

2020

MATTERHORN GOTTHARD BAHN
GESCHÄFTSBERICHT



BERICHT DES VERWALTUNGSRATS UND DER GESCHÄFTSLEITUNG

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Erfolgreiche Unternehmen zeichnen sich dadurch aus, dass ihre Produkte und Dienstleistungen dauerhaft nachgefragt werden und dass der Verkauf einen guten Gewinn abwirft. Dass sich ein Unternehmen in diesem Sinn entwickelt, liegt operativ in den Händen der Geschäftsleitung und strategisch in der Verantwortung des Verwaltungsrats. Diese Darstellung trifft auch für die Matterhorn Gotthard Bahn zu. Was nun im Geschäftsjahr 2020 vorgefallen ist, hat die oben erwähnten Prinzipien und Zusammenhänge schlagartig und während mehrerer Monate ausser Kraft gesetzt.

Die Pandemie war für alle eine ganz neue Erfahrung und zugleich eine Bewährungsprobe für die Public Private Partnership (PPP) sowie die Mitarbeitenden. Das PPP-Modell ermöglichte es mit Unterstützung der öffentlichen Hand, dass der Regionalverkehr bis zu einem gewissen Grad aufrechterhalten werden konnte. Die Mitarbeitenden zeigten mit ihrer hohen Flexibilität und der disziplinierten Umsetzung der getroffenen Massnahmen eine starke Verbundenheit mit dem Unternehmen. Dank Kurzarbeit konnten wir einen grösseren Stellenabbau vermeiden. Im Gegenteil, trotz des im April 2020 verfügten Anstellungsstopps erhöhte sich der Personalbestand der Matterhorn Gotthard Bahn im Berichtsjahr von 647 auf 655 vollzeitbeschäftigte Mitarbeitende (inkl. BVZ-Gruppe). Die personelle Aufstockung erfolgte vor allem bei den Lokführern, den Zugbegleitern, in der Projektleitung sowie in den Bereichen Sicherheit und Hauswartung. Die Matterhorn Gotthard Bahn bildet insgesamt 29 Lernende und Praktikanten aus.

Massiver Rückgang der Frequenzen und Erträge

Im Regionalverkehr verminderte sich der Ertrag um 37.1% auf CHF 37.75 Mio. Der Rückgang ist auf Frequenzeinbussen von 22.9% zurückzuführen. Der Autoverlad am Furka hingegen konnte von der Pandemie profitieren und verzeichnete 2020 mit einem Zuwachs der beförderten Fahrzeuge um 10.8% auf 255 720 ein absolutes Rekordergebnis. Der Ertrag erhöhte sich um 7.9% auf CHF 6.7 Mio. Das Transportvolumen im Güterverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn sank um 8.7% auf knapp 1.3 Mio. Nettotonnenkilometer. Der Ertrag lag unverändert bei rund CHF 1.8 Mio.

Auf der Einnahmenseite führte die Coronakrise zu grossen Veränderungen und empfindlichen Einbussen. Die Zahl der Generalabonnements (GA) ging vom Höchststand Ende 2019 um 12% zurück. Wechseltel anfangs noch viele GA-Kunden auf das Halbtaxabonnement, war die Nachfrage nach diesem Produkt ab Mitte Oktober ebenfalls rückläufig. Insbesondere die Erträge aus den Swiss Travel Pässen brachen 2020 komplett ein. Vom Vorjahresbetrag, der sich im hohen einstelligen Millionenbereich bewegte, konnten die Regionalverkehrslinien im Berichtsjahr nur noch einen Zehntel einnehmen.

Das Defizit im Regionalverkehr kann vollständig mit den in den vergangenen Jahren selbst erwirtschafteten Reserven gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes gedeckt werden. Damit der Service-Public-Auftrag auch in Zukunft erfüllt werden kann, hat die öffentliche Hand für weiterreichende Verluste ihre finanzielle Unterstützung zugesichert.

Begründeter Optimismus

Trotz der Heftigkeit des Einbruchs sind wir sicher, dass Covid-19 die langfristige Entwicklung der Matterhorn Gotthard Bahn nicht grundsätzlich beeinträchtigen wird. Spätestens, wenn die grosse Mehrheit der Kundinnen und Kunden erfolgreich geimpft ist, dürften sich die Frequenzen wieder normalisieren und sich den Werten vor der Pandemie annähern. Die Destinationen entlang unseres Streckennetzes und Marken wie Gornergrat Bahn oder Glacier Express werden ihre globale Strahlkraft bewahren oder steigern.

Die Region Andermatt-Urserental zum Beispiel weist ein vielversprechendes Potenzial auf, das systematisch ausgeschöpft werden soll. Mit diesem Ziel haben 2019 die Matterhorn Gotthard Bahn, die SBB, der Kanton Uri, die Gemeinden Göschenen und Andermatt, die Andermatt-Urserental Tourismus GmbH, die Andermatt-Sedrun Sport AG sowie die Andermatt Swiss Alps AG ihre Interessen in die «Destinationsperspektive Göschenen-Andermatt 2030» eingebracht. Die Partner streben Verbesserungen im Verkehrssystem, in der Servicequalität und in der Nachhaltigkeit der touristischen Ent-

wicklung der Ferienregion Andermatt an. Herzstück dieser Initiative ist der Ausbau des Bahnhofs Göschenen zu einem Tourismushub. Er wird künftig als Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr funktionieren und das Umsteigen bequemer, schneller und sicherer machen.

Eine starke Stütze zur Bearbeitung der Märkte und zur Kundenakquisition ist die digitale Fitness unseres Unternehmens. Wir sind über die Online-Kanäle in ständigem Kontakt mit unseren Kundinnen und Kunden geblieben – sei es im unmittelbaren Dialog, sei es mit kleinen Geschichten auf unseren Social-Media-Kanälen, mit denen wir die Vorfreude auf den nächsten Ausflug fördern.

Änderungen im Verwaltungsrat

Wie bereits an der Generalversammlung 2020 angekündigt, wird Jean-Pierre Schmid sein Mandat als Mitglied und Präsident des Verwaltungsrats der Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn und der BVZ Holding AG niederlegen. Zum neuen Präsidenten schlägt der Verwaltungsrat der Generalversammlung 2021 Patrick Z'Brun vor. Seine Führungserfahrung, seine regionale Verankerung und sein ausgezeichnetes Netzwerk machen den studierten Betriebswirt zu einem Nachfolger, der alle Voraussetzungen mitbringt, um die strategische Weiterentwicklung unserer Gruppe erfolgreich voranzutreiben. Zudem wird der Generalversammlung Brigitte Hauser-Süess als neue Verwaltungsrätin vorgeschlagen. Frau Hauser-Süess ist ebenfalls Verwaltungsrätin der BVZ Holding AG. Den Mitarbeitenden, den Kundinnen und Kunden sowie den Aktionärinnen und Aktionären danken wir für ihr langjähriges Vertrauen und ihre Treue zu unserem Unternehmen.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Schmid', written in a cursive style.

Jean-Pierre Schmid
Verwaltungsratspräsident



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Lehner', written in a cursive style.

Fernando Lehner
Vorsitzender der Geschäftsleitung

PERSONENVERKEHR





ÖV coronabedingt auf dem Abstellgleis

Der Ertrag des regionalen Personenverkehrs vor Abgeltungen ging unter dem Einfluss der Pandemie und des Lockdowns im Frühjahr 2020 um einschneidende 37.1% auf CHF 37.75 Mio. zurück. Der Umstieg vieler regionaler Bahnkunden auf private Fahrzeuge führte dazu, dass sich die Anzahl der Reisenden um 1.76 Mio. oder 22.9% auf 5.95 Mio. reduzierte. Die Personenkilometer brachen sogar um 34.2% auf 78.75 Mio. ein. Mit einem Rückgang von 42.7% war die Linie Brig–Zermatt am stärksten betroffen. Wie dramatisch die Entwicklung nach der Verordnung des Lockdowns am 14. März 2020 war, zeigt die Entwicklung der Nachfrage, die von einem Tag auf den anderen um bis zu 90% einbrach.

Flottenerneuerung auf Kurs

Im Rahmen der Flottenstrategie 2030 unterzeichneten Stadler Rail und die BVZ-Gruppe im März 2020 einen Vertrag zur Produktion und Lieferung von zwölf dreiteiligen Zahnrad-Triebzügen (ORION). Die Gesamtprojektkosten belaufen sich auf CHF 158 Mio. Bis 2028 sollen in einer zweiten Phase weitere 15 dreiteilige Zahnrad-Triebzüge im Umfang von CHF 142 Mio. beschafft werden. Der kommerzielle Einsatz der ersten sechs Triebzüge ist ab Mai 2023 geplant. Ab Dezember 2023 werden alle zwölf Triebzüge eingesetzt und die ältesten Zugskompositionen der MGBahn abgelöst. Parallel werden im SBB-Werk in Bellinzona 9 der insgesamt 13 bewährten HGe4/4 II-Lokomotiven erneuert. Die erste umgebaute Lokomotive wird ab Sommer 2021 an der Strecke der Matterhorn Gotthard Bahn in Betrieb gesetzt. Bis 2023 werden alle neun Lokomotiven umgebaut sein und den Betrieb des Glacier Express, des Autoverlads und des Güterverkehrs langfristig sicherstellen. Das Investitionsvolumen beträgt CHF 35.2 Mio.

Glacier Express

Covid-19 machte dem Glacier Express und den beteiligten Unternehmen Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), Rhätische Bahn (RhB), Panoramic Gourmet AG (PGAG) und Glacier Express AG (GEX) einen gewaltigen Strich durch die Rechnung. Gegenüber 2019 sank die Zahl der Gäste des Glacier Express um dramatische 77% auf 59254, was einen Rückgang von 74% der Erträge zur Folge hatte. Zwischen Mitte März und Mitte Juni, wenn üblicherweise 40% der Gäste unterwegs sind, standen die Fahrzeuge still. Für die erneute Betriebsaufnahme im Sommer musste unter Berücksichtigung der Covid-19-Massnahmen und der rückläufigen Nachfrage ein neues Szenario mit einem überarbeiteten Finanzplan, reduzierten Kapazitäten und umfassenden Schutzkonzepten erarbeitet werden.

Ausblick

Die Matterhorn Gotthard Bahn geht davon aus, dass mit fortschreitenden Impfkampagnen eine schrittweise Rückkehr zur Normalität erfolgt. Die hohe Fahrplandichte, die Zuverlässigkeit der Transportleistungen und die generelle Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs werden dazu beitragen, dass die Nachfrage wieder auf das Niveau vor Corona kommen wird. Die sorgfältig gepflegte Nähe zu Kundinnen und Kunden aus Nah und Fern sowie die immer wieder unter Beweis gestellte Innovationsbereitschaft schaffen dazu gute Voraussetzungen. Ein Unsicherheitsfaktor bleibt das internationale Tourismusgeschäft, das wesentlich vom Pandemieverlauf und den Reisebeschränkungen in den Quellenländern beeinflusst wird.



AUTOVERLAD UND GÜTERVERKEHR



Rekordzahlen am Furka

Für den Autoverlad am Furka endete 2020 als Rekordjahr. Der Ertrag erhöhte sich um 7.9% auf CHF 6.73 Mio. Der Autoverlad profitierte von den vielen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs, die seit dem Lockdown mit dem Auto unterwegs waren. Die Zahl von 255 720 beförderten Fahrzeugen am Furka entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 24 892 bzw. 10.8%. Das ist der höchste Wert seit der Inbetriebnahme im Jahr 1982. Beim Autoverlad über den Oberalppass ging die Anzahl der transportierten Autos hingegen um 30.9% zurück. Dies ist einerseits auf den Lockdown ab Mitte März und andererseits auf die lange Passöffnung im Dezember zurückzuführen.

Für den Autoverlad Furka wurden die Planungsarbeiten zur Ausstattung der Verladestationen in Realp und Oberwald mit einem zeitgemässen Vertriebs- und Zutrittssystem vorangetrieben. Nach Abschluss der Arbeiten per Ende 2021 können Billette vorgängig im Internet oder per Smartphone-App gekauft werden. Beim Online-Kauf wird das Fahrzeugkennzeichen abgefragt und bei der Zufahrt durch eine Kamera erfasst. Nach einer elektronischen Überprüfung des Billetts wird die Zufahrtsbarriere automatisch geöffnet. Zusammen mit der Modernisierung der Verladestation wird der Wartebereich erweitert und für die Beladung eines gesamten Autozugs von 43 Personenwagen ausgelegt.

Hohe Kontinuität im Güterverkehr

Das Transportvolumen im Güterverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn sank gegenüber dem Vorjahr um 8.7% auf knapp 1.3 Mio. Nettotonnenkilometer. Der Ertrag lag unverändert bei rund CHF 1.8 Mio. Wie in den vergangenen Jahren konzentrierte sich der Verkehr auf die Strecke zwischen Visp und Zermatt, wobei hauptsächlich Nahrungsmittel, Baumaterialien und Heizöl befördert werden. Der Transport von flüssigen Brennstoffen machte rund ein Viertel des Transportvolumens aus. Einziges Transportgut, das mit der Bahn talwärts geführt wurde, war der Siedlungsabfall von Zermatt. Im Berichtsjahr haben die Matterhorn Gotthard Bahn und der Logistikpartner AlpinCargo ein neues Güterverkehrskonzept erarbeitet. Mit dem Güterterminal Bockbart in Visp kann die Matterhorn Gotthard Bahn eine Drehscheibe nutzen, welche die Gütertransporte von der Normalspur (SBB) oder von LKWs effizient auf die eigenen Güterzüge verlagert.

INFRASTRUKTUR





Erneuerungen der Stationen inklusive Auszeichnung

2020 hat die Matterhorn Gotthard Bahn die Erneuerung ihrer Publikumsanlagen fortgeführt. Sie werden gemäss Behindertengleichstellungsgesetz vollumfänglich barrierefrei gestaltet. Bei den Stationen Kalpetran, Tschamut, Obergesteln, Biel, Rueras und Bitsch sind die Hauptbauarbeiten abgeschlossen und die umgebauten Bahnhöfe dem Betrieb übergeben worden.

Der am 7. Dezember 2019 eröffnete neue ÖV-Hub in Fiesch hat 2020 den Schweizerischen Mobilitätspreis «Flux – Goldener Verkehrsknoten» gewonnen. Der Preis zeichnet jährlich einen Verkehrsknoten aus, der sowohl aus Sicht der Kundinnen und Kunden als auch aus betrieblicher Sicht überzeugt. Die Auswahl erfolgt durch eine hochkarätig besetzte Jury unter dem Vorsitz von Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr.

Corona beeinflusst Ausführungstermine

Der Bereich Infrastruktur hat sich flexibel an die durch Covid-19 hervorgerufenen neuen Rahmenbedingungen angepasst. Die Bauarbeiten wurden auch im Lockdown nicht unterbrochen. Einige Arbeiten konnten sogar vorgezogen werden, so dass der Betrieb nach dem Lockdown weniger stark eingeschränkt werden musste (z.B. Fahrbahnerneuerung der Gornergrat Bahn). Für einige Projekte mussten die Ausführungstermine hingegen verschoben werden, weil sich gewisse Zwischenschritte und Arbeitsabläufe durch pandemiebedingte Einflüsse verzögerten. Dazu gehörten insbesondere die bei Behörden, Ingenieurbüros sowie bei der Matterhorn Gotthard Bahn angeordneten Arbeiten im Homeoffice.

Investitionen in Schutz und Sicherheit

Mit Beschluss vom 21. Juni 2019 hat das Parlament dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP AS 2035) zugestimmt. Darin ist auch der neue Eisenbahntunnel zwischen Täsch und Zermatt enthalten. Im Jahr 2020 hat die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG (MIG) die Umsetzungsvereinbarung Projektierung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen und mit den ersten Planungsarbeiten begonnen. Mit der Linienführung im Berg werden die Gefahrenzonen (Steinschlag- und Lawinenzonen) zwischen Täsch und Zermatt umgangen, was eine absolute Verfügbarkeit und Wintersicherheit garantiert. Der Tunnel Täsch–Zermatt ermöglicht ab der Inbetriebnahme nach 2030 einen Angebotsausbau vom bestehenden 20-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt zwischen Täsch und Zermatt. Die Tunnelstrecke kann ohne Zahnstange realisiert werden, womit für den Shuttle-Betrieb auf den Einsatz von Zahnradfahrzeugen verzichtet werden kann. Damit reduzieren sich der Unterhalt und die Fahrzeit.

Im Furkatunnel werden im Rahmen des Projekts «Update Furkatunnel» diverse Bauarbeiten insbesondere für die Erhöhung der Sicherheit im Ereignisfall ausgeführt. Da bei der Gewölbepanierung Asbest vorgefunden wurde, konnten diese Arbeiten erst Mitte 2020 abgeschlossen werden. Die Vertragsverhandlung für die Vergabe des Hauptlooses wird weiter verzögert. Danach kann mit den Arbeiten begonnen werden.

Zwischen Täsch und Zermatt wurden im Jahr 2020 im Gebiet Schnabel Schutzdämme gegen Steinschlag erstellt und Sprengungen von gefährlichen Felsnasen vorgenommen. Entlang der Bahntrasse zwischen Andermatt und Oberalppass werden im laufenden Jahr mit der dritten und letzten Bauetappe diverse Schutzbauten zum Schutz vor Lawinen fertiggestellt.

Netzkopplung in der Surselva

Zur Verbesserung der Versorgungssicherheit in der Surselva sind die Bahnstromversorgungen der Rhätischen Bahn (RhB) und der MGBahn miteinander gekoppelt worden.

DIE MGBAHN 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	118
Längste Brücke	Rhonebrücke Ostausfahrt Brig 176 m
Höchste Brücke	Grengiolsviadukt 48 m
Tunnels und Lawingalerien	67
Längster Tunnel	Furkatunnel 15.4 km
Rollmaterialflotte	333 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen	655 (MGBahn und BVZ-Gruppe)
Reisende im regionalen Personenverkehr	5 945 611
Personenkilometer im regionalen Personenverkehr	78 749 675
Nettotonnenkilometer im Güterverkehr	1 276 856
Transportierte Fahrzeuge	257 253

STRECKENNETZ



Fotos

Titelseite	KOMET, Grenchols
Seite 4	KOMET, Zumdorf
Seite 6	Autoverlad Oberwald
Seite 8	Station Kalpetran

Layout und Druck

Valmedia AG | 3930 Visp | www.valmedia.ch

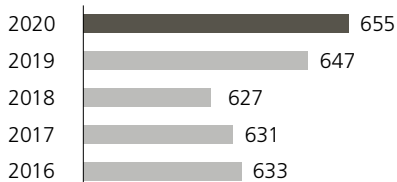


KENNZAHLEN

Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn AG

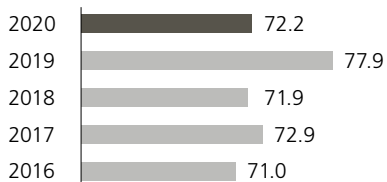
Eigene Mitarbeitende

Ø FTE



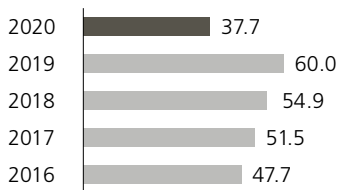
Betriebsaufwand

MCHF

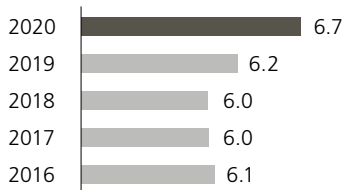


Matterhorn Gotthard Verkehrs AG

Ertrag regionaler Personenverkehr
MCHF



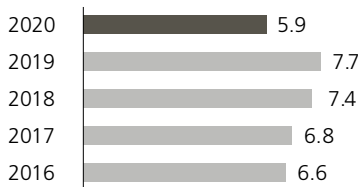
Verkehrsertrag Autoverlad
MCHF



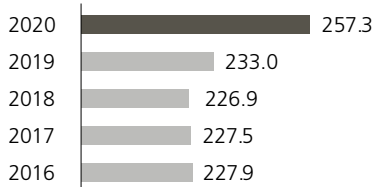
Verkehrsertrag Güterverkehr
MCHF



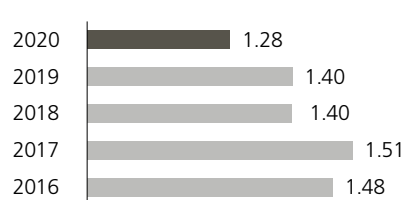
Frequenzen regionaler Personenverkehr
Mio.



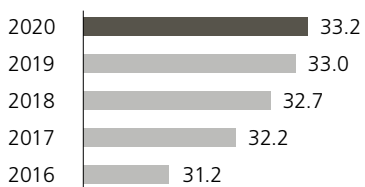
Frequenzen Autoverlad
Tsd.



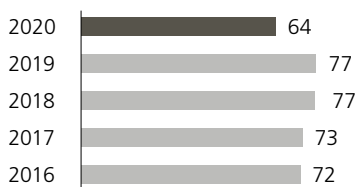
Nettotonnenkilometer im Güterverkehr
Mio. t



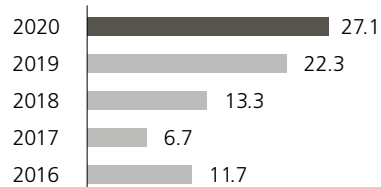
Abteilungen
MCHF



Kostendeckungsgrad
%

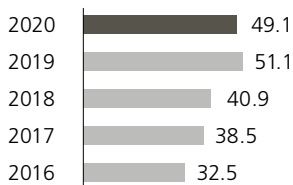


Geldfluss aus Investitionstätigkeit
MCHF

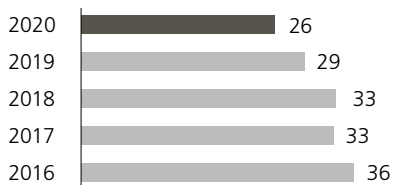


Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG

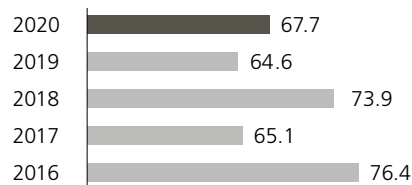
Abteilungen
MCHF



Kostendeckungsgrad
%



Geldfluss aus Investitionstätigkeit
MCHF



Matterhorn Gotthard Bahn

RailCenter
Matterhorn Gotthard Bahn
Bahnhofplatz 7
CH-3900 Brig

railcenter@mgbahn.ch
[+41 \(0\)848 642 442](tel:+417848642442)
matterhorngotthardbahn.ch

