



Das Wichtigste auf einen Blick

Stabiler Ertrag im Personenverkehr

Der Personenverkehrsertrag konnte gegenüber dem Vorjahr um 1% gesteigert werden. Während sich der Ertrag beim Glacier Express um 7.8% verminderte, stieg der Ertrag im Regionalverkehr um 3.3% an. Beim Güterverkehr wurde eine Ertragssteigerung von 0.4% erzielt und beim Autoverlad ein Ertragsrückgang um 4.9%.

Pensionskassendeckungsgrad 91%

Mit einem Zuschuss von CHF 3.1 Mio. in die eigenen Pensionskasse der Matterhorn Gotthard Bahn konnte der Deckungsgrad auf 91% erhöht werden.

Über 6 Millionen Fahrgäste

Mit 6.11 Mio. Fahrgästen wurde im Jahre 2011 das vierthöchste Ergebnis erzielt.

Zusatzabgeltung infolge Frankenstärke

Aus dem Nachtragskredit des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit erhielt die Matterhorn Gotthard Bahn eine Zusatzabgeltung von CHF 2.6 Mio.

Umfangreiche Rollmaterialbeschaffung

Um Kapazitätsengpässe zu beseitigen hat die Matterhorn Gotthard Bahn Ende 2011 eine Rollmaterialbeschaffung im Betrag von CHF 106 Mio. ausgelöst. Mit den neuen Zügen kann der Fahrplan ab 2014 verdichtet werden.

Kennzahlen MG Bahngruppe

	2011	2010
Finanzkennzahlen (in Tausend)		
Ertrag	141 272	138 070
davon Abgeltungen	58 928	54 051
Personal- und Betriebsaufwand	111 424	105 503
EBITDA	29 849	31 111
EBITDA in % des Gesamtertrages	21.1%	22.5%
Abschreibungen	25 534	24 214
EBIT	4 315	6 898
EBIT in % des Gesamtertrages	3.1%	5.0%
Jahresergebnis Bahngruppe (vor Reservenbildung)	1 279	3 603
Ergebnis in % des Gesamtertrages	0.9%	2.6%
Kostendeckungsgrad MG Bahngruppe	58.8%	62.5%
Mitarbeitende		
Eigene Mitarbeitende	508	506
Temporäre Mitarbeitende	26	25
Leistungszahlen (in Tausend)		
Reisende	6 112	6 171
Personenkilometer	118 094	120 366
Frequenzen Autoverlad	220	229

Ertragsentwicklung exkl. Abteilungen der MG Bahngruppe

Mio. CHF



Abteilungsentwicklung der MG Bahngruppe

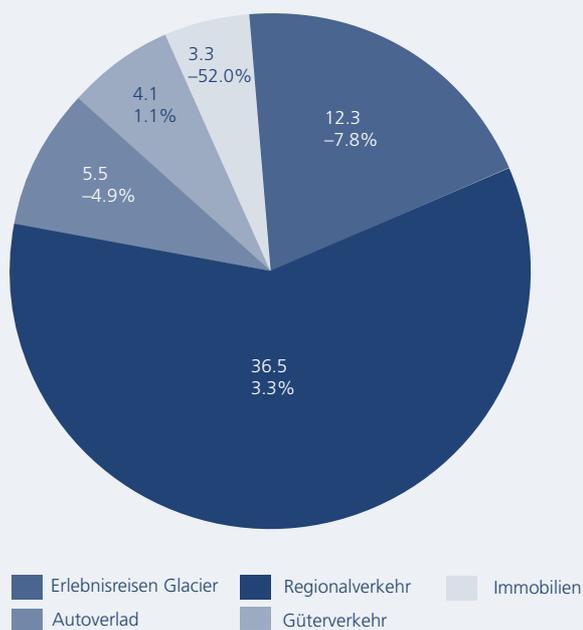
Mio. CHF



*ink. Zusatzabteilung «Frankenstärke» TCHF 2625

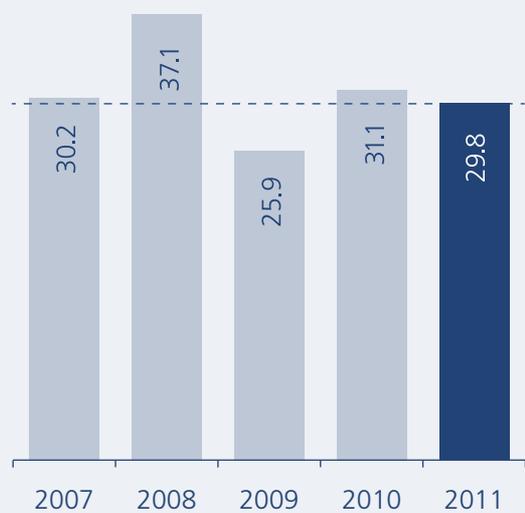
Ertrag der operativen Geschäftsfelder

(exkl. Abteilungen) in Mio. CHF /
Abweichung in % gegenüber Vorjahr



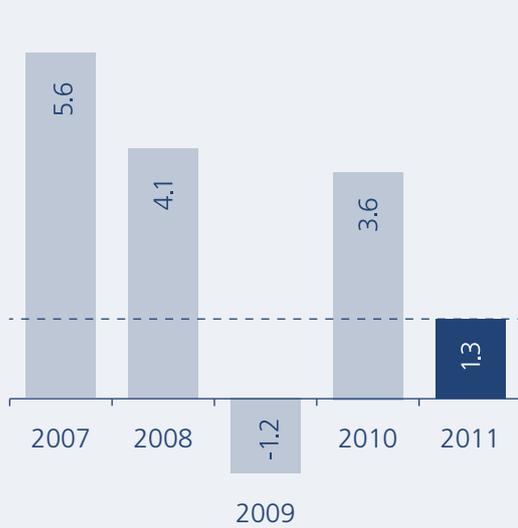
EBITDA

Mio. CHF



Jahresergebnis (vor Reservenbildung)

Mio. CHF

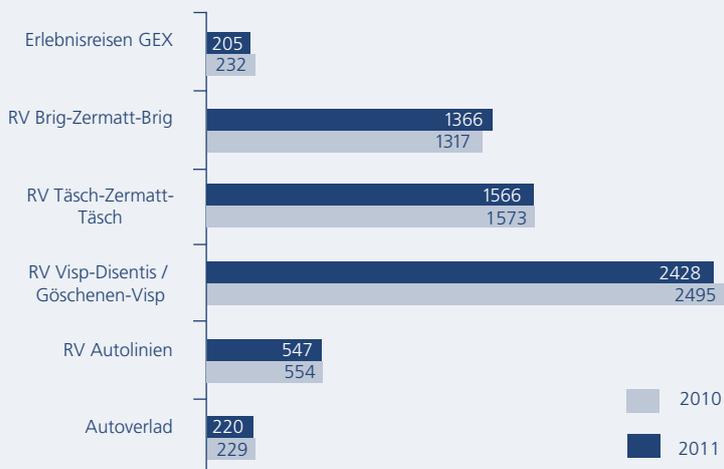


Kostendeckungsgrad



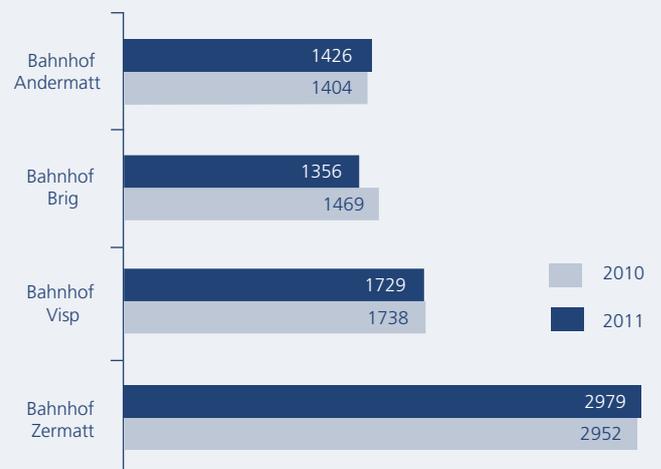
Frequenzen nach Geschäftsfeldern

Tsd. Frequenzen



Frequenzen nach Bahnhöfen

Tsd. Frequenzen



Inhalt

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung	2–3
Regionalverkehr	4–5
Erlebnisreisen	6–7
Güterverkehr	8–9
Autoverlad	10–11

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung



2

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

2011 war für den Schweizer Tourismus ein schwieriges Jahr. Zwei Sonderfaktoren spielten eine entscheidende Rolle: die massive Aufwertung des Schweizer Frankens sowie die Schuldenkrise im Euroraum. Der starke Schweizer Franken, der im Jahresverlauf 2011 gegenüber den aus touristischer Sicht entscheidenden Währungen von Euro, Dollar und Pfund deutlich zugelegt hat, verteuert nicht nur die Ferien in der Schweiz. Er schlägt auch auf die Ausgabefreudigkeit der Gäste vor Ort durch, führt tendenziell zu einer Verkürzung der Aufenthaltsdauer und erhöht die Attraktivität ausländischer Destinationen für einheimische Touristen.

Trotz der widrigen Rahmenbedingungen kann die Matterhorn Gotthard Bahn auf ein zufriedenstellendes Geschäftsjahr 2011 zurückblicken. Insgesamt wurden 2011 zwischen Zermatt und Disentis 6,11 Millionen Fahrgäste befördert. Das ist die vierthöchste Fahrgästekzahl in der Geschichte des Unternehmens. Der auf die internationalen Märkte ausgerichtete Glacier Express hat mit einem merklichen Frequenzrückgang die Wirtschaftskrise und die Frankenstärke deutlich zu spüren bekommen. Dagegen hat sich die Nachfrage im Regionalverkehr weiter erfreulich entwickelt. Während die Erträge auch beim Güterverkehr gehalten werden konnten, blieben diese beim Autoverlad hinter dem guten Vorjahresergebnis zurück. Insgesamt konnten die Erträge auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Die Sonderabgeltung des Bundes zur Abfederung der Frankenstärke hat zu diesem positiven Ergebnis beigetragen.

Auch im vierten Jahr nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahre 2007 konnte die Zahl der Reisenden selbst unter den erschwerten Marktbedingungen auf dem hohen Niveau gehalten werden. Gestützt auf die Prognosen zum künftigen Reiseauf-

kommen im Schienenverkehr der Schweiz, erwartet die Matterhorn Gotthard Bahn in den nächsten Jahren eine weitere Nachfragesteigerung. Diese Chance will die Matterhorn Gotthard Bahn mit der Unterstützung des Bundes und der drei Kantone Wallis, Uri und Graubünden wahrnehmen und hat die notwendigen Vorbereitungen getroffen, um die heutigen Kapazitätsengpässe zu eliminieren und sich gleichzeitig auf die zukünftigen Fahrgastströme auszurichten.

Ein wesentlicher Schritt dazu konnte Ende 2011 mit der Unterzeichnung des Vertrages für die neue Rollmaterialbeschaffung vollzogen werden. Die Matterhorn Gotthard Bahn wird ihren Rollmaterialpark bis Mitte 2015 mit einer Neubeschaffung für 106 Millionen Franken erneuern. Sieben Niederflur-Gelenktriebzüge (Typ Komet), vier Gelenksteuerwagen zur Verstärkung der Komet-Kompositionen und elf Niederflur-Zwischenwagen als Ersatz für älteres Rollmaterial werden den Reisekomfort und die Kapazität der Matterhorn Gotthard Bahn in ein neues Zeitalter führen. Mit dieser Rollmaterialbeschaffung können gleichzeitig die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem gesamten Streckennetz zwischen Zermatt und Disentis erfüllt werden. Die Finanzierung dieser grössten Einzelinvestition in der Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn erfolgt in Form einer öffentlichen Anleihe von 100 Millionen Franken.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials wird ab Ende 2014 zwischen Fiesch und Zermatt eine Taktverdichtung im Regionalverkehr angestrebt. Mit dieser Fahlpännerweiterung sollen auch die Entlastungsbusse, die gegenwärtig an Spitzentagen zwischen Brig und den Stationen zur Aletsch Arena eingesetzt werden, der Vergangenheit angehören. Mit dem neuen Rollmaterial können die Züge für den Einsatz auf der Strecke Brig-Zermatt bei Bedarf bis zu Neunwagenzügen verlängert werden.



Um die bestehenden Engpässe zu beseitigen und die notwendigen Kapazitäten für die Zukunft bereit zu stellen, müssen in den nächsten Jahren verschiedene dringliche Infrastrukturausbauten vorgenommen werden. Dazu gehören der Totalumbau der Station Stalden, Perronverlängerungen in St. Niklaus, Herbruggen und Täsch sowie der Neubau von 3 Kreuzungsstellen im Mattertal und im Goms. Die Matterhorn Gotthard Bahn hat 2011 ihren mittelfristigen Investitionsbedarf im Rahmen einer vierjährigen Leistungsvereinbarung (2013–2016) ermittelt und diesen dem Bund und den beteiligten Kantonen unterbreitet. Der Mittelbedarf, der zum überwiegenden Teil dem Unterhalt der bestehenden Anlagen dient, beläuft sich für diese Periode auf über 200 Millionen Franken. Für eine erste Tranche der Sanierung des Furkatunnels wird in derselben Periode mit einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf im Umfang von rund 60 Millionen Franken gerechnet. Zudem hat die Matterhorn Gotthard Bahn 2011 auch ihren längerfristigen Bedarf für die Erweiterung ihrer Infrastrukturen bis ins Jahr 2030 aufgezeigt und für das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) zum Ausbau der Bahninfrastruktur Schweiz angemeldet.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Teil davon ist auch die Matterhorn Gotthard Bahn. Die zunehmende Mobilität bringt erhebliche Herausforderungen mit sich. Dazu gehört die Finanzierung der künftigen Investitionen in die Infrastruktur. Hierzu ist die Unterstützung des Bundes und der Kantone Wallis, Uri und Graubünden erforderlich, welche sich der wichtigen Rolle der Matterhorn Gotthard Bahn für die Regionen bewusst sind und die Finanzierung bisher immer sichergestellt haben. Ein wichtiges Ziel ist zudem die weitere Steigerung der Erträge aus den Erlebnisprodukten. Zu diesem Zweck soll der Glacier Express gemeinsam mit der Rhätischen Bahn weiterentwickelt und dessen Ausrichtung auf neue Wachstumsmärkte vorangetrieben werden.

Die Anpassung an veränderte Rahmen- und Marktbedingungen bleibt eine permanente Herausforderung. Schwierige wirtschaftliche Zeiten verlangen eine umso grössere Bereitschaft, Veränderungsprozesse zu gestalten und zu unterstützen. Die Steigerung der Veränderungsbereitschaft wurde deshalb auch zu einem zentralen Ziel für das Jahr 2012 erhoben. Die Matterhorn Gotthard Bahn will sich dem notwendigen Wandel stellen, um anstehende Veränderungsprojekte zu bewältigen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften sich auch für 2012 noch schwierig gestalten. Die Frankenstärke und die abgeschwächte Konjunktur werden die Tourismusanfrage noch belasten bevor die Talsohle durchschritten sein wird und die Schweizer Tourismuswirtschaft – wie für 2013 prognostiziert – auf einen nachhaltigen Wachstumspfad zurückkehren wird.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken den Eigentümern, der öffentlichen Hand und den Partnern für ihre Unterstützung im Geschäftsjahr 2011. Ein besonderer Dank geht an die Mitarbeitenden, die mit ihrem grossen Einsatz massgeblich dazu beigetragen haben, dass sich das Unternehmen trotz des schwierigen Umfeldes positiv entwickeln konnte.

Jean-Pierre Schmid

Präsident des Verwaltungsrats

Hans-Rudolf Mooser

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Regionalverkehr

Die Matterhorn Gotthard Bahn sorgt mit dem Regionalverkehr für eine gute Erreichbarkeit der Regionen mit dem öffentlichen Verkehr. Zugleich ist sie ein wichtiger Zubringer für die Feriendestinationen entlang ihrer Strecke. Um den Kunden weiterhin qualitativ hochstehende Bahndienstleistungen anbieten zu können, sind beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und ins Rollmaterial notwendig.



Ertrag um 3.3 Prozent gesteigert

Der Ertrag im Regionalverkehr konnte 2011 gegenüber dem Vorjahr um 3,3% auf CHF 36.5 Mio. gesteigert werden. Die stärkste Zunahme wurde auf der Linie Brig–Zermatt mit 5,3% verzeichnet. Auch auf den Linien Visp–Disentis (+1.1%) und Täsch–Zermatt (+1.0) konnte eine Steigerung der Erträge erzielt werden. Zum Ertragswachstum trugen unter anderem die Tarifierhöhungen um durchschnittlich 2,4% bei. Die Frequenzen auf der Linie Brig–Zermatt stiegen auf 1,37 Mio. Personen (+3.7%) an. Auf der Linie Visp–Disentis verminderte sich die Zahl der Reisenden auf 2,43 Mio. (–2.7%) und beim Shuttle Täsch–Zermatt blieb die Zahl mit 1,57 Mio. Reisenden nahezu unverändert (–0.4%). Der Regionalverkehr reagierte damit weit weniger ausgeprägt auf das schwierigere wirtschaftliche Umfeld und die Frankenstärke als der auf die internationalen Märkte ausgerichtete Glacier Express. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist die Zahl der Tagesgäste um rund 35% angestiegen. Dieser Trend hat sich auch 2011 bestätigt.

Behebung von Kapazitätsengpässen

Die Matterhorn Gotthard Bahn kämpft insbesondere seit Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels mit Kapazitätsengpässen. Im Winter ist die Situation besonders prekär: An den Wochenenden kommen regelmässig Entlastungsbusse zum Einsatz, um die vielen Gäste in die Destinationen zu befördern. Ziel ist es deshalb, bis zum Jahre 2015 den Fahrplan zwischen Fiesch und Zermatt zu verdichten und die Zugkompositionen zwischen Brig und Zermatt zu verlängern. Das ist aufgrund der zahlreichen Einspurstrecken nur mit Hilfe von neuem Rollmaterial und längeren Zugkompositionen möglich, was auch die Verlängerung von Perrons und den Bau von neuen Kreuzungsstellen erforderlich macht. Zudem ist das Rollmaterial zum Teil stark veraltet und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen, insbesondere was die Behindertenfreundlichkeit betrifft.

Rollmaterialbestellung von CHF 106 Mio.

Im Dezember 2011 konnte die geplante Bestellung durch den Vertragsabschluss mit Stadler Rail AG ausgelöst werden. Bis Mitte 2015 werden ein zusätzlicher vierteiliger Triebzug, sechs dreiteilige Triebzüge, vier Gelenksteuerwagen zur Verstärkung der Komet-Triebzüge und elf Niederflur-Zwischenwagen beschafft und zum Einsatz gelangen. Die Kosten für diese grösste Rollmaterialbestellung in der Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn belaufen sich auf insgesamt CHF 106 Mio. Für die Finanzierung des neuen Rollmaterials wird 2012 eine öffentliche Anleihe von CHF 100 Millionen aufgenommen. Mit der Betriebsmittelbewilligung haben der Bund und die Kantone Wallis, Uri und Graubünden ihr Einverständnis zu dieser Investition gegeben. Damit kommt die Matterhorn Gotthard Bahn in den Genuss der Bundesbürgschaft und kann die Finanzierung zu attraktiven Konditionen vornehmen.

Strategische Projekte vorangetrieben

Der Ausbau der Bahnhöfe wurde 2011 weiter verfolgt. Im Bahnhof Andermatt wird 2012 die Ausführung des Vorbahnhofs in Angriff genommen. Beim Bahnhof in Zermatt will die Matterhorn Gotthard Bahn den Empfang der Gäste zentralisieren und die Kapazität des Bahnhofs erhöhen. Durch gemeinsame Depots sollen zudem Synergien der Matterhorn Gotthard Bahn und der Gornergrat Bahn genutzt werden. Die Vorprojekte werden bis Ende 2012 vorliegen. 2011 wurde von den SBB offiziell bekanntgegeben, dass für die Matterhorn Gotthard Bahn der Hochbahnhof in Brig definitiv nicht möglich ist. Die Matterhorn Gotthard Bahn strebt nun eine optimierte Nutzung am bestehenden Standort an. In einer Testplanung hat sie zusammen mit der Stadtgemeinde Brig-Glis, dem Kanton, der Agglomeration und den SBB eine Planungsgemeinschaft gebildet. Ziel ist es, bis Mitte 2012 eine planerische Vorstellung des Weiterentwicklungspotenzials zu erlangen.

Erlebnisreisen

Die Matterhorn Gotthard Bahn bietet den Kunden eine Vielfalt an Reiseerlebnissen. Das Einzugsgebiet von der Oberen Surselva bis nach Zermatt umfasst zahlreiche attraktive Destinationen. Mit dem Glacier Express verfügt die Matterhorn Gotthard Bahn über eine touristische Marke von internationaler Ausstrahlung. Die Marktposition bei den Erlebnisreisen soll gestärkt und die Kooperationen mit Partnern weiterentwickelt und ausgebaut werden.



Sinkende Frequenzen aus dem Euroraum

Der Ertrag im Geschäftsfeld Glacier Express verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,8% auf CHF 12.3 Mio. Der stärkste Rückgang war bei den Gruppenreisenden zu verzeichnen. Die Finanzkrise und die Frankenstärke führten zu einem deutlichen Nachfragerückgang. Das Ferienland Schweiz ist im Vergleich zu den Nachbarländern für Gäste aus Europa, Grossbritannien und die USA um rund 30% teurer geworden. Im Gruppengeschäft des Glacier Express stammen gegen 60% der Gäste aus den europäischen Ländern, daher hat sich in diesem Segment die ungünstige Währungssituation besonders deutlich bemerkbar gemacht.

Neue Märkte mit Potenzial

Die aktuelle Wirtschafts- und Währungssituation bleibt nicht ohne Folgen: Volumenstarke Märkte wie Deutschland, England und die Schweiz stagnieren oder sind gar rückläufig. Umso wichtiger wird in den nächsten Jahren die verstärkte Bearbeitung neuer Wachstumsmärkte wie China, Taiwan, Indien, Korea und Osteuropa. Eine im Jahre 2011 durchgeführte Potentialabschätzung bei den Reiseveranstaltern zeigt, dass sie daran interessiert sind, die Nachfrage nach dem Glacier Express zu fördern. Hierzu sind ein aktives Marketing, die Unterstützung der Reiseveranstalter beim Verkauf sowie ein bedarfsgerechtes Angebot wichtig. Die Marktbearbeitung der Unternehmensgruppe stützt sich sowohl auf die eigene aktive Bearbeitung der wichtigsten Märkte als auch auf die enge Kooperation in der Marktbearbeitung mit bedeutenden Partnern der Tourismus- und Verkehrsbranche.

Marktbearbeitung und Kooperationen

Einen besonderen Stellenwert in der Marktbearbeitung kommt der Kooperation mit der Swiss Travel System AG (STS AG) sowie der Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus zu. Die STS AG wurde 2010 durch die SBB, Schweiz Tourismus und mehrere touristische Transportunternehmen mit Beteiligung der Matter-

horn Gotthard Bahn gegründet und hat ihre Tätigkeit anfangs 2011 aufgenommen. Zweck dieser Gesellschaft ist die weltweite Vermarktung des öffentlichen Verkehrs und die nachhaltige Ertragssteigerung im Freizeitmarkt. Mit Schweiz Tourismus hat die Matterhorn Gotthard Bahn eine Marketingpartnerschaft für die Bearbeitung der stark wachsenden Märkte Indien, China und Korea abgeschlossen. In diesen Märkten sollen mit bedeutenden Reiseveranstaltern gezielt zusätzliche Gruppen für den Glacier Express gewonnen werden. Die Matterhorn Gotthard Bahn hat sich zudem mit den SBB, weiteren touristischen Transportunternehmen und Schweiz Tourismus an der Vertriebsgesellschaft Switzerland Travel Centre AG (STC AG) beteiligt. Sie ist ein wichtiger Partner im Verkauf von touristischen Bahnangeboten im In- und Ausland. Darüber hinaus nutzt die Matterhorn Gotthard Bahn weitere bestehende Vermarktungsk Kooperationen mit Key Partnern wie der Rhätischen Bahn und mit Zermatt Tourismus. Eine Verbesserung konnte dank dem neuen Rail Center in Stalden beim Kundenservice erzielt werden. Dieses nimmt die Buchungen für den Glacier Express entgegen und gewährleistet den unternehmensweiten Support für den Onlineverkauf.

Neues Geschäftsmodell

Aufgrund der neuen Gesetzesgrundlagen der Bahnreform 2 werden für Angebote, die keine Erschliessungsfunktion erfüllen, in Zukunft keine Abgeltungsleistungen mehr entrichtet. Obwohl die Matterhorn Gotthard Bahn für den Glacier Express auf ihrer Strecke bisher keine Abgeltungsleistungen beansprucht hat, ergibt sich damit für das zusammen mit der Rhätischen Bahn betriebene Angebot eine grundlegend veränderte Ausgangslage. Die Matterhorn Gotthard Bahn und die Rhätische Bahn haben deshalb entschieden, im Jahre 2012 im Rahmen eines Strategieprozesses die Positionierung und das Organisationsmodell für den Glacier Express zu überarbeiten.

Güterverkehr

Die Kooperation im Güterverkehr mit Alpin Cargo ermöglicht es der Matterhorn Gotthard Bahn, die Serviceleistungen für die Kunden zu optimieren. Damit können in der gesamten Logistikkette Synergien genutzt werden. Dank der Zusammenarbeit wird der Geschäftsbereich Güterverkehr zudem an Wirtschaftlichkeit gewinnen.



Positives Ergebnis dank Alptransit

Im Güterverkehr konnte der Ertrag gegenüber 2010 um 0.4% auf CHF 3.7 Mio. leicht gesteigert werden. Die Transporte für die Alptransit zwischen Disentis und der NEAT-Baustelle in Sedrun erhöhten sich dank der gesteigerten Bautätigkeit um 17 800 Tonnen (+32.2%). Dagegen war bei den Transporten auf der Strecke Visp–Zermatt ein Rückgang um 1700 Tonnen (–4.7%) zu verzeichnen. Der Rückgang bei den Gütertransporten nach Zermatt ist auf die geringere Gebirgsbautätigkeit sowie die abgeschwächte Tourismusnachfrage zurückzuführen, welche auch ein vermindertes Transportvolumen bei den Gütern des täglichen Bedarfs zur Folge hat.

Neues Geschäftsmodell Güterverkehr

Der Güterverkehr zwischen Visp und Zermatt sowie zwischen Visp und Disentis ergänzt das Dienstleistungsangebot der Matterhorn Gotthard Bahn. Er ermöglicht einen optimalen Einsatz der Betriebsmittel und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Gesamtergebnis der Unternehmensgruppe. Aufgrund der Marktentwicklung und der rückläufigen Abgeltungsleistungen für den Schmalspurgüterverkehr wurde für das Gütergeschäft im Jahre 2011 ein neues Geschäftsmodell entwickelt und umgesetzt. Zur Erschliessung neuer Marktpotenziale und zur effizienten Betriebsabwicklung ist die Matterhorn Gotthard Bahn eine enge Kooperation mit der Planzer Transport Valais SA eingegangen. Für das Erbringen der Transportdienstleistungen in Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn wurde das neue Unternehmen «Alpin Cargo AG – Logistikpartner der Matterhorn Gotthard Bahn» gegründet.

Neue Firma Alpin Cargo AG

Die Matterhorn Gotthard Bahn stellt im Güterverkehr weiterhin das benötigte Rollmaterial zur Verfügung und erbringt die Schienentransporte und Rangierleistungen zwischen Visp und Zermatt. Bei Bedarf werden Gütertransporte grundsätzlich auch in Zukunft auf

weiteren Streckenabschnitten möglich sein. Der Alpin Cargo AG als Gesamtlogistikdienstleister obliegen das Marketing, die administrative Sendungsabwicklung sowie der Betrieb des Güterterminals in Visp und des Güterumschlags in Zermatt. Ab 1. Oktober 2011 hat die Alpin Cargo AG ihre Tätigkeit aufgenommen. Durch die Verlagerung der Aufgaben sind sechs Mitarbeiter der Matterhorn Gotthard Bahn zur Alpin Cargo AG übergetreten.

Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Die Kooperation mit Alpin Cargo ermöglicht eine Optimierung der Serviceleistungen für die Kunden und die Nutzung von Synergien in der gesamten Logistikkette. Dank der Zusammenarbeit soll der Geschäftsbereich Güterverkehr auf die zukünftigen Herausforderungen vorbereitet werden. Dies ist nötig, da in den nächsten Jahren die Transporte für die NEAT-Baustelle in Sedrun entfallen werden und auch die Abgeltungsleistungen ab 2015 nicht gesichert sind. Die Matterhorn Gotthard Bahn hat mit dem neuen Geschäftsmodell für den Güterverkehr die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, um das Gütergeschäft auch in Zukunft erfolgreich zu betreiben. Auch der neue Güterterminal im Gebiet Visp West bildet ab 2013 eine wichtige Voraussetzung dafür, dass die Gütertransporte nach Zermatt auf der Schiene effizient und umweltfreundlich abgewickelt werden können. Der neue Güterterminal wurde als Ersatz für den durch den NEAT-Bahnhof Visp verdrängten Güterbahnhof und die dezentralen Standorte der Güterverkehrsabwicklung erforderlich. Mit den öffentlichen Beiträgen an den neuen Güterterminal in Visp haben der Bund und die drei Kantone Wallis, Uri und Graubünden ihre Bereitschaft zur Finanzierung und Unterstützung eines leistungs- und wettbewerbsfähigen Güterverkehrs auf der Schiene bekundet.

Autoverlad

Mit der Ausdehnung des Zugs- und Fahrplanangebotes wurde das Dienstleistungsangebot beim Autoverlad Furka weiter optimiert. Die Attraktivität der Ost-West-Verbindung durch die Alpen wird mit dem Ausbau der Verladeeinrichtungen in Oberwald und Realp sowie den Investitionen in die Erneuerung und Sicherheit des Furkatunnels weiter gesteigert werden.



Rückläufige Ertragsentwicklung

Die Matterhorn Gotthard Bahn beförderte 2011 beim Autoverlad Furka und Oberalp 220375 Fahrzeuge – das sind rund 8260 Fahrzeuge (–3,6%) weniger als im Vorjahr. Der Ertrag aus dem Autoverlad an der Furka und am Oberalp verminderte sich auf CHF 5.5 Mio. (–4,9%). Im Jahr 2011 war die Passstrasse über die Furka während einer sehr langen Periode von Mai bis anfangs Dezember geöffnet, was als Hauptgrund für den Rückgang beim Autoverlad gilt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde das Angebot im Autoverlad, mit zusätzlichen Zügen und einer Ausdehnung der Bedienungszeiten am Morgen und am Abend um je eine halbe Stunde, weiter ausgebaut.

Verbesserung der Sicherheit

Die Matterhorn Gotthard Bahn verfügt seit Bestehen des Furkatunnels über Rettungsfahrzeuge, die an den Tunnelportalen in Oberwald und Realp stationiert sind. Im Rahmen der Anpassung des Sicherheitskonzeptes für den Furkatunnel werden die zwei Rettungszüge und das gesamte Rettungsmaterial erneuert. Gleichzeitig wird das Einsatzkonzept unter Einbezug der Ortsfeuerwehren Wallis und Uri angepasst. Die bestehenden Sanitätswagen werden in zwei neue Lösch- und Rettungswagen umgebaut. Zudem erhalten die beiden Rettungszüge je einen zusätzlichen Wagen mit einem Sanitätscontainer. Diese überdruckbelüfteten Container dienen der Bergung und Evakuierung von Personen. Die Rettungszüge werden sich damit aus je einem Lösch- und Materialwagen, einem Sanitätswagen, einem Dieseltraktor und dem Schienen- und Strassenfahrzeug «Meili» zusammensetzen. Die beiden Kompositionen werden anfangs 2012 in Betrieb genommen und in den noch zu erstellenden, neuen Remisen in Oberwald und Realp untergebracht.

Sanierung Furkatunnel

Nachdem der Furkatunnel 30 Jahre unter intensiver Nutzung in Betrieb steht, weist dieser verschiedene Abnützungserscheinungen und Schäden auf. Zudem

muss der Furkatunnel aufgrund der neuen Sicherheitsvorgaben für bestehende Eisenbahntunnel in den nächsten Jahren den erhöhten Sicherheitsanforderungen angepasst werden. Im Jahr 2011 hat sich die Matterhorn Gotthard Bahn eingehend mit dem Vorprojekt zur Sanierung des Tunnels befasst. Die erforderlichen baulichen Massnahmen umfassen Instandsetzungsarbeiten am Gewölbe, eine teilweise Sohlenabsenkung, die Entwässerung, den Ersatz der Kabelkanäle sowie die Oberbauerneuerung. Hinzu kommen die notwendigen Einrichtungen für die Selbstrettung wie die Erstellung von Gehwegen sowie die Beleuchtung und Beschilderung des Tunnels. Im Jahre 2012 erfolgt die Ausarbeitung des Auflageprojektes. Die Ausführung der baulichen Instandsetzungsarbeiten ist in der Periode 2013–2019 geplant. Aus heutiger Sicht wird mit Gesamtkosten von rund CHF 180 Mio. gerechnet.

Die Matterhorn Gotthard Bahn auf einen Blick

Betriebsaufnahme BVZ Zermatt-Bahn	1891
Betriebsaufnahme Furka Oberalp Bahn	1914
Gründung Matterhorn Gotthard Bahn	2003
Streckennetz	Zermatt – Disentis/Göschenen
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 Lawinengalerien	49
Längster Tunnel	Furkatunnel (15.4 km)
Rollmaterialflotte	378 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen	508
Anzahl Fahrgäste 2011 (ohne Autoverlad)	6.11 Millionen

