

Pressemitteilung des Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF

SBB Versuch Halteprozess im Laufental PEKABA

Bereits am 29. Juni 2013 hat der VSLF den Versuch der Halteprozess im Laufental PEKABA als unpraktikabel und eine zusätzliche Belastung während der Fahrt kritisiert.

Am 5. August 2013 fand in Laufen die offizielle Vorstellung des Projekts für die Presse statt. Die Vertreter der SBB wurden von den Medienschaffenden auch auf die Kritik des VSLF angesprochen.

Hier gilt es, einige Aussagen richtigzustellen und zu ergänzen.

- Es ist falsch, dass das Lokpersonal im Projekt integriert war. Richtig ist, dass vier Vertreter von P-OP ZF, davon zwei Prüfungsexperten PEX des BAV, die Sicht des Lokpersonals und die Einhaltung von Vorschriften im Projekt hätten vertreten sollen.
- Die Aussage vom Filialleiter Nordschweiz, Fabian Rippstein Bornhövd, dass die Sicherheit durch die zusätzliche Konsultation des Fahrplans während der Fahrt in jedem Fall gewährleistet sei, ist gewagt. Nach Aussagen von CEO Andreas Meyer hat die Sicherheit in jedem Fall immer erste Priorität. Dieses Konzernziel wird nicht eingehalten. Nach dem Unfall von Granges-Marmand ist es zynisch, zusätzliche Aufgaben dem Lokpersonal aufzuerlegen. Dass gleichzeitig die Belastung des Lokpersonals im Auftrag der SBB extern untersucht wird, zeigt die Konzeptlosigkeit innerhalb des Konzerns und die falsche Prioritätensetzung.
- Dass nach Fabien Rippstein das neue Haltekonzept bereits auf der S-Bahn Zürich funktioniere entspricht nicht den Tatsachen; zumal dann ein Versuch nicht mehr notwendig wäre. Richtig ist, dass das System mit den bewährten Haltorttafeln nach Fahrdienstvorschriften FDV bei der S-Bahn Zürich und Schweizweit seit Jahrzehnten bestens funktioniert und das Lokpersonal auf 10 Meter genau anhält.
- Die Aussagen von Philipp Gauderon, Leiter Infrastruktur SBB und Mitglied der Konzernleitung, an der Tagesschau von SRF, dass die zusätzlichen Haltepunkte für das Lokpersonal eine Hilfe sein werden ist klar falsch. Richtig ist seine Aussage, dass die Lokführer neu den Halteort unter mehreren Punkten statt nur wenigen „ausgewählen“ muss. Gerade Philipp Gauderon, als ehemaliger Leiter P-OP und somit Leiter des Lokpersonals bei Personenverkehr, müsste sich der Problematik der Fahrzeitverlängerung bei Zielhalten bewusst sein. Dass die Infrastruktur entgegen den Fahrdienstvorschriften FDV die offiziellen Signale der Halteorttafeln entfernen und die kundendienstlichen Sektorentafeln als Signale für das Lokpersonal erklären, müsste das BAV verhindern.

Die neuen Einträge für jeden Halteort in der Fahrordnung sollten im Interesse der Sicherheit nicht während der Fahrt konsultierter werden.

Während dem Halt ist die Konsultation problematisch, da der Lokführer vom Abfahrprozess abgelenkt werden könnte. Gerade der Unfall in Granges-Marmand von letzter Woche zeigt die grosse Wichtigkeit der Abfahrprozesse während der Haltezeit, welche nicht mit zusätzlichen Arbeiten ausgefüllt werden dürfen.

Die vom BAV ernannten Prüfungsexperten PEX sind bei Anfrage durch das Lokpersonal verpflichtet, verbindlich den Punkt für die zusätzlich Konsultation der Informationen in der Fahrordnung festzulegen.

Der VSLF fordert von der SBB den sofortigen Abbruch des Versuches im Interesse von klaren Arbeitsabläufen für das Lokpersonal und somit im Interesse der Sicherheit.

VSLF Nr. 411, 7. August 2013 HG/BJ

www.vslf.com

Hubert Giger
Präsident VSLF
044/431 99 16
051/281 26 96