

## Pressecommuniqué

Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF

### **Nach dem Brand im Simplon-Eisenbahntunnel fordert der VSLF vom BAV eine Verschärfung der Vorschriften für die Notbremsüberbrückung**

Die Notbremsüberbrückung und Notbremsanforderung erlaubt dem Lokführer nach dem Ziehen einer Notbremse den Zug trotzdem aus dem Tunnel zu führen. Gerade im Brandfall ist diese Installation auf den Reisezügen entscheidend, um die Reisenden aus dem Tunnel und somit in Sicherheit bringen zu können.

In der Schweiz besteht einzig für den Lötschberg-Basistunnel die Vorschrift, dass Reisezüge und Güterzüge der rollenden Landstrasse zwingend mit der Notbremsanforderung ausgerüstet sein müssen.

Der VSLF fordert das BAV auf, die Vorschriften dahingehend zu verschärfen, dass bei allen Tunnels mit einer Länge über 4 km die Reisezüge mit einer funktionierenden und geprüften Notbremsüberbrückung oder Notbremsanforderung ausgerüstet sein müssen.

**Dies im Interesse der Sicherheit bei den Bahnen.**

Die Notbremsen können jederzeit durch Reisende betätigt werden.

Dass es dem Lokführer möglich ist, trotz gezogener Notbremse aus dem Tunnel zu fahren, **ist ein zentrales Element des Rettungskonzepts im Brandfall.**

**Nach wie vor fahren Züge ohne oder mit nicht geprüfter Notbremsanforderung / Notbremsüberbrückung durch die langen Tunnel in der Schweiz.**

Dies ist nicht weiter zu verantworten.

Die Ausrüstung der Tunnel mit Beleuchtung, Beschilderung und Handläufen ist ein wichtiges Element, um die Tunnel sicherer zu machen.

Der VSLF erachtet die konsequente Ausrüstung der Reisezüge mit der Notbremsanforderung / Notbremsüberbrückung für schneller realisierbar als die Installation der Tunnelausrüstungen und im Brandfall **als einziges effektives Mittel, um die Reisenden zu retten.**

**Der VSLF fordert das Bundesamt für Verkehr BAV auf, die Vorschriften dahingehend zu verschärfen, dass der Sicherheitsstandart der Züge für die Durchfahrt durch den Lötschberg-Basistunnel ebenfalls auf allen anderen langen Bahntunnels angewendet wird (Notbremsüberbrückung / Notbremsanforderung).**

Da die meisten, zum Teil alten Eisenbahntunnel nicht annähernd die Sicherheitsausrüstung des Lötschberg-Basistunnel besitzen, wäre dieser Schritt nur konsequent.

Länge der Normalspurtunnel in der Schweiz:

Gotthard-Basis (in Bau):	57'104m	Altdorf	Biasca
Lötschberg-Basis:	34'577m	Spiez	Visp
Simplon:	19'823m	Brig	Domodossola
Gotthard:	15'003m	Göschenen	Airolo
Lötschberg:	14'612m	Kandersteg	Goppenstein
Zimmerberg-Basis:	9'470m	Zürich	Thalwil
Ricken:	8'604m	Wattwil	Uznach
Grenchenberg:	8'578m	Moutier	Grenchen
Hauenstein-Basis:	8'134m	Sissach	Olten
Grauholz:	6'295m	Bern	Neubaustrecke
Adlertunnel:	5'327m	Liestal	Basel
Zürichberg:	5'305m	Zürich	Dübendorf (S-Bahn)
Heitersberg:	4'930m	Zürich	Lenzburg
Murgenthal:	4'745m	Neubaustrecke	Olten - Bern
Kerenzerberg:	3'955m	Walensee	

Im VSLF sind rund 1'500 Lokomotivführer in der Schweiz organisiert.

Weitere Informationen:

Hubert Giger, Präsident VSLF: 051/281 26 96

[www.vslf.com](http://www.vslf.com)

14. Juni 2011