

Regionalverkehr | Die Region Piemont schreibt die Konzession für den Regionalverkehr Iselle–Domodossola neu aus

Die BLS will Lötschberger-Konzept bis Domodossola weiterziehen

BRIG/DOMODOSSOLA | Wer bedient ab 2017/2018 den Regionalverkehr auf der Strecke Iselle–Domodossola? Aktuell ist es die SBB. Doch die BLS will ihr den Auftrag mit einer Angebotsausweitung ab-luchsen.

THOMAS RIEDER

Bis am 28. April 2016 erwartete die Regionalbehörde Piemont in Turin auf ein öffentliches Einladungsverfahren hin die Interesse-Bekundungen. Aus der Schweiz haben diese die jetzige Auftragnehmerin SBB, ihre Tochter RegionAlps sowie die BLS fristgerecht angemeldet. Nun erwarten die möglichen Anbieter aus der Schweiz die detaillierte Ausschreibung aus Italien. Die Zeit drängt. Es braucht schon für 2017 neue Lösungen.

Fünf statt vier Züge

Ein Interreg-Programm unterstützt mit EU-Geldern neu die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs auf der Strecke Brig–Domodossola. Das soll genutzt werden. Derzeit hat es täglich vier Regionalzüge (in beide Richtungen) sowie den Autoverlad mit Personenwagen (bis Iselle) im Angebot. Gemäss erstem Rahmen erwarten die Italiener künftig täglich fünf Züge in beide Richtungen, betrieben wie bisher von Brig aus. Die jährlich zu offerierende Kilometerleistung würde zwischen 45000 und 50000 Kilometer betragen.

SBB in der Poleposition

Dass die SBB sich bei der Vertragserneuerung aufgrund der langjährigen Partnerschaft mit der italienischen Staatsbahn in der Poleposition wännen darf, liegt auf der Hand. Mit ihr im selben Boot sitzt die Region-

Alps. Sie ist eine Tochter der SBB und im Walliser Regionalverkehr stark verankert. «Ob wir in Zusammenarbeit mit der SBB oder alleine ein Angebot machen werden, ist noch offen», sagt Christian Nellen von der RegionAlps.

Auf die leichte Schulter nehmen darf der jetzige Vertragspartner die neue Angebotsrunde aber nicht. Denn die SBB zeigte als Anbieter zuletzt auch Schwächen. Beim Rollmaterial etwa wurde die Strecke Brig–Domodossola stets stiefmütterlich behandelt. Dies sowohl im Personenverkehr wie beim Autoverlad. Betreffend Fahrplandichte, die aufgrund der Frequenzen durchaus mehr vertragen könnte, wäre auch mehr möglich. Hier ist freilich der Besteller am Zug.

BLS als Herausforderer

Von dieser Ausgangslage fühlt sich die BLS geradezu herausgefordert. Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn versuchte in der Vergangenheit schon mal, an diesen Auftrag zu kommen. Gemeinsam mit dem Kanton Wallis wurde gar über die Gerichte versucht, vorzeitig eine Vertragsauflösung zu erwirken. Jetzt, mit Blick auf die Neuausschreibung, will die BLS ihre Chance definitiv packen.

Konzept Bern–Domo mit positiven Effekten

Bei der Berner Fachhochschule liess die BLS eine Studie bezüglich «Entwicklungsschneise Simplon» erstellen. Die Arbeit kam zum Schluss, dass sich durch die Verlängerung der heutigen Achse Bern–Thun–Kandersteg–Brig bis nach Domodossola grosse Potenziale eröffnen würden. Vor allem auch im Tourismus. Die Studie spricht von Wertschöpfungseffekten von jährlich 24,6 Millionen allein

für den Kanton Wallis. Gesamthaft ist von 71 Millionen Franken die Rede. Und auch bei den Beschäftigungseffekten würde sich das erweiterte Angebot positiv auswirken. Innerhalb des Projektperimeters, also zwischen Bern und Domodossola, ist bei einem «Hoch-Szenario» von 960 Stellen die Rede, 380 davon im Wallis.

Mit dem Regio-Express «Lötschberger» hat die BLS in den letzten Jahren auf ihrer Bergstrecke erfolgreich ein Konzept umgesetzt, das sowohl regionalpolitisch wie touristisch breite Anerkennung findet. «Dies und unsere Erfahrung aus dem Autoverlad prädestinieren uns für die Bewerbung um den regionalen Personenverkehr sowie des Autoverlades am Simplon ab Dezember 2017», sagt Projektleiter Urs Hochuli. Das würde die Chance eröffnen, das Angebot der BLS mit einer durchgehenden Verbindung

Bern–Domodossola für den Personenverkehr und Kandersteg–Iselle (auch im Winterhalbjahr) für den Autoverlad zu erweitern.

Interesse auch aus Italien Richtung Norden

Hochuli zeigt sich vom Potenzial auf der Nord-Süd-Achse überzeugt. Tests im Sommer 2015 waren ermutigend. An zwei Wochenenden fuhr der «Lötschberger» versuchsweise von Bern bis nach Domodossola. Hochuli: «Wir zählten auf diesen Fahrten 8000 Passagiere. 40 Prozent davon waren Italiener.» Es besteht also durchaus auch ein Interesse in der Gegenrichtung. Die touristischen Angebote entlang der BLS-Strecke bis zu den Seen im Berner Oberland und weiter in die Bundeshauptstadt sind für die Italiener zunehmend eine Reise wert. Im Winter sind attraktive Kombinationen mit schneesicheren Skigebieten

möglich, zum Beispiel mit der Lauchernalp.

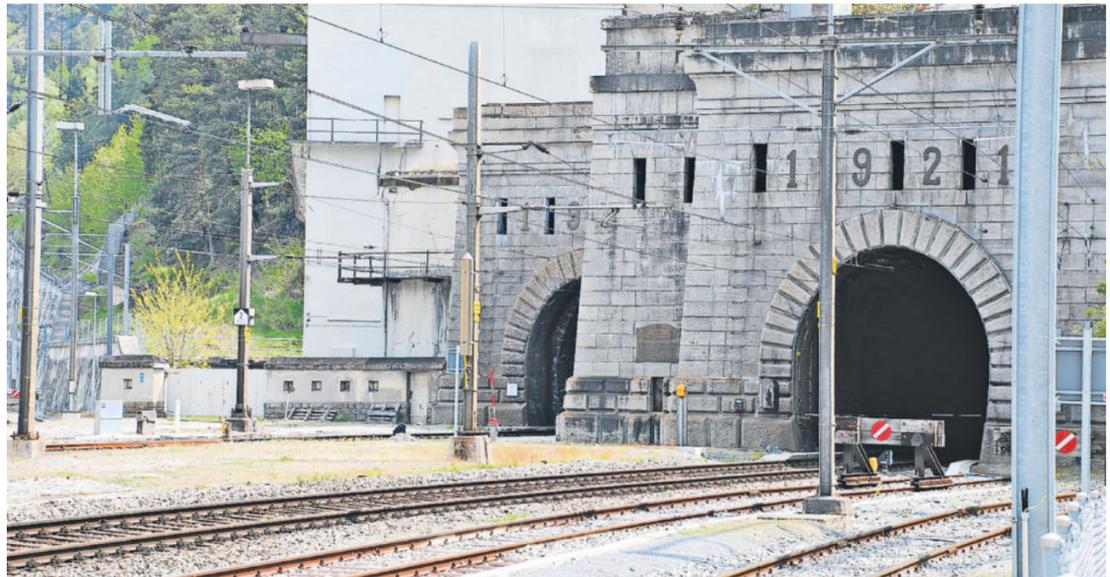
Keine zusätzlichen Investitionen in Rollmaterial

Die BLS hat sich bereits weitreichende Gedanken zur konzeptionellen Ausrichtung ihres Angebots gemacht. Und erkennt viele Vorteile: «Wir müssten weder für den Personenverkehr noch für den Autoverlad in zusätzliches Rollmaterial investieren.» Selbst bei einem erweiterten Fahrplan-Angebot nicht. «Das Ziel wäre, den Lötschberger in einem Taktsystem bis nach Domodossola zu verlängern.» Beim Autoverlad wäre aus BLS-Sicht gar ein Stundentakt denkbar. Bedarf hierfür bestünde insbesondere an den Wochenenden. Die BLS verweist hier auf ihre Verfügbarkeit, Beweglichkeit und Erfahrung auf der Strecke Kandersteg–Goppenstein. Dort werden jährlich 1,3 Millionen

Fahrzeuge verladen, zwischen Kandersteg und Iselle sind es circa 10000 Wagen. Zwischen Brig und Iselle sind es rund 150000 Fahrzeuge. Da lassen sich Synergien nutzen, zumal die BLS ja auch schon die Autoverlade-Strecke Kandersteg–Iselle betreibt.

Domodossola–Iselle hängt an Iselle–Brig

Das Rennen um den Auftrag aus Italien ist also eröffnet. Wer den Zuschlag für den Regionalverkehr Domodossola–Iselle erhält, wird auch den Zuschlag für den Abschnitt Iselle–Brig erhalten. Alles andere macht keinen Sinn. Das wissen alle. BLS-Mann Hochuli gibt sich optimistisch: «Aus unserer Sicht bietet unser Konzept in der Summe ein auf die Bedürfnisse besser zugeschnittenes Angebot und ist für den Besteller finanziell erst noch attraktiver.»



Tor gegen Süden. Jenseits des Simplontunnels, zwischen Iselle und Domodossola, wartet auf die Schweizer Eisenbahndienstleister ein interessanter Auftrag im Regionalverkehr.

FOTO WB

Finanzen | 8. GV der PRO-ECONOMY.VS

Weiterbildung und Aufklärung in Steuersachen

SITTEN/VISP | Am vergangenen Donnerstag fand die GV der PRO-ECONOMY.VS in Fully statt. Vor rund zwei Dutzend Mitgliedern führte der Präsident, Stefan Gehrig, die Aktivitäten des Vereinsjahres 2015 aus.

Der Verein PRO-ECONOMY.VS führte im achten Vereinsjahr sein bewährtes Seminar- und Weiterbildungsangebot weiter. Neben den Walliser Treuhändern und Beratern profitieren von diesem Angebot auch die Fachkräfte in den Administrationen der Walliser Unternehmen. Insgesamt konnte die PRO-ECONOMY.VS knapp 500 Teilnehmer an fünf Seminaren im Ober- und Unterwallis verzeichnen.

«Der bewährte Dialog mit der kantonalen Steuerverwaltung sowie mit den Sozialversicherungen wurde weitergeführt», so der Präsident Stefan Gehrig. Er verweist dabei auf

die konstruktive Zusammenarbeit insbesondere mit der kantonalen Steuerverwaltung.

Neben Seminaren und dem Dialog mit öffentlichen Institutionen steht für das Vereinsjahr gemäss Präsident Stefan Gehrig Aufklärungsarbeit an: Im Zusammenhang mit den strukturellen Defiziten der öffentlichen Hand neigen die Verwaltung und die Politik zum Griff zu höheren Abgaben und Steuern. Die PRO-ECONOMY.VS stellt dabei fest, dass es sich mehr denn je um Schnellschüsse handelt, die weder strategisch wohlüberlegt noch abgabensystematisch intelligent eingebettet sind. Hier sieht sich die PRO-ECONOMY.VS mehr denn je verpflichtet, die Politiker in Steuer- und Abgabesachen aufzuklären und die Verwaltung bei der Lösungssuche zu unterstützen. Dies mit dem Ziel, höhere, absurde oder in der Praxis untaugliche Steuer- und Abgaberechnungen zu vermeiden.

Vom neunköpfigen Vorstand stammen drei aus dem Oberwallis: Präsident Stefan Gehrig, Vizepräsident Norbert Imhasly und Vorstandsmitglied Urs Clausen.

Die GV fand thematisch unter dem Motto «Weinwirtschaft» statt. Neben dem Durchführungsort, der Weinkellerei Roduit & Fils in Fully, wurde die GV mit interessanten Ausführungen von Elisabeth Pasquier, Direktorin der VINEA in Siders, abgerundet.

Die PRO-ECONOMY.VS

Die PRO-ECONOMY.VS mit Geschäftsstelle in Sitten und Antenne in Visp wurde im Jahr 2008 gegründet und umfasst aktuell 89 Mitglieder, wovon 22 im Oberwallis. Der Verein wird insbesondere durch die Walliser Sektionen der «EXPERTSuisse» (ehemals Treuhänder-Kammer), der «Treuhänder Suisse», der Experten in Rechnungslegung und Controlling «Comptaval» und der



Der Vorstand. José Caneda, Vizepräsident, Daniel Emery, Philippe Roduit, Stéphane Jacquet, Stefan Gehrig, Präsident, Christelle Chevalley Emery, Sekretärin, Norbert Imhasly, Vizepräsident, Urs Clausen.

FOTO ZVG

diplomierten Steuerexperten «OREF» getragen.

Sinn und Zweck der PRO-ECONOMY.VS ist es, die Kräfte der heimischen Treuhänder- und Berater-Gilde zu bündeln.

Dies mit dem Ziel, die Anliegen der Walliser Klein- und Mittelsgrossen Unternehmen (KMU) in den Verwaltungen, der Politik und der Wirtschaft im Wallis zu verfechten. Damit stellt die

PRO-ECONOMY.VS zusammen mit den Walliser KMU ein gemeinsames Sprachrohr der Treuhänder, Buchhalter, Wirtschaftsberater, Wirtschaftsprüfer und Steuerexperten dar. | wb