

htr.ch

autoverlad

BLS-Autoverlad in den roten Zahlen

Der Autoverlad Lötschberg beschert der Betreiberin BLS rote Zahlen. Im laufenden Jahr erwartet sie einen Verlust von bis zu zwei Millionen Franken, wie die Bahnunternehmung am Montag vor den Medien in Kandersteg bekannt gab.



Bis Ende Juni wurden 38'000 Fahrzeuge weniger verladen als im ersten Halbjahr 2011. Das entspricht einem Minus von sechs Prozent. Verantwortlich dafür ist laut BLS unter anderem der Euro-bedingte Rückgang im Tourismus. Ausserdem gab es im Januar Unterbrüche bei den Zufahrtsstrassen.

Die Schere zwischen Kosten und Erträgen drohe sich noch weiter zu öffnen, sagte Urs Hochuli, der Leiter des BLS-Autoverlads. So könnten die Trassenpreise nächstes Jahr um bis zu 1,5 Millionen Franken steigen. Die BLS will mit dem Bundesamt für Verkehr über eine Preisreduktion verhandeln.

Die Bahn möchte zudem die internen Kosten senken. Das Grundangebot im Fahrplan soll zwar nicht tangiert werden, doch dürften bald weniger Zusatzzüge verkehren. Nichts ändern wird sich vorläufig an den Tarifen: Die einvernehmliche Regelung mit dem Preisüberwacher ist noch bis Ende 2014 gültig.

Nationalratsentscheid wirft Fragen auf

Unklar ist aus Sicht der BLS, welche Folgen eine Aufnahme des Autoverlads ins Nationalstrassennetz hätte. Einen entsprechenden Beschluss hat kürzlich der Nationalrat gefasst.

Zieht der Ständerat nach, könnte der Verlad am Lötschberg für Autofahrer bald gratis sein. So sehen es jedenfalls manche Juristen. Die BLS hat erste Gedankenspiele angestellt, was auf den Lötschberg zukommen könnte.

Verdoppelung denkbar

Würden zehn Prozent aller Autofahrer und Zugpassagiere, die bislang auf anderem Weg ins Wallis gelangten, neu einen Gratis-Autoverlad am Lötschberg nutzen, könnte das zu einer Verdoppelung der transportierten Fahrzeuge führen. Heute sind es jährlich knapp 1,3 Millionen.

Zur Bewältigung eines solchen Ansturms bräuchte es Verbesserungen in der Infrastruktur, betonten die BLS-Verantwortlichen. So sei mit den heutigen drei Rampen maximal ein Siebeneinhalb-Minuten-Takt möglich. Entweder baue man weitere Rampen, oder man nähme ein schlechteres Angebot mit längeren Wartezeiten in Kauf.

Wer solche Ausbauschritte zahlen würde, ist wieder eine andere Frage. Unklar ist zudem, in welcher Form der laufende Betrieb allenfalls subventioniert würde. Denkbar sind für die BLS pauschale oder frequenzabhängige Lösungen.

Suche nach «guter Lösung»

Generell betonen die BLS, sie wollten sich für eine «gute und konstruktive Lösung» einsetzen. Marktverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit müssten aber gewährleistet sein.

Interessant werde zudem sein, wie die Menschen beidseits des Tunnels die Lage beurteilten, sagte Andreas Willich, Leiter Personenverkehr bei der BLS.

Aus dem Kandertal seien ja bereits Bedenken wegen des drohenden Mehrverkehrs geäußert worden. Und auch im Wallis werde man sich überlegen müssen, «ob man wirklich die Leute animieren will, vermehrt mit dem Auto ins Wallis reisen».

Willich stellte zugleich klar, dass die BLS nicht Lobby-Arbeit in Bundesbern leisten wolle und sich dem politischen Willen anpassen könne. Verschiedene Lösungen seien

denkbar. «Unsere Aufgabe ist es, die Konsequenzen allfälliger Beschlüsse aufzuzeigen.» (npa/sda)

Publiziert am Montag, 09. Juli 2012