



Inhalt

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung	4–7
Kennzahlen	8–9
Regionalverkehr	10–11
Erlebnisreisen	12–13
Güterverkehr	14–15
Autoverlad	16–17

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung



4

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Das Glacier-Express-Unglück vom 23. Juli 2010 hat die Matterhorn Gotthard Bahn aus heiterem Himmel getroffen, sehr beschäftigt und betroffen gemacht. Der schwerwiegende Unfall war, wie die Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS) festgestellt hat, auf die überhöhte Geschwindigkeit des Zuges zurückzuführen: Der Zug hatte in einer Kurve zu früh beschleunigt – mit tragischen Folgen. Die Matterhorn Gotthard Bahn bedauert den Unfall, der ein Todesopfer und 42 Verletzte zur Folge hatte, zutiefst. Das Unternehmen setzte in der Folge des Unfalls zusammen mit Polizei, Rettungskräften und dem Gesundheitsnetz Wallis alles daran, die Verletzten und die Angehörigen des Todesopfers rasch und umfassend zu betreuen, und informierte transparent. Ebenso wichtig war die Aufarbeitung des Ereignisses nach innen. Das Unternehmen misst der Sicherheit jederzeit oberste Priorität bei. Dieser Grundsatz wurde durch das tragische Unglück allen Mitarbeitenden einmal mehr in Erinnerung gerufen.

Operativ kann die Matterhorn Gotthard Bahn trotz schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen auf ein ansprechendes Geschäftsjahr zurückblicken. Beim Regionalverkehr sanken die Frequenzen im Geschäftsjahr 2010 um 2 und beim Glacier Express um 5 Prozent. Dass im Glacier Express keine noch deutlicheren Rückgänge zu verzeichnen waren, ist unter anderem auf die Erholung der Nachfrage aus den Überseemärkten zurückzuführen, wodurch Rückgänge aus Deutschland und England im Gruppengeschäft etwas abgefedert werden konnten.

Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 wurde – begünstigt durch die raschere Anreise durch den Lötschberg-Basistunnel – vor allem in Rich-

tung Zermatt und ins Aletschgebiet, aber auch ins Goms ein markanter Frequenzzuwachs verzeichnet. Dieser konnte in den beiden folgenden Jahren annähernd gehalten werden. Verschiedene Massnahmen waren im Vorfeld in die Wege geleitet worden, um der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden: die Einführung eines neuen Fahrplans mit zusätzlichen Zügen zwischen Visp und Zermatt und die Beschaffung fünf neuer Niederflur-Triebzüge. Parallel dazu ist auch die Kundenlenkung – vor allem in Visp – verbessert worden.

Um auf die Kapazitätsengpässe zu reagieren, die sich aus den deutlichen Nachfragesteigerungen in den vergangenen Jahren ergeben hatten, ist 2009 eine interne Arbeitsgruppe mit der Angebotsentwicklung beauftragt worden. Ziel der Abklärungen war es, die dringendsten Engpässe im Angebot zu beseitigen und der zukünftigen Nachfrageentwicklung Rechnung zu tragen. Die Planungen sollten die mittelfristige Fahrplan-, Fahrzeug- und Infrastrukturentwicklung aufzeigen. Es wurde ein Konzept erarbeitet, welches in mehreren Investitions- und Angebotsschritten bis 2018 umgesetzt werden kann. Am Ende dieser Planungsarbeiten erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) neben verschiedenen anderen Eisenbahnunternehmen auch der Matterhorn Gotthard Bahn den Auftrag, ergänzend zum Konzept der SBB die Entwicklung ihrer Infrastrukturen bis ins Jahr 2030 aufzuzeigen. Aufbauend auf dem ersten Konzept 2018 entstand so eine Vision 2030 für die Matterhorn Gotthard Bahn. Diese Vision ist die Antwort auf die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr angesichts der rasanten touristischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Mattertals mit den Destinationen Zermatt und Grächen, des Aletschgebietes, des Goms, des Urserentals mit Andermatt und der Oberen Surselva.



Die Matterhorn Gotthard Bahn stellt in diesen Regionen im Auftrag des Bundes und der Kantone Wallis, Uri und Graubünden die Mobilität und Erreichbarkeit für Feriengäste und Einheimische sicher. Gute Verbindungen im öffentlichen Verkehr sind für den Tourismus ein entscheidender Erfolgsfaktor. Die Matterhorn Gotthard Bahn transportiert – den Autoverlad mitgerechnet – auf ihrem Streckennetz jährlich fast 5,8 Millionen Touristen und bewältigt damit mehr als 20 Prozent aller touristischen Reisen in den Regionen. Über die umweltfreundliche Personenbeförderung leistet das Unternehmen so auch einen wichtigen Beitrag zum Umwelt- und Landschaftsschutz. Pro Jahr können dank der Matterhorn Gotthard Bahn 24 000 Tonnen CO₂-Äquivalente, das sind 6 Prozent des regionalen CO₂-Ausstosses, eingespart werden. Schliesslich ist die Matterhorn Gotthard Bahn mit 560 Mitarbeitenden ein bedeutender Arbeitgeber für das Oberwallis, den Kanton Uri und die Obere Surselva und zudem ein wichtiger Auftraggeber für die regionale Wirtschaft.

Um konkrete Daten über den volkswirtschaftlichen Nutzen des Betriebs und der Investitionen der Matterhorn Gotthard Verkehrs AG 2010 zu erhalten, hat die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG 2010 gemeinsam mit dem Kanton Wallis das Forschungsinstitut BAKBASEL mit einer Wertschöpfungsstudie beauftragt, die auch von den Kantonen Uri und Graubünden unterstützt wurde. Die Studie des BAKBASEL zeigt, dass der Betrieb der MGBahn im Geschäftsjahr 2009 in den Regionen zwischen Disentis und Zermatt einen direkten Wertschöpfungseffekt von CHF 121 Mio. auslöste. Mit jedem Arbeitsplatz bei der MGBahn sind nochmals 0,8 Arbeitsplätze bei anderen Unternehmen der Regionen verbunden. Dies, ohne die positiven Effekte auf die beschäftigungsintensive Tourismuswirtschaft zu berücksichtigen, welche die Bahn aufgrund ihrer

Zubringer- und Mobilitätsfunktion auslöst. Zusätzlich zeigt die Studie den Wertschöpfungseffekt der Investitionstätigkeit auf: Zwischen 2007 und 2010 führten die Investitionen zu einem kumulierten Wertschöpfungseffekt von CHF 172 Mio.; der Beschäftigungseffekt allein aus der Investitionstätigkeit belief sich im Durchschnitt auf 444 Personen pro Jahr. Die damit indirekt verbundenen Steuererträge wurden auf rund CHF 30 Mio. für Kantone und Gemeinden und CHF 10 Mio. für den Bund beziffert. Die komplette Studie ist unter www.mgbahn.ch/de/medien/ zu finden.

Dank der umfassenden Planungen und der Resultate der Wertschöpfungsstudie kann die Matterhorn Gotthard Bahn heute transparent aufzeigen, welche Massnahmen für eine Weiterentwicklung des Angebots angesichts der heutigen Nachfrage und angesichts des erwarteten Wachstums zwingend notwendig sind und welchen Nutzen diese Investitionen stiften. Dass Investitionen in den Ausbau der Kapazität notwendig sind, steht ausser Frage. Die Matterhorn Gotthard Bahn stösst an 40–60 Spitzentagen pro Jahr bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. An weiteren 40–50 Tagen pro Jahr sind die Züge zudem stark ausgelastet. Die Problematik: Die Spitzentage prägen entscheidend das Image der Bahn. Die Reisequalität an diesen Tagen entscheidet darüber, ob Feriengäste und Tagesausflügler auch zukünftig die Destinationen entlang der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn für ihre Ferien und Ausflüge wählen. Hinzu kommt, dass die Akzeptanz für Stehplätze im touristischen Verkehr im Vergleich zum Arbeitsverkehr geringer ist.

Betrieblich verfügt die Matterhorn Gotthard Bahn heute an besagten Spitzentagen über wenig bis gar keinen Handlungsspielraum: Der bestehende Fahrzeugbestand wird an Spitzentagen voll ausgelastet. Zudem ist das Unternehmen aufgrund der einspurig-



6

gen Strecke nicht in der Lage, sein Angebot mit zusätzlichen Zügen in genügendem Masse der Nachfrage anzupassen. Die begrenzten Anhängelasten an den Zügen in den Zahnradstrecken auf mehr als einem Fünftel der gesamten Streckenlänge erlauben auch keine zusätzlichen Wagen an den fahrplanmässigen Zügen. Ohne Erweiterungsinvestitionen in die Bahninfrastruktur und ins Rollmaterial kann ein weiteres Wachstum also nur auf der Strasse stattfinden. Dies ist aber nicht nur politisch umstritten, sondern aufgrund der Topografie und der klimatischen Verhältnisse ebenfalls sehr kostspielig.

Selbst ohne Berücksichtigung des erwarteten Wachstums in den nächsten zwei Jahrzehnten von 30 bis 50 Prozent, welches sich auf Angaben der SBB stützt, besteht ein Nachholbedarf – vor allem beim Angebot zwischen Zermatt und Fiesch. Mit dem Entwicklungsschwerpunkt Andermatt werden die umliegenden Regionen Goms, Urserental und Obere Surselva in den nächsten Jahren ihre Frequenzahlen ebenfalls deutlich steigern. Diese Entwicklung ist nicht ausschliesslich eine Folge des neu entstehenden Ferien-Resorts, sondern der vielfältigen neuen Angebote, die für Sportler, Familien und Erholungsuchende zwischen dem Urserental und der Oberen Surselva geplant sind. Nicht zu vergessen ist jedoch, dass durch das Resort Andermatt auch neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Diese Mitarbeitenden werden für den Arbeitsweg oder die Freizeit teilweise ebenfalls auf den öffentlichen Verkehr zurückgreifen, wodurch sich die Frequenzen erhöhen.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe sind in den nächsten Jahren zusätzliche Investitionen ins Rollmaterial und in die Infrastruktur von jährlich jeweils rund CHF 15 Mio. erforderlich. Während die öffentliche Hand aufgrund der Eigentumsverhältnisse die

Eisenbahninfrastruktur finanziert, werden die Mittel für das Rollmaterial der Matterhorn Gotthard Bahn weitestgehend privat finanziert. Der BVZ Holding AG, die zu 75 Prozent Eigentümerin der Matterhorn Gotthard Verkehrs AG ist, kommt dabei eine tragende Rolle zu. Sowohl bei den Infrastrukturen als auch beim Rollmaterial braucht es bedeutende Investitionen, um das Angebot weiterzuentwickeln, beispielsweise durch einen Halbstundentakt zwischen Fiesch und Zermatt ab 2015. Um diese dringend notwendigen Massnahmen zur Behebung der Kapazitätsengpässe und zur Optimierung des Angebots zu erreichen, ist die Zusammenarbeit mit den Kantonen und dem Bund sowie privaten Partnern zentral.

Verschärft wird die Problematik der Mittelbeschaffung für die anstehenden Investitionen zur Kapazitätssteigerung dadurch, dass der 30-jährige Furkatunnel aufgrund seines Alters und der herrschenden Bedingungen nicht nur einer Instandsetzung unterzogen werden muss, sondern aufgrund zusätzlicher Sicherheitsauflagen mit verschiedenen Installationen nachzurüsten ist. Die Kosten dafür belaufen sich insgesamt auf rund CHF 130 Mio. und können nicht über das ordentliche Unterhalts- und Investitionsbudget finanziert werden. Hinzu kommt, dass bis Ende 2014 zusätzlich zum ordentlichen Substanzerhalt sämtliche rund 160 unbewachten Bahnübergänge zu sanieren sind.

Die anstehenden Investitionen der Matterhorn Gotthard Bahn sind nicht nur dringend, sondern auch volkswirtschaftlich bedeutend. Die künftigen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge der Matterhorn Gotthard Bahn sind mitentscheidend dafür, ob die Regionen Mattertal, Aletschgebiet, Goms, Urserental und Obere Surselva sich weiterentwickeln können oder ob Stagnation und Abwanderung droht.



Die Investitionen in die Infrastruktur der Matterhorn Gotthard Bahn beliefen sich 2010 insgesamt auf CHF 47,5 Mio. Der Streckenabschnitt zwischen Stalden und Kalpetran/Merjen wurde total erneuert und begradigt. Mit diesen Massnahmen konnten unter anderem die Fahrplanstabilität verbessert und die Kapazitätsengpässe entschärft werden. Zum selben Zweck wurde auch die Kreuzungsstelle Ackersand erneuert und verlängert. Im Sommer wurden zudem die Sanierungsarbeiten am kulturhistorisch bedeutenden Laxgrabenviadukt abgeschlossen. Die Arbeiten auf der Strecke im von Steinschlag gefährdeten Gebiet Zen Hohen Flühen wurden fortgeführt. Nebst des Baus einer Galerie bedingt die geplante Streckenverlegung die Versetzung der Kantonsstrasse. Die Matterhorn Gotthard Bahn wird ab Mitte 2012 auf dem neuen Trasse verkehren. Weitere Projekte waren der Abschluss der Stellwerkerneuerung Ulrichen–Hospental und der Ersatz des Funknetzes zwischen Zermatt und Disentis. Der Totalumbau der Ostseite des Oberalppasses zwischen Oberalp und Tschamut konnte 2010 ebenfalls abgeschlossen werden. Ende November 2010 wurde in Visp zudem die Weichenstellung für den neuen Güterterminal in Visp West vorgenommen, der 2013 in Betrieb genommen werden kann.

Grosse Fortschritte wurden bei der Stärkung der Vermarktung und des Vertriebs erzielt. Mit dem im Mai 2010 lancierten elektronischen Verkaufskanal und der Einführung modernster Ticketautomaten verfügt die Matterhorn Gotthard Bahn über wichtige neue Absatzkanäle. Der via elektronischen Verkaufskanal generierte Umsatz mit Endkunden aus den Nah- und Fernmärkten entsprach bisher den hohen Erwartungen und dürfte im Jahr 2011 weiter gesteigert werden.

Das Jahr 2011 wird für den Tourismus nach wie vor schwierig werden, insbesondere aufgrund des ungüns-

tigen Wechselkurses des Euro. Im Gegenzug dürfte sich das Gruppenreisegeschäft jedoch weiter erholen und die Nachfrage aus den Fernmärkten weiter zunehmen. Das langjährige Engagement auf diesen Märkten wird sich hier bezahlt machen. Zentrale Projekte, denen sich die Matterhorn Gotthard Bahn 2011 annimmt, betreffen die Sicherung der Finanzierung der Rollmaterialbeschaffung und des Infrastrukturausbaus sowie die Ertragssteigerungen bei den Erlebnisprodukten. Auch die Planungsarbeiten für die notwendige Weiterentwicklung der Bahnhöfe Zermatt und Andermatt werden 2011 konkretisiert. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind überzeugt, dass die Matterhorn Gotthard Bahn trotz einer momentan schwierigen Ausgangslage auf den Märkten mit ihrem hochwertigen und gut positionierten Angebot für die Zukunft gerüstet ist. Ihr Dank geht an alle Aktionärinnen und Aktionäre, Partner und Mitarbeitende für ihre Unterstützung und ihr Engagement.

Seite 4 (v.l.n.r.): Jean-Pierre Schmid (Porträt), Peter Scheidegger, Rolf Escher, Jean-Pierre Schmid, Hans-Rudolf Mooser, Balthasar Meier, Isidor Baumann

Seite 5 (v.l.n.r.): Hans-Rudolf Mooser (Porträt), Hans-Rudolf Mooser, Fernando Lehner, Willi In-Albon, Beat Britsch, Kurt Kimmig, Marcel Mooser, Peter Rüttimann, Bernhard Glor

Jean-Pierre Schmid

Präsident des Verwaltungsrats

Hans-Rudolf Mooser

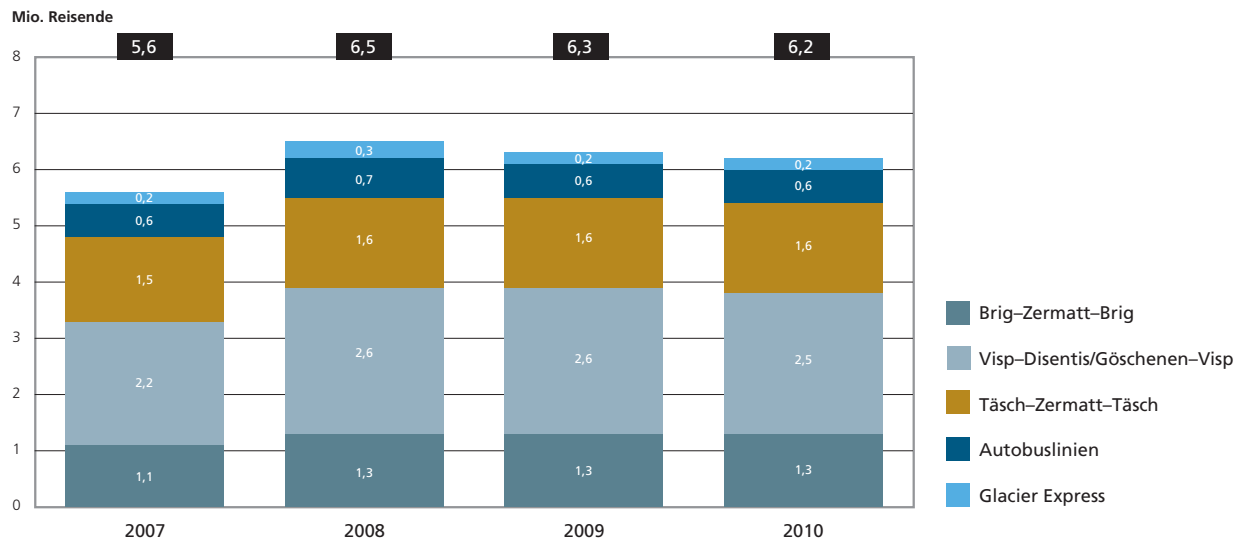
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Kennzahlen

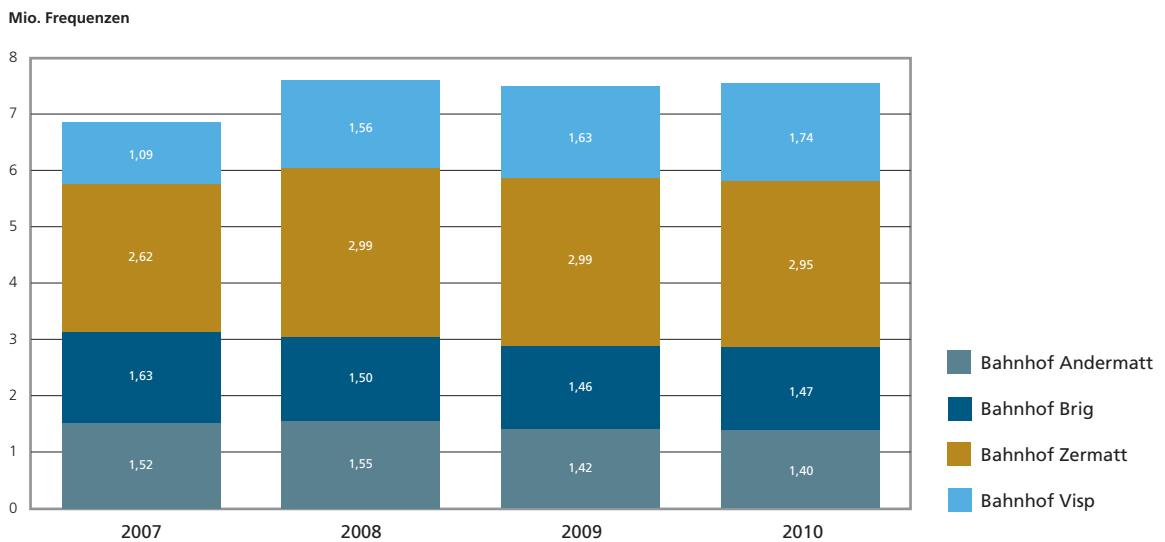


8

Anzahl Reisende nach Linien (ohne Autoverlad)



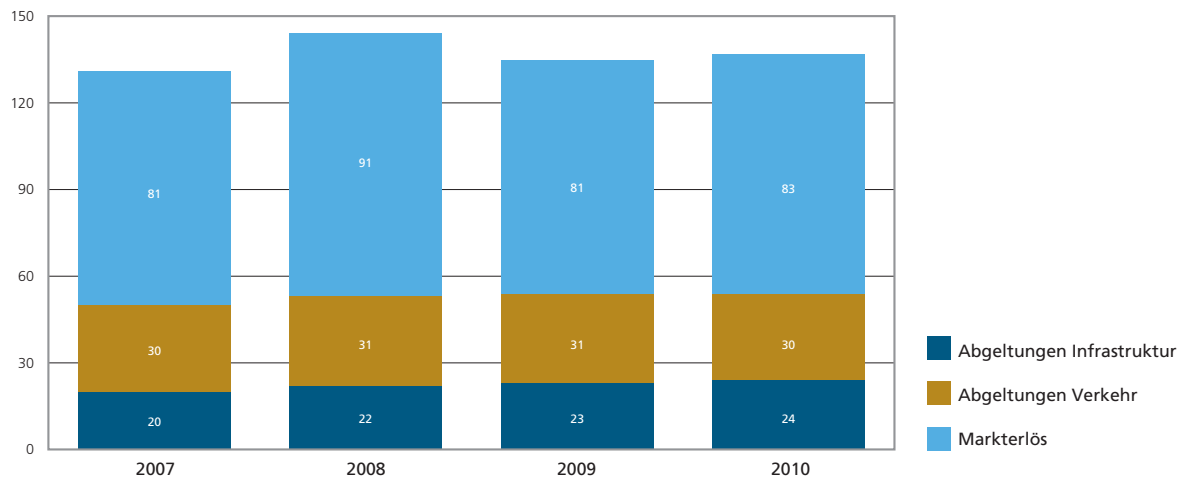
Frequenzen nach Bahnhöfen





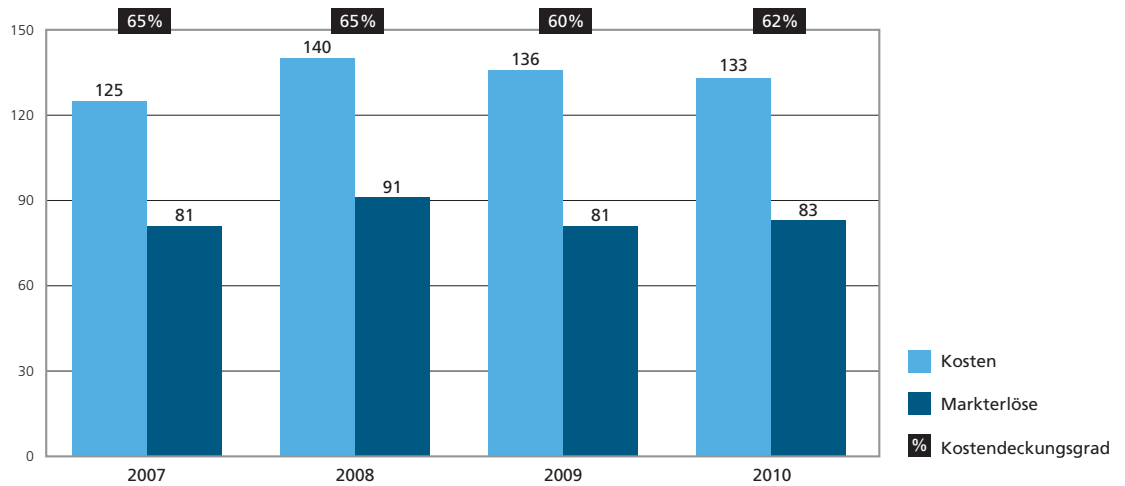
Ertragsentwicklung MG Bahngruppe

Mio. CHF



Kostendeckungsgrad MG Bahngruppe

Mio. CHF



Regionalverkehr

Die Matterhorn Gotthard Bahn ist Eckpfeiler des öffentlichen Verkehrs in den Regionen entlang der Strecke und Zubringer zu den zahlreichen Destinationen. Die ÖV-Erreichbarkeit der Regionen und Destinationen hat sich dank des Lötschberg-Basistunnels in den letzten Jahren stark verbessert. Fiesch war im Jahr 2000 in seinem Einzugsgebiet von 500 000 Menschen innerhalb von 2½ Stunden mit dem ÖV erreichbar. 2010 sind es dank der NEAT 6 Millionen. Die wachsende Attraktivität und Popularität des ÖV birgt Chancen, aber auch Herausforderungen.



Die Matterhorn Gotthard Bahn zählt nach SBB, BLS und RhB zu den grössten konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) der Schweiz. Als KTU ist die Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) an einen Leistungsauftrag gebunden: Die Bahn gewährleistet für Bewohner und Gäste des Alpenraums zwischen Disentis und Zermatt im Auftrag des Bundes und der Standortkantone die einzige wintersichere Verkehrsverbindung und bietet ihnen Mobilität. Von den deutlich über 6 Millionen Fahrgästen pro Jahr wohnen und arbeiten gut 20 Prozent in den Regionen entlang der Strecke. Werktags sind täglich rund 2000 Pendler mit der Matterhorn Gotthard Bahn unterwegs. Aufgrund der zahlreichen attraktiven Tourismusdestinationen entlang der Strecke zählt das Unternehmen aber überwiegend Touristen zu seinen Fahrgästen. Insgesamt benützen mehr als 20 Prozent aller Touristen, die sich in den Regionen aufhalten, während ihres Aufenthalts die Matterhorn Gotthard Bahn.

Moderate Frequenz-Einbussen

Die Frequenzen sanken im Regionalverkehr im Geschäftsjahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um zwei Prozent. Insbesondere bei den Einzelreisenden auf der Strecke Brig–Zermatt mit einem erhöhten Anteil an internationalen Fahrgästen waren Rückgänge zu verzeichnen. Hauptgründe dafür sind die nachwirkende Finanz- und Wirtschaftskrise mit dem ungünstigen Wechselkurs des Euro. Insgesamt machten sich die weltweite Wirtschaftskrise und der starke Franken im Regionalverkehr jedoch weniger stark bemerkbar als im Segment der Erlebnisreisen, da viele Reisende im Regionalverkehr aus der Schweiz stammen. Auch die Frequenzen des Shuttles Täsch–Zermatt liegen mit –0,8 Prozent nur unwesentlich unter jenen des Vorjahres.

Kooperationen ausgebaut

Im Jahr 2010 konnten zahlreiche Kooperationen und Gemeinschaftsangebote mit regionalen und nationalen Partnern auf- und ausgebaut werden. Dazu gehö-

ren insbesondere die gemeinsamen Angebote mit den Bahnen der Aletsch Arena, der Unternehmung Grächen, mit Hotels in den Regionen und verschiedenen Tourismusorganisationen. Diese Partnerschaften sollen weiter verstärkt werden. Ferner ist geplant, dass die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass gemeinsame Angebote mittelfristig auch über den elektronischen Verkaufskanal vertrieben werden können. Der elektronische Verkaufskanal wurde im Mai 2010 lanciert und die Nachfrage entspricht bislang den hohen Erwartungen. Auch die modernen Ticketautomaten S-POS, die seit November 2009 im Einsatz sind, werden von den Gästen rege benutzt.

Weiterentwicklung der Bahnhöfe

Bereits heute stossen verschiedene Bahnhöfe mit 1,5 bis 3 Millionen Fahrgästen pro Jahr an ihre Kapazitätsgrenzen und sind zu verbessern – darunter insbesondere die Bahnhöfe in Zermatt und Andermatt. Durch eine Weiterentwicklung der Bahnhofinfrastrukturen wird ein rationellerer Betrieb möglich. Zudem werden so auch die Behindertentauglichkeit und der Kundenservice verbessert. Für den Bahnhof Mörel wird zurzeit ebenfalls ein neues Konzept gesucht. Gemeinsam mit der Gemeinde Mörel und den Riederalp Bahnen prüft die Matterhorn Gotthard Bahn, wie der Bahnhof in Mörel besser an die Talstation angebunden werden kann. Hierzu ist der Bau eines Terminals am Standort des Bahnhofs in Diskussion, der direkten Zugang zur Talstation der Bergbahn bieten würde. Die künftige Lage der Gleise der MGBahn in Brig ist nach wie vor ungeklärt. Die geplante Hochlage für die Matterhorn Gotthard Bahn scheint zurzeit aufgrund der im Zusammenhang mit der NEAT stark gestiegenen Frequenzen bei der SBB infrage gestellt. Diese Grundsatzfrage will die MGBahn mit der Agglomeration Brig-Visp-Naters, der SBB und dem Kanton Wallis so rasch als möglich klären, da die heutige Situation aus Platz- und Sicherheitsgründen Anpassungen erfordert.

Erlebnisreisen

Zusammen mit der Gornergrat Bahn und dem Glacier Express, den sie mit der Rhätischen Bahn betreibt, ist die Matterhorn Gotthard Bahn eine touristische Erlebnisbahn mit internationaler Ausstrahlung. Über ihre internationalen Aushängeschilder holt die Matterhorn Gotthard Bahn viele Gäste von den Weltmärkten in die Regionen entlang der Strecke. Ein Beispiel: Im Sommer generiert der Glacier Express rund 40 Prozent der Hotellogiernächte in Zermatt.



Einen Schatten auf das Jahr wirft das Glacier-Express-Unglück vom 23. Juli 2010. Der Unfall war, wie die Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS) festgestellt hat, auf die überhöhte Geschwindigkeit des Zuges zurückzuführen: Der Zug hatte in einer Kurve zu früh beschleunigt – mit tragischen Folgen. Die Matterhorn Gotthard Bahn bedauert den Unfall, der ein Todesopfer und 42 Verletzte zur Folge hatte, zutiefst. Das Unternehmen misst der Sicherheit jederzeit oberste Priorität bei. Dieser Grundsatz wurde durch das tragische Unglück allen Mitarbeitenden einmal mehr in Erinnerung gerufen.

Stabilisierung im Gruppenreisegeschäft

Die Frequenzen des Glacier Express sanken bei den Einzelreisenden 2010 um 10 611 Personen oder rund 9 Prozent. Hauptgründe dafür waren der ungünstige Euro-Wechselkurs und eine Schlechtwetterperiode im August. Im Gruppenreisegeschäft verzeichnete der Glacier Express eine leichte Abnahme um knapp zwei Prozent. Deutlich mehr Gäste aus Japan und aus den Überseemärkten generell vermochten dabei die Minderfrequenzen vor allem aus Deutschland und England etwas abzufedern. Von den Gruppengästen des Glacier Express stammen etwa 45 Prozent aus Deutschland, 25 Prozent aus Asien und 10 Prozent aus England. Die restlichen 20 Prozent teilen sich auf die Schweiz, das übrige Europa, Nordamerika und weitere Regionen auf.

Konzentration des Mitteleinsatzes

Es ist absehbar, dass auch 2011 – unter anderem aufgrund der nach wie vor ungünstigen Währungssituation für Gäste aus dem Euro-Raum – ein schwieriges Jahr für den Schweizer Tourismus werden dürfte. Das bekommt auch die Matterhorn Gotthard Bahn mit ihren Erlebnisprodukten zu spüren. Durch eine aktive und effiziente Marktbearbeitung soll das Ergebnis dennoch gesteigert werden. Für 2011 erfolgt eine stärkere Konzentration des Mitteleinsatzes auf die Hauptmärkte, um dadurch die Präsenz online und

offline zu erhöhen. Eine hohe Bedeutung kommt diesbezüglich der Nutzung der ausgebauten Kooperationen und der elektronischen Verkaufsplattform zu.

Verbesserung der Kundenbetreuung

Um die Kundenbetreuung zu verbessern, werden die Verkaufsstellen für Glacier-Express-, Gruppen- und Erlebnisreisen per Anfang Juni 2011 in Stalden in einem neuen RailCenter zusammengezogen. Dadurch können die Ansprechzeiten ausgeweitet werden. Die fünf bis sechs Mitarbeitenden des RailCenters übernehmen zudem den Kundensupport für den elektronischen Verkaufskanal.

Deutsche wählen Glacier Express zur Nr. 1

Trotz der weiterhin schwierigen Ausgangslage auf den wichtigsten Märkten sieht sich die Matterhorn Gotthard Bahn mit ihrem hochwertigen und gut positionierten Angebot gerüstet für die Zukunft. Von den Zuschauern des Südwestrundfunks (SWR) wurde der Glacier Express unlängst zur romantischsten Eisenbahnstrecke der Welt gewählt. Dieses Voting im letzten Jahr untermauert die nach wie vor hohe Beliebtheit des Glacier Express im wichtigsten Markt. Zur Auswahl standen Bahnstrecken und Züge in Deutschland, Österreich und der Schweiz bis hin zu Zügen in Griechenland, Russland, Kanada, Norwegen, Schweden, Neuseeland und Namibia. Mit dem 1. Rang lag der Glacier Express vor Erlebniszügen wie dem Rheingold, der Transsibirischen Eisenbahn, dem Orientexpress oder dem Whistler Mountaineer.

Güterverkehr

Über den Güterverkehr leistet die Matterhorn Gotthard Bahn einen Beitrag an die umweltfreundliche Versorgung der Destination Zermatt. Gerade während der Wintersaison entwickelt Zermatt den Bedarf an Gütern einer Kleinstadt. Dass Güter effizient und umweltfreundlich nach Zermatt gelangen, dazu trägt ab 2013 auch der neue Güterterminal in Visp West bei.



Die Gütertransporte sind hauptsächlich von den Gästezahlen und der Bautätigkeit in Zermatt abhängig. Da 2010 keine grösseren Anlagen gebaut wurden und die Logiernächte und der Konsum der Gäste leicht zurückging, war auch die Nachfrage im Güterverkehr der MGBahn geringer. Durch den tieferen Bedarf an Lebensmitteln sank der Kombiverkehr der Grossisten von 12 012 auf 11 106 Tonnen (–7,5%). Gestiegen ist hingegen der Mineralöltransport von 10 428 auf 10 682 Tonnen (+2,4%). Stark rückläufig waren aufgrund des Baufortschritts die Transporte zwischen Disentis und der NEAT-Baustelle in Sedrun: Wurden 2009 72 540 Tonnen befördert, waren es 2010 noch 54 520 Tonnen (–24,8%). Aus diesen Gründen sank der Ertrag im Güterverkehr gegenüber 2009 um 13,4 Prozent auf CHF 4 Mio.

Güterterminal im Bau

Ende November 2010 wurde in Visp die Weichenstellung für den neuen Güterterminal in Visp West vorgenommen. Im Oberwallis kann der Güterterminal künftig eine Güterverteilungsfunktion übernehmen und so dafür sorgen, dass im Mattertal mehr Güter auf der Schiene transportiert werden können. Bis zur Inbetriebnahme dauert es rund zweieinhalb Jahre, da die Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke über die Vispa aufgrund des Wasserstands nur in der kalten Jahreszeit erfolgen können. Der neue Güterterminal schafft an idealer Lage mit Anschluss an die SBB und an die künftige Autobahn auf rund 15 000 m² die Voraussetzung dafür, dass Zermatt effizient und umweltfreundlich mit Gütern versorgt wird. Im Zuge der Realisierung des Güterterminals setzt sich die MGBahn intensiv mit dem künftigen Geschäftsmodell im Güterverkehr auseinander. Aufgrund sich veränderter Bedingungen und Marktanforderungen in der Bahnlogistik werden auch alternative Betriebsmodelle geprüft.

Weniger Lastwagen

Würden die 40 000–50 000 Tonnen Güter, welche die Matterhorn Gotthard Bahn heute im Mattertal jähr-

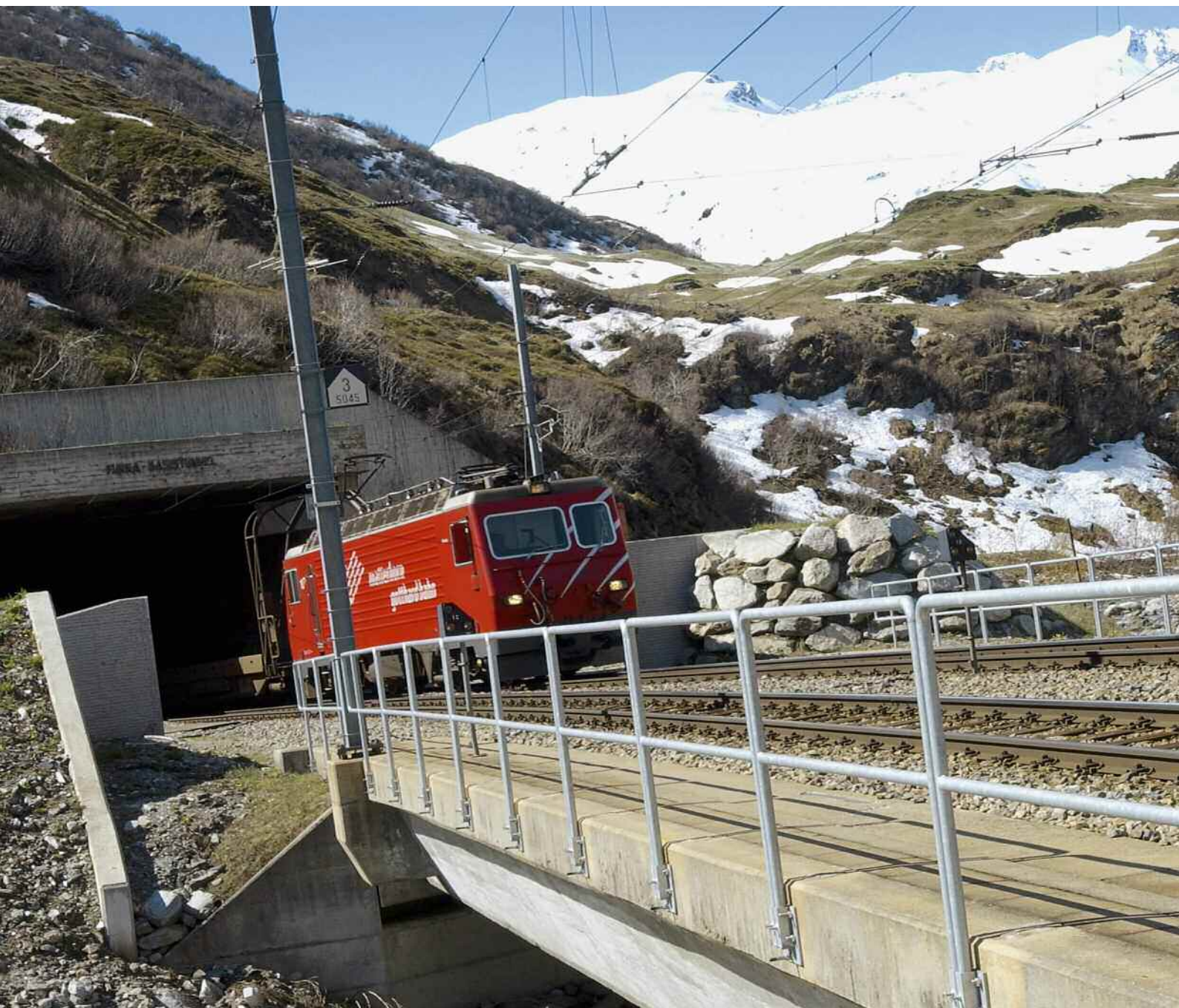
lich befördert, auf der Strasse transportiert, resultierten mit Hin- und Rückweg pro Tag zusätzliche Lastwagenfahrten durch das Mattertal. Dieses Szenario können sich weder die Gemeinde Zermatt noch die übrigen Gemeinden des Mattertals vorstellen. Darum will die Gemeinde Zermatt künftig mehr Güter auf der Schiene transportieren, wenn die Versorgung effizienter wird. Zudem hat sich Zermatt dafür ausgesprochen, die Kehricht- und Wertstoffentsorgung im Mattertal künftig auf der Schiene und innerorts mittels Elektromobilen abzuwickeln. Gegen die Vergabe sind zwei Einsprachen von Mitbewerbern eingegangen.

Sinnvolle Ergänzung

Der Güterverkehr zwischen Brig und Zermatt sowie Visp und Disentis ergänzt das Dienstleistungsangebot der Matterhorn Gotthard Bahn und leistet damit einen Beitrag zum Gesamtergebnis der Unternehmensgruppe. Gemeinsam mit dem Autoverlad ermöglicht er eine optimale Auslastung der Kapazitäten. Die Versorgung von Zermatt, das sich in der Wintersaison jeweils zu einer eigentlichen Kleinstadt entwickelt, ist vergleichbar mit der täglichen Versorgung der Stadt Chur. Pro Jahr werden rund 1,3 Mio. Nettotonnenkilometer im Güterverkehr nach Zermatt befördert.

Autoverlad

Die Erweiterung des Halbstundentakt-Angebots führte zu einer spürbaren Nachfragesteigerung am Autoverlad Furka. Anpassungen an den Infrastrukturen und eine Vereinfachung des Ticketings werden dazu beitragen, dass der Autoverlad der Matterhorn Gotthard Bahn noch attraktiver wird.



Im Jahr 2010 beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn insgesamt 223 308 Fahrzeuge – das sind 11 777 bzw. 5,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Ertrag konnte damit gegenüber 2009 um 1,9 Prozent oder CHF 107 000.– erhöht werden. Hauptgrund für diese positive Entwicklung ist der Fahrplanausbau am Autoverlad Furka im Dezember 2009 auf einen Halbstundentakt zwischen Freitagmorgen und Montagabend.

Bahnhof Oberwald erneuert

Beim Bahnhof in Oberwald wurde im September 2010 mit der Umsetzung des ersten Teilprojekts im Rahmen von «Furka 2009» begonnen. Das Stationsgebäude wurde neu überdacht und die Fassade saniert. Hinzu kamen die Erstellung eines Anbaus für die Velovermietung, der Einbau von behindertengerechten WC-Anlagen, der Umbau und die Sanierung der Wohnung im 1. Obergeschoss und der Umbau des Schalterbereichs und Wartsaals. Parallel dazu wurden die Pläne für zwei Remisen in Realp und Oberwald bei den Gemeinden und dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung eingereicht. Die Remisen dienen dem Einstellen von Rollmaterial und beherbergen die Installationen und Geräte zur Tunnelrettung. Mit dem Bau der Remisen kann voraussichtlich 2012 begonnen werden.

Optimierung der Verkehrsströme

Die Erneuerung der Infrastruktur und die Anpassung an neue Sicherheitsstandards haben bei der weiteren Umsetzung des Projekts «Furka 2009» Priorität. Insbesondere sollen der Zugang und die Abwicklung für die Autofahrenden vereinfacht und die Verkehrsströme besser gelenkt werden. In Realp bedingt das Konzept den Abbruch des heutigen Stationsgebäudes. Es soll durch ein multifunktionales Gebäude ersetzt werden, in dem alle Dienstleistungen zentral angeboten werden können. Ferner ist auch die Einbindung des Autoverlads in den elektronischen Verkaufskanal vorgesehen.

Weit über 200 000 Fahrzeuge pro Jahr

Der Autoverlad an der Furka und am Oberalp ergänzen gemeinsam mit dem Güterverkehr das Angebot der Matterhorn Gotthard Bahn. Das Zusatzangebot erlaubt eine bessere Auslastung der Ressourcen. Pro Jahr befördert die Matterhorn Gotthard Bahn insgesamt weit mehr als 200 000 Fahrzeuge.

Die Matterhorn Gotthard Bahn auf einen Blick

Betriebsaufnahme BVZ Zermatt-Bahn	1891
Betriebsaufnahme Furka Oberalp Bahn	1914
Gründung Matterhorn Gotthard Bahn	2003
Streckennetz	Zermatt – Andermatt/Göschenen – Disentis
Linienbuskonzessionen	St. Niklaus – Grächen/Fiesch – Ernen – Binn
Streckenlänge	144 km
Maximale Steigung	181 Promille
Höchster Punkt	Oberalppass (2033 m)
Tiefster Punkt	Visp (625 m)
Stationen und Haltestellen	44
Brücken (> 10 m)	60
Längste Brücke	Rhonebrücke Ostausfahrt Brig (176 m)
Höchste Brücke	Mühlebachbrücke nach Stalden (45 m)
Tunnels und Lawingalerien	49
Längster Tunnel	Furkatunnel (15,4 km)
Rollmaterialflotte	381 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen	505
Anzahl Fahrgäste 2010	6,19 Millionen
Anzahl verladene Fahrzeuge 2010	223 308

