

**Zeitschrift:** Bevölkerungsschutz : Zeitschrift für Risikoanalyse und Prävention, Planung und Ausbildung, Führung und Einsatz

**Herausgeber:** Bundesamt für Bevölkerungsschutz

**Band:** 8 (2015)

**Heft:** 22

  

**Artikel:** "Eine Krise für die SBB ist eine Krise für das Land"

**Autor:** Schlup, Daniel / Aebischer, Daniel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-515574>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

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

Daniel Schlup, Leiter Notfall- und Krisenmanagement SBB

# «Eine Krise für die SBB ist eine Krise für das Land»

2016 wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet – mit 57 Kilometern der längste Eisenbahntunnel der Welt. Zuvor ist aber noch eine ganze Übungsreihe geplant, wie Daniel Schlup, Leiter Notfall- und Krisenmanagement SBB, im Interview verrät.

**Herr Schlup, Sie waren viele Jahre Berufsoffizier und sind jetzt Leiter Notfall- und Krisenmanagement SBB. Ein logischer Schritt?**

Überhaupt nicht. Nach 25 Jahren und 5 Monaten als Berufsoffizier habe ich den Wechsel in ein anderes Betätigungsfeld gewagt. Die Tür dazu öffnete sich vor zwei Jahren aufgrund meiner Kontakte als Vertreter der Armee in der Steuerungs- und Koordinationsgruppe SBB-Armee.

**Was ist nun Ihre Rolle?**

Das Notfall- und Krisenmanagement der SBB ist eine konzernübergreifende Aufgabe. Ich bin mit meinem Team dafür verantwortlich, dass wir nach dem Störungsmanagement und der Intervention, das heisst nach den beiden Ersteinsatzmitteln der SBB, in die Notfallstäbe und in den Krisenstab eskalieren können. Wir kümmern uns um die Aus- und Weiterbildung, um die Übungen und um die Administration, respektive um die Befähigung der verantwortlichen Mitarbeitenden.

**Wie ist das Notfall- und Krisenmanagement SBB organisiert?**

Ob Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien oder SBB Cargo: die Strukturen sind in den Divisionen ähnlich. Die Ereignisbewältigung funktioniert durchgehend nach dem gleichen Prozess; es wird von unten nach oben eskaliert. Hat beispielsweise die Infrastruktur ein Problem, versuchen die Spezialisten der Infrastruktur es zu lösen, gefordert ist dann der Notfallstab Betrieb. Reicht dies nicht oder ist eine andere Division ebenfalls betroffen, müssen wir interdisziplinär koordinieren. Der Einsatz des Krisenstabs der SBB ist die letzte Stufe in der Ereignisbewältigung.

**Nicht jeder Unfall ist also gleich Ihre Aufgabe?**

Nein. Wenn man die Bilder der schweren Unfälle von 2013 in Granges-près-Marnand und in diesem Jahr in Rafz sieht, könnte man denken: Das ist die Krise. Das waren zwar unschöne Ereignisse, die sich aber mit dem Störungs- und Interventionsmanagement rasch bewältigen liessen. Tatsächlich gab es leider auch Verletzte und medial eine grosse Aufmerksamkeit, so dass jemand aus der Konzernleitung sich sofort an den Ort des Geschehens begeben musste. Aber eine Krise sind solche Ereignisse für ein Unternehmen wie die SBB nicht.

**Was ist denn für die SBB eine Krise?**

Die Krise ist definiert: Eine Krise tritt dann ein, wenn die normalen Managementprozesse nicht mehr greifen, der Mediendruck sehr gross wird und gar das Unternehmen in seiner Existenz bedroht sein kann. Die Kommunikation nimmt einen immer wichtigeren Stellenwert ein, das merken wir schon beim kleinsten Ereignis. Die SBB ist aber das schweizerische Unternehmen im öffentlichen Verkehr auf der Schiene. Deshalb ist eine Krise hier auch von entspre-

## Daniel Schlup

Daniel Schlup ist seit 1. Juni 2013 Leiter Notfall- und Krisenmanagement der SBB. In dieser Funktion leitet er im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die Stabs- und Rettungsübungen. Zuvor war er über 25 Jahre Berufsoffizier im Heer, zuletzt im Rang eines Obersten im Generalstab. Er verfügt über einen E-Master in Corporate Communication Management (FH/NDS).

Der 53-Jährige ist leidenschaftlicher Harley-Davidson-Fahrer und wohnt in der Agglomeration Bern.



«Wir sehen uns eher als Teil des Bevölkerungstransports als des Bevölkerungsschutzes.»

chender Dimension: Nach meinem Verständnis ist eine Krise bei der SBB zu vergleichen mit einem Super-GAU in einem Kernkraftwerk oder mit einem «Complete Black-out», einem Szenario, wie es in der Sicherheitsverbandsübung 2014 geübt wurde. Ein starkes Erdbeben geht ebenfalls in diese Richtung. Eine Krise für die SBB ist auch eine Krise für das Land Schweiz im öffentlichen Verkehr.

#### **Dann löst aber die SBB die Krise nicht allein.**

Die SBB ist ein Partner im Rahmen des Sicherheitsverbands Schweiz und in die Gesamtkoordination eingebunden. Die VEAKTU, die Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen, schreibt der SBB vor, welche Aufgaben sie in einem solchen Fall wahrzunehmen hat. Die SBB könnte bei einem Ereignis beispielsweise dazu verpflichtet werden, dem Güterverkehr für die wirtschaftliche Landesversorgung kurzfristige Priorität zu geben.

#### **Sind die Katastrophenübungen vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels auch eine Vorgabe des Bundes?**

Ja. Voraussetzung für die Betriebsbewilligung im Gotthard-Basistunnel ist, dass die SBB zusammen mit der Alp-Transit Gotthard AG und den Kantonen Uri, Tessin und Graubünden zwei Stabs- und vier Rettungsübungen erfolgreich durchführt. Der Tunnel selber verfügt selbstverständlich über modernste Sicherheitseinrichtungen. So

#### **«Nach meinem Verständnis ist eine Krise bei der SBB zu vergleichen mit einem Super-GAU in einem Kernkraftwerk oder einem Complete Blackout.»**

gibt es beispielsweise alle 325 Meter Übergänge in die Gegenröhre, wodurch ein schneller Zugang in einen gesicherten Raum gewährleistet ist. Notfallbeleuchtung, Handläufe, Beschilderungen erleichtern dabei den Reisenden, sich in Sicherheit zu bringen. In den Übungen geht es primär um Rettung und Evakuierung und das Zusammenwirken aller Beteiligten, vor allem der SBB und der Baulichtorganisationen.

#### **Wie sehen die Übungsszenarien konkret aus?**

Details dazu kann ich vor den Übungen nicht bekannt geben. Was ich sagen kann: Die vier Rettungsübungen wer-





«Auf nationaler Ebene gehören wir zu den Schlüsselpartnern beim Schutz kritischer Infrastrukturen unter der Leitung des BABS.»

### «800 Figuranten werden bei der grössten der vier Rettungsübungen im Einsatz stehen.»

den sich in der Grösse und Komplexität der Übungsanlage unterscheiden. Bei den Szenarien geht es um Ereignisse mit Personen- und mit Güterzügen. 800 Figuranten werden bei der grössten der vier Rettungsübungen im Einsatz stehen.

Die beiden Stabsübungen finden bereits im November und Dezember dieses Jahres statt. Damit die zwei kantonalen Führungsstäbe – Uri und Tessin – überhaupt zum Einsatz kommen, gibt es Sekundäreignisse, die eine Ko-

ordination erforderlich machen. Da geht es nicht bloss um ein Ereignis im Gotthard-Basistunnel. Die Lage wird erschwert durch Ereignisse ausserhalb des Tunnels. Es gibt mehrere Tote und zahlreiche Verletzte.

Bei den Stabsübungen unterstützt uns das Bundesamt für Bevölkerungsschutz. Das BABS ist für die Ausbildung der kantonalen Führungsstäbe zuständig, und wir profitieren enorm von seinem Know-how. Diese Zusammenarbeit schätze ich sehr.

### Wie ist die SBB in das Verbundsystem Bevölkerungsschutz eingebunden?

Wir sehen uns eher als Teil des Bevölkerungstransports als des Bevölkerungsschutzes. Aber es gibt Berührungspunkte. Sobald bei einem Ereignis, bei dem die SBB involviert ist, zivile Organe auf dem Platz sind, gilt der übliche Prozess: Wir sind ein Teil des Schadenplatzkommandos unter der Leitung – je nach Kanton – der Feuerwehr oder der Polizei. Vor Ort haben wir als Ansprechperson den Einsatzleiter SBB.

Auf nationaler Ebene gehören wir zu den Schlüsselpartnern beim Schutz kritischer Infrastrukturen unter der Leitung des BABS. Auch mit der Nationalen Alarmzentrale arbeiten wir zusammen: Als Systemführer geben wir die Lage Schiene in die Elektronische Lagedarstellung ein.

### Sie erwähnen den Informationsaustausch. Auf der einen Seite des Tunnels spricht man deutsch, auf der anderen italienisch. Wie geht das Krisenmanagement damit um?

Genau so: Wir sprechen im Süden italienisch und im Norden deutsch. Das ist Teil der Stabsübung. Die Beteiligten lernen, miteinander zu sprechen. Es gibt nicht nur unterschiedliche Sprachen, sondern auch andere Systeme, ein anderes politisches Verständnis, andere Unterstellungen, etwa der Feuerwehr – es gilt viele Hürden zu überwinden. Aber genau deswegen üben wir. Im Tunnel gilt übrigens offiziell Italienisch als Amtssprache.

Die Lösungen geben wir nicht vor, wir schildern das Problem. Die Wahrscheinlichkeit, dass so ein Szenario eintritt, ist eher klein. Der Mediendruck ist aber in jedem Fall gross – er ist auch die schwierigste Herausforderung. Das operative Ereignis, davon gehe ich aus, wird gut bewältigt werden.

### Herr Schlup, besten Dank für dieses Gespräch.

## Der Gotthard-Basistunnel

Der Gotthard-Basistunnel ist mit seinen je 57 Kilometer langen Einspurrohren der längste Eisenbahntunnel der Welt. Die beiden Röhren sind alle 325 Meter durch «Querschläge» miteinander verbunden. Das gesamte Tunnelsystem misst über 152 Kilometer. Der Gotthard-Basistunnel ist nicht nur der längste, sondern mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern auch der tiefste Tunnel der Welt.

Es ist geplant, den Tunnel im Dezember 2016 in Betrieb zu nehmen. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 200 km/h wird die Durchfahrt rund 17 Minuten dauern. Ab 2020 sind Reisende von Zürich nach Lugano rund 2 Stunden unterwegs, von Zürich nach Mailand 3 Stunden.

Interview:

**Pascal Aebischer**

Redaktionsleiter «Bevölkerungsschutz», BABS