



Nächster, übernächster und überübernächster Halt sowie Zielbahnhof: Zweisimmen (Foto: T. Keller).



Dreimal Weil am Rhein vor der Ankunft daselbst im BVB-Tram der Linie 8 (Foto: M. Rellstab).

## Überall Zweisimmen

Weil die Perrons an manchen kleinen Stationen im Simmental ziemlich kurz sind, bleiben beim Einsatz von zwei RABe 535 „Lötschberger“ die Türen der hinteren Komposition von Spiez bis Zweisimmen geschlossen. Die Fahrgäste werden mit Hinweisschildern und Lautsprecherdurchsagen darauf aufmerksam gemacht. Auf den Bildschirmen des Fahrgastinformationssystems lässt sich die Situation hingegen nicht vernünftig darstellen: Dort erscheinen sämtliche Zwischenhalte als „Zweisimmen“. Ein Software-Update soll es nach Auskunft der BLS ab Oktober er-

lauben, Sondermeldungen aufzuschalten, die die wenig sinnvolle Standardanzeige überdecken.

Auch in Basel wird bei manchen Tram- und Buslinien die Endstation mehrfach angezeigt: Das Bild oben entstand bei einer Fahrt mit der Linie 8 vor der Ankunft in Weil am Rhein. Tatsächlich halten die Trams dort in der Regel bis zu dreimal: vor der Wendeschleife (zum Aussteigen), in der Wendeschleife (je nach Betriebslage) und nach der Wendeschleife (zum Einsteigen). Ob hierin der Grund für die unsinnige Darstellung liegt, war von den BVB nicht zu erfahren. (mr)

## U-Abo in Gefahr?

Der Baslerbieter Regierungsrat hat ein Sparpaket geschnürt, das unter anderem den Wegfall der Subventionen für die Abonnemente des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) vorsieht. Als direkte Folge würde der Preis der Monatskarten für Baselbieter Kunden um 25 Franken ansteigen. Erwachsene würden demnach 101 statt 76 Franken bezahlen, Jugendliche 75 statt 50 Franken. Ein solcher Schritt, mit dem sich 15 Millionen Franken pro Jahr sparen liessen, würde freilich das in der Nordwestschweiz stark verankerte, überall gleich günstige und sehr benutzerfreundliche „U-Abo“ in seinen Grundfesten erschüttern; erbitterter Widerstand von verschiedenen Seiten ist diesen Plänen deshalb gewiss. (mr)

## RhB-Triebwagen darf weiter fahren

Der ABe 4/4 501 der RhB bleibt vorerst betriebsfähig. Noch Anfang 2015 galt der Beschluss, das aus dem Jahr 1939 stammende Fahrzeug aus Kostengründen stillzulegen, wenn auch nicht abzubrechen. Für eine (vermeintlich) letzte Fahrt am 11. Juni durchlief der in Samedan stationierte ABe 4/4 501 eine Kontrolle in der Hauptwerkstätte Landquart, bei der unter anderem eine Drehgestellfeder ersetzt wurde. Die vorgesehene Extrafahrt fand mangels Nachfrage nicht statt. Hingegen hat die RhB in der Zwischenzeit entschieden, erhaltenswerte Nostalgiefahrzeuge, die geringe Kilometerleistungen erbringen, mit reduziertem Unterhalt betriebsfähig zu erhalten. Für jedes Fahrzeug wurde ein verantwortlicher Mitarbeiter namentlich bestimmt. (tk)

## BAV-Direktor kritisiert VöV

Mit ungewöhnlich deutlichen Worten hat BAV-Direktor Peter Füglistaler im „St. Galler Tagblatt“ den Verband öffentlicher Verkehr (VöV) angegriffen, auch wenn er den Namen nicht erwähnte. Die ÖV-Branche ist laut Füglistaler „nicht entscheidungsfähig“, wenn es um Innovationen geht, weil die Prozesse „noch weitgehend basisdemokratisch“ seien: „Zehn kleine Bahnen oder eine grosse Bahn können alles blockieren.“ Die Branche müsse deshalb Strukturen schaffen, damit sie wirklich Entscheide treffen könne.

In Zukunft werde es „flexiblere Abos nach Wunsch“ geben, so dass man in Stosszeiten mehr, in Randzeiten weniger bezahle. Das GA sei unbestritten, werde aber „als Flat-Rate-Abo für Grosskunden seinen Preis haben“. Um differenzierte Tarife einzuführen, brauche es „eine einfache technische Lösung“. Der neue „Swiss Pass“, der in den nächsten Jahren die blauen Halbtax- und GA-Plastikkarten ablöst und dafür sorgt, dass die Kontrolle der nur noch virtuell vorhandenen

Abonnemente um ein Mehrfaches länger dauert, ist damit sicher nicht gemeint.

Füglistaler zeigte sich ferner „verärgert“ über die frühzeitige Ankündigung des VöV, auf Preiserhöhungen per Dezember 2015 zu verzichten, obwohl die Mittel für die vorgesehenen Ausbauten im Regionalverkehr kaum ausreichen. Die geplante neue RE-Linie St. Gallen – Konstanz etwa, deren Finanzierung nicht gesichert ist, verursache jährliche Mehrkosten von 1,6 Millionen Franken – zu den effektiven Betriebskosten von 850 000 Franken, für die Bund und Kantone gemeinsam aufkommen, gesellten sich nämlich Ertragsausfälle bei den parallelen S-Bahn-Linien, die auf 750 000 Franken geschätzt werden. Es könne nicht sein, dass hierfür der Steuerzahler allein aufkommen müsse.

Nicht besprochen wurde die Frage, ob es der Steuerzahler sinnvoll findet, wenn nun die für 48 Millionen Franken ausgebaute Streckeninfrastruktur brachliegt, weil das Geld für den Betrieb der vorgesehenen Züge fehlt. (mr)

## GTW für Vevey – Les Pléiades im Bau

Die Transports Montreux – Vevey – Riviera (MVR) haben für ihre Strecke Vevey – Blonay – Les Pléiades sowie für den Regionalverkehr Montreux – Les Avants (MOB) acht GTW 2/6 mit Adhäsions- und Zahnradantrieb bestellt, um mit diesen ab 2017 den Gesamtverkehr abzuwickeln. Die ersten Fahrzeuge sind derzeit im Stadler-Werk Bussnang im Bau, wie das Bild unten zeigt. (mr)

Links: Nach kleinen Reparaturarbeiten in Landquart kehrt der ABe 4/4 501 am 16. Juni 2015 nach Samedan zurück (Foto in Reichenau: T. Keller).

Rechts: In Bussnang entsteht der erste Niederflrigelenktriebwagen für die MVR (Foto: J. Lüthard, 6. Juli 2015).

