

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1994)
Rubrik: Sicherheit

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eine Reihe schwerer Unfälle mit zum Teil tragischen Folgen belastete das Jahr 1994. Die Medien berichteten ausführlich, und es wurde nach möglichen Einflüssen verschiedener Rationalisierungsschritte gefragt. Die Bahn ist nach wie vor das sicherste Landverkehrsmittel. Das Jahr 1994 zeigte aber deutlich, wie nötig die vertiefte Auseinandersetzung mit Sicherheitsfragen bleibt. Der *Mittelfristplan 1996–2000* sieht nicht von ungefähr Investitionen für mehr Sicherheit im Gesamtumfang von 1,5 Mia. Franken vor.

Die Zahl der Unfälle wich im Berichtsjahr kaum vom langjährigen Mittel ab, hingegen waren die Folgen schwerer. Es waren Opfer zu beklagen. Die Schadensumme lag um das Dreifache über dem Durchschnitt der letzten 15 Jahre.

Die Ereignisse mit den schwersten Folgen waren:

In Zürich Affoltern entgleiste am 8.3. ein Güterzug mit Benzintankwagen. Es gerieten mehrere Wagen und drei Wohnhäuser in Brand. Drei Personen wurden verletzt. Als Ursache ermittelte die Justiz ein defektes Radlager.

In Däniken kollidierte am 21.3. ein Schnellzug mit dem Ausleger eines Baukrans. Neun Reisende kamen ums Leben, zwölf weitere wurden zum Teil schwer verletzt.

Im Bahnhof Lausanne entgleiste am 29.6. ein Güterwagen und zog mehrere weitere Wagen in Mitleidenschaft, darunter mit chemischen Produkten beladene Tankwagen. Der hohen Explosionsgefahr wegen mussten über 1000 Quartierbewohner evakuiert werden. Der Bahnbetrieb war vier Tage blockiert.

Was bei diesen drei Ereignissen auffiel, galt für alle Unglücke im Berichtsjahr: Es gab keinen

gemeinsamen Nenner. Insbesondere liess sich in keinem Fall eine direkte Verbindung zu Rationalisierungsentscheiden der letzten Jahre herstellen.

Die drei schwersten Unfälle (Zürich Affoltern, Däniken und Lausanne) belasteten die Infrastrukturerfolgsrechnung mit 8,5 Mio. Franken. Für Aufräumarbeiten, Fahrzeugreparaturen, betriebliche Mehrkosten und Haftpflichtforderungen fielen rund 10 Mio. Franken an. Der Fonds für die Deckung grosser Schäden wurde nicht beansprucht. Wesentliche Folgekosten (z.B. Forderungen der Stadt Zürich im Zusammenhang mit dem Unfall des Benzinzuges in Zürich Affoltern) werden die Rechnung 1995 belasten.

12-Punkte-Sicherheitsprogramm

Statistische Auswertungen zeigen, dass die Bahn eines der sichersten Verkehrsmittel ist. Trotzdem ist die Verbesserung des Sicherheitsstandards eines der obersten Ziele der SBB. Diese Zielsetzung ist nicht neu für die SBB. Laufend wurde auch in den letzten Jahren in die Sicherheit der Bahn investiert. Die Analyse der Unfälle von 1994 hat aber Mängel in der Sicherheit zum Vorschein gebracht, welche mit gezielten Massnahmen beseitigt werden sollen.

Die Generaldirektion beschloss deshalb, bereits laufende Sicherheitsprojekte und weitere neue Vorhaben zu einem 12-Punkte-Programm mit klaren Aufträgen und Terminen zusammenzufassen. Oberstes Ziel: die Sicherheit für Kunden und Mitarbeiter im Unternehmen, aber auch für Transportgüter, weiter zu verbessern. Die Aufträge betreffen Verbesserungen in folgenden Bereichen:

1. organisatorische Fragen (verbesserte Koordination, Sicherheitsrevision),
2. Sicherheitsstatistik (insbesondere Erfassung von «Beinaheunfällen»),
3. Gesamtunternehmerische Risikoanalyse,
4. die Arbeitssicherheit,
5. die Baustellensicherheit,
6. Entgleisungssicherheit (Entwicklung von Entgleisungsdetektoren, verbesserte Bremsysteme),
7. stationäre Zugkontrollanlagen,
8. Einsatz der neuen Zugsicherung an weiteren Standorten und Fahrzeugen,
9. den Rollmaterialunterhalt,
10. Transporte gefährlicher Güter (Qualitätszertifizierung),
11. den Ersatz mechanischer Stellwerke und
12. die Frage der Versicherung grosser Schäden.

Transport gefährlicher Güter

Für rund einen Fünftel des Güterverkehrs gelten besondere Bestimmungen über den Transport gefährlicher Güter. Schon bisher eingesetzte mobile Gefahrgutequipen wachten mit unangemeldeten Kontrollen verstärkt und landesweit über deren Einhaltung. Mit einer neu aufgebauten Organisation von vier Gefahrgutverantwortlichen und 30 Gefahrgutmitarbeitern wurde die spezifische Ausbildung für den Umgang mit solchen Transporten institutionalisiert. Mit der verladenden chemischen Industrie wurde ein Steuerungsausschuss gebildet, der sich für mehr Sicherheit beim Handling von Gefahrgut, aber auch für Verbesserungen im grösstenteils privaten Wagenpark einsetzt. Diese Zusammenarbeit soll rasch auch auf die Mineralöl- und Gasbranche ausgedehnt werden.

Als Sofortmassnahme wurden das Programm für den Einsatz ortsfester Zugkontrollanlagen beschleunigt und ausgedehnt, die Entwicklung von Entgleisungsdetektoren für Ganzzüge eingeleitet sowie Kontrollen und Unterhalt an Gefahrgutwagen verschärft. Weil zwei Drittel aller Gefahrguttransporte die Landesgrenzen überschreiten, liessen die SBB entsprechende Sicherheits- und Tariffragen in der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) und beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) auf die Tagesordnung setzen. Von der angestrebten, international anerkannten Qualitätszertifizierung für Gefahrguttransporte versprechen sie sich messbare Erfolge im Streben nach mehr Sicherheit auf Schienen.

Baustellensicherheit

Eine gründliche Analyse der Sicherheit auf Baustellen, einschliesslich der Methoden zur Schulung und Durchsetzung von Sicherheitsvorschriften, führte zu einem breiten Katalog von Massnahmen. Sie betreffen hauptsächlich

- Führung und Personal: institutionalisiertes Sicherheits-Controlling, Ausbildungskonzept für Sicherheit auf Baustellen;
- Organisation: Überprüfen aller Sicherheitsbestimmungen und deren Anpassen an neue Erkenntnisse, Einbezug der Sicherheitsdispositive in die Submissionsverfahren;
- Technik: Evaluation neuer Alarmmittel zum Warnen des Personals auf Baustellen.

Einzelne Sofortmassnahmen sind seit Herbst 1994 in Kraft, zahlreiche weitere Massnahmen werden im Laufe des Jahres 1995 umgesetzt. Ein Steuerungsausschuss begleitet diese Arbeiten und wacht über das Einhalten der vorgegebenen Ziele.

Arbeitssicherheit

Die hohe Zahl innerbetrieblicher Arbeitsunfälle sowie die daraus entstehenden Produktivitätsverluste riefen nach einem systematischen Fördern des Sicherheitsdenkens und nach spürbarer Verbesserung der Arbeitssicherheit für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Berichtsjahr haben die SBB dazu ein Aktionsprogramm eingeleitet. Zusammen mit einer externen Beraterfirma wird das Personal mit Methoden des Sicherheitsdenkens vertraut gemacht. Alle Tätigkeiten werden nach möglichen Risiken analysiert. Dabei werden Wege und Methoden entwickelt, welche die Arbeitssicherheit spürbar verbessern können. Diese Massnahmen werden unmittelbar umgesetzt. Die Aktion begann im Gebiet der Kreisdirektion II (Luzern) und wurde inzwischen auf das ganze Unternehmen ausgeweitet.

Passagiersicherheit

Parallel zum 12-Punkte-Programm für mehr Bahnbetriebs- und Arbeitssicherheit suchten die SBB auch die Passagiersicherheit nach Kräften zu verbessern. Der Handlungsbedarf konzentrierte sich dabei klar auf den Grossraum Zürich. Schon der intensivierte Patrouillendienst einer Privatfirma brachte spürbare Verbesserungen. Am 3. Oktober 1994 hat Personal der SBB diese Aufgaben übernommen. Dieser Schritt wurde mit Spezialisten der Kantonspolizei Zürich vorbereitet. Auf die SBB-Patrouillen reagierte die Kundschaft positiv. Mitte 1995 erreicht dieser Patrouillendienst den Sollbestand von 75 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.