

Zeitschrift: Sonos / Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Herausgeber: Sonos Schweizerischer Verband für Gehörlosen- und Hörgeschädigten-Organisationen

Band: 105 (2011)

Heft: 5

Artikel: Besuch in der Einsatzleitzentrale SBB-Transportpolizei

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-923876>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

Besuch in der Einsatzleitzentrale SBB-Transportpolizei

Was passiert, wenn Hörbehinderte oder Gehörlose auf einem Bahnhof oder in einem Fahrzeug der SBB den Alarmierungsknopf an der Notrufeinrichtung betätigen? Diese Frage beschäftigt die Koordinationsstelle für hörbehinderte und gehörlose Menschen im öffentlichen Verkehr schon lange. Ruedi Leder, Mitglied im Vorstand von sonos, regte eine Besichtigung der Einsatzleitzentrale der SBB-Transportpolizei an, die von der Koordinationsstelle dann postwendend auf den 13. April 2011 organisiert wurde.

Rund ein Dutzend interessierte TeilnehmerInnen treffen gegen 14.30 Uhr in der Einsatzleitzentrale ein, wo sie von Roger Eichenberger erwartet werden. Roger Eichenberger ist seit 1994 bei der Transportpolizei der SBB. Er ist Offizier und Leiter der Einsatzleitzentrale. Anschaulich erläutert er den Anwesenden die Hintergründe, die Aufgaben, die Zusammensetzung der Transportpolizei und Vieles mehr.

Wer ist die SBB-Transportpolizei?

Die Transportpolizei als AG gibt es noch nicht lange. Sie wurde per 01.01.2011 vollständig in die SBB integriert. Die SBB erfüllt damit die gesetzlichen Vorgaben, die im laufenden Jahr voraussichtlich noch in Kraft gesetzt werden und kommt den neuen Rechtsgrundlagen nach, die sich aus dem vom Parlament im Juni 2010 verabschiedeten Gesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr BGST ergeben. Im Gesetz wird zwischen einem Sicherheitsdienst und einer eigentlichen Transportpolizei mit hoheitlichen Kompetenzen unterschieden. Das neue Gesetz fordert, dass die Transportpolizei keine private Organisation sein dürfe. Die SBB hat bereits anfangs 2010 die Voraussetzung dafür geschaffen, indem die polizeilichen Tätigkeiten aus der Securitrans AG herausgelöst und die SBB Transportpolizei Schweiz AG gegründet wurde. Die polizeilichen Leistungen der SBB Transportpolizei Schweiz AG stehen zu vergleichbaren Bedingungen auch anderen Transportunternehmen offen.

Bis 2009 arbeitete das Bahnpolizeikorps unter dem Dach der Securitrans AG, seit 2010 zeichnete die Transportpolizei Schweiz AG verantwortlich – beide Tochterfirmen wurden gemeinsam von SBB und Securitas betrieben. Nach über zehn Jahren erfolgreicher Arbeit des Bahnpolizeikorps haben sich die rechtlichen

Grundlagen verändert – mit der Folge, dass die Transportpolizei nun vollständig an die SBB übergeht. Die Baustellensicherheit und der Objektschutz verbleiben in der Zuständigkeit von Securitrans.

Die SBB-Transportpolizei unterscheidet sich von einem Sicherheitsdienst im Wesentlichen durch die Polizei-Ausbildung, die amtliche Inpflichtnahme und die Uniformtraspflicht. Der Bundesrat regelt die Aus- und Weiterbildung, die Ausrüstung und Bewaffnung wie auch den Zugang zu polizeilichen Informationssystemen (Ripol).

Rund 240 Mitarbeitende sind für die Transportpolizei tätig – in 15 Stützpunkten. Die Kommandozentrale liegt in Olten.

Befugnisse der Transportpolizei

- Personen befragen und Ausweiskontrollen vornehmen
- Personen, die sich vorschriftswidrig verhalten, anhalten, kontrollieren und wegweisen

Angehaltene Personen darf die Transportpolizei vorläufig festnehmen und auch Gegenstände beschlagnehmen.

Einsatzleitzentrale (ELZ) der Notrufnummer 0800 117 117

Rund 149'000 Meldungen (Telefone und ab Notrufstellen) sind im Jahr 2010 in der Einsatzleitzentrale eingegangen. Daraus haben sich insgesamt 35'000 Geschäfte ergeben, erklärt Roger Eichenberger.

Die ELZ ist an 365 Tagen während 24 Stunden besetzt. Es müssen immer mindestens zwei Mitarbeitende die Einsatzleitzentrale bedienen, in Spitzenzeiten in Dreier-Besetzung. Die Infrastruktur lässt sogar eine Vierer-Besetzung zu. Sechs Frauen und neun Männer mit Arbeitspensum zwischen 50 und 100% teilen sich insgesamt derzeit 1'300 Stellenprozente.

Aufgaben der ELZ

- Entgegennehmen und bearbeiten der Notrufe (0800 117 117) von Kunden und SBB Personal
- Führt schweizweit im laufenden Tagesgeschäft die Frontpatrouillen der SBB Transportpolizei (täglich 30 – 50 Patrouillen)



Roger Eichenberger, Leiter der Einsatzleitzentrale.

- Behandeln von Sanitätsfällen auf Bahngelände, in Zusammenarbeit mit der Betriebsleitzentrale der SBB
- Behandeln des gesamtschweizerischen «Kindsentführung»-Alarms
- Ansprechpartner für Personenschutz oder bei Drohungen gegen Kader der SBB
- Organisieren von Videoauswertung bei Übergriffen, Vandalismus und Einbrüchen

Auch Abklärungen für Einwohnerkontrollen, Ripol etc. stehen auf dem Programm sowie die Erteilung von Rechtsauskünften. Die ELZ pflegt eine enge Zusammenarbeit mit Kantons- und Stadtpolizeikörpern, der Betriebsleitzentrale SBB sowie den Überwachungszentralen der Securitrans im Bereich Objektschutz.

Schweizweit ist die ELZ Ansprechpartnerin für die Frontpolizisten der Transportpolizei, das Zugpersonal, das Lokpersonal, die Betriebsleitzentralen, übriges SBB-Personal, Privatbahnen, Kunden etc.

Notruf 0800 117 117 für (Hör-) Behinderte

Seit einiger Zeit wird von der Transportpolizei für Notrufe die Gratisnummer 0800 117 117 betrieben. Leider wurde vor Jahren irrtümlich kommuniziert, dass die Nummer 0800 117 117 SMS tauglich sei. Dies ist zurzeit noch nicht der Fall. Befinden man sich auf einem Bahnhof, so ist eine genaue Ortsangabe unerlässlich. Ist man in einem Zug, der mit der neuen Notrufstelle ausgerüstet ist, kann nur der Notruftknopf



Die Teilnehmenden verfolgen gespannt den Ausführungen von Roger Eichenberger.

Roger Eichenberger in der «Kommandozentrale» der ELZ.

gedrückt bzw. für Hörbehinderte die blaue Sondertaste mit dem Ohr-Piktogramm betätigt werden. Alle von Zügen erfolgten Notrufe werden in der ELZ in Olten akustisch angezeigt. Bildübermittlungen sind derzeit noch nicht möglich. Leider wird der Notruftknopf sehr viel aus Jux gedrückt. Nehmen die Diensttuenden in der ELZ Geräusche wahr wie Schreien, Stöhnen etc. versucht man über ein sich im Zug befindliches Natel herauszufinden, wo sich das Fahrzeug befindet.

Durch die enge und gute Zusammenarbeit mit den örtlich zuständigen Polizeikörpern kann dann auf diese Weise eine adäquate Intervention erfolgen, allenfalls sogar über eine Benachrichtigung des Lokführers, der den Zug dann anhält und sich persönlich ein Bild verschafft von der Situation im Wagen. Allerdings führt dies oft zu beträchtlichen Verspätungen. In Zukunft ist geplant, dass ein Live-Bild jeweils mitgeschickt wird, wenn der Notruftknopf gedrückt wird. Dies wird die Erkennung der Ernsthaftigkeit einer Situation enorm erleichtern. Neu wird mit der Übermittlung des Bildes an die ELZ auch gleichzeitig mitgeteilt, wo der Zug gerade unterwegs ist. Bei den Notrufstellen in den Fahrzeugen ist es leider derzeit noch nicht möglich, mit der hörbehinderten Person direkt Kontakt aufzunehmen via SMS. Denn die Telefonanlage der Transportpolizei ist noch nicht SMS-tauglich. Hier ist die Technikabteilung der Transportpolizei jedoch bemüht, eine Lösung zu finden.

Die gehörlosen und hörbehinderten TeilnehmerInnen der aufschlussreichen Besichtigung in der ELZ sind nicht gerade begeistert über diese Orientierung. Eichenberger gibt zu bedenken, das Problem sei auch bei gewissen Kapos bekannt. Alle technischen Anlagen müssten eben miteinander kompatibel sein, d.h. die Telefonanlage mit dem Einsatzleitsystem, dem Rapportiersystem und dem Controlsystem. Wenn dies nicht der Fall sei, klappe es auch nicht mit der SMS-Tauglichkeit.

Überbrücken via procom-SMS-Dienst 079 702 01 00

Hilfreich ist es deshalb bestimmt, in Notsituationen im Zug den procom-SMS-Dienst über 079 702 01 00 zu wählen und auf diese Weise mit der SBB-Transportpolizei Verbindung aufzunehmen.

Rückmeldungen der Teilnehmenden

Bei der REGA und auch beim TCS laufe es zwar über direkte Kommunikation auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten, gibt Viktor Buser zu bedenken. Er wünscht sich, dass in Bezug auf die Notrufstellen im Zug bald ein benutzerfreundlicheres System für Gehörlose eingeführt wird, das vor allem auch direkte Kommunikation ermöglicht.

Eine Teilnehmerin schildert eindrücklich, wie sie im leeren Zug sitzen blieb in der Annahme, er fahre weiter. Auf dem Display seien dann auch alle Haltestellen erschienen. Die Türen hätten sich nicht öffnen lassen und dunkel sei es im Wagen gewesen. Sie habe sich sehr unwohl gefühlt. So habe sie schliesslich die Notbremse gezogen, als der Zug sich in einem Bahnhof befand. Sie habe einfach aussteigen wollen. Der Lokführer habe sie dann angeschimpft. Per Lautsprecher habe er vorher durchgegeben, dass alle Passagiere hätten aussteigen sollen. Roger Eichenberger erklärt, die Reaktion, die Notbremse in einer solchen Situation zu ziehen, sei absolut richtig gewesen.

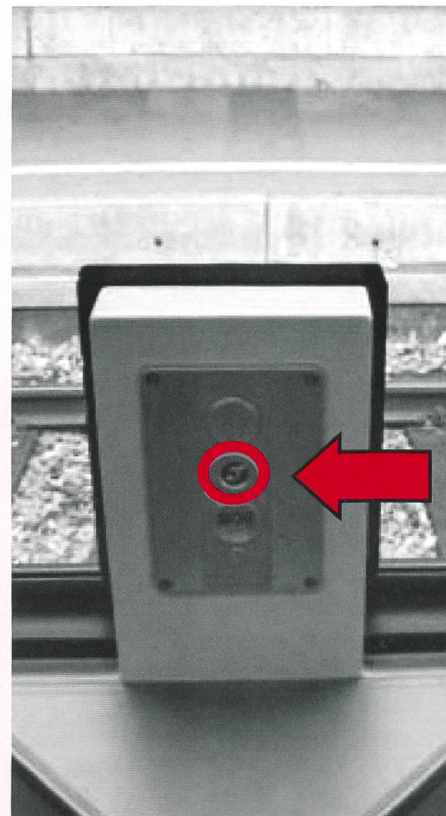
Ruedi Leder fragt, wie es denn mit GPS stehe. In einem sehr gut isolierten Zug habe man keine GPS-Verbindung, legt Eichenberger dar. Deshalb laufe dann alles über diejenige Patrouille, die am nächsten sei. Sie gebe dann die genauen Koordinaten durch. Die Technik sei in der Schweiz einfach noch

nicht so weit, dass jemand über SMS genau lokalisiert werden könne.

Am Schluss demonstriert der Leiter der ELZ die Arbeitsweise an den vier Monitoren. Das Einsatzleitsystem sei siebenjährig, gibt er zu bedenken. Demnächst werde ein neues System aufgeschaltet, das dann einfacher zu bedienen sei.

Schon neigt sich die interessante Besichtigung der ELZ zu Ende und alle TeilnehmerInnen machen sich auf den Nachhauseweg.

[lk]



Die Notrufstelle in einem Eisenbahnwagen beinhaltet einen speziellen Knopf für Hörbehinderte und Gehörlose.