Sicherheit

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1995)**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

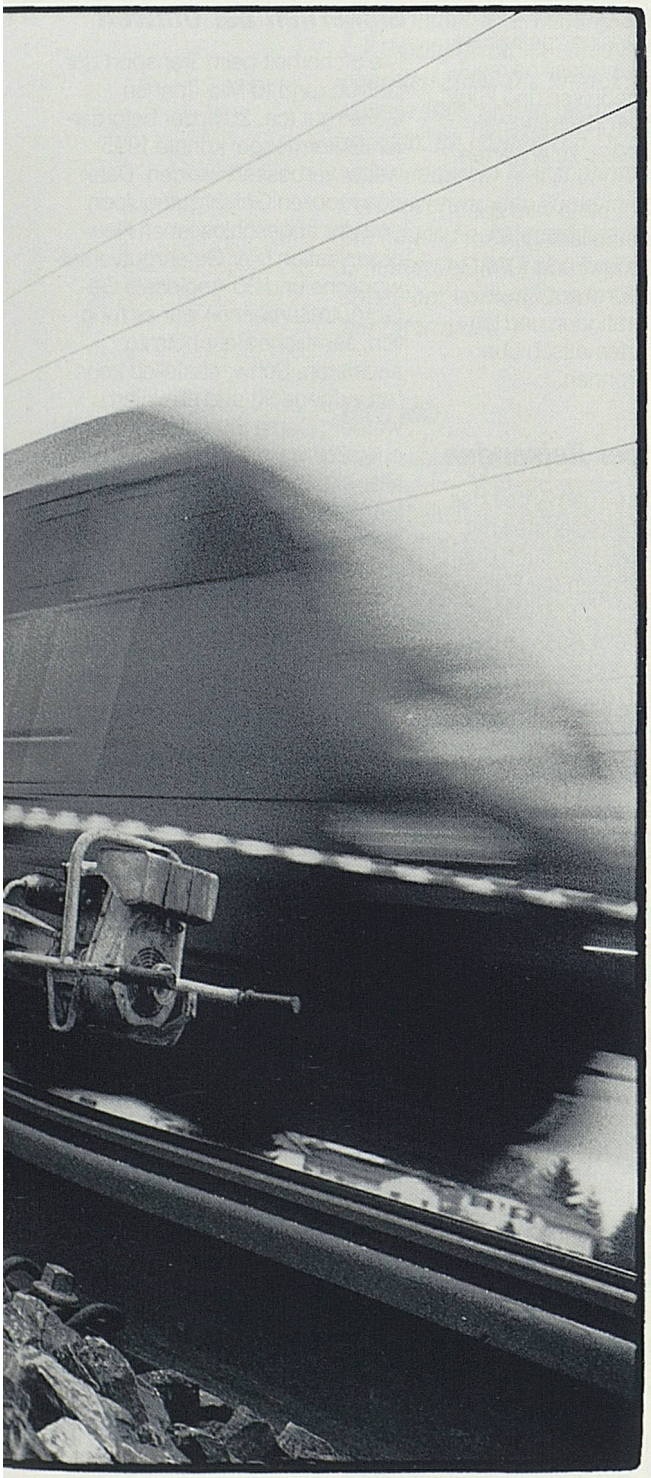
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Baustellen-Sicherheit…
Wo am Gleis gearbeitet wird, wacht der Mensch über Menschen, unterstützt von ausgetüftelter Sicherheitstechnik, vielfältigen Schutzmassnahmen und strengen Warnvorschriften.



Sicherheit hat bei den SBB immer einen hohen Stellenwert. Die schweren Unfälle im Jahre 1994 führten zu einer Intensivierung der Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit. Die Umsetzung des Ende 1994 eingeleiteten 12-Punkte-Sicherheitsprogramms wurde auf breiter Front vorangetrieben. Der hohe Einsatz hat sich zahlenmässig bereits gelohnt: Die Unfallhäufigkeit weist einen deutlich rückläufigen Trend auf.

Im Berichtsjahr wich die Unfallhäufigkeit deutlich vom langjährigen Mittel ab: Schwere Zugzusammenstösse oder Entgleisungen waren keine zu verzeichnen. Insgesamt ereigneten sich 17 Unfälle (27 im Vorjahr). Seit Erfassung der Unfälle liegt diese Zahl wiederum auf dem tiefsten Stand.

12-Punkte-Sicherheitsprogramm

Aktionsrahmen für die Sicherheitsarbeit bildet ein umfassendes Mehrjahres-Programm mit klaren Zielen, Terminen und Verantwortlichkeiten. Oberstes Ziel bleibt die dauernde Verbesserung der Sicherheit für Kunden und Personal, Transportgüter und Umwelt. Die Projekte umfassen:

1. Organisatorische Massnahmen
2. Sicherheitsstatistik
3. Risikoanalyse des Betriebsführungssystems
4. Arbeitssicherheit
5. Baustellensicherheit
6. Sicherheit der Reisenden
7. Entgleisungssicherheit
8. Zugkontroll- und Zugbeeinflussungsanlagen
9. Verfahrenssicherheit Rollmaterialunterhalt
10. Qualitätszertifizierung Transport gefährlicher Güter
11. Ersatz mechanischer Stellwerke
12. Versicherung grosser Schäden

Arbeitssicherheit

«Sicherheit beginnt im Kopf» lautet das Leitmotiv der Ende 1994 eingeleiteten Kampagne zur nachhaltigen Verbesserung der Arbeitssicherheit. Das mit Unterstützung einer externen Beraterfirma durchgeführte Projekt bildet die eigentliche Basis des gesamten 12-Punkte-Sicherheitsprogramms. Im Mittelpunkt der SBB-Arbeitssicherheitspolitik stehen heute und in Zukunft die Stärkung des Sicherheitsbewusstseins sowie die Erkenntnis, dass am Ursprung einer Unfallkette unsichere Handlungen liegen. Diese Handlungen gilt es in erster Linie zu verhindern. Die höheren und mittleren Kader wurden im Berichtsjahr sowohl im neuen Sicherheitsdenken wie auch in der Audittechnik (Sicherheitsbegehungen) geschult.

Die ersten Ergebnisse sind ermutigend. Zwar konnte das Jahresziel von maximal 8 Unfällen pro 100 Mitarbeiter nicht ganz erreicht werden, doch sanken die Berufsunfälle von 13 auf unter 10 pro 100 Mitarbeiter. In diesen Zahlen sind auch die Bagatellunfälle inbegriffen. Es ist geplant, die Schulung auf der ersten Führungsstufe (Meisterebene) im 1. Semester 1996 abzuschliessen. Diese Massnahme wird es erlauben, das für 1996 angestrebte Ziel von maximal 6 Unfällen pro 100 Mitarbeiter zu erreichen.

Betriebssicherheit

Die statistische Wahrscheinlichkeit eines Bahnunfalls ist nach wie vor äusserst gering. Das geht auch aus den Unfallzahlen für das Jahr 1995 hervor. Zur weiteren Verbesserung der betrieblichen Sicherheit wurden auch 1995 wichtige Schritte unternommen: Begonnen wurde mit der Neugestaltung der Betriebsführungsvorschriften. Parallel dazu wird das Prozessführungssystem des Eisenbahnbetriebs systematisch auf Schwachstellen untersucht. Analysiert werden insbesondere die verketteten

Risiken. Aus der Analyse sollen Massnahmen für eine zusätzliche Reduktion des Unfallrisikos resultieren. Erste Ergebnisse und kurzfristige Verbesserungsmassnahmen sind Mitte 1996 zu erwarten.

Auf technischer Ebene wird das Netz der Zugkontrollanlagen so verdichtet, dass ab Ende 1997 Gefahrenguttransporte auf Strecken durch Agglomerationen und langen Tunnels systematisch überwacht werden können.

Sicherheit der Reisenden

Dank der erfolgreichen Arbeit des S-Bahn-Sicherheitsdienstes hat sich die Sicherheit und auch das Sicherheitsempfinden der Reisenden in der Region Zürich verbessert. Eine netzweite Analyse der Sicherheitslage und der Kundenreaktionen zeigt, dass insbesondere in den Regionen Olten/Basel, Bern und Lausanne/Genève das Gefühl von Sicherheit weiter abgenommen hat und Massnahmen zur Verbesserung der Lage erforderlich sind. Die Generaldirektion hat im Herbst eine Strategie und Massnahmen im Bereich Personensicherheit beschlossen. Als Hauptmassnahme wird die Patrouillentätigkeit SBB-eigener Sicherheitsdienste – neu Bahnpolizei genannt – auf die drei erwähnten Regionen ausgedehnt. Rund 50 speziell geschulte Mitarbeiter werden ihre Aufgabe spätestens im Frühjahr 1997 aufnehmen.

Einen weiteren Schwerpunkt bilden kurzfristige Verbesserungsmassnahmen zur Hebung des Sicherheitsgefühls in Bahnhöfen im Verlauf des Jahres 1996.

Sicherheit der Umwelt

Die Sicherheit beim Transport der jährlich rund 10 Mio. Tonnen Gefahrgut (ca. 20% der beförderten Gütermenge) konnte 1995 weiter verbessert werden. Dank den mobilen Gefahrgutequipen und der abgeschlossenen Neuorganisation (vier Gefahrgutverantwortliche und 30 «regionale Gefahrgutmitarbeiter») war es möglich, sämtliche Bahnhöfe zu auditieren. Schwachstellen konnten aufgedeckt und eliminiert werden. Damit wurde ein wesentlicher Beitrag zur Sensibilisierung aller Mitarbeiter sowie zur generellen Verbesserung der Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter geleistet. Die Zusammenarbeit mit der chemischen Industrie, der Mineralölbranche sowie dem Verband der Anschlussgleis- und Privatgüterwagenbesitzer konnte weiter verbessert und institutionalisiert werden.

Die SBB streben die Zertifizierung ihrer Gefahrguttransporte nach ISO-Norm 9001 an. In einer ersten Phase sollen bis Ende 1996 die Mineralöltransporte in Ganzzügen zwischen Basel und dem Raum Zürich Flughafen zur Zertifizierungsreife gebracht werden. Diese umfasst den Aufbau einer ISO-gerechten Qualitätssicherung unter Berücksichtigung des Verkaufs, der Planung und der Durchführung der Transporte, aber auch des Rollmaterialunterhaltes und der Infrastruktur für Zugfunk und Zugkontrolleinrichtungen.

Neben den schwergewichtig präventiven Massnahmen wird das Instrumentarium zur Bewältigung von Schadensereignissen laufend und gezielt ausgebaut. Die Flotte von 11 Lösch- und Rettungszügen wird ab Januar 1996 durch 6 Einheiten vergrössert. Damit wird die Effizienz der Hilfe bei der Schadensbegrenzung spürbar erhöht.