

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

SBB-Krise

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Bieri, Niklaus

Citations préféré

Bieri, Niklaus 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: SBB-Krise, 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 22.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SUST	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

AUTRE
DATE: 20.08.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem ein Zugbegleiter der SBB Anfang August 2019 bei einem Arbeitsunfall tödlich verletzt worden war, berichteten andere Angestellte der SBB ebenfalls von erlebten Zwischenfällen mit dem Einklemmschutz bei den Türen von Passagierwagen. Der Unfall und die Berichte, sowie die öffentliche Kritik am Betrieb der letzten Wochen – sich häufende Verspätungen und Zugausfälle waren ein wiederkehrendes Thema in den Medien – hätten beim Personal zu einem Vertrauensverlust gegenüber der SBB-Führung geführt, war der Tagespresse zu entnehmen. Dass auch Berichte über frühere Zwischenfälle mit Türen an die Öffentlichkeit gelangten und diesbezüglich keine Sofortmassnahmen ergriffen worden waren, vermochte das Vertrauen auch nicht zu stärken.

Der Unfall und die daraus erwachsene Verunsicherung beim Personal wurde von den Medien zusammen mit den – von den Medien im Juli 2019 gehäuft gezeigten – Verspätungen, Stellwerkstörungen, Baustellen und Zugausfällen als «**SBB-Krise**» dargestellt. Verschiedene Medien stellten aufgrund der «Krise» auch Andreas Meyer als SBB-CEO in Frage. Dieser betonte zwar die Aussergewöhnlichkeit des Todesfalls und zeigte Verständnis für die Trauer des Personals, er wies aber auch darauf hin, dass es immer wieder herausfordernde Situationen gegeben habe und ein «gewisses Risiko» ständig mitfahre. Der öffentliche Druck wurde Mitte August so gross, dass die Führung der SBB von den Verkehrskommissionen beider Kammern zu Hearings eingeladen wurden. Am 19. August stand SBB-Chef Meyer der KVF-SR Rede und Antwort. Er legte dar, dass überstürzte Sofortmassnahmen den Bahnverkehr gefährlicher machen würden, dass aber der Einsteigeablauf des Zugpersonals überprüft werde.¹

AUTRE
DATE: 23.08.2019
NIKLAUS BIERI

Am 21. August publizierte die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST einen Zwischenbericht zum **tödlichen Unfall eines SBB-Zugbegleiters**, der Anfang August in der Türe eines abfahrenden Zuges eingeklemmt und mitgeschleift worden war. Die SUST fand gleich mehrere Fehler, sowohl bei der Schliessvorrichtung, beim Einklemmschutz als auch beim Kontrollsystem. So wurde etwa der Einklemmschutz bei einigen untersuchten Türen zu früh deaktiviert, was ein Einklemmen von Körperteilen ermöglicht. Das Kontrolllämpchen für das Schliesssystem leuchtete im Führerstand in einigen Fällen auch auf, wenn noch nicht alle Türen korrekt geschlossen waren. Aufgrund dieser Befunde empfahl die SUST dem Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde, sowie der SBB, Massnahmen zu ergreifen.

Das BAV verlangte schon am 23. August, dass die SBB mit einem Plan aufzeigten, wie die Sicherheitssysteme überholt würden.

Die SBB gab bekannt, sie hätten seit dem Unfall gut 384 Züge kontrolliert und dabei bei insgesamt 1536 Türen 512 Mängel festgestellt. Zwar seien nicht alle Mängel sicherheitsrelevant, doch in immerhin 66 Fällen war der Einklemmschutz fehlerhaft. Ende August wurde bekannt, dass es offenbar schon seit längerer Zeit häufige Reparaturen an den Türsystemen gegeben hat und das auch in internen Berichten von den Problemen mit dem Einklemmschutz die Rede war.²

AUTRE
DATE: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.³

Als **Reaktion auf den tödlichen Unfall** eines SBB-Zugbegleiters Anfang August 2019 gab die SBB im September bekannt, das Einsteigeprozedere für das Zugpersonal zu ändern. So würden Zugbegleiter von Zugkompositionen mit dem Einheitswagen IV – dem Unfallwagen – neu erst einsteigen und dann mit einer SMS an den Lokführer die Abfahrtsbereitschaft mitteilen. Da aber bei rund einem Fünftel der Bahnhöfe die Abfahrtsbereitschaft an festinstallierten Kästen auf dem Bahnsteig mitgeteilt wird, kann das neue Prozedere nicht überall eingesetzt werden. Die SBB wollen bis 2024 sämtliche Schliesssysteme der Einheitswagen IV überholen und rechnen dabei mit Kosten von CHF 20 bis 30 Mio. ⁴

1) Blick, SGT, TA, 10.8.19; BaZ, 15.8.19; So-Bli, SoZ, 18.8.19; Blick, SGT, TA, 20.8.19

2) SUST-Zwischenbericht vom 21. August 2019; SGT, TA, 22.8.19; NZZ, 24.8.19; TA, 31.8.19; So-Bli, 1.9.19

3) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19

4) TA, 24.9.19