



#Mitarbeitende #Arbeitswelt #Baustellen #Sicherheit

SBB Mitarbeitende sind nicht nur bei der Arbeit achtsam. Christian Andreoli machte auf einer Zugfahrt in der Freizeit mit seinem scharfen Auge das zu schwache Fundament eines Signalmasts aus.



Es war eine gemütliche Fahrt im Intercity von Zürich nach Bern im vergangenen Jahr. Christian Andreoli wollte einen Kollegen in der Bundesstadt besuchen. Als Experte für Statik und Projektleiter für Fahrstromanlagen geniesst er im Zug nicht nur den Anblick der vorbeirauschenden Landschaft, sondern hat immer auch ein Auge auf Bauten und Fundamente. Wie sind sie beschaffen, in welcher Form hat man sie ausgeführt? Es ist eine Art «Deformation professionelle», die manche vielleicht belächeln würden. Für die SBB jedoch hat sie sich bezahlt gemacht.

### **Zu hoch, zu breit, zu schwer**

Zwischen Aarau und Olten führte die Fahrt durch die Baustelle für den Ausbau auf vier Geleise. Westlich des neuen Eppenbergtunnels ging Christian Andreolis Blick reflexartig zum Fundament eines Signalauslegers. Obwohl der Zug mit hohem Tempo an den Masten vorbeihuschte, die das erst in Ansätzen erkennbare Trasse säumten, fiel ihm auf, dass mit dem Fundament etwas nicht stimmte. Als einige hundert Meter später der nächste Mast folgte, erkannte er, was es war.

Anstatt in einem mit Armierungseisen verstärkten Fundament steckte der Mast in einem einfachen, H-förmigen Betonsockel. Während diese simple Verankerung für kleine Signale ausreicht, vermag sie bei Signalauslegern nicht zu genügen, wie Christian Andreoli erklärt. «Mit einer Höhe von bis zu neun Metern, dem breiten Querbalken und den bis zu 400 Kilogramm schweren Signalbestandteilen erfordert ein Ausleger zwingend ein armiertes Fundament.»

Was passieren kann, wenn ein Signalausleger auf einem zu schwachen Fundament ruht, zeigte sich vor ein paar Jahren in der Region Luzern. Wind und Wetter hatten so tiefe Risse und Spalten hinterlassen, dass das Fundament eines Tages brach und der Mast umkippte. Die Folge waren ein Streckenunterbruch, Busersatz, Verspätungen für die Passagiere und fieberhafte Bauarbeiten.

### **«Wir sollten uns besser absprechen»**

Auf der neuen Vierspurstrecke zwischen Aarau und Olten wird es nicht soweit kommen. Auch wenn die Endkontrolle des fertigen Bauwerks damals noch ausstand, hätten die Anlageverantwortlichen seine Meldung dankbar aufgenommen, erzählt Christian Andreoli. So liess sich frühzeitig Abhilfe schaffen. Die externe Baufirma umhüllte die Fundamente der knapp zehn Signalausleger mit einem armierten Betonmantel.

Welche Lehren gilt es seiner Meinung nach aus der Geschichte zu ziehen? «Wir sollten uns besser absprechen. Einerseits zwischen den zuständigen Stellen der SBB, andererseits mit den Unternehmungen, die Bauten für uns ausführen.» Eine gute Kommunikation schafft Klarheit, verursacht wenig Aufwand und sorgt für mehr Sicherheit.

«Kleine Ursache – grosse Wirkung»: So heisst die Kampagne der SBB für Sicherheit und Qualität mit Geschichten aus dem Arbeitsalltag von Mitarbeitenden. Mehr Informationen finden sich auf [www.sbb.ch/sicherheit-qualitaet](http://www.sbb.ch/sicherheit-qualitaet).