

Keine erweiterte Haftung für Halter

Güterverkehr Der Nationalrat hat sich gegen eine erweiterte Haftung von Güterwagenhaltern ausgesprochen und lehnte die Motion seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N) mit 91 Nein- bei 89 Ja-Stimmen und mit vier Enthaltungen ab. Die Motion hatte verlangt, dass durch eine Überarbeitung der Haftpflicht-Vorgaben für Wagenhalter Anreize für diese

geschaffen werden, die Sicherheitsmaßnahmen zu erhöhen. Wagenhalter sollten sich zudem versichern müssen – für eine festgelegte Deckungssumme. Mit Ablehnung der Motion haftet der Wagenhalter bei einem Unfall weiterhin nur dann, wenn das Bahnunternehmen nachweisen kann, dass diesen ein Verschulden trifft. Ein Mangel am Wagen genügt dafür nicht. **RB 20.1.25 (dr)**



Foto: SBB

Zug und Nachtbus in Mendrisio

ELP und Euro9000: Bald zwei Varianten (Ost und West) – schon mit Akkus

Fahrzeuge Das 2018 gegründete Schweizer Leasingunternehmen European Loc Pool (ELP) hat inzwischen bei Stadler insgesamt 124 Lokomotiven bestellt, 84 EuroDual und 40 Euro9000. Davon sind gut 100 Lokomotiven bereits in Betrieb.

Anstelle zweier Dieselmotoren zu je 950 kW wäre die Euro9000 bereits mit Akkumulatoren zu 2 MW und 1,2 MWh bestellbar. Aus preislichen Gründen erfolgte dazu noch keine Bestellung. Die Euro9000 sind so konzipiert, dass sich zukünftig die Dieselmotoren durch Akkumulatoren ersetzen lassen.

Die Euro9000 wird es zukünftig in zwei Varianten geben, eine West für die Länder D-A-CH-I-NL-B-F und optional für Luxemburg und Spanien sowie eine

East für die Länder D-A-CZ-SK-HU-SL und optional für Polen, Rumänien und Kroatien. Die Westvariante ist bereits für die Länder D-A-CH-NL-B zugelassen. Die Länder Italien und Frankreich folgen 2025 und 2027. Die East-Variante ist bereits für die Länder D-A-CZ-SK-HU-SL zugelassen, Polen folgt im ersten Quartal 2027. Die zwei Varianten sind erforderlich, weil sich in keine Lok alle Länderausstattungen einbauen lassen.

Die von ELP bestellten Euro9000 entsprechen alle der Variante West. Nach der Zulassung in Polen wird ELP auch die Variante East anbieten. Die länderspezifischen Zulassungen erfolgen mit den Prototypen von Stadler, was jeweils 36 bis 40 Monate erfordert.

RB 20.1.25 (lüt)

Neue nationale und regionale Nachtzüge

Personenverkehr Mit den grenzüberschreitenden Nachtzügen nach Spanien und Italien können Schweizer Bahnkunden in absehbarer Zeit noch nicht rechnen, obwohl das Parlament in der Wintersession gegen den Willen des Bundesrats für deren Umsetzung 10 Mio. CHF (statt wie ursprünglich geplant 30 Mio. CHF) gesprochen hat. Die SBB erweiterten allerdings zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 auf nationalen und regionalen Strecken die Nachtangebote. Sie verbinden nun große Teile des Landes an Wochenendenächten und Feiertagen miteinander, vorab die Metropolitanräume Basel, Zürich und entlang des Genferseebeckens.

Frühe Abflüge ab den drei Flughäfen Basel, Genf und Zürich können nun mit dem Zug oder allenfalls mit einem Bus ab größeren SBB-Bahnhöfen rechtzeitig erreicht werden. Mit zwei zusätzlichen nächtlichen IC-Zugpaaren zwischen Zürich und Bern mit Halt im zentralen Olten findet in diesem Winter und dann im Herbst an acht Wochenenden ein Testbetrieb statt. Olten ist der Umsteigehub des ergänzten Nachtnetzes in alle und aus allen Richtungen.

Regio-Express-Züge verkehren an den Wochenendenächten zwischen Lausanne und Genf sowie Zürich und Luzern. Nacht-S-Bahnen in den Regionen Zürich, Basel, der Zentral- und Ostschweiz sowie in der Westschweiz ergänzen zusätzlich das wachsende Nachtzug- und Nachtbussystem. Sie werden von den Kantonen bestellt und zusammen mit der Eidgenossenschaft finanziert.

RB 20.1.25 (km)

BLS bekommt neue Ressourcenplanung

Betriebsmittel Die BLS (ehemalige Bern-Lötschberg-Simplon Bahn) will bis 2028 ihr Ressourcenplanungssystem erneuern. Die seit 2003 eingesetzte und 2010 aufdatierte Software zur Einsatzplanung von Zügen, Lok-, Zug- und Reinigungspersonal entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen.

2015 schrieb das mehrheitlich im Besitz des Kantons Bern stehende Unternehmen ein neues Ressourcenmanagementsystem aus und vergab den Auftrag an die Berliner IVU Traffic Technologies AG. 2019 stoppt sie diese Einführung und schrieb 25 Mio. CHF ab. Im Februar 2024 startet sie erneut eine

Ausschreibung mit einem Kriterium für die Anbieter, die eine Reihe von spezialisierten KMU von Anfang an ausschloss. Gemäß dem amtlichen nationalen Beschaffungsportal Simap gingen nach einer Verlängerung der Eingabefrist fünf Angebote ein.

Den Zuschlag erhielt erneut die IVU. Sie soll eine Standardlösung liefern, also eine Software „ab Stange“. Diese kostet die BLS rund 49 Mio. CHF, wobei der Betrag die Anschaffung sowie die Betriebs- und Unterhaltskosten über 14 Jahre einschließt. Das neue System soll die Planung „besser unterstützen und Abläufe effizienter gestalten“. **RB20.1.25(km)**