



Verletzter bei Bootsbrand

SCHWYZ Ein 61-jähriger Mann wurde in der Nacht auf gestern bei einem Brand auf einem Boot schwer verletzt. Der Mann habe sich alleine auf dem Boot auf dem Aazopf bei Arth SZ aufgehalten und habe sich noch vom brennenden Schiff retten können, berichtet die Polizei. Die Brandursache blieb bis gestern unklar. (RED)

Zwei Personen sterben bei Sturz aus Seilbahn

INNERTHAL SZ Beim Sturz aus einer Transportseilbahn sind gestern eine 31-jährige Frau und ihr 38-jähriger Ehemann getötet worden. Die beiden seien zusammen mit einem Kleinkind talwärts von der Alp Bärlau unterwegs gewesen, teilt die Kantonspolizei mit. Dabei sei die Seilbahnkiste, die nicht zum Transport von Personen zugelassen war, abgestürzt. Das Kind, das sich in einem Tragrucksack befand, überlebte den Absturz offenbar, weil sich der Rucksack im Gestrüpp verfangen. (RED)

Vermisste Wanderin hielt Retter auf Trab

ST. GALLEN 20 Personen haben in der Nacht auf gestern nach einer 41-jährigen Wanderin im Gebiet Flumserberg SG gesucht. Diese sei am Abend von ihrer Begleiterin bei der Polizei als vermisst gemeldet worden. Die Suche blieb erfolglos. Am Morgen habe sich die gesuchte Person bei der Polizei gemeldet, berichtet die Kantonspolizei. Sie habe sich verlaufen und die Nacht auf der Alp Mütschuel verbracht. (RED)

Schweizer Töff-Anfänger im Schwarzwald verunfallt

WALDSHUT (D) Ein Schweizer Motorradfahrer wurde am Freitagabend im Albatal (Schwarzwald) schwer verletzt, wie die Polizei gestern mitteilte. Der Fahrer sei mit seiner BMW von der Strasse abgekommen und in eine Leitplanke geprallt. Er habe per Heli ins Spital in Freiburg (D) geflogen werden müssen. Weil er lediglich einen Schweizer Lernfahrausweis besass, werde gegen ihn wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis ermittelt.

WETTER

Sonne und Gewitter

Im Lauf des heutigen Tages zeigen sich immer wieder sonnige Abschnitte, es muss aber auch mit Regengüssen und Gewittern gerechnet werden. **24**

GEWINNZAHLEN

Schweizer Zahlenlotto Plus:

| | | | | | |
|-------------|----|----|----|----|----|
| 8 | 10 | 18 | 34 | 37 | 41 |
| Glücks-Zahl | | | | | 1 |
| Replay-Zahl | | | | | 3 |

Die Gewinne:

| | | |
|------|--------------|----------|
| 6 GZ | 0 à CHF | - |
| 6 | 0 à CHF | - |
| 5 GZ | 7 à CHF | 8 124.85 |
| 5 | 62 à CHF | 1 000.00 |
| 4 GZ | 390 à CHF | 189.85 |
| 4 | 2 145 à CHF | 86.15 |
| 3 GZ | 5 864 à CHF | 31.85 |
| 3 | 33 967 à CHF | 11.00 |

Jackpot 22 400 000

Joker:

| | | | | | |
|---|-------------|-----------|---|---|---|
| 7 | 3 | 9 | 1 | 5 | 4 |
| 6 | 0 à CHF | - | | | |
| 5 | 1 à CHF | 10 000.00 | | | |
| 4 | 16 à CHF | 1 000.00 | | | |
| 3 | 173 à CHF | 100.00 | | | |
| 2 | 1 545 à CHF | 10.00 | | | |

Euro Millions:

| | | | | |
|------------|----|----|----|----|
| 21 | 36 | 37 | 42 | 48 |
| Sterne 4/7 | | | | |

BAHNUNFALL

«Das geht an keinem spurlos vorbei»

SBB-Chef Andreas Meyer über den Unfall, Sicherheitslücken und Carsten Schloters Freitod

VON PATRIK MÜLLER (TEXT)
UND MATHIAS MARX (BILDER)

Herr Meyer, Sie haben die wohl schwierigste Woche Ihrer Amtszeit hinter sich, erstmals gab es einen tödlichen Bahnunfall. Wie gehen Sie damit um?

Andreas Meyer: Manchmal kommt alles aufs Mal. Am Montag fand zuerst die Verabschiedung von Carsten Schloter statt, danach kam die Meldung von dem tragischen Bahnunglück. Und später rief mich ein befreundeter Arzt an und sagte mir, meine Mutter müsse operiert werden. Sehr belastend war, am Unfallort den zusammengedrückten Zug zu sehen – und nach Mitternacht mit den Angehörigen des Lokführers zu sprechen, den man bis dahin noch nicht gefunden hatte.

Lange Zeit war unsicher, ob sich im zusammengequetschten Wagen noch weitere Menschen aufgehalten haben. Diese Ungewissheit ist schwer zu ertragen. Es war schlimm zu sehen, wie es zwei Compartiments – also 16 Sitzplätze – komplett zusammengestaucht hatte.

Können Sie nach einem solchen Tag schlafen?

In jener und in der folgenden Nacht schlief ich nur wenig. Erst als feststand, dass keine weiteren Menschen mehr im Wagen waren, schlief ich gut. Wohl auch darum, weil ich dem Thema Sicherheit stets oberste Priorität gab – vom ersten Arbeitstag an.

Fühlt man sich als oberster Chef dennoch verantwortlich oder gar schuldig?

Ich trage zusammen mit anderen – aber eben auch ich persönlich – die Verantwortung für die Sicherheit und auch dafür, wenn ein Unfall passiert. Das Sicherheitsmanagement-System war das Erste, was ich bei Amtsantritt angeschaut hatte, und wir haben es verbessert. Zudem stellten wir die Sicherheit ins Zentrum unserer Konzernziele. Der Sicherheitschef rapportiert direkt an mich. Bei den SBB weiss jeder sehr wohl: Unfälle lassen sich nie 100-prozentig vermeiden. Aber wir alle müssen uns selber, wenn

etwas passiert, immer in die Augen schauen können, weil wir alles getan haben, um es zu vermeiden.

Die SBB müssen auch nach einem solchen Unfall weiterlaufen, eigentlich so, als wäre nichts gewesen. Nein, das läuft auf keinen Fall so, wie wenn nichts gewesen wäre. So etwas beschäftigt die ganzen SBB, das geht an keinem spurlos vorbei. Ich selber lasse in einer solchen Situation die Emotionen zu, und einen Moment lang sind sie dann ganz heftig. Ich versuche aber auch, die notwendige Kontrolle wieder zu erhalten – es gilt, Dinge zu organisieren und Vorgänge zu analysieren.

Der Unfall in der Waadt ist Teil einer Unglücksreihe: Wie in Neuhausen, Döttingen und Olten kam es nach einem Haltesignal zu einer Zugkollision. Gibt es nicht doch Missstände bei der Sicherheit?

Der Zug ist mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. Bei der Zugsicherung haben wir ein historisch gewachsenes System, von dem man seit vielen Jahrzehnten weiss, dass es Lücken hat. Von einem Missstand zu reden, ist überhaupt nicht angebracht. Aber ich mache keinen Hehl daraus: Ich habe mich persönlich und gegen Widerstand dafür eingesetzt, dass 1700 zusätzliche Signale mit dem Zugbeeinflussungssystem ZUB ausgerüstet werden. Dies im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Ich hörte auch schon die Kritik: Es ist nicht wirtschaftlich, mehr Geld in die Sicherheit zu investieren. Solche Aussagen wiesen die SBB immer zurück.

Der Bund – also das zuständige Bundesamt für Verkehr – wollte die ZUB-Investition nicht?

Auf dem Tisch der Konzernleitung lag ein Vorschlag für eine Leistungsvereinbarung ohne zusätzliche Investitionen in die Sicherheit. Ich habe das zusammen mit dem Sicherheitschef hinterfragt und in langwierigen Diskussionen durchgesetzt, dass die 1700 Signale ausgerüstet werden. Damit wird das Risiko halbiert. Wir konnten hier also gemeinsam eine Lösung finden.



Das wird aber bis 2018 dauern. Geht es nicht schneller?

Ich habe die Division Infrastruktur beauftragt, die Priorisierung der einzelnen Investitionstranchen und eine Beschleunigung zu überprüfen. Für die Diskussion nach dem Unfall sollen alle Alternativen auf den Tisch, auch ob wir paral-

«Ich habe in langwierigen Diskussionen durchgesetzt, dass 1700 Signale ausgerüstet werden.»

lel zu ZUB die Führerstands-Signalisierung ETCS Level 2 früher als vorgesehen vollständig einführen. Im Moment ist geplant, dass ETCS Level 2 bis im Jahr 2035 überall in Betrieb ist. Dabei gilt es auch die Gesamtperspektive Sicherheit zu berücksichtigen, wie beispielsweise die Naturgefahren.

Auch nach der Aufrüstung an 1700 Stellen wird nur die Hälfte aller Signale mit dem ZUB ausgestattet sein. Warum macht man das nicht flächendeckend?

Es ist wie mit dem Fussgängerstreifen. Es wäre auch sicherer, überall eine Unterführung zu bauen, aber nicht praktikabel. Es gibt legitime Kostenüber-

legungen. Dabei wird immer eine Risikoabwägung gemacht.

Die ZUB-Aufrüstung sollte nicht am Geld scheitern: Sie kostet für die 1700 Signale nur etwa 50 Millionen Franken. Wenn es um öffentliche Gelder geht, wird die politische Diskussion schnell anspruchsvoll. Oftmals verlangt man ja vor allem eines: einen Angebotsausbau. Zudem beschäftigt uns auch der Unterhalt, wo es einen Nachholbedarf gibt. Der vom Parlament gutgeheissene Fonds Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) wird helfen, dringend notwendige Mittel für Unterhalt und Sicherheit sowie für einen gezielten Angebotsausbau bereitzustellen.

Man hat den Eindruck, dass sich Pannen mit grösseren Verspätungen in den letzten Monaten gehäuft haben, etwa im Raum Zürich. Ist das System am Anschlag?

Die Ursachen sind unterschiedlich. Aber ein Grund für die Verletzbarkeit des Systems betreffend Pünktlichkeit, auf den wir bislang zu wenig aufmerksam gemacht haben, ist folgender: Vielerorts laufen grosse Bauprojekte unter dem rollenden Rad – in Zürich etwa in Oerlikon und am HB mit der Durchmesserlinie. Gleichzeitig müssen Unterhaltsarbeiten intensiviert werden. Wir könnten deswegen ja auch einzelne Züge strei-

Lokführer-Verband wehrt sich gegen neues SBB-Projekt

Das Projekt «Pekaba» soll das Ein- und Aussteigen beschleunigen. Lokführer warnen vor Sicherheitsrisiken und Verspätungen

VON STEFAN EHRBAR

Morgen Montag werden die SBB-Medienvertreter über ihr neuestes Projekt zur Effizienzsteigerung informieren. Es trägt den Titel «Personenkapazitäten Bahnhöfe Schweiz (Pekaba)». Lokführer kritisieren das Projekt scharf. «Wir sind komplett gegen den Plan der SBB», sagt Hubert Giger, Präsident des Schweizer Lokführerverbands (VSLF).

PEKABA HAT ZUM ZIEL, die Passagiere schneller ein- und aussteigen zu lassen. Zu diesem Zweck sollen die Züge am immer selben Ort halten. Abgeschaut haben sich die SBB dieses Prinzip von den Japanern. Dort sorgen farbige Markierungen auf dem Perron dafür, dass die Fahrgäste den Standort der Türen genau kennen. An fünf Bahnhöfen im Laufental installieren die SBB derzeit neue Halteflächen für die Lokführer, welche einen ähnlichen Effekt bringen sollen. Neu

müssen die Lokführer sogenannte Sektortafeln beachten, bei denen sie ihren Zug zum Anhalten bringen sollen. Dem VSLF ist dies ein Dorn im Auge: «Das neue System wird zu längeren Fahrzeiten, weniger Pünktlichkeit und weniger Sicherheit führen», sagt Giger. «Wo die Lokführer bisher die Tafeln mit der Zuglänge zu beachten hatten und ihren Zug dort anhalten liessen, muss mit dem neuen System mühsam die passende Markierung gesucht werden.»

Das lenke die Konzentration der Lokführer in eine falsche Richtung. «Die Prioritäten müssten anders gesetzt werden, das hat auch der aktuelle Fall in Granges-Marnand wieder gezeigt. Wir wehren uns

gegen das neue System. In unseren Augen ist es nicht praktikabel.» Die SBB wollten sich auf Anfrage nicht zu der Kritik äussern. Getestet wird das Projekt ein Jahr. Danach ziehen die SBB Bilanz und entscheiden über das weitere Vorgehen.

HUBERT GIGER

Der Präsident des Lokführerverbands kritisiert das neueste Projekt der SBB. Er fürchtet um Sicherheit und Pünktlichkeit.



AUCH ABSEITS des neuen Projektes kritisieren die Lokführer die zunehmende Belastung. «Der Pünktlichkeitsstress und der Druck auf die Lok-

führer haben in den letzten Jahren spürbar zugenommen», sagt Giger. Ab drei Minuten Verspätung müsse eine schriftliche Erklärung an den Vorgesetzten geschrieben werden.

Mehr Druck rapportieren auch Lokführer von Privatbahnen. Bei der BLS et-

wa führt die gestiegene Fahrleistung des Lokpersonals mitunter zu absurden Situationen. Beim Autoverlad könne es durchaus sein, dass Lokführer siebenmal täglich durch den Lötschberg-Scheiteltunnel fahren würden, sagt Andreas Jost. Er präsidiert beim Lokführerverband die BLS-Sektion. «Es kann einmal sein, dass der Lokführer für einen kurzen Moment nicht mehr weiss, in welche Richtung er fährt.» Im Moment stecke der Verband in Verhandlungen mit der BLS. «Ziel der Verhandlungen muss es sein, dass die Zahl der Schichten nicht noch steigt.»

Wie «10 vor 10» am Freitag berichtete, haben die SBB ihre Lokführer teilweise angehalten, Warnungen zeigende Signale zu missachten. Das Magazin zitierte einen Brief der SBB. «Bei der Abfahrt in Zürich Hardbrücke Richtung HB ist erwünscht, dass beim Erreichen der Abfahrtszeiten der Abfahrtsprozess auch bei noch «Warnung» zeigenden Vorsignalen eingeleitet werden soll», heisst es dort.



Carsten Schloter und der Lokomotivführer

ZWEI TODESFÄLLE haben in den letzten zwei Wochen die Medien dominiert. Carsten Schloter hat sich das Leben genommen, und bei einem Zusammenstoss zweier SBB-Züge starb ein Lokführer. Die beiden Todesfälle könnten unterschiedlicher nicht sein, und doch haben sie zu einer ähnlich gelagerten Debatte geführt, die nicht nur medial stattfand, sondern auch am Familientisch und am Arbeitsplatz.

DISKUTIERT WIRD über die Überforderung von Menschen, über Druck am Arbeitsplatz, über Stress. Das ist insofern erstaunlich und auch heikel, als man weder die Hintergründe des Suizids von Carsten Schloter kennt noch genau weiss, warum ein Lokführer ein Rotlicht überfuhr – was zur Kollision mit einem anderen Zug führte, dessen Lokführer ums Leben kam.

BEI SCHLOTER wurde auf seine Aussagen aufmerksam gemacht, er komme wegen der ständigen Erreichbarkeit und einer schwierigen familiären Situation «nicht mehr zur Ruhe». Beim Bahnunglück wird auf die enorme Belastung der Lokführer verwiesen, Überstunden leisten müssten und «am Anschlag» seien, wie ein Gewerkschafter sagte.

DIE DEBATTE sagt einiges aus über unsere Gesellschaft. Ganz offensichtlich besteht Diskussionsbedarf – wir wollen reden über die Grenzen, die wir bisweilen erreichen, über die Leistungsgesellschaft und ihre Folgen auch fürs private Leben. Ob man CEO ist oder Lokführer: Es kann ein Zuviel für jeden geben, und dieses Zuviel kann im Extremfall Leben gefährden. Das eigene Leben oder das Leben von anderen.

JE INDIVIDUALISIERTER unsere Gesellschaft wird, umso wichtiger scheint die kollektive Auseinandersetzung mit diesen Themen zu werden. Das zeigt sich nicht nur bei Todesfällen. Als sich Angelina Jolie die Brüste amputieren liess, nahm die halbe Welt daran teil. Und als Natalie Rickli wegen eines Burnouts ausfiel, die halbe Schweiz.

DIE KOLLEKTIVE Auseinandersetzung ist aber auch eine Flucht: Es ist in unserer Mediengesellschaft einfach, mit Freunden und Kollegen anhand von öffentlichen Schicksalen zu diskutieren. Einfacher, als über eigene Probleme und über Probleme nahestehender Menschen zu reden.

patrik.mueller@schweizamsonntag.ch



chen, aber wir fahren unvermindert weiter. Wir versuchen teilweise sogar noch mehr Sitzplätze anzubieten. Ich bitte unsere Kunden darum um Verständnis, wenn es während intensiver Bauphasen ab und zu mehr Verspätungen gibt. Vielleicht hätten wir unsere Kunden darauf im Voraus aufmerksam machen müssen.

Die SBB haben noch etwa 27 000 Mitarbeiter, das sind 10 000 weniger als vor zwanzig Jahren. Gleichzeitig hat die Bahn das Angebot stark ausgebaut. Sind die Produktivitätsgewinne ausgereizt?

Es würde mich wundern, wie die Öffentlichkeit reagieren würde, wenn es hiesse, die SBB wollten die Produktivität nicht mehr steigern. Wir wollen und müssen wirtschaftlich umgehen mit den Geldern, die wir von den Kunden und vom Bund erhalten. In gewissen Bereichen – etwa der Instandhaltung – brauchen wir aber mehr Personal. Bereits weitgehend behoben haben wir den Unterbestand bei den Lokführern.

Auf den oberen Führungsebenen der SBB kam es in den letzten Jahren zu vielen Wechseln, was auch Ihnen angelastet wird. Abgänge sind immer auch ein Verlust an Know-how.

Natürlich gab es eine Bereinigungsphase. Heute haben wir eine gut funktionie-

rende Konzernleitung, die sich gegenseitig ergänzt. Die Hintergründe einzelner Wechsel konnte ich und wollten wir als Unternehmen nicht öffentlich kommunizieren. Unsere Fluktuation ist mit derjenigen anderer Unternehmen vergleichbar. Wir haben sehr viele langjährige, erfahrene Führungskräfte – etwa

«Ich habe den Tod von Carsten Schloter mit meiner Familie besprochen.»

unsere Leiter Infrastruktur, Philippe Gauderon, der mit seinem Team einen hervorragenden Job macht, gerade bei der Aufarbeitung des Netzzustandes und der Verbesserung des Unterhalts. Diese Dinge aufzuarbeiten ist eine anspruchsvolle Aufgabe.

Sie sind einer der exponiertesten Wirtschaftsführer der Schweiz. Carsten Schloter sprach vor seinem Tod vom Druck der ständigen Erreichbarkeit und allzu vielen Verpflichtungen. Wie stark beschäftigen Sie solche Themen?

Persönlich halte ich die modernen Kommunikationsmittel für eine grosse Chance, und die SBB sind bei deren Ein-

satz fortschrittlich. Der iPad erlaubt mir, manchmal halbe Tage von zu Hause aus zu arbeiten und noch mit dem Sohn etwas zu unternehmen. Allerdings habe ich zu Hause auch schon den Satz gehört: Du bist zwar da, schaust aber nur auf den iPad.

Erwarten Sie von den Mitarbeitern, dass sie immer erreichbar sind?

Wir haben bei den SBB dazu klare Regeln, und das ist wichtig. Unsere erste Kommunikationsregel lautet: An normalen Arbeitstagen sollte man einmal täglich seine Mails und SMS anschauen. An den Wochenenden und in den Ferien muss man das nicht tun – dann wird nötigenfalls angerufen.

Können Sie abschalten, etwa in den Sommerferien?

Ja, durchaus. Hilfreich ist das Bewusstsein, dass man – auch als Chef – nie etwas allein macht. Allein bringt man auch nichts zustande! 27 000 Mitarbeitende sorgen dafür, dass die Bahn immer für unsere Kunden läuft. Neben den Geschäftskollegen braucht es auch ein Netz ausserhalb des Berufes. Bei mir sind das meine Frau, meine Kinder, meine Eltern, mein Bruder und auch Freunde ausserhalb des Jobs. Das ist enorm wichtig, doch ausgerechnet diese Menschen, die man in schwierigen Phasen am meisten braucht, sind es,

die manchmal zweite Priorität haben. In meiner Position hat das Unternehmen in bestimmten Situationen natürlich Vorrang.

Dann besteht die Gefahr, dass man die engsten Vertrauten vernachlässigt?

Ich versuche, die Balance zu halten, aber das gelingt nicht immer. Manchmal verspreche ich meiner Familie etwas und muss es dann verschieben. (Überlegt.) Ich habe den Tod von Carsten Schloter mit meiner Familie eingehend besprochen. Mein Sohn brachte es gut auf den Punkt. Er sagte, es gibt eine Art Dreieck: Familie/Freunde, Beruf und Freizeit. Wenn eine Seite zu kurz kommt, fällt alles zusammen.

Adecco-Chef Patrick De Maeseneire sagte kürzlich, man könne nicht zwei Dinge gleichzeitig gut tun, er konzentriere sich darum auf den Job und sehe seine Kinder praktisch nie. Sie versuchen das anders zu machen?

Mir ist die Familie sehr wichtig und ich versuche zum Beispiel auch, an Elternabenden teilzunehmen. Aber es ist sicher so, dass meine Frau als Familienmanagerin von zu Hause aus vieles verantwortet, sonst könnte ich meine Aufgabe bei den SBB gar nicht so erfüllen. Auch zu Hause muss man eben ein Team sein.

Politiker wollen externe Untersuchung

Der Tessiner CVP-Nationalrat Fabio Regazzi glaubt, dass bei der Sicherheit im Bahnverkehr «etwas nicht stimmt»

VON OTHMAR VON MATT

Dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei den Schweizer Bahnen «kein Sicherheitsproblem» ortet, wie es Direktor Peter Füglistaler in der NZZ sagte, verwundert Politiker. «Diese Aussage erstaunt mich», sagt SP-Nationalrätin und VCS-Präsidentin Evi Allemann (BE). «Ganz offensichtlich haben wir Nachholbedarf beim Zugsicherungssystem.» Hier müssten nun die nötigen Massnahmen «so rasch wie möglich und ohne Zögern» umgesetzt werden. «Sehr erstaunt» zeigt sich auch SVP-Nationalrat Ulrich Giezendanner (AG). «Dass der Direktor eine solche Aussage nicht einmal eine Woche nach dem Unfall macht, ist unüberlegt. Immerhin ist etwas Schlimmes passiert.»

NOCH WEITER GEHT CVP-Nationalrat Fabio Regazzi (TI). «Zweifel sind beim Thema Sicherheit gerechtfertigt», sagt er. Schon im



Bahnunfall von Granges-près-Marnand: Zwei Züge der Linie Lausanne–Payerne kollidierten. KEY

März habe er via Postulat ein externes Audit zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnnetzes angeregt. Der Bundesrat lehnte jedoch ab. «Ich bin nicht zufrieden», sagt Regazzi. Die Realität zeige, dass «etwas nicht stimmt». Regazzi: «Ich denke, selbst beim BAV teilt man dieses Gefühl.

Doch man will nicht zugeben, dass ein Problem existiert.» Man versuche, Antworten zu finden auf einen Unfall – «und wartet dabei auf den nächsten Unfall».

Für ihn ist klar, dass «die Schutzmassnahmen erhöht werden müssen». Deshalb fordert er erneut eine externe Untersuchung. «Man sollte den Mut und die Demut haben, sich durch externe Experten beurteilen zu lassen», sagt er. «Geht es um die Sicherheit, muss man alles unternehmen, um die Risiken zu minimieren. Diese externe Untersuchung sollte das Thema Sicherheit umfassend angehen, auch in Bezug auf die Mitarbeiter der SBB.»

Erstaunt zeigen sich Politiker auch darüber, dass SBB-Chef Andreas Meyer bereits von 2 Milliarden sprach, welche die Umrüstung auf das Sicherheitssystem «ETCS Level 2» koste. «Wenn jetzt wegen der Sicherheit mehr Geld gefordert wird, frage ich mich, ob die Bahn zuvor nicht sicher war», sagt SVP-Natio-

nalrat Thomas Hurter (SH). Und Giezendanner fordert von den SBB ein Konzept, was wie finanziert werden soll. SP-Nationalrätin Allemann hingegen glaubt, es sei der Wille vorhanden, für Sicherheit mehr Geld zu sprechen.

DAS BAV SELBST betrachtet auch heute «ein externes Audit über sämtliche sicherheitsrelevanten Bereiche der SBB als nicht erforderlich», wie Sprecherin Florence Pictet sagt. Die Sicherheit des Bahnverkehrs sei «auf einem sehr hohen Niveau», die Zahl der Toten und Schwerverletzten bei Bahnunfällen habe sich seit 1990 «mehr als halbiert».

Zudem habe das BAV 2012 im Eisenbahnbereich 34 Audits und 130 Betriebskontrollen durchgeführt. Das BAV werde «zielgerichtet zusätzliche Audits oder Betriebskontrollen» durchführen, sollten Untersuchungsberichte Bedenken für einen sicheren Bahnbetrieb ergeben.