



«Vom neuen Online-Ticket verspreche ich mir sehr viel, denn es ermöglicht uns Kooperationen mit Anbietern touristischer Leistungen im Wallis»: Urs Hochuli im Büro.

Kooperationen bestimmen, sondern die Besteller, also in diesem Fall wohl der Bund.

■ **Im März 2013 hat die BLS kommuniziert, dass sie den Autoverlad Brig–Iselle, den heute die SBB betreibt, übernehmen will. Warum?**

Neben dem Autoverlad am Lötschberg bieten wir ja heute schon saisonale Autozüge zwischen Kandersteg und Iselle an. Wir sind mit Abstand der grösste Autoverlad-Betreiber in der Schweiz, haben auf diesem Gebiet das grösste Know-how und am meisten Ressourcen. Wenn der Simplon-Autoverlad beim Auslaufen der Konzession der SBB Ende 2017 an uns übertragen würde, könnten wir dank Synergien – weil wir unser Rollmaterial besser auslasten könnten – ein doppelt so gutes Angebot wie heute anbieten, und dies erst noch massiv günstiger für den Kanton Wallis als Besteller. Heute fährt zwischen Brig und Iselle alle zwei Stunden ein Autozug, wir würden stündlich fahren, ohne zusätzliches Rollmaterial beschaffen zu müssen. Das BLS-Projekt «Simplon» will aber auch den regionalen Personenverkehr verbessern mit stündlichen

durchgehenden Verbindungen Bern–Brig–Domodossola mit modernen «Lötschberger»-Zügen. Heute fahren zwischen Brig und Domodossola neben den Autozügen bis Iselle, die auch Personenwagen mitführen, unter der Woche nur vier Regionalzüge pro Tag, an den Wochenenden noch weniger.

■ **Auch hierzu die Frage: Wäre eine Kooperation mit der SBB eine Option?**

Eine Kooperation vorzuschlagen liegt nicht in unserer Kompetenz, sondern die Besteller müssten dies wollen. Vor allem die Städte Brig und Domodossola sind unzufrieden mit dem heutigen Angebot. Auf ihre Initiative haben die betroffenen Regionen bei der EU aus deren Förderprogramm für interregionale Projekte «Interreg» Mittel für das das BLS-Projekt «Simplon» beantragt und zugesprochen erhalten. Wir als Bahn haben unseren Job gemacht, indem wir ein Angebotskonzept vorlegten, das für die Region und die Bevölkerung positive Auswirkungen hat.

■ **Wie hat sich der BLS-Autoverlad 2014 entwickelt und wie sehen Sie die Zukunft?**

2014 hat der Walliser Tourismus stagniert, ist aber nicht zurückgegangen. Weil 75 % unserer Kundschaft Tourist/innen sind, haben auch unsere Frequenzen stagniert. Im Dezember haben wir in Absprache mit dem Preisüberwacher die Tari-

fe angepasst, sodass wir 2015 keinen Verlust mehr schreiben sollten. Zudem haben wir das Online-Ticket eingeführt, von dem ich mir sehr viel verspreche, denn es ermöglicht uns Kooperationen mit Anbietern touristischer Leistungen im

Wallis wie Hotels, Seilpark Fiesch, Lauchernalp, Aletsch-Arena usw. Wir schalten auf unsern Webseiten gegenseitig Werbung, bieten gegenseitig Vergünstigungen an und machen Werbekampagnen.

Interview: Markus Fischer

BLS-Autoverlad steht und fällt mit dem Walliser Tourismus

2012 transportierte die BLS zwischen Kandersteg und Goppenstein sowie zwischen Kandersteg und Iselle (Italien) mit 40342 Zügen 1,253 Mio. Fahrzeuge: 2,3 % weniger als 2011. Diese Abnahme erklärte die BLS mit dem Rückgang des Tourismus im Wallis und Strassensperren wegen Lawengefahr. Das nicht abgeltungsbe-rechtigte BLS-Geschäftsfeld Autoverlad schrieb 2012 einen Verlust von 1,62 Mio. Franken.

2013 reduzierte die BLS die Autozüge auf 36266. So sanken die Zugkilometer um 10 %, was BLS-interne Leistungsbezüge bei der Bahnproduktion sparte, vor allem beim Rollmaterialunterhalt und dem Lokpersonal. Andererseits stiegen die Kosten für Trassen und Lokmieten. Daher sank der Gesamtaufwand nur um 0,3 Mio. Franken. Die Zahl der transpor-

tierten Fahrzeuge konnte zwar gehalten werden (1,26 Mio., +0,1%), doch trug dazu auch eine Rabattaktion bei, und «als Folge des Nachfragerückgangs beim bestpreisigen Kundensegment Touristen ist der Ertrag pro transportiertem Fahrzeug deutlich gesunken (–4,3 %)», schrieb die BLS im Geschäftsbericht 2013. So verschlechterte sich das Autoverlad-Ergebnis gegenüber 2012 um 0,6 auf –2,2 Mio. Franken.

«Die Massnahmen zur Produktivitätssteigerung und Kostenreduktion werden weitergeführt, sind aber weitgehend ausgeschöpft», heisst es im BLS-Geschäftsbericht 2013 weiter. «Durch stetige Angebotsoptimierungen soll die Auslastung zusätzlich gesteigert werden. Für die kommenden Jahre sind auch ertragsseitige Massnahmen erforderlich.»

2014 einigte sich die BLS mit dem Preisüberwacher dann auf eine Tarifierhöhung, die seit dem letzten Fahrplanwechsel in Kraft ist. Im Gegenzug führte sie zwei neue Spätzüge (Goppenstein ab 00.20, Kandersteg ab 00.50) ein sowie Online-Tickets, die günstiger sind und auch Vergünstigungen für Walliser Tourismusorte bieten.

Höhere Tarife seit Dezember

Der Einzelfahrpreis Kandersteg–Goppenstein für Autos und Wohnmobile für Montag bis Donnerstag stieg um 5 auf 27 CHF, bzw. mit dem neuen Online-Ticket um 3 auf 25 CHF. Für Freitag bis Sonntag stieg der Preis um 2.50 auf 29.50 CHF bzw. mit dem Online-Ticket um 1 auf 28 CHF.

Ihre Bilanzahlen 2014 stellt die BLS Mitte April vor.