



Das Wichtigste auf einen Blick

Positive Ertragsentwicklung

2016 übertraf die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG mit CHF 111.3 Mio. den Ertrag des Vorjahrs um 2.0%. Im Regionalverkehr wurde ein Ertrag von CHF 47.7 Mio. (+1.1%) erwirtschaftet. Der Glacier Express erzielte einen Ertrag von CHF 10.1 Mio. (+1.2%). Bei den Autotransporten erhöhte sich der Ertrag auf CHF 6.1 Mio. (+10.8%). Der Güterverkehr erwirtschaftete einen Ertrag von CHF 1.8 Mio. (+0.5%).

Stabilisierung des Halbstundentakts

Der Halbstundentakt zwischen Zermatt und Fiesch, der im Dezember 2014 eingeführt wurde, stellte einen Meilenstein in der Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn dar. Dank zahlreicher Optimierungsmassnahmen läuft dieser heute zuverlässig. Weitere Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und der Steigerung der Kapazitäten werden die Massnahmen des Ausbaus Schritts STEP 2025 herbeiführen.

Neupositionierung Glacier Express

Das Projekt zur Neupositionierung des Glacier Express wurde erfolgreich weiterentwickelt. Das gemeinsame Produkt der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn soll 2017 in die neu zu gründende Glacier Express AG überführt werden.

Hohes Investitionsvolumen

Die hohe Investitionstätigkeit setzte sich im Jahr 2016 fort. Der Umbau der Stationen Stalden und Ulrichen sowie verschiedene Projekte zur Erneuerung der Fahrbahn wurden abgeschlossen. Insgesamt wurden 2016 CHF 86.2 Mio. in die Infrastruktur investiert.

Kennzahlen MG Bahngruppe

	2016	2015
Finanzkennzahlen (in TCHF)		
Erträge	168 888	165 245
davon Abgeltungen	63 684	62 615
Betriebsaufwand	132 505	128 694
EBITDA	36 384	36 551
EBITDA in % des Gesamtertrages	21.5%	22.1%
Abschreibungen	34 733	32 035
EBIT	1 651	4 516
EBIT in % des Gesamtertrages	1.0%	2.7%
Jahresergebnis	139	- 256
Jahresergebnis in % des Gesamtertrages	0.1%	- 0.2%
Kostendeckungsgrad MG Bahngruppe	61.8%	62.6%
Mitarbeitende		
Eigene Mitarbeitende	633	621
Temporäre Mitarbeitende	29	29
Leistungszahlen (in Tausend)		
Reisende	6 320	6 396
Personenkilometer	126 565	127 166
Frequenzen Autoverlad	228	209

Ertragsentwicklung exkl. Abteilungen der MG Bahngruppe

Mio. CHF



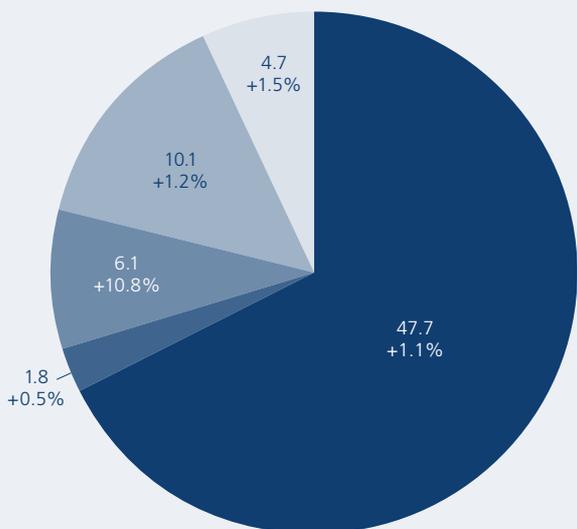
Abteilungsentwicklung der MG Bahngruppe

Mio. CHF



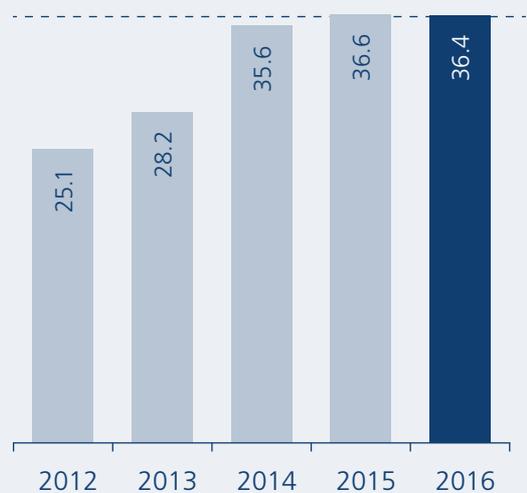
Ertrag MG Bahngruppe

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



EBITDA

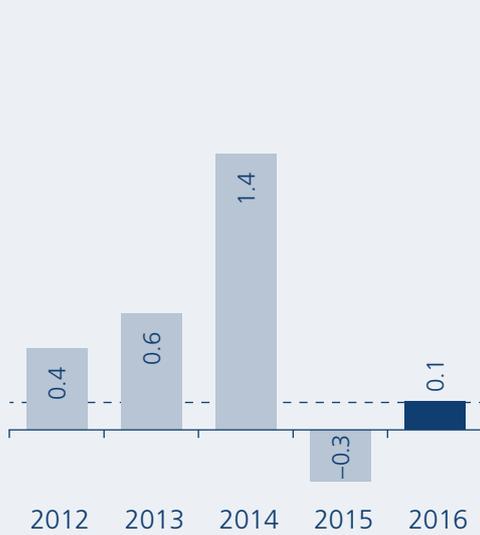
Mio. CHF



- Regionalverkehr
- Güterverkehr
- Autotransport
- Glacier Express
- Immobilien

Jahresergebnis

Mio. CHF

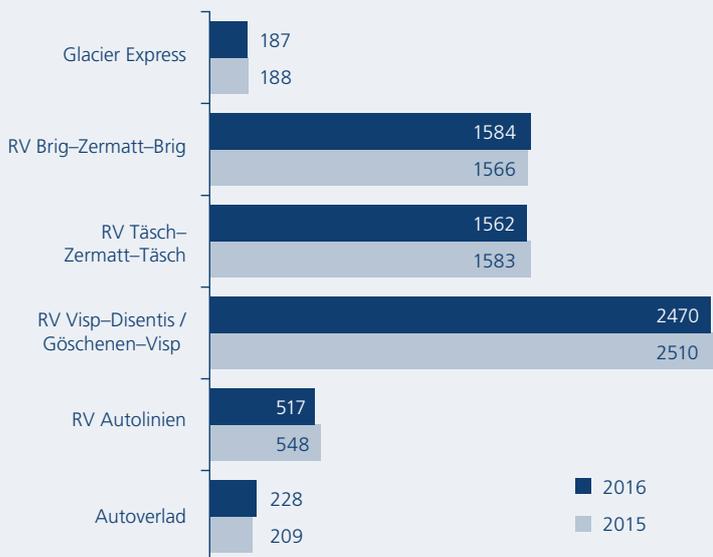


Kostendeckungsgrad



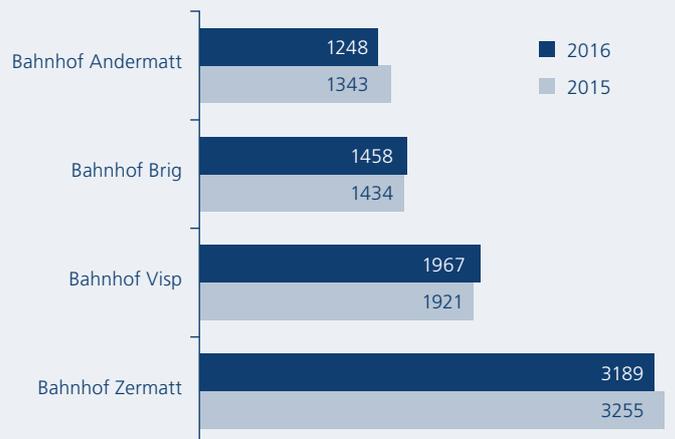
Frequenzen

Tsd. Frequenzen



Frequenzen nach Bahnhöfen

Tsd. Frequenzen



Inhalt

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

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung



2

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Die Matterhorn Gotthard Bahn darf auf ein erfreuliches Geschäftsjahr 2016 zurückblicken. Trotz der aktuellen Herausforderungen im Tourismus mit rückläufigen Beherbergungszahlen konnte das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr, gegen den Trend in der Tourismusbranche, erneut gesteigert werden.

2016 übertraf die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG mit CHF 111.3 Mio. (inkl. Abgeltung) den Ertrag des Vorjahrs um 1.9 Prozent. Im Regionalverkehr steigerte das Unternehmen den Ertrag auf CHF 47.7 Mio., was im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme von 1.1 Prozent entspricht. Der Güterverkehr konnte mit CHF 1.8 Mio. den Ertrag im Vergleich zum Vorjahr um 0.5 Prozent steigern. Bei den Autotransporten wurden CHF 6.1 Mio. erwirtschaftet, was im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme von 10.8 Prozent ergibt. Der Glacier Express erzielte mit CHF 10.1 Mio. einen um 1.2 Prozent höheren Ertrag als im Vorjahr.

Das gute Ergebnis konnte, trotz leicht rückläufiger Frequenzen, dank höheren Einnahmen aus den Pauschalfahrtausweisen erzielt werden. Insgesamt wurden 2016 zwischen Brig und Zermatt (inkl. Täsch–Zermatt und Autobuslinien) 3.5 Mio. Fahrgäste befördert, was einer Abnahme von 0.6 Prozent entspricht. Zwischen Visp und Disentis (inkl. Autobuslinien) beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn 2.7 Mio. Reisende oder 2.0 Prozent weniger als im Vorjahr. Den Glacier Express benutzten 187 000 Personen oder 0.8 Prozent weniger als im Vorjahr.

Agile Unternehmenskultur und Digitalisierung

Innovation und Veränderungsbereitschaft werden durch das im Jahr 2016 initiierte Agilitätsprogramm aktiv gefördert. Dieses zielt darauf ab, Denkhaltung, Kultur und Projektmanagement-Methoden so weiterzuentwickeln, dass die Organisation rascher auf neue

Rahmenbedingungen reagieren kann. Die Entwicklung und Umsetzung von Innovationsvorhaben wird einerseits durch agiles Arbeiten und andererseits durch den Aufbau digitaler Kompetenzen beschleunigt.

Ein Schritt zur fortschreitenden Digitalisierung erfolgte 2016 mit der Anpassung und Einrichtung der neuen Vertriebs- und Internetplattform. Mit dem neuen Online-Shop können sämtliche Dienstleistungen von der Anreise über den Autotransport, die Parkierung im Matterhorn Terminal Täsch bis zur Sitzplatzreservierung für den Glacier Express über eine einzige Plattform gebucht werden.

Konzessionserneuerung und Netzzustand

Auf Ende 2016 sind die Konzessionen für die Eisenbahninfrastruktur und die Personenbeförderung auf den Strecken der Matterhorn Gotthard Bahn ausgelaufen. Diese wurden bis 2041 respektive 2026 erneuert. Gemäss dem jährlichen Netzzustandsbericht zur Infrastruktur befinden sich alle Anlagegattungen in einem zumeist guten und teilweise ausreichenden Zustand. Im Rahmen einer umfassenden Prüfung der Verrechnungsmethodik zwischen den Gesellschaften durch die Eidgenössische Finanzkontrolle wurden keine Hinweise auf Mängel, Fehler oder das Vorliegen von Quersubventionierungen festgestellt. Insbesondere wurde die rechtliche und systemseitige Trennung der Matterhorn Gotthard Bahngruppe von den übrigen Unternehmensteilen positiv hervorgehoben.

Neupositionierung Glacier Express

Im Sommer 2015 wurde das Projekt «Svilup» zur Neupositionierung und der Sicherstellung des wirtschaftlichen Erfolges des Glacier Express lanciert.

Das gemeinsame Produkt der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn soll 2017 in eine eigen-



ständige Glacier Express AG überführt werden. Diese soll für die Kommunikation und die Vermarktung des Premiumzuges verantwortlich sein. Das Rollmaterial und der operative Betrieb würden weiterhin durch die beiden Muttergesellschaften wahrgenommen.

Weiterhin hohe Investitionstätigkeit

Die hohe Investitionstätigkeit der letzten Jahre setzte sich 2016 fort. Durch den verzögerten Arbeitsbeginn zur Sanierung des Gewölbes im Furkatunnel, infolge einer Einsprache gegen die Arbeitsvergabe, wurden andere Projekte vorgezogen. So wurde der Umbau der Station Ulrichen ausgeführt und der Neubau des Bahnhofs Nätschen in Angriff genommen. Um das Umsteigen für die Kunden einfacher zu gestalten, wird dieser Bahnhof neu in die Nähe der Gondelbahnstation Andermatt–Nätschen–Gütsch verlegt. In Andermatt wurden mit der Baueingabe für die Bahnhofshalle und die ersten Etappen des Hauptbaues Nord die Weichen für die Weiterentwicklung gestellt. Die Baueingabe für das Teilprojekt «Bahnanlagen» ist im Jahr 2017 geplant.

Zudem wurden 2016 diverse Natursteinbogenbrücken zwischen Lax und Fiesch sowie das Val Strem-Viadukt bei Sedrun saniert. Beim Rollmaterial werden bis 2017 die auf der Strecke Visp–Andermatt–Disentis eingesetzten Kompositionen vollständig erneuert.

Ausblick 2017

Nachdem 2016 mit einem eindrücklichen Festanlass das 125-Jahr-Jubiläum der Strecke Visp-Zermatt gefeiert wurde, steht 2017 das 100-Jahr-Jubiläum der Schöllenenbahn an. Mit speziellen Jubiläumsangeboten soll die regionale Bedeutung dieser historischen bedeutsamen Bahnstrecke hervorgehoben werden. Als wichtige Unternehmensziele für die nächsten Jahre

stehen die Steigerung des Kundennutzes und der Effizienz durch die Förderung von Innovationen und die Nutzung der Digitalisierung im Vordergrund.

Dank

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken der öffentlichen Hand für die Unterstützung sowie allen Partnern, die es der Matterhorn Gotthard Bahn ermöglicht haben auch im vergangenen Jahr ein erfreuliches Ergebnis zu erzielen. Ein besonderer Dank geht an die Mitarbeitenden, die wesentlich zum guten Ergebnis und dem Erfolg beigetragen haben. Das unverändert herausfordernde Umfeld wird für das Unternehmen auch 2017 Ansporn sein, die Leistungen noch fokussierter auf den Kundennutzen auszurichten.

Jean-Pierre Schmid

Verwaltungsratspräsident

Fernando Lehner

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Regionalverkehr

Das Ergebnis im Regionalverkehr entwickelte sich im Jahr 2016 weiterhin positiv. Der Ertrag konnte im Vergleich zum Vorjahr um 1.1 Prozent auf CHF 47.7 Mio. gesteigert werden. Der im Dezember 2014 eingeführte Halbstundentakt zwischen Zermatt und Fiesch läuft dank zahlreicher Optimierungsmassnahmen zuverlässig.



Ertragssteigerung trotz rückläufigem Tourismus

Gesamthaft erhöhte sich der Ertrag des Regionalverkehrs 2016 von CHF 47.2 auf CHF 47.7 Mio. Auf der Linie Brig–Zermatt nahm der Ertrag um 1.7 Prozent auf CHF 24.3 Mio. zu. Die Linie Visp–Disentis verzeichnete einen Zuwachs um 1.5 Prozent auf CHF 14.7 Mio. Beim Shuttle Täsch–Zermatt wurde bei einem Rückgang um 0.6 Prozent ein Ertrag von CHF 7.8 Mio. erzielt. Der Ertrag der Autolinien verringerte sich um 4.6 Prozent und erreichte CHF 1.0 Mio.

Die Frequenzen erhöhten sich auf der Linie Brig–Zermatt (ohne Täsch–Zermatt) um 1.1 Prozent. Auf der Linie Visp–Disentis verringerten sich die Frequenzen um 1.6 Prozent und auf der Strecke Täsch–Zermatt um 1.3 Prozent. Hauptgründe für die rückläufige Frequenzentwicklung sind die sinkende Nachfrage im Bergtourismus sowie die schlechten Wetter- und Schneeverhältnisse zu Beginn des Jahres, welche sich besonders auf den Wintersportverkehr negativ auswirkten. Dank Mehreinnahmen aus den Pauschalfahrtausweisen konnte der Ertragsrückgang als Folge der rückläufigen Nachfrage gebremst werden. Auf der Linie Täsch–Zermatt hatte auch die gemeinsame Verkaufspromotion mit der UBS zum Gornergrat einen sehr positiven Effekt auf die Besucherzahlen.

Stabilisierung des Halbstundentakts

Der Halbstundentakt zwischen Zermatt und Fiesch, der im Dezember 2014 eingeführt wurde, stellte einen Meilenstein in der Geschichte der Matterhorn Gotthard Bahn dar. Dank zahlreicher Optimierungsmaßnahmen läuft dieser heute zuverlässig. Weitere Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und der Steigerung der Kapazitäten werden der Bau von drei neuen Kreuzungsstellen zwischen Fiesch und Zermatt sowie der Neubau der Doppelspur Herdtunnel vor Zermatt herbeiführen, welche im Rahmen des Ausbaus Schritts STEP 2025 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) in den nächsten Jahren ausgeführt werden.

Touristische Angebote und Initiativen

Die Nachfrage nach Mobilitätsleistungen wurde auch im Berichtsjahr durch verschiedene innovative Angebote gestützt. Die Grächen Goldcard verzeichnete im Sommer 2016 erstmals mehr als 2500 Passagiere. Anfangs Sommer wurde der Bike-Weg Visp–Zermatt eröffnet. Auch das Fest zum 125-jährigen Jubiläum der Strecke Visp–Zermatt hatte einen positiven Effekt auf die Frequenzen. Die neue Website www.mgbahn.ch mit dem Online-Shop kam bei den Kunden sehr gut an.

Rollmaterialerneuerung

Bis Ende 2017 werden die auf der Strecke Visp–Andermatt/Göschenen–Disentis eingesetzten Kompositionen erneuert. Das Projekt umfasst die Erneuerung von 13 Steuerwagen, den Umbau von 16 Personenwagen sowie die technische Nach- und Aufrüstung der Dreh-Gepäcktriebwagen. Die Personenwagen werden mit breiteren Einstiegstüren, dem neuen Kundeninformationssystem sowie mit einem Multifunktionsabteil ausgestattet.

Im Geschäftsjahr 2016 schloss die Matterhorn Gotthard Bahn die Erneuerung der Schneeräumungsflotte ab. Für den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur wurden vier zweiachsige Zahnrad-Dieselloks bestellt. Zudem ist 2018/2019 die Beschaffung von drei zweiachsigen Lokomotiven für den Rangierdienst in Zermatt, im Glisergrund und in Andermatt vorgesehen. Ebenfalls per 2018/2019 sollen die bestehenden Tunnelrettungsfahrzeuge durch vier neue Zweiweg-Lastwagen mit Lösch- und Rettungsaufbau ersetzt werden.

Ausblick

Der Regionalverkehr wird auch im laufenden Jahr von einer soliden Nachfrage nach hochstehenden Dienst- und Transportleistungen profitieren. Die intensivierten Akquisitionsaktivitäten auf internationalen Märkten dürften sich auf die Frequenzen und die Umsatzzahlen positiv auswirken.

Erlebnisreisen

Im Jahr 2016 erzielte der Glacier Express einen Ertrag von CHF 10.1 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung um 1.2 Prozent entspricht. Die Neupositionierung des Glacier Express als Premiumprodukt wurde 2016 vorangetrieben. Das gemeinsame Produkt der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn soll 2017 in die neue Glacier Express AG überführt werden.



Herausforderndes touristisches Umfeld

Trotz der grossen Herausforderungen im Tourismus steigerte der Glacier Express 2016 den Ertrag gegenüber dem Vorjahr um 1.2 Prozent auf CHF 10.1 Mio. Insgesamt resultierte beim Glacier Express ein Gewinn von CHF 267 000, der damit deutlich über dem Vorjahreswert liegt. Die Frequenzen bildeten sich um 0.8% auf 187 000 Reisende zurück, wobei die Abnahme bei den Einzelreisenden etwas stärker ausfiel als im Gruppengeschäft. Die Frequenzen und Erträge mit Schweizer Gästen bewegten sich im Rahmen des Vorjahres. Die internationale Nachfrage wurde 2016 erneut durch die Währungskurse gebremst. Infolge der schwachen Währungen Euro und Pfund waren vor allem die Buchungen von deutschen und britischen Gästen rückläufig. Der geschwächte Yen und eine Anhebung des Mehrwertsteuersatzes drosselten auch die Buchungen aus Japan. Auch die Terroranschläge in Europa beeinträchtigten die Reiselust in wichtigen Überseemärkten. Zusammen mit der Einführung des biometrischen Visums führte dies insbesondere zu einem Rückgang der Besucher aus China. Positiv entwickelten sich hingegen die USA, Taiwan, Hongkong, Südkorea und Südostasien, teilweise mit Wachstumsraten von über 50 Prozent.

Zur Stärkung der Präsenz in den Überseemärkten wurde 2016 das Netz der Repräsentanten in Hongkong und Taiwan (50 Prozent-Pensum) sowie in China (100 Prozent-Pensum) ausgebaut. In Thailand, Japan, Korea und China setzte die Matterhorn Gotthard Bahn verschiedene Social Media-Kampagnen um. Im November 2016 wurde die neue Website des Glacier Express mit dem neuen Webshop aufgeschaltet, welcher schon in den ersten Monaten einen erfreulichen Umsatz generierte. Die gegenseitige Vermarktung mit den Partnerbahnen Fujikyu und Korail wurde fortgeführt. Eine weitere Kooperation wurde 2016 mit der taiwanesischen Staatsbahn TRA/Alishan Railway unterzeichnet. Diese hat die gegenseitige Vermarktung der touristischen Züge, den Wissenstransfer sowie den Personal- und Erfahrungsaustausch zum Ziel.

Um der starken Nachfrage nach kürzeren Reisedrecken gerecht zu werden, werden ab dem Sommer 2017 zwei Kurse des Glacier Express für die Kurzstrecken Zermatt–Brig, Brig–Andermatt, Andermatt–Chur, Chur–St. Moritz mit ermässigtem Zuschlag angeboten.

Ehrgeizige Ziele für den Glacier Express

Im Herbst 2015 wurde im Auftrag der Verwaltungsräte der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn das Projekt «Svilup» (Rätoromanisch für Entwicklung) lanciert. Das Projektteam hat den Auftrag, die Neupositionierung des Glacier Express als Premiumprodukt einzuleiten und den wirtschaftlichen Erfolg mit mittelfristig 250 000 Fahrgästen pro Jahr sicherzustellen. Die operative Verantwortung liegt seit 1. Oktober 2016 bei der neu angestellten Geschäftsführerin Annemarie Meyer.

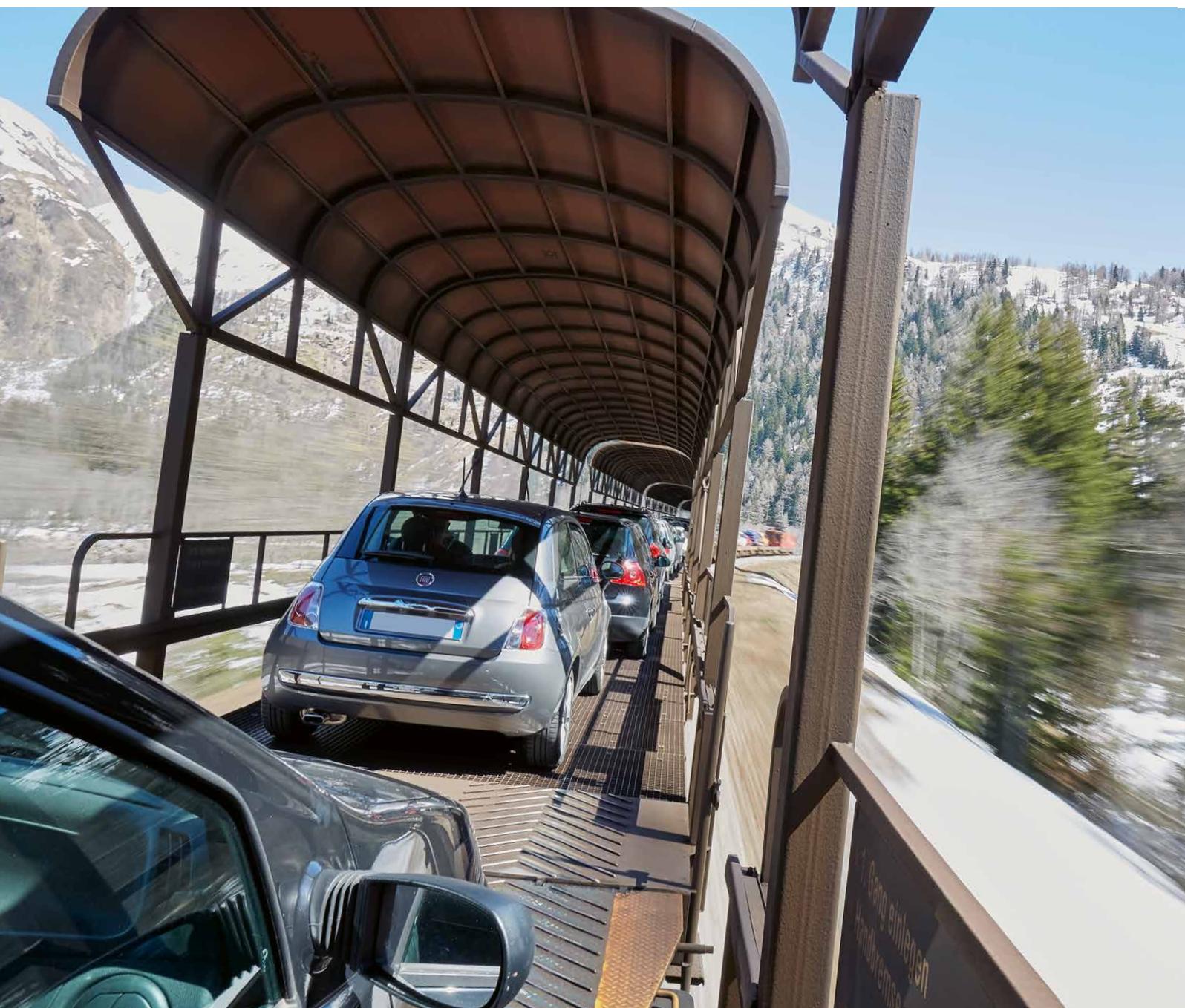
Das gemeinsame Produkt soll 2017 in die neu zu gründende Glacier Express AG überführt werden. Sie soll für die Kommunikation und die Vermarktung des alpinen Premiumprodukts zuständig sein. Das Rollmaterial, der operative Betrieb sowie die Steuerung der Vermarktung würden bei den beiden Muttergesellschaften verbleiben.

Ausblick

Für den Glacier Express wird im laufenden Geschäftsjahr mit einer wieder ansteigenden Nachfrage nach exklusiven Erlebnisreisen gerechnet. Insbesondere in Überseemärkten sind Reisen mit dem Glacier Express mit einem hohen Prestigewert verbunden.

Autoverlad und Güterverkehr

2016 erholten sich die Autotransporte deutlich. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Frequenzen um 9.1 Prozent und der Ertrag um 10.8 Prozent, auf CHF 6.1 Mio. Der Güterverkehr steigerte den Ertrag um 0.5 Prozent und erreichte CHF 1.8 Mio.



Positive Entwicklung der Autotransporte

Die Autotransporte an der Furka und am Oberalp erfuhr 2016 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Ertragssteigerung von gesamthaft 10.8 Prozent. Der Gesamtertrag der Autotransporte erhöhte sich um CHF 590 000 auf CHF 6.1 Mio.

Beim Autoverlad Furka entwickelten sich die Frequenzen in allen Monaten positiv mit Ausnahme von Februar, April und September. Die Frequenzen des Autoverlads Furka konnten um 9.1 Prozent gesteigert werden. Einerseits ist dies auf die beiden negativen Vorjahreseffekte – die Schliessung der Strasse durch die Schöllenen im Juni 2015 und der sehr frühe Ostertermin – zurückzuführen, andererseits stiegen die Frequenzen in den Sommermonaten deutlich an. 2016 wurden gesamthaft 226 000 Fahrzeuge durch den Furkatunnel transportiert. Einen Rekord stellte der März mit über 28 000 Fahrzeugtransporten dar.

Auch die Frequenzen des Autoverlads am Oberalp entwickelten sich im Jahr 2016 positiv. Sie stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 11.6 Prozent. Gesamthaft wurden am Oberalp 2 200 Fahrzeuge transportiert. Über 70 Prozent der Autotransporte entfielen auf die Monate Januar bis März, wobei der Februar den stärksten Monat darstellte.

Güterverkehr auf Kurs

Der Güterverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn, der sich auf die Strecke zwischen Visp und Zermatt konzentriert, erhöhte 2016 sein Transportvolumen auf 42 000 Tonnen, was einer Zunahme von 1.7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Ertrag stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0.5 Prozent und erreichte CHF 1.8 Mio. Die wichtigsten transportierten Güter waren Nahrungsmittel, Baumaterialien und Heizöl, die nach Zermatt geliefert wurden. Dabei machte der Transport von flüssigen Brennstoffen rund ein Viertel des Transportvolumens aus. Talabwärts geführt wurde einzig der Siedlungsabfall von Zermatt. Auf dem Streckenabschnitt Visp–Disentis konnte das Transportvolumen auf einem niedrigen Niveau über-

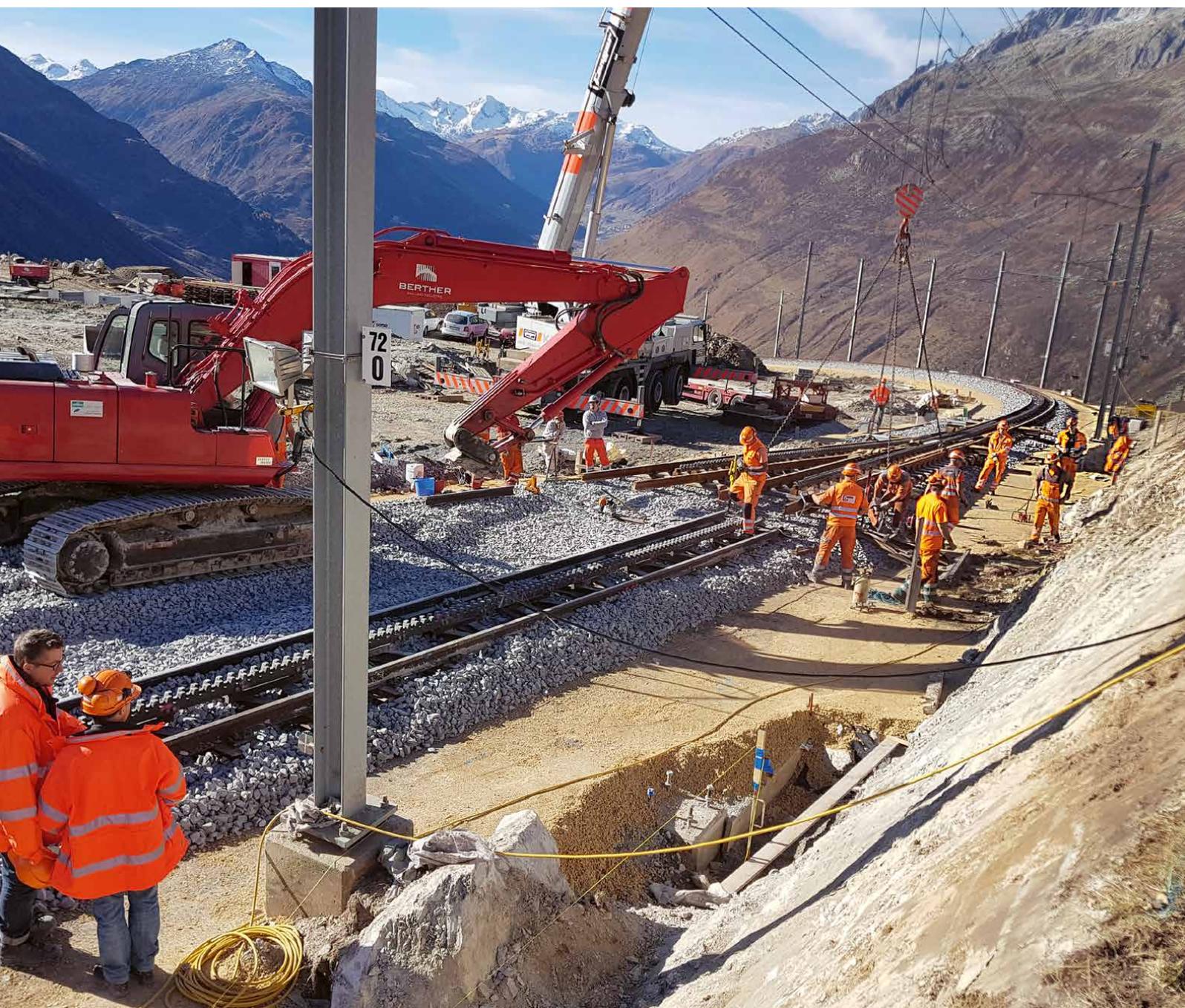
proportional gesteigert werden, was im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten der Matterhorn Gotthard Infrastruktur steht.

Ausblick

Die Matterhorn Gotthard Bahn schaut gemeinsam mit der Gornergrat Bahn auf eine erfolgreiche fünfjährige Zusammenarbeit mit dem Gesamtlogistikanbieter der Alpin Cargo (eine Tochtergesellschaft der Maison Planzer Transport SA) zurück. Im Oktober 2016 wurde der Zusammenarbeitsvertrag für weitere fünf Jahre besiegelt. Der Autotransport wird im Jahr 2017 digital aufgerüstet: In Zukunft können die Punktekarten des Autoverlads Furka online aufgeladen werden. Zudem können Einzeltickets bereits zuhause ausgedruckt oder direkt auf das Smartphone geladen werden. Anders als im Personenverkehr Schweiz bleiben die Beförderungspreise für den Autotransport im Jahr 2017 unverändert.

Infrastruktur

Infolge einer Einsprache konnten die Sanierungsarbeiten des Furkatunnels nicht planmässig weitergeführt werden. Dennoch war das Jahr 2016 erneut durch eine hohe Investitionstätigkeit gekennzeichnet, da andere wichtige Projekte vorgezogen wurden. Insgesamt investierte die Matterhorn Gotthard Bahn CHF 86.2 Mio. in die Infrastruktur, wovon CHF 80.4 Mio. auf Fremdleistungen und CHF 5.8 Mio. auf Eigenleistungen entfielen.



Verzögerte Sanierung des Furkatunnels

Die Hauptarbeiten für die Sanierung des Furkatunnels konnten nicht wie beabsichtigt in Angriff genommen werden. Grund dafür ist eine Beschwerde gegen die Arbeitsvergabe für das Baulos «Gewölbearbeiten im Tunnel, Baumeisterarbeiten». Der Fertigstellungstermin für die Sanierung des Furkatunnels verschiebt sich dadurch um rund zwei Jahre ins Jahr 2025.

Neue Bahnhöfe Stalden und Ulrichen

Als Folge der Verzögerung beim Furkatunnel gelang es, die Sanierung der Station Ulrichen vorzuziehen. Dort erfolgten die Erneuerung der gesamten Bahntechnik sowie der Bau von zwei neuen Aussenperrons. Ende 2016 konnte neben dem sanierten Bahnhof Ulrichen auch der komplett umgebaute Bahnhof Stalden dem Betrieb übergeben werden. Bei diesem Umbau wurde ein neues Stellwerk gebaut, die gesamte Bahntechnik erneuert und die Gleisanlagen erweitert, die das Kreuzen von längeren Kompositionen ermöglichen.

Baustart neuer Bahnhof Nätschen

Auf dem Nätschen startete im Mai 2016 der Neubau des Bahnhofs der Matterhorn Gotthard Bahn. Dieser wird Richtung Andermatt verschoben, damit er in unmittelbarer Nähe bei der Mittelstation der neuen Gondelbahn Andermatt–Nätschen–Gütsch liegt. Der neue Bahnhof kostet rund CHF 19 Mio. und wird Ende 2017 in Betrieb gehen. Auch die Planung des neuen Bahnhofs in Andermatt konnte weiter konkretisiert werden. Bereits erfolgt ist die Baueingabe für die Bahnhofhalle und die erste Etappe des Hauptbaus Nord. Das Baugesuch für das Teilprojekt Bahnanlagen wird 2017 eingereicht. In Brig wurde 2016 die Planung für den Bahnhofplatz und die künftige Überdachung weiter vorangetrieben. 2017 gilt es insbesondere die Finanzierung des Gesamtprojektes zu klären. In Fiesch wurde das Vorprojekt für einen neuen Bahnhof ausgearbeitet, welcher Teil des geplanten ÖV-Hubs werden soll. Die Finanzierung wurde 2016 geklärt, Baubeginn ist frühestens 2019.

Kunstabauten und Fahrbahnerneuerungen

2016 wurden zwischen Lax und Fiesch das Lax-Viadukt und die Altbachbrücke sowie im Bündnerland das Val Strem-Viadukt saniert. Zwischen Mörel und Betten erfolgte die Sanierung der beiden Filet-Viadukte. Zudem wurde auf diesem Abschnitt auf einer Gesamtlänge von rund 1.2 Kilometern der gesamte Unter- und Oberbau inklusive Bahntechnik erneuert.

Ausblick

Im Rahmen des Ausbaus Schritts STEP 2025 (Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur) konnte die Umsetzungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr unterzeichnet werden. Damit ist der Weg frei für den Bau der neuen Kreuzungsstellen Sefinot zwischen Visp und Ackersand sowie Schwiedern oberhalb von St. Niklaus. Die Verlängerung der Kreuzungsstelle Sefinot wird schweizweit das erste Projekt sein, welches im Rahmen des Ausbaus Schritts STEP 2025 umgesetzt wird. Weitere Projekte in diesem Rahmen sind der Ersatz des eingleisigen Tunnelabschnitts kurz vor dem Bahnhof Zermatt durch einen neuen doppelspurigen Tunnel (Herdunnel) und die bereits in Angriff genommene Verlängerung der bestehenden Kreuzungsstation Lax. Die Gesamtkosten für diese vier Infrastrukturmassnahmen belaufen sich auf CHF 54 Mio. Weiter geplant ist die Instandsetzung der Natursteinbogenbrücke vor der Station Betten sowie die Erneuerung der Gleisanlagen auf einer Teilstrecke zwischen Realp und Hospental. Eine wichtige Investition in den kommenden Jahren betrifft die Einführung des neuen Zugbeeinflussungssystem ZSI 127. Der Gesamtaufwand dafür beläuft sich auf rund CHF 40 Mio. Schliesslich wird im Jahr 2017 die Planung zum Ausbaus Schritt STEP 2030 vorangetrieben. Der Bericht zur integrierten Gesamtplanung des Angebots und der dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen für diesen übernächsten Ausbaus Schritt wurde bereits 2016 zuhanden des Bundesamtes für Verkehr ausgearbeitet und eingereicht.

Bildlegende zu Seite 2, Verwaltungsrat

Einzelbild: Jean-Pierre Schmid

Gruppenbild (v.l.n.r.): Fernando Lehner, Isidor Baumann, Viola Amherd, Jean-Pierre Schmid, Balthasar Meier, Peter Scheidegger, Hans-Rudolf Mooser

Bildlegende zu Seite 3, Geschäftsleitung

Einzelbild: Fernando Lehner

Gruppenbild (v.l.n.r.): Egon Gsponer, Ivan Pfammatter, Marco Tacchella, Alice Kalbermatter, Fernando Lehner, Martin Berchtold, Christoph Kronig

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	118
Längste Brücke	Rhonebrücke Ostausfahrt Brig (176 m)
Höchste Brücke	Grenjolsviadukt (48 m)
Tunnels und Lawinengalerien	67
Längster Tunnel	Furkatunnel (15.4 km)
Rollmaterialflotte	351 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen (MGB und GGB)	633
Anzahl Fahrgäste 2016 (ohne Autoverlad)	6.3 Millionen

