hin zur Genehmigung kann es bereits bis zu eineinhalb Jahre dauern. Um den gesamten Prozess nicht zu verzögern, ist es für die Abteilung des Landerwerbs sehr wichtig, frühzeitig mit betroffenen Drittpersonen in Kontakt zu treten. Aber was genau bedeutet das? Bei einigen Projekten wird mehr Land benötigt, um eine Strecke auszubauen oder den Streckenverlauf zu ändern.

Es kann auch sein, dass während eines Projekts vorübergehend Land benötigt wird, um eine Zufahrt zu ermöglichen oder Baumaterialien abzustellen. Daher sind Grundeigentümer/innen oder Pächter/innen von diesen Projekten betroffen und es müssen Lösungen gefunden werden. Es kann sich dabei um ein Stück Land am Rande eines Grundstückes, eine unbewohnte Scheune aber auch um ein gesamtes Grundstück oder eine Liegenschaft handeln.

Nicht nur der reine Landerwerb kann Personen rund um ein Bauprojekt beeinträchtigen. Auch Emissionen aufgrund von Bauarbeiten benötigen Lösungen und können unter Umständen zu Entschädigungszahlungen führen. Daher erwarten Alessandra unterschiedliche Reaktionen, wenn sie mit den Eigentümern/innen in Kontakt tritt und bei jedem Projekt müssen auch die individuellen Bedürfnisse berücksichtigt werden. Wenn viele Personen von einem Bauprojekt betroffen sind, werden auch Informationsveranstaltungen organisiert, um den Erstkontakt zu vereinfachen und alle Betroffenen gleichzeitig über ein Bauprojekt zu informieren.

Zu den Aufgaben der Abteilung Landerwerb gehören auch das Einholen von Gebäude- und Landwertschätzungen und die Bestellung von Berechnungen von Ertragsausfällen und weiteren Entschädigungen.

In manchen Fällen werden rasch Einigungen getroffen, in anderen wird länger darüber verhandelt und Alessandra übernimmt eine vermittelnde Rolle und versucht als Mediatorin, geeignete Lösungen für alle beteiligten Parteien zu finden. Es kann auch dazu kommen, dass solche Enteignungsverfahren vor Gericht und letztlich vor der Eidgenössischen Schätzungskommission ausgetragen werden. Daher ist eine frühzeitige Kontaktaufnahme und Lösungsfindung essenziell, denn solche Verfahren können ein Bauprojekt stark beeinflussen.

Das Team von Alessandra hatte an diesem Tag einen Verhandlungstermin mit einem Grundstückseigentümer, dessen Anwalt und einem Schätzungsexperten. Auch der Projektleiter des Bauprojekts war anwesend, da er mit dem Projekt und dem aktuellen Stand vertraut ist. Ich hatte die Möglichkeit dabei zu sein und zu erfahren, wie Termine dieser Art ablaufen und welche Bedeutung eine Einigung zwischen den betroffenen Parteien hat.



Bild oben: Das Team Landerwerb
v.l.n.r. **Nando Bass**, **Alessandra Gartman**
und **Michael Genter**.

Bild unten: **Alessandra Gartmann**
und **Lea Bernhard**.



In diesem Fall handelte es sich um ein grösseres Bauprojekt, bei welchem die RhB ein Grundstück und die darauf stehende Liegenschaft benötigt. Zur Beurteilung sämtlicher Nachteile, die durch die Umsetzung des Projektes für die betroffenen Grundeigentümer/innen entstehen, wurde ein Schätzungsexperte beigezogen. Das Ziel war es, beiden Parteien einen Anhaltspunkt bzw. eine verlässliche Grundlage für die Entschädigung zu bieten. Gemeinsam haben alle Beteiligten die Schätzung besprochen und ihre Ansichten geteilt. Alessandra und der anwesende Bauprojektleiter haben versucht, auf Anliegen einzugehen und die aktuelle Situation des Projekts und die Möglichkeiten seitens RhB aufzuzeigen. Von beiden Parteien wurde dann der eigene Standpunkt erläutert, mit dem Ziel, eine Lösung in dem vom Projekt gesetzten Rahmen zu erzielen.

Bei diesem Termin kam es noch nicht zu einer abschliessenden Lösung, jedoch wurden die diversen Möglichkeiten und das weitere Vorgehen besprochen, um bald zu einer Einigung zu gelangen.

Dieser Tag und insbesondere der Einblick in ein aktuelles Enteignungsverfahren, haben mir viele Eindrücke in einen von mir zuvor eher unbemerkten Bereich der RhB geboten. Auch wenn das nur ein kleiner Auszug aus der Arbeit von Alessandra und ihrem Team darstellt, zeigt es auf, wie verschiedene Abteilungen im Hintergrund gemeinsam an einem Projekt mitwirken.

Engadiner Post

20. November 2025

Engadiner Post | 3

Donnerstag, 20. November 2025

Weichenstellung für die Zukunft der Berninalinie

Die Rhätische Bahn (RhB) verzeichnet auch dieses Jahr ein starkes Wachstum im Freizeit- und im touristischen Verkehr. Auf der Berninalinie kam es zu Kapazitätsengpässen. Nun sind grosse Investitionen in die Modernisierung von Infrastruktur und Rollmaterial geplant.

FADRINA HOFMANN

Die RhB ist 2025 wieder stark gewachsen. Bei den Personenkilometern wurden in den ersten zehn Monaten des Jahres die Vorjahreswerte um elf Prozent übertroffen. «Dass man so stark wächst, ist sehr ungewöhnlich», sagte Direktor Renato Fasciati an der Medienkonferenz zum Saisonrückblick. Seit 2016 habe die RhB ein dreimal höheres Wachstum als der Durchschnitt der Schweizer Bahnen erreicht. Auf der Berninalinie stieg die Anzahl Personenkilometer im Dreijahresvergleich sogar um satte 71 Prozent. Von Januar bis Oktober 2025 konnte die RhB im Bernina Express 13 Prozent mehr Reisende begrüssen als in der gleichen Zeitspanne im Vorjahr (von 369 050 auf 416 220 Fahrgäste).

Gründe gibt es laut Fasciati mehrere: Das Angebot wurde auf bestimmten Strecken verbessert. Die neuen Züge sind attraktiver. Die Marktbearbeitung wurde verstärkt und diversifiziert, zum Beispiel gibt es mehr amerikanische und asiatische Gäste. Auch hat die Coronazeit das Arbeits- und Reiseverhalten verändert. Ortsversetztes Arbeiten ist weit verbreitet. Die Saisonverlängerung in den Tourismusorten ist ein weiterer Faktor, der Auswirkungen auf die Frequenzen der RhB hat. «Allgemein kann man sagen, dass Zugfahren sehr in ist», meinte Fasciati.

Grosse finanzielle Herausforderung

Gemäss Verwaltungsratspräsident Mario Cavigelli ist diese Entwicklung in diesem «sehr bemerkbaren Ausmass» natürlich erfreulich. «Sie stellt uns aber auch vor grosse Herausforderungen», sagte er. An den Wochenenden und an Feiertagen verzeichneten die Züge in diesem Jahr teilweise eine Auslastung von über 100 Prozent. Um den Ansturm zu bewältigen, ist das RhB-Personal entsprechend gefordert, und zwar in allen Bereichen, vom Buchungs- und Reservationsmanagement



Foto: Rhätische Bahn

Der Bernina Express wird künftig bei der Alp Grüm keinen längeren Aufenthalt mehr einlegen.

bis hin zu Bahnhofs- und Zugpersonal. Weitere Wachstumsbereiche sind die Investitionen und Kosten. Die Finanzierung wird die RhB in den nächsten Jahren fordern. «Wir befinden uns in einer Phase der Modernisierung und Erneuerung», informierte Cavigelli. Grosse Investitionen sind in die Modernisierung der Infrastruktur und Rollmaterial auf der Berninalinie vorgesehen. Die Bernina-Flotte ist überaltert. Neue zweispannungsfähige Halbtaktzüge sollen die bestehende Flotte schrittweise ersetzen und zu einer Qualitätssteigerung für die Fahrgäste beitragen. Auch kann damit die Sitzplatzkapazität erhöht werden. Zudem sind neue Aussichtswagen geplant. Die heutigen gelben Aussichts-

wagen sind über 100 Jahre alt. Zwischen Poschiavo und Cavaglia entsteht eine neue Kreuzungsstelle. Der Zeithorizont für diese Erneuerungen ist auf zehn bis 15 Jahre angesetzt.

Halbstundentakt über Berninapass

Das neue Konzept für die Berninalinie sieht auch eine Taktverdichtung vor. Künftig sollen halbstündliche und bis zu 30 Minuten schnellere Verbindungen auf der Strecke St. Moritz – Poschiavo – Tirano möglich sein, mit «schlanken Anschlüssen» nach Mailand. «Wir sind in Kontakt mit den italienischen Bahnverantwortlichen», sagte Fasciati. In umgekehrter sollen längerfristig die Valposchiavo und Pontresina alle zwei Stunden umstei-

gefreie Verbindungen nach Chur erhalten. Neu wird der Bernina Express mit bis zu fünf Zügen pro Tag – in den Taktfahrplan integriert. Er fährt also neu gleich schnell wie die Regionalzüge. «Das heisst, dass es den längeren Aufenthalt auf der Alp Grüm leider nicht mehr geben wird», erklärte Fasciati.

Neu Sitzplatzreservation möglich

Ab Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 wird auf der Berninalinie in den Regionalzügen eine freiwillige Platzreservation eingeführt. Diese kann für fünf Franken getätigt werden und soll zur Entlastung der Situation auf der Berninalinie beitragen. Für eine Sitzplatzreservation müssen auch Gäste mit BÜGA oder GA bezahlen. «Es ist ein Versuch, wir müssen schauen, wie das bei den Fahrgästen ankommt», sagte Fasciati. Die RhB sei auf die Kooperationsbereitschaft der Fahrgäste angewiesen.

Weiter wird der Fahrplan der Regio-Express-Züge St. Moritz – Tirano – St. Moritz angepasst. Diese Anpassung erfolgt aufgrund von Auflagen der italienischen Sicherheitsaufsichtsbehörde zur Erhöhung der Sicherheit auf der Stadtstrecke Tirano (ca. 800 Meter). Mit der Geschwindigkeitsreduktion in Tirano auf 15 km/h ergibt sich eine

Verspätung von rund eineinhalb Minuten. Die gesamte Fahrplanreserve wird somit aufgebraucht und es entstehen Verspätungen.

Ohne Halt in Campocologno

«Wir wollen natürlich den Anschluss sicherstellen und haben deswegen eine Fahrplananpassung vorgenommen», informierte Fasciati. Ab Fahrplanwechsel 2026 werden vier Regio-Express-Züge ohne Halt in Campocologno und Li Curt verkehren. «So sparen wir die Zeit, um trotzdem rechtzeitig in Tirano zu sein», sagte der Direktor. In Campocologno und Li Curt steht als Alternative ein Bus zur Verfügung. Diese Massnahme soll aber nur temporär gelten. In Zukunft sollen die Züge nämlich etwas schneller bergab fahren dürfen. «Sobald die technischen Anpassungen dafür gemacht sind, wird diese Massnahme ermöglichen, dass die Halte wieder eingeführt werden können», so der Direktor.

Die Planung und Umsetzung der sogenannten «Langfristplanung 2040» der RhB geschieht in enger Abstimmung mit den Bestellern Bund und Kanton und muss von diesen gutgeheissen und bewilligt werden. Die Arbeiten sind im Gange, und es wurde noch keine Entscheidung gefällt.

Die Pünktlichkeit wurde 2025 gesteigert

Trotz der vielen Baustellen auf dem RhB-Streckennetz, der Langsamfahrstelle aufgrund des Brienzersturzes und dem hohen Fahrgastaufkommen konnte die Pünktlichkeit der RhB-Züge von Januar bis Oktober 2025 um rund fünf Prozentpunkte auf 90,6 Prozent gesteigert werden. Auf der Hauptachse Albulalinie konnte eine

Erhöhung der Pünktlichkeit um rund vier Prozentpunkte gegenüber 2024 auf 78,7 Prozent erreicht werden. Und auch auf der Berninalinie gelang trotz der sehr hohen Auslastung eine Verbesserung der Pünktlichkeit um rund sechs Prozentpunkte gegenüber der gleichen Vorjahresperiode auf 86,6 Prozent. (ep)

RhB-Nachrichten

04/1995

Vereina



InfoRetica
Nr. 4/2025
Info

Am 4. Oktober 1995 wurde im Rahmen einer kleinen Feier der Zugwaldtunnel eröffnet. Nach rund vierjähriger Bauzeit freuten Bauherrschaft, Projektleitung und die geladenen Gäste im zwerflichen Hinsicht ein historisches Ereignis. Zum ersten Mal transportierte ein Zug - vorerst mit Diesellokomotiven -

„Direktor S. Fascenti: „Kraftlokomotiven für das, was noch vor uns liegt“

Der Bau des Tunnels im geschlossenen Gesteinsmass war mit den erwarteten Schwierigkeiten verbunden. Insgesamt 362 Tunnelmeter Lockergestein im Bereich der beiden Portale mussten mittels Lössverfahren aus-

Beim Zugwaldtunnel handelt es sich zunächst um den drückungsstärksten Tunnel der RhB. Längere sind nur noch der Albulatunnel (5884 m) und der Tasnaertunnel (2750 m). Mit der Eröffnung des Zugwaldtunnels erhält die Baustelle Vereina-Nord direkten Anschluss an das Netz der Rhodischen Bahn. Der bisher im Bahnhof Klosters vorhandene Umfahrfahrplan für die Versorgung der Baustelle mit Sohlbahnen, Stahlbögen, Schienen etc. entfällt, womit verschiedene während der Bauzeit angefallene Platz- und Lagersprossprobleme gelöst werden können. Unser Direktor bezeichnet die Eröffnung dieses Tunnels als „auschütendes Zwischenziel“ - als Gelegenheit, neue Kräfte zu tanken für das, was noch vor uns liegt.“ Mit Blick auf das Gesamtprojekt konnte er festhalten, dass vom 19 km langen Haupttunnel bereits 46% bezogen auf die Tunnellänge der Vereina-Linie insgesamt bereits über 52% ausgebrochen sind (Stand 4.10.95). „Halbszenen also - aber es geht ohne Pause weiter“, unschrieb Direktor S. Fascenti den Stand der Arbeiten.



Fotos Seite 6: W. Hartmann

Gäste von Klosters nach Selzingen.

Zugleich bedeutete die Inbetriebnahme des Zugwaldtunnels auch die erste Netzerweiterung der Rhodischen Bahn seit über 40 Jahren.

gebrochen werden. Die restlichen 1720 Meter konnten mit der Tunnelbohrmaschine aufgeführt werden. Bis zum 30. März wurden im Tagbau erstellt. Direktor S. Fascenti betonte in seiner kurzen Ansprache die neuweiliche Bedeutung dieses Bauwerks.

Was macht ein Museum aus?

Diese Frage haben sich vielleicht schon alle einmal im Leben gestellt. Gerne geben wir vom Bahnmuseum Albula in Bergün einige Einblicke in die Museumsarbeit.

Von Christian Meyer, Ausbildung Lokpersonal, und Roman Sommer, Bahnmuseum



Dauerausstellung.

Ein Museum wird rund um die Sammlung und Ausstellung definiert. Die Sammlung und die Ausstellung sind das Herz und das Hirn eines Museums. Doch der Reihe nach: Die im Titel gestellte Frage wird vom ICOM (siehe Box) wie folgt beantwortet: «Ein Museum ist eine nicht gewinnorientierte, dauerhafte Institution im Dienst der Gesellschaft, die materielles und immaterielles Erbe erforscht, sammelt, bewahrt, interpretiert und ausstellt. Öffentlich zugänglich, barrierefrei und inklusiv, fördern Museen Diversität und Nachhaltigkeit. Sie arbeiten und kommunizieren ethisch, professionell und partizipativ mit Communities. Museen ermöglichen vielfältige Erfahrungen hinsichtlich Bildung, Freude, Reflexion und Wissensaustausch.» Auf das Wesentliche beschränkt kommt man auf «bewahren», «schützen», «ausstellen», «vermitteln». Aber: ohne Sammlung, kein Museum.

Gerne gehen wir auf das Thema «Sammlung» näher ein. Die Sammlung des Bahnmuseums Albula wurde in den letzten Jahrzehnten gezielt aufgebaut, noch heute kommen täglich Objekte und Archivdokumente nach Bergün. Die Sammlung wächst so von Tag zu Tag. Über 2'000 Objekte und ca. 500 Dokumente sind bereits Teil der Sammlung. Zwei Drittel der Objekte sind von der Rhätischen Bahn an das Bahnmuseum übergeben worden, meist als Schenkungen aber auch als Leihgaben. In den Anfangszeiten des Bahnmuseums sind Objekte in Palletten nach Bergün gelangt. In Bergün begutachtet, registriert, inventarisiert, geordnet und eingelagert worden. Ausgewählte Objekte haben den Weg in die Ausstellung gefunden, aber dies ist nur ein Bruchteil des gesamten Bestandes.

Wie läuft die Annahme heute ab?

Meist kommen die Schenker direkt nach Bergün und übergeben das Objekt am Museumsschalter. Meist handelt es sich dabei um Sammlerobjekte oder Erbschaften. Daher eher um kleinere Objekte.

Objekte der RhB sind aber meist grösser, schwerer und nicht so einfach nach Bergün zu bekommen. Heute werden meist Objekte bei der RhB nachgefragt, wenn dann solche Objekte im Betrieb der RhB nicht mehr benötigt werden, finden sie den Weg nach Bergün. So zum Beispiel Bahnhofsuhren, Stellpulte und Stellwerkbestandteile, oder sogar ganze Fahrzeuge.

Wichtig für das Bahnmuseum ist dabei, dass die Eigentumsverhältnisse ab dem Übernahmezeitpunkt geklärt sind. Was nicht immer auf den ersten Blick klar definiert werden kann. So sind Fahrzeuge meist Leihgaben, kleinere Objekte werden als Schenkung hinterlegt.

ICOM

ICOM Schweiz ist das nationale Komitee des internationalen Museumsrates ICOM (International Council of Museums). Als Verband der Schweizer Museumsfachleute mit über 1'900 individuellen Mitgliedern fördert ICOM Schweiz die internationalen Kontakte, bringt die Ethik in die Museumsarbeit ein und fördert die Qualität in der Ausbildung.



Retica

Foto von [Andri Flury](#), Marketingkommunikation

Zahl des Quartals 71

Prozent beträgt das Wachstum der Personenkilometer auf der Berninalinie seit 2022, in nur drei Jahren. Eine eindrückliche Zahl, welche uns einerseits aufzeigt, wie beliebt diese Strecke ist, und andererseits auch verdeutlicht, welche Herausforderung unsere Mitarbeitenden auf diesem Streckenabschnitt bei ihrer Arbeit zu bewältigen haben.

Neues in Kürze



Fotoshooting Trachtenverein

Von Angelika Kunz,
Schweizerische Trachtenvereingung

1 Die Schweizerische Trachtenvereingung (STV) feiert nächstes Jahr das 100-jährige Jubiläum. Zu diesem Anlass erscheint ein neues Trachtenbuch mit sämtlichen Trachten aus der ganzen Schweiz. Für das Fotoshooting in Graubünden wurde unter anderem das Verwaltungsgebäude der RhB in Chur ausgewählt. In diesem altherwürdigen Gebäude und insbesondere im Verwaltungsratssaal entstanden grossartige Aufnahmen für das neue Buch.

Bild: V.l.n.r.: Felix Mugwyler, in der Bündner Männertracht mit langen Hosen und Angelika Kunz, in der Churer Festtagstracht zusammen mit Renato Fasciati.

Bar Rex Gäng am Engadiner Sommerlauf

Von Lyne Good, Bahnhof Scuol-Tarasp

2 Aus einer Schnapsidee heraus meldeten wir uns für den Run S des Engadiner Sommerlaufs als Team «Bar Rex Gäng» an, der von Silvaplana nach St. Moritz Bad führte. Ausser Duri Thöni hatten wir keine grosse Lauferfahrung. Dennoch freuten wir uns sehr, als es am 10. August 2025 soweit war. Motiviert und ein bisschen aufgeregt fuhren wir mit dem öV nach Silvaplana an den Start. Da der online-Fahrplan nicht angepasst wurde, fuhren wir zuerst zu weit und zweimal am gleichen Kreisel vorbei. So gab es im Bus schon den ersten Lachanfall. Trotzdem kamen wir noch pünktlich beim Start an. Nach dem Startschuss rannten wir am Lej da Champfèr und am Lej Marsch entlang bis nach St. Moritz. Da wunderschönes Wetter war und die Seen leuchteten, konnte es Davide Rüetschi nicht lassen, während dem Lauf noch ein paar Landschaftsfotos zu machen. Nach 6 km rennen, kamen wir alle mit strahlenden Gesichtern im Ziel an.

Danach stärkten wir uns mit einer leckeren Bratwurst und einem erfrischenden Getränk. Es machte uns allen sehr Spass. Wir setzten uns ein Ziel: Wenn wir nächstes Jahr noch ein bisschen mehr trainieren, schaffen wir vielleicht auch den Pontresina Run des Engadiner Sommerlaufs. Von einer Schnapsidee zur anderen...

Die RhB an der «Fiutscher»

Von Andreas Roth, Employer Branding

3 Vom 12. bis 16. November 2025 präsentierte die RhB gemeinsam mit login Berufsbildung ihre Lehrberufe und Weiterbildungsmöglichkeiten an der Bündner Berufsausstellung Fiutscher. Am Stand lockten ein Geografie-Quiz und eine Fotostation zahlreiche Besucherinnen und Besucher an.



Glückliche Gesichter und starke Leistungen

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

4 30 Mitarbeitende liefen am 7. November 2025 beim «Ruedi rennt»-Event in Chur für den guten Zweck. Ruedi Frehner absolvierte seinen 14. Marathon im Rahmen seines Projekts «30 Marathons in 30 Tagen» zugunsten krebskranker Kinder. Insgesamt wurden mit dem Spendenlauf 3460 Schweizer Franken für die Stiftung Sonnenschein gesammelt.

Rückblick öV-Kindertag

Von Lea Bernhard, Unternehmenskommunikation

5 Am 25. September 2025 fand in Zusammenarbeit mit PostAuto, RhB, SBB und Stadtbuss Chur wieder der öV-Kindertag statt. 1'100 Dritt- und Viertklässler/innen aus Graubünden nahmen an dem erlebnisreichen Tag teil und konnten an ver-

schiedenen Posten vieles rund um den öffentlichen Verkehr kennenlernen. An diesem Tag verwandelte die SBB einen Zug in einen Schul- und Erlebniszug. Mit dem Postauto ging es auf eine Stadttour, die Buswerkstatt öffnete ihre Türen für einen Einblick und die RhB nahm die teilnehmenden Kinder mit auf eine Fahrt. Auch auf dem Postautodeck wurden Posten aufgebaut und die Kinder konnten unter anderem einen Bus und einen RhB-Wagen bemalen. Zum Abschluss des öV-Kindertags sangen alle gemeinsam das öV-Lied.

Übernahme Bahnhof Bonaduz

Von Roman Sommer, Bahnmuseum

6 Seit 2004 betreibt der Verein Dampffreunde der RhB den Bahnhof Bonaduz. Per 1. Januar 2026 werden die Schlüssel an den Dachverband Historic RhB übergeben, welcher den Bahnschalter mit dem bestehenden Angebot vollumfänglich übernimmt. Der Bahnschalter verfügt über die modernsten Verkaufsge-

räte der Schweizer Bahnen und es ist somit möglich, sämtliche Tickets, Reservierungen und Arrangements eines mittleren Bahnhofs in der Schweiz anzubieten. Das Team mit Carmen Gredig und Denise Salutt wird an die Geschäftsstelle von Historic RhB in Bergün angegliedert. Die persönliche Beratung hat in Bonaduz einen hohen Stellenwert. So werden auch in Zukunft direkte und kundenorientierte Beratungsgespräche angeboten, Tickets auf Wunsch per Post geliefert oder nostalgische Fahrten organisiert. (Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 08.00 bis 12.00 Uhr, ausser Feiertage. Kontakt: kundendienst@historic-rhb.ch; +41 81 641 11 78)

Nationaler Zukunftstag bei der RhB

Von Andreas Roth, Employer Branding

7 Über 100 Kinder erlebten am nationalen Zukunftstag spannende Einblicke in die vielfältigen Berufe der RhB – vom Führerstand bis zur Betriebszentrale. Dank eurer Planung und eurem Engagement wurde der Tag auch dieses Jahr ein voller Erfolg.

Was unsere Fahrgäste bewegt

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

Von: Heidi M.
An: Kundendienst
Betreff: Eine seltene Begegnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestern an einem Sonntag traten wir, Familie mit drei Kindern und Grosseltern die Rückreise von Davos nach Schiers an. Der Zug war gegen Abend hoffnungslos überfüllt mit Bikern, Wanderern und vielen Touristen. Ihr Angestellter, Herr Joe Bearth, machte mit lauter, bestimmter Stimme eine grobe Einteilung und hatte innert Kürze die Aufmerksamkeit aller Fahrgäste.

Auch während der Fahrt bemühte er sich um die persönliche Betreuung jedes einzelnen Gastes. Dieses engagierte Anliegen von Herr Bearth, allen Reisenden einen Sitzplatz zu beschaffen, hat mich sehr beeindruckt, denn ich denke, genau darum geht es im Leben: das was man tut, privat und im Beruf mit voller Hingabe zu tun. Gerne werde ich meinen Enkelkindern, die sich mit der Berufswahl befassen, vom guten Beispiel ihres Mitarbeiters erzählen.

«Es spielt keine Rolle was du machst -
aber es ist wichtig wie du es machst».

In diesem Sinne, Vielen Dank, dass wir Gast sein durften
auf der Rhätischen Bahn von Herrn Bearth.



Zum Klatschen

Von: Valeria P.
An: Kundendienst
Betreff: Un tributo alla Ferrovia Retica dall'Italia

Buongiorno,
Viviamo a Milano e da 7 anni trascorriamo le nostre vacanze estive in Val Poschiavo, dove possiamo apprezzare la cortesia delle persone, gli splendidi paesaggi e la comodità e puntualità dei treni della Ferrovia Retica, accompagnati dalla gentilezza del suo personale.

Mio figlio Tommaso, di 12 anni, è appassionato di treni e gli piace costruire con il Lego: quest'anno, tornato a Milano, ha deciso di utilizzare i mattoncini in suo possesso per realizzare una replica di un Triebwagen (anche se non sono più in servizio) e un Aussichtswagen.


Credo che vi farà piacere vedere il suo lavoro ultimato!

Un cordiale saluto,
Valeria P., Milano



Zum Schmunzeln

Der Kundendienst sagt Danke




Kundin: Frau M. meldet sich während der Reise am 4. Oktober 2025 bei Zugbegleiter **Ricardo Morano** und erzählt, dass sie ihren Ehering zwischen den Sitzen verloren hat. Da Ricardo diesen nicht findet, schreibt er eine Qualitas-Meldung.

RhB: Zwei Tage später findet **Fabian Engler**, Spezialist Fahrzeugreparaturen, den Ring zwischen den Sitzen. Er meldet sich bei **Rahel Wildi**, Führungsunterstützung Zugpersonal: Sie nimmt den Ring an sich und versucht, die Kundin telefonisch zu erreichen. Leider ohne Erfolg.

Rahel stellt Nachforschungen zur Kundin an und findet heraus, dass diese wohl Bewohnerin in einer Altersresidenz in Basel ist. Nach einem Gespräch mit der Heimleitung schickt Rahel den Ring inklusive Grusskarte an die Residenz.

InfoRetica
Nr. 4 / 2025
Retica



Kundin: Rund drei Wochen später, am 3. November 2025, meldet sich der Bruder der Kundin: Frau M. habe einen Unfall gehabt und sei deshalb nicht erreichbar gewesen. Als sie jedoch den verloren geglaubten Ehering gesehen habe, sei sie sprachlos gewesen und habe sich unglaublich gefreut. Eine Dankeskarte an die RhB sei unterwegs...

Der Kundendienst sagt DANKE

Lieber Ricardo, lieber Fabian, liebe Rahel
Eine Geschichte mit Schreckmoment und Happy End, welche nur das Leben schreiben kann. Dass es ein Happy End geworden ist, dafür seid ihr verantwortlich. Euer Mitdenken, Handeln und Herzblut haben dafür gesorgt, dass wir als RhB der Kundin eine grosse Freude bereiten konnten.

Vielen Dank für euren Einsatz und dafür, dass ihr Frau M. ihren Ehering zurückgebracht habt.

Deine spontane Meinung...

Nunzia De Angelis

Position: Reinigungsmitarbeiterin

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 4 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Bei der RhB Sorge ich als Reinigungskraft gemeinsam mit meinem Team dafür, dass unsere Züge stets sauber, einladend und gepflegt sind, und es bereitet mir Freude, das Wohlbefinden der Fahrgäste zu fördern und jede Reise zu einem angenehmen Erlebnis zu machen.

Schätzfrage: (Siehe Schätzfrage rechts)

Ich denke rund 3'000 Inhaltselemente.

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

Roberto Benigni begeistert mit seinen Filmen durch Humor, Herz und Menschlichkeit, indem er ernste Themen mit Wärme und Leichtigkeit verbindet, ähnlich wie das Buch «Prenditi cura di te», das dazu inspiriert, achtsam mit sich selbst umzugehen und das eigene Wohlbefinden ernst zu nehmen.

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

Ich würde eine RhB-Reise mit meiner Familie nach St. Moritz machen, die verschneiten Berge und den glitzernden See bewundern und unterwegs gemütlich im Panoramawagen die Aussicht geniessen.

...deine Schwäche?

Meine Schwäche ist, dass ich es nicht ertrage, wenn ich etwas nicht ordentlich zu Ende bringen kann.

...deine Meinung zur InfoRetica?

Ich finde die InfoRetica interessant, weil sie spannende Einblicke hinter die Kulissen der RhB gibt.

Wen wählst du als Nächsten für diese Fragen und warum?

René Strub, Expresszugbegleiter, Chur. Jemanden auszuwählen war für mich sehr schwierig, weil ich finde, dass alle ihre Arbeit immer gut machen. Ich musste mich trotzdem für jemanden entscheiden und habe mich für René entschieden, weil er als Ticketkontrolleur sehr zuverlässig ist, immer freundlich zu den Fahrgästen ist und seine Arbeit gut macht.

Dieter Dubkowitsch

Position: Marktverantwortlicher D/AT

Ort: Chur

Anzahl RhB-Dienstjahre: 11 Jahre

...erkläre deinen Job in einem Satz.

Die Produkte der RhB (insbes. unsere Panoramazüge) in den Märkten Deutschland und Österreich bekannt zu machen und zu verkaufen.

Schätzfrage: Wie viel Inhaltselemente (Dokumente, Bilder, Links, Textelemente, Teaser, etc.) wurden für die neue RhB-Webseite erstellt?

(Antwort: 8'980 Elemente, Stand: 28.10.2025)

oh my god... Eine Frage, bei der man nur verlieren kann! 1'853.

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

«Hell of a ride» (eine geniale Skidokumentation über die Kitzbühler Streif Abfahrt)

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

Definitiv auf Alp Grüm inkl. Übernachtung beim besten Gastronomen, Primo Semadeni! Vielleicht mit dem Chef der DB, damit er mal sieht, wie Eisenbahn geht.

...deine Schwäche?

Zu viele, aber lebe damit trotzdem ganz gut.

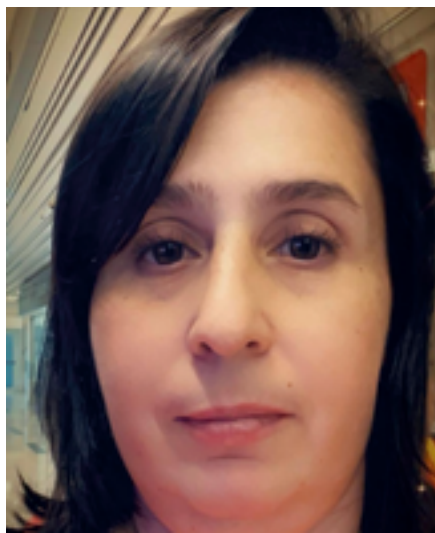
...deine Meinung zur InfoRetica?

Sehr wichtig als Informationsquelle – ich lese sie sehr gerne auf Dienstreisen im ICE. Da hat man Zeit!

Wen wählst du als Nächste für diese Fragen und warum?

Sandra Beeli; Direktionsassistentin, Chur. Weil die Assistent/innen sind ja der wahre Kern einer Unternehmung.

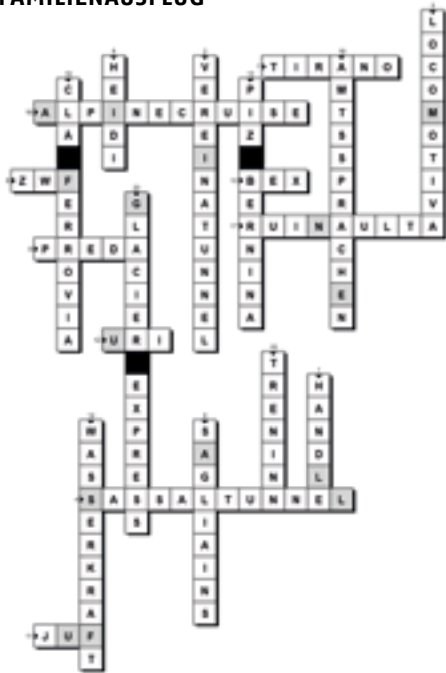
Spielregeln:
Die/der Befragte darf den nächsten Mitarbeitenden auswählen, die/der befragt werden soll. Es muss sich dabei um eine/n Vertreter/in eines anderen Geschlechts und eines anderen Geschäftsbereichs handeln.



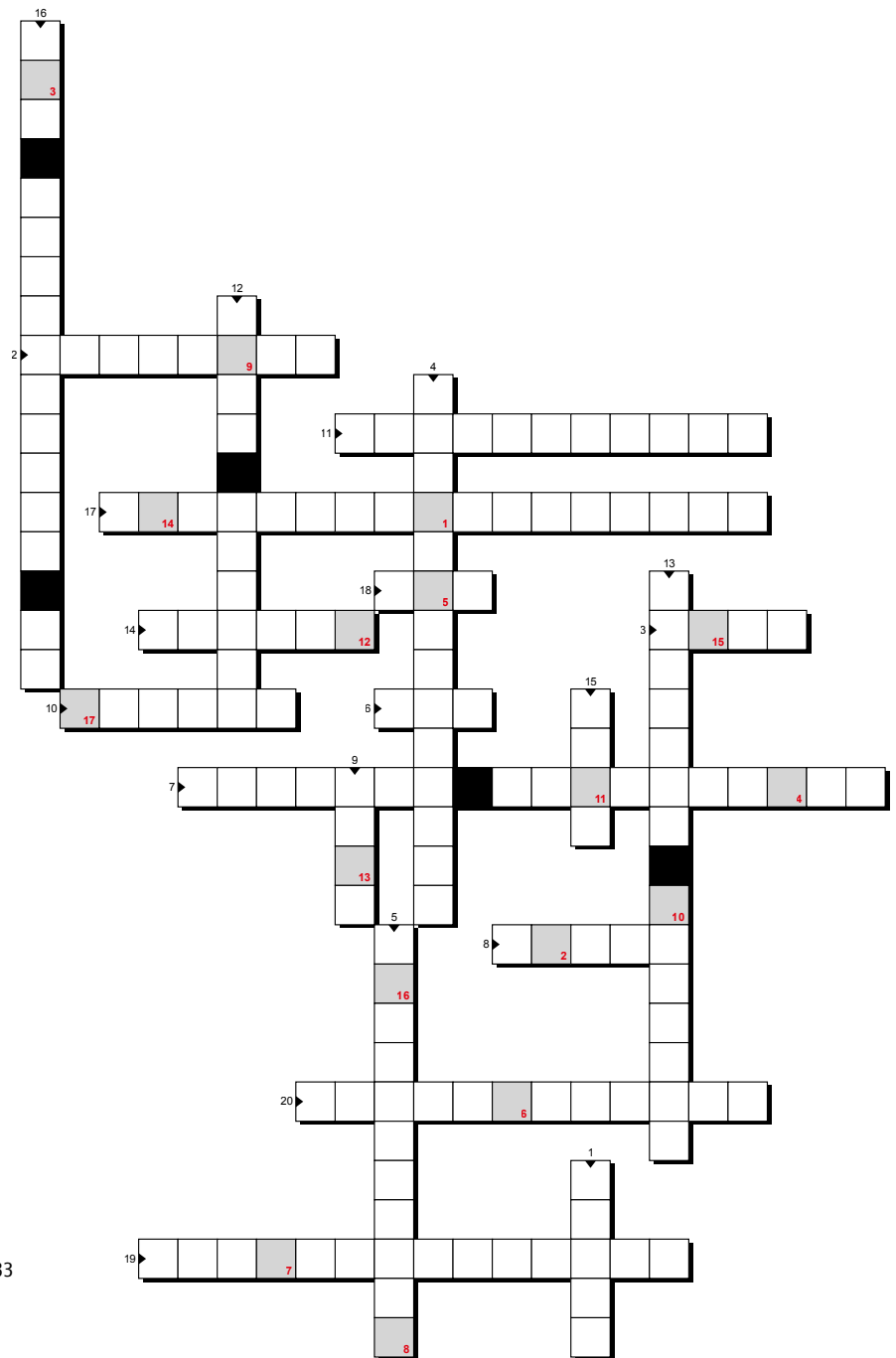
RhB-Rätsel

Auflösung des Rätsels in der
InfoRetica 3/2025:

FAMILIENAUSFLUG



1. Ausbildungsverbund
2. Bahnwagen für Nostalgiker
3. Schweizer Sicherheitsuntersuchungsstelle (Abk.)
4. Höchste RhB-Brücke
5. Bezeichnung eines Zuges in einer Hochlandschaft
6. Kundeninformationssystem (Abk.)
7. Entwickelte die ersten funktionsfähigen Dampflok
8. Bauteil, welches zwei Räder eines Zuges verbindet
9. Abrollcontainer (Abk.)
10. Name der weiblichen Figur, welche einer der Torpfeiler beim VG in Chur zielt
11. Schweizer Berufsmeisterschaften
12. Name des Spezialabteils im Champagner Capricorn 3133
13. Höchster Punkt RhB-Streckennetz
14. Benachbarte Schmalspurbahn (Abk.)
15. Anzahl Etappen Bahnerlebnisweg
16. 100%-ige Tochtergesellschaft der RhB
17. «Die Rhätische Bahn ist die attraktivste, innovativste und Alpenbahn»
18. Amt für Energie und Verkehr (Abk.)
19. Spezialwagen für die Reise nach Arosa
20. Linie von St. Moritz nach Tirano



Lösungswort

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|

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 **02. Februar 2026** per E-Mail mit deinem Namen, Personalnummer und Dienstadresse an medien@rhb.ch schicken. Bitte beachte, dass dieser Wettbewerb ausschliesslich für RhB-Mitarbeitende gilt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. **Der Gewinner oder die Gewinnerin erhält als Preis einen «Scarnuz».**

Die glückliche Gewinnerin des letzten Rätsels ist **Flurina Ardüser**, Zugbegleiterin, herzlichen Glückwunsch!



Die neue RhB-Website ist da!

Mit frischem Design, verbesserter Nutzerführung, überarbeitetem Inhalt und neuen Funktionen wie dem Erlebnisfinder wird die Welt der Rhätischen Bahn online neu erlebbar.



Jetzt entdecken
www.rhb.ch

