

Abkassieren beim Autoverlad

Sind die Alpenpässe geschlossen, stauen sich die Autos vor den Verladetunnels. Die hohen Winterpreise am Vereinatunnel bescheren der Rhätischen Bahn schöne Gewinne.

Rund 1,25 Millionen Autolenker haben ihren Wagen letztes Jahr von Kandersteg BE nach Goppenstein VS oder umgekehrt auf die Bahn verladen. Doch viele Oberwalliser und Berner Oberländer sind nicht gut auf die Lötschbergbahn (BLS) zu sprechen. Der «Walliser Bote» druckte Leserbriefe mit dem Titel «Autoverlad-Abzocke», «Schäm dich, BLS!» oder «BLS-Verladetarife: So nicht!». Die Oberwalliser Interessengruppe Verkehr und Tourismus sieht gar eine «Berner Peitsche», die das Wallis geißelt.

Anlass zur Kritik gibt eine Erhöhung der Autoverladetarife um bis zu 25 Prozent. Beispiel: Der Autoverlad unter der Woche kostet ab 14. Dezember zum Normaltarif neu 27 statt 22 Franken. Das sind 23 Prozent mehr als letztes Jahr. Auch am Furka und Simplon sind die Verladepreise gestiegen. Besonders viel zahlt man an den Wochenenden (siehe Tabelle). Am teuersten ist die Reise mit Auto und Bahn

durch den Vereinatunnel. Ab 1. Dezember gilt zwischen Klosters GR und dem Untereingadin der Wintertarif. Der Autoverlad kostet ab dann zwischen 5 und 10 Franken mehr als während der Sommersaison, wenn der Flüelapass geöffnet ist. Diesen Winter steigen die Preise am Vereina zusätzlich um bis zu 2,7 Prozent. Der Verlad eines PWs an einem Wochenende kostet dann den Rekordpreis von 43 Franken. Die vier Verladestrecken kosten heute bis zu 18 Prozent mehr als vor zehn Jahren. Die Teuerung betrug im selben Zeitraum nur 4,3 Prozent.

Bahnen nutzen ihr Monopol am Lötschberg und Vereina aus

Trotz der Preiserhöhungen ist die Nachfrage am Vereina gestiegen: 467 876 Fahrzeuge transportierte die Rhätische Bahn (RhB) 2013 durch den Tunnel – 22 Prozent mehr als vor zehn Jahren. Die hohe Nachfrage haben die Bahnen am Vereina und Lötschberg ihrer Monopolsituation zu verdanken.



Vor dem Vereinatunnel: An den Wochenenden zahlen Autofahrer

Am Lötschberg gibt es keine Pässe, und der Furka- sowie der Vereina-Verlad profitieren davon, dass Furka- und Flüelapass im Winter geschlossen sind.

Deshalb sind die Preise ein Fall für den Preisüberwacher. Stefan Meierhans in-

tervenierte diesen Sommer, als die BLS die Tarife um bis zu 50 Prozent erhöhen wollte. Weil aber die BLS laut Geschäftsbericht 2013 in den letzten zwei Jahren mit dem nichtsubventionierten Autoverlad Verluste machte, stimmte Meierhans einer

Die Preise in der Wintersaison¹

Preis für eine einfache Fahrt am Wochenende für Personenwagen bis 3,5 Tonnen und max. 9 Sitzplätze

Tunnel	Verladestrecke	Preis 2014/2015	Preiserhöhung seit 2004/2005	Fr./km
Vereina ²	Klosters–Sagliains	Fr. 43.–	7,5%	Fr. 2.25
Furka	Oberwald–Realp	Fr. 33.–	10%	Fr. 1.85
Lötschberg ³	Kandersteg–Goppenstein	Fr. 29.50	18%	Fr. 1.75
Simplon	Brig–Iselle (Italien)	Fr. 22.–	16%	Fr. 1.–

¹ Preise gültig ab 14. 12. 2014 ² Tarif gilt von 9–17 Uhr, Sa–So und Feiertage. An Wochentagen sowie vor dem 20. 12. 14 und nach dem 8. 3. 15 beträgt der Wintertarif Fr. 38.– ³ Tarif gilt von Fr–So und an Feiertagen. Wer das Billett im Internet kauft, zahlt Fr. 28.–. Von Mo–Do beträgt der Wintertarif Fr. 27.–, der Internettarif Fr. 25.– (Quelle: Unternehmensangaben, Preisüberwacher)

Bundes-Labels: Alle winken ab

Seit einem halben Jahr gibt es vom Bund je ein Label für Berg- und Alpprodukte. Doch das ist überflüssig.

tagna». Sprecher Ramon Gander: «Unsere Anforderungen gehen weiter, als es die staatliche Verordnung vorgibt. Bei uns muss auch die Verarbeitung in der Bergzone erfolgen.» Auch bei Spar und beim Käsevermarkter Swissmilk winkt man ab. Sprecher Martin Rüegegger sagt: «Unser Label «Alpkäse» ist seit über zehn Jahren bestens am Markt positioniert.»

Das Bundesamt für Landwirtschaft lancierte im Juni zwei staatliche Labels: eines für «Schweizer Alpprodukte» und eines für «Schweizer Bergprodukte». Sie sollen helfen, dass sich Produkte aus Berggebieten besser verkaufen. Die Entwicklung der Labels kostete den Steuerzahler laut dem Bundesamt 72 000 Franken.

Patrik Aebi, Leiter Absatzförderung im Bundesamt für Landwirtschaft, kümmert das wenig: «Es fehlte eine gemeinsame visuelle Identität der Produkte aus dem Berg- und Alpgebiet. Die Bundes-Labels sollen den Konsumenten die Auswahl beim Einkauf erleichtern.» Auch wenn es nicht genutzt wird? Aebi: «Die Verwendung ist freiwillig und gratis.»

Das Geld hätte man sich sparen können: In den Läden sind die Labels nämlich nie angekommen. «Die Migros setzt seit zehn Jahren auf ihre eigene Marke «Heidi»», sagt Sprecherin Monika Weibel: «Es braucht keine staatlichen Labels.» Coop verwendet seit sieben Jahren das Label «Pro Mon-

Erstaunlich: Zu den Berg- und Alpgebieten gehören laut der staatlichen Label-Verordnung auch Gemeinden wie Richterswil ZH, Egg ZH, Neuenhof AG, Oensingen SO, Köniz BE, Triengen LU oder Baar ZG. Grund: Bei der Zertifizierung kommt es nicht nur auf die Höhe in Metern an, sondern auch auf die lokale Topografie. Sprich: Ein Hügel im Dorf genügt. Ebenso locker reglementiert ist die Verarbeitung der Produkte: Rohmilch und -rahm dürfen im Tal verarbeitet werden und Lagerung und Reifung des Käses können überall im Land erfolgen.

Ruth Blum



Warteschlange für den Verlad den Rekordpreis von 43 Franken

abgeschwächten Preiserhöhung zu.

Alle vier Bahnen erklären, der Autoverlad sei kein gutes Geschäft. Nachvollziehbar ist dies jedoch nur bei zwei Strecken: Die Matterhorn-Gotthard-Bahn erhielt vom Bund im letzten Jahr Subventionen in Höhe von 2,6 Millionen für den Autoverlad und erwirtschaftete dennoch lediglich einen Betriebsgewinn von 144 000 Franken. Die SBB erhielten vom Kanton Valais 950 000 Franken, um das Defizit des Simplon-Autoverlads zu decken.

Die BLS schrieb zwar in den letzten zwei Jahren Verluste. Davor realisierte sie jedoch Gewinne. Zudem erhält die BLS keine Subven-

tionen für den Autoverlad und würde das Geschäft kaum weiter so betreiben, wenn es langfristig rote Zahlen schreiben würde.

Die RhB erhält ebenfalls keine Subventionen. Sie hat mit dem Autoverlad durch den Verein in den letzten zwei Jahren einen Gewinn von 2,2 Millionen erwirtschaftet. Laut RhB reicht das aber «bei weitem nicht aus, um notwendige Ersatzinvestitionen ins Rollmaterial zu finanzieren».

Preisüberwacher Stefan Meierhans sagt, die RhB sei zumindest im Winter marktmächtig. Und die Wintertarife seien nicht das Ergebnis eines wirksamen Wettbewerbs. Darum überprüft er diese regelmässig.

Die aktuelle Preiserhöhung stuft er als nicht missbräuchlich ein. Die Kosten seien höher als am Lötschberg, weil die Anlagen neuer und weniger stille Reserven vorhanden wären.

Genaue Zahlen darf Meierhans nicht preisgeben. Die RhB betone, dass diese unter das Geschäftsgeheimnis fallen. Im Geschäftsbericht weist sie die Gewinne aus dem Autoverlad erst seit 2010 aus. Ob seit der Inbetriebnahme 1999 Gewinne anfielen und wohin diese flossen, sagt die RhB nicht. Vorher seien nicht alle Leistungen verursachergerecht zugeordnet worden, weshalb es keine Erfolgsrechnung des Autoverlads gegeben habe. Yves Demuth



Labels: Kosten den Steuerzahler 72 000 Franken