



90 Jahre Glacier Express

Die Erfolgsstory einer einzigartigen Bahnverbindung quer durch die Alpen

Nachdem das erste Teilstück Visp-Zermatt am **18. Juli 1891** eröffnet wurde, sollte es noch 39 Jahre dauern, bis die Strecke St. Moritz – Zermatt ganz fertig gestellt ist. Die drei beteiligten Bahngesellschaften Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Rhätische Bahn (RhB) wollen diese durchgehende Verbindung sogleich mit einem ausserordentlichen Zug populär machen und an die Tradition der Luxuszüge anknüpfen, deren Entwicklung durch den 1. Weltkrieg unterbrochen worden war: Am **25. Juni 1930** nimmt der **Glacier Express** mit Salon- und Personenwagen 1. bis 3. Klasse und auf der RhB Strecke mit einem Mitropa-Speisewagen den Betrieb auf. Die Fahrt dauert knapp 11 Stunden; die ersten 12 Jahre wird der Express von Brig bis Disentis von einer Dampflokomotive gezogen. Der Zug erfreut sich guter Nachfrage: Die Passagierzahlen liegen in der Betriebszeit zwischen Juli und September bei rund 20'000 Personen. Kriegsbedingt wird der Glacier Express-Betrieb von 1943 bis 1946 eingestellt.

1968 erhält der Express mit einer roten Lackierung auch den gebührenden optischen Auftritt.

Ab **1982** entfällt die über siebenmonatige Winterpause auf der Furka-Bergstrecke: Die Eröffnung des **Furka-Basistunnels** erlaubt die ganzjährige Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden, doch der Rhonegletscher fällt als eine der Hauptattraktionen weg. An der Zukunft des Glacier Express wird gezweifelt. Helmut Klee, Direktor des Swiss National Tourist Bord in New York, kann St. Moritz, Zermatt, Swissair, SBB International und die drei beteiligten Bahnen davon überzeugen, dass der Glacier Express als Angebot für Schweiz- und Europa-reisende aus Übersee auch in Zukunft gefragt sein wird. In der Folge wird der Glacier Express in Nordamerika erstmals über Kataloge von Reiseveranstaltern angeboten, was grosses Echo findet.

1983 lässt eine ARD-Reportage von Roman Brodmann über den **langsamsten Schnellzug der Welt** die Nachfrage auch in Deutschland sprunghaft ansteigen.

1984 wird die **Einzelplatzreservierung** möglich – ein Novum im schweizerischen Binnenverkehr. Mangels Anschluss ans EDV-System erfolgt die Reservierung und Bestätigung telefonisch oder mit Postkarte.

1985 werden zur Kapazitätserhöhung in jede Richtung zwei weitere Züge und eine Flügelverbindung ab Davos eingeführt und die Verkaufsaktivitäten werden gesteigert. So erscheint beispielsweise auf der Titelseite der New York Times eine Story mit dem berühmten schrägen Glas. Die wachsende Beliebtheit und die getroffenen Massnahmen führen dazu, dass die Passagierzahlen auf 184'000 ansteigen.

1993 eröffnen Panoramawagen ein neues Zeitalter: Ein Zugpaar wird mit je fünf Aussichtswagen ausgestattet, die von Pininfarina entworfen und Breda gebaut wurden.

Auf den **1. Januar 2003** fusionieren die Bahnen BVZ und FO zur **Matterhorn Gotthardbahn** (MGBahn), die nun zusammen mit der RhB den Glacier Express betreibt.

2005 feiert der Glacier Express seinen 75. Geburtstag. Um das Image weiterhin auf hohem Niveau zu halten, investieren die beiden Partnerbahnen CHF 60 Mio in **24 neue Stadler-Panoramawagen** inklusive Bar-/ Verpflegungswagen.



Seit **2006** verleihen die Wagen mit dem markanten, über die Wagenübergänge laufenden schrägen Schweizer Kreuz dem Glacier Express den aktuellen dynamischen Look. Dank A-la-place-Service können alle Passagiere die Frischküche geniessen.

2008 ist mit **260'000 Passagieren das Rekordjahr** des Glacier Express. Damit ist der Alpen-Express zu einem der weltweit erfolgreichsten und bekanntesten touristischen Züge avanciert. Ende Jahr verändert sich die weltweite Wirtschaftslage jedoch dramatisch, was zusammen mit einem hohen Schweizer Franken im Folgejahr zu einem Rückgang auf 239'000 Gäste führt.

2012 entscheidet das Bundesamt für Verkehr, dass der Glacier Express nicht mehr von der Abgeltungssteuer profitieren kann und profitabel sein muss. Da dies der Markt nicht hergibt, muss der Kurs nach Davos 2013 eingestellt werden, um Kosten zu sparen.

Im Januar **2015** ist die Aufhebung des Euro-Mindestkurses durch die Nationalbank für den Schweizer Tourismus einschneidend und die Passagierzahlen sinken weiter auf 187'000 im **2016**. Die fortschreitende Digitalisierung und neue Anforderungen der Gäste rufen nach einem zeitgemässen Auftritt und einer einheitlicheren operativen Führung: Im Herbst 2016 wird mit Annemarie Meyer erstmals eine eigene Geschäftsführerin eingestellt und Ende Jahr eine intuitiv zu bedienende Website mit einem integrierten Online-Shop lanciert.

Am **23. August 2017** wird die **Glacier Express AG** mit Sitz in Andermatt und einem Team von vier Mitarbeitenden gegründet; RhB und MGBahn sind zu je 50% beteiligt. Präsident des Verwaltungsrats ist Isidor Baumann, Urner Ständerat und Verwaltungsrat der MGBahn.

Auf **Sommer 2018** wird ein **neues Betriebskonzept** eingeführt: Je ein Glacier Express wird in Chur und Brig gewendet und fährt nach Zermatt und St. Moritz zurück. Dies erlaubt eine Kapazitätsverdoppelung durch die Rheinschlucht und über den Oberalppass und bietet den Fahrgästen erstmals Fahrten im pittoresken Nachmittagslicht. Dank genereller Erholung des Schweizer Tourismus, des einheitlichen Auftritts der Marke, eigener Online-Buchungsplattform und neuer Vermarktung sind die Frequenzen seit 2016 um fast 40 Prozent gestiegen; 2019 wurden 257'810 Gäste befördert, seit Beginn des Betriebs 1930 über 8 Millionen Passagiere.

Im **Winter 2019** wurde die **Excellence Class** lanciert – ein Premium-Wagen, der auf Europas Schmalspurschienen einen neuen Massstab setzt punkto Erlebnis, Service und Qualität und für den der Glacier Express in der Schweiz den Milestone und international u.a. den Travel Top Award von Monocle gewonnen hat. Ein Concierge sorgt für das persönliche Wohl und Einzel-Loungesessel garantieren einen Fensterplatz und höchsten Komfort. Die Auslastung von 56 Prozent schon im ersten Jahr zeigt, dass die Excellence Class in den Märkten sehr gut ankommt.

Im Hinblick aufs **90-Jahre-Jubiläum 2020** werden zwischen 2019 und 2021 auch **alle 1.- und 2.-Klass- Panoramawagen überholt**; sie werden im Stil der Excellence Class erneuert und erhalten ebenfalls Zugang zum Infotainment.