

Entscheidung SBB über das Vorgehen nach sicherheitsrelevanten Ereignissen

Nach dem Eisenbahnunfall in Granges Marnand am 29. Juli 2013, wo ein Lokführer sein Leben verlor, wurden von CEO Andreas Meyer zwei externe Untersuchungen in Auftrag gegeben, einerseits zur Zugbeeinflussung der Infrastruktur und andererseits zum Arbeitsumfeld des Lokpersonals (Sicherheitsbetrachtungen des Ist-Zustandes und zukünftiger Entwicklungen).

Die externe Untersuchung zum Arbeitsumfeld Lokpersonal wurde von Jürg Schmid (*) erarbeitet. Der VSLF begrüsst damals diese externe Untersuchung und stand als Interviewpartner zur Verfügung.

Eine zentrale Frage der Untersuchung Lokpersonal war die Aufarbeitung von Signalfällen und schweren Unregelmässigkeiten.

Auszug aus dem Bericht: „Signalfälle sind - auch in der Wahrnehmung der Lokführer - sehr schwerwiegende Ereignisse. Ausnahmslos werden sie von dieser Berufsgruppe als GAU bezeichnet. [...] Die vom „fehlbaren Lokführer“ zu unterzeichnende Zielvereinbarung mit einer Bewährungszeit wird als Bedrohung und Strafe wahrgenommen. [...] Weiter negativ wird das Meldeverhalten von Beinahe-Ereignissen beeinflusst, geht doch auch dieser Meldeweg über den direkten Vorgesetzten.

Empfehlungen: Erstbefragungen nach einem Signalfall sollten durch einen neutralen Vertreter der Safety-Organisation RSQ durchgeführt werden. Der direkte Vorgesetzte, der CLP, könnte sich somit auf die Betreuung konzentrieren. Dieser Aspekt ist zentral wichtig, da der Lokführer durch einen Signalfall in seinem Selbstverständnis tief getroffen, und das Selbstvertrauen angeschlagen ist. Die Bearbeitung eines Signalfalles ist als Führungselement schlecht geeignet.

Entscheidung SBB Konzern SQ Sicherheit und Qualität und SBB P OP ZF

Nach über zwei Jahren hat die SBB die Ergebnisse dieser Frage am 23. Mai 2016 den Sozialpartnern präsentiert. Gemäss Angaben der SBB P OP ZF wurden die Dokumente zusammen mit der PeKo erarbeitet; gemäss Rücksprache mit der verantwortlichen PeKo wurden die Weisungen aber nur kurz vorgestellt. Einmal mehr wird damit eine Anhörung bei der Kommunikation ZF als Mitsprache, oder sogar Mitentscheid definiert; was nachweislich falsch ist und die PeKo als Feigenblatt missbraucht, um das Einverständnis und den Einbezug der Personalvertreter vorzutäuschen.

In der neuen Konzernweisung K 207.0 „Einschätzung von Mitarbeitenden nach sicherheitsrelevanten Unregelmässigkeiten“ wird als zuständige Person für die Einschätzung und allenfalls notwendige Abklärung zur Eignung oder Tauglichkeit die Führungskraft (CLP/LLP) vorgeschrieben.

In der daraus bei Personenverkehr P-OP ZF erarbeiteten Arbeitsanweisung „Vorgehen nach sicherheitsrelevanten Ereignissen“ liegt die Umsetzung explizit in der Verantwortung des Vorgesetzten des Lokführers.

Dass somit das genaue Gegenteil des Gutachtens von Jürg Schmid gemacht wird erweckt den Anschein, dass dieses einzig zur Beruhigung der Presse und der Öffentlichkeit nach dem Unfall dienen sollte, und dass sämtliche professionellen Empfehlungen bei der Bewirtschaftung der zuständigen Stellen verloren gingen oder personalpolitischen Überlegungen weichen mussten.

Stellungnahme VSLF

Der Entscheid der SBB unterstützt und zementiert die im Bericht kritisierte Führung der Linie. Die Vorgesetzten des Lokpersonals werden zu Sachbearbeitern degradiert und Fähigkeiten wie Sozialkompetenz sind nicht mehr notwendig.

Zusätzlich wurde mit dem Entscheid zur Führung des Lokpersonals nach schweren Ereignissen die Sicherheitskultur der SBB beim Lokpersonal nochmals verschlechtert. Ein Vertrauensverhältnis mit dem Vorgesetzten kann durch diese Vorgaben kaum mehr aufgebaut werden, trotz der beschwörenden Hohlformel, dass: *„die Mitarbeitenden befähigt werden müssen, den Schritt von der Eigen- zur Teamverantwortung zu machen“*.

Beinahe-Fehler und Unregelmässigkeiten sowie auch sicherheitsrelevante Probleme bei der Arbeit des Lokpersonals bleiben der Unternehmung weiterhin verborgen. So werden Fehlerquellen im Alltag eben nicht erkannt. Eine persönliche Betreuung nach schweren Ereignissen durch den Vorgesetzten wird verunmöglicht.

Konsequenz

Als einzige Vertrauensstelle bei der Eisenbahn bleiben somit die Sozialpartner übrig. In diesem Sinne empfiehlt sich der VSLF als professionelle Organisation mit Berufskollegen in den verschiedenen Funktionen als Ansprechpartner für alle Probleme.

Wir bedauern ausserordentlich, dass sogar bei der Sicherheit eigennützige, prozessablaufgetarnte Verschlechterungen in Kauf genommen werden, entgegen jeglichen professionellen Ratschlägen und ohne Rücksicht auf Qualität.

Weitere Informationen und die gesamten Berichte:
www.vslf.com / INFO / SBB Sicherheitsstudien

* Jürg Schmid ist Vize-Präsident des ENSI-Rats, war Geschäftsleitungsmitglied der Schweizerischen Luftverkehrskontrolle Skyguide, führte die Safety Abteilung der Swissair, war aktiver Kapitän und Flottenchef die Boeing747 Flotte der Swissair und stellvertreter bei der Flottenführung des Airbus A310, Instruktor und Checkpilot bei der Swissair im Kurz- und Langstreckenbereich, Präsident des Berufsverbands des Cockpitpersonals der Swiss International Air Lines AEROPERS und Militärpilot.