



Matterhorn Gotthard Bahn im Überblick

Einige Kennzahlen

Betriebsaufnahme BVZ Zermatt-Bahn	1891
Betriebsaufnahme Furka Oberalp Bahn	1914
Gründung Matterhorn Gotthard Bahn	2003
Streckennetz	Zermatt – Disentis / Göschenen
Streckenlänge	144 km
Maximale Steigung	181 Promille
Höchster Punkt	Oberalppass (2033 m)
Tiefster Punkt	Visp (625 m)
Stationen und Haltestellen	47
Brücken total	126
Längste Brücke	Grengiosviadukt (173 Meter)
Höchste Brücke	Mühlebachbrücke nach Stalden (45 Meter)
Tunnels und Lawinengalerien	50
Längster Tunnel	Furkatunnel (15.4 km)
Rollmaterial	Rund 426 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen	497 (Stand 31. Dezember 2003)
Linienbuskonzessionen	St. Niklaus-Grächen & Fiesch-Ernen-Binn

Inhalt

Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten	2
Zusammenschluss als grosse Herausforderung	3
Entstehungsgeschichte und Struktur	4 / 5
Die Vision der Matterhorn Gotthard Bahn	6 / 7
Beweggründe für den Zusammenschluss	8
Neuer Marktauftritt – das visualisierte Leitbild	9
Auf Kunden ausgerichtet	10 / 11
Attraktives Angebot	12 / 13
Infrastruktur	14 / 15
Mitarbeitende	16 / 17
Projekte	18 / 19
Geschäftsgang 2003	20

Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten



Der Verwaltungsrat (von links nach rechts): Isidor Baumann, Jean-Pierre Schmid, Daniel Lauber, Rolf Escher, Pierre-André Meyrat und Balthasar J. Meier.

2 ALS STARKE BAHN können wir unter den Schmalspurbahnen in den Alpen eine führende Rolle einnehmen.

Sehr geehrte Damen und Herren Aktionäre

Die Bahnunternehmen stehen vor grossen Herausforderungen. Der massive Spardruck von Bund und Kantonen macht auch vor dem öffentlichen Verkehr nicht halt. Nur starke Bahnunternehmen mit einer hohen Effizienz und Kundenorientierung werden in der veränderten Bahnlandschaft, welche die Bahnreform II mit sich bringen wird, erfolgreich bestehen können.

Dank dem Zusammenschluss der FO und BVZ zur Matterhorn Gotthard Bahn haben wir uns optimal auf die Veränderungen vorbereitet. Als starke Bahn können wir unter den Meterspurbahnen in den Alpen eine führende Rolle einnehmen. Mit der organisatorischen Ausgestaltung des neuen Unternehmens in die Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn, die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG und die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG haben wir ein Geschäftsmodell mit Zukunft umgesetzt: In Hinblick auf die Bahnreform II erfüllen wir bereits heute sowohl die Forderung nach der Trennung von Infrastruktur

und Betrieb als auch die Anforderungen bezüglich einer gesunden Kapitalstruktur sowie einer einheitlichen Führung des Bahnbetriebes und den damit einhergehenden Qualitätsstandards. Wir dürfen ohne falschen Stolz betonen, dass die Matterhorn Gotthard Bahn in diesem Zusammenhang in der Schweizerischen Bahnlandschaft eine führende Rolle einnimmt. Die Matterhorn Gotthard Bahn kann sich als eigenständiges Unternehmen erfolgreich in dem sich verändernden Bahnumfeld behaupten.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit Ihnen geschätzte Aktionäre danken, dass Sie dem Zusammenschluss zugestimmt haben. Die Vorteile zeigen sich bereits heute: Durch den gemeinsamen Betrieb der Infrastruktur, die gemeinsame Nutzung des Rollmaterials und der Werkstätten und Depots lassen sich Synergien nutzen, von denen sowohl die Kunden als auch die Besteller profitieren. Das Zusammengehen sichert uns zudem die Realisierung der geplanten Schlüsselprojekte wie der Vollknotenbahnhof Visp, der Relaunch des

Glacier Express, das Top Terminal Täsch und die Ostausfahrt Brig. Beim Investitionsbedarf lassen sich Einsparungen in Millionenhöhe realisieren.

All diese Vorteile münden in einer gemeinsamen Vision: Wir wollen die Marktführerschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis ausbauen, im Urserental und in der oberen Surselva massgeblich mitgestalten sowie als die Erlebnisbahn Nr. 1 in den Alpen gelten. Mit dem Zusammenschluss haben wir die Voraussetzungen geschaffen, diese Vision umzusetzen.

Ich danke der Geschäftsleitung und den Mitarbeitenden für die konsequente Umsetzung und den grossen Einsatz bei der Vereinigung der zwei Unternehmen.

Daniel Lauber
Verwaltungsratspräsident

Zusammenschluss als grosse Herausforderung



Die Geschäftsleitung (von links nach rechts): Bernhard Glor, Fernando Lehner, Peter Rüttimann, Marcel Mosser, Hans-Rudolf Mosser, Beat Britsch und Willi In-Albon.

Wir dürfen mit Zufriedenheit auf das erste Jahr der Matterhorn Gotthard Bahn zurück blicken. Der Zusammenschluss stellte für uns alle eine grosse Herausforderung dar. Die Neuorientierung forderte von jedem einzelnen Mitarbeitenden grosses Engagement und hohe Flexibilität. Denn das Zusammengehen von zwei Unternehmen bedeutete mehr als das blosse Zusammenführen von zwei Bilanzen. Vielmehr haben wir uns zum Ziel gesetzt, zwei unterschiedliche Unternehmenskulturen in einem neuen Unternehmen zu vereinen.

Entsprechend galt es, das neue Unternehmen aufzubauen. Viele Mitarbeitende halfen bei der Erarbeitung der Grundlagen engagiert mit – von der Optimierung der Arbeitsabläufe, über die Erarbeitung der Instrumente im Personalbereich, bis hin zur Kreation des neuen Marktauftritts. Damit konnten wir im vergangenen Jahr die Grundlagen schaffen, um künftig die Synergiepotenziale voll auszuschöpfen und die angekündigten Einsparungen und Optimierungen zu realisieren.

Als Erfolg darf aber auch gewertet werden, dass die Matterhorn Gotthard Bahn trotz der Umstrukturierung und dem damit verbun-

denen Stellenabbau keine Kündigungen aussprechen musste. Ich danke meinen Kollegen in der Geschäftsleitung und den Mitarbeitenden für den grossen Einsatz und die Unterstützung bei der nicht einfachen Umsetzung der neuen Struktur.

Als erfolgreich darf das erste Geschäftsjahr der Matterhorn Gotthard Bahn auch in Bezug auf die Einnahmen gewertet werden. Die Rahmenbedingungen erwiesen sich als schwierig. Zwar beeinflusste der frühe Schneefall in der Wintersaison 2002/2003 sowie der Jahrhundertssommer das Geschäftsjahr positiv. Gleichzeitig wirkten sich die weltweite Konjunkturflaute, der schwache Dollar, die Lungenkrankheit SARS, der Irakkonflikt und die Terrorangst negativ auf die Nachfrage aus. Während der Glacier Express einen Rückgang von rund 6% verzeichnete, konnten im Regionalverkehr auf dem gesamten Streckennetz zwischen Zermatt und Disentis mehr Fahrgäste als im Jahr 2002 befördert werden. Dies schlug sich in einer Steigerung der Einnahmen von 5,5% nieder. Ebenfalls konnten beim Autoverlad und beim Güterverkehr höhere Erträge erzielt werden. Positiv präsentiert sich die Jahresrechnung mit einem Gewinn von rund 1 Million Franken.

Dem neuen Geschäftsjahr blicken wir verheissungsvoll entgegen: Mit dem Zusammenschluss haben wir die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft und die Umsetzung der Grossprojekte Top Terminal Täsch, NEAT-Vollknoten in Visp und Ostausfahrt in Brig gelegt. Und auch die Rahmenbedingungen lassen Optimismus zu: Das ökonomische Umfeld scheint sich zu verbessern und die geopolitische Lage hat sich beruhigt. Als Dienstleistungsunternehmen mit einer hohen Kundenorientierung und einem optimierten Angebot wollen wir unsere Vision realisieren, dass die Matterhorn Gotthard Bahn zu der Erlebnisbahn Nr. 1 in den Alpen wird.

Ich danke dem Verwaltungsrat für das grosse Vertrauen und die Unterstützung beim Aufbau der neuen Unternehmung. Ich danke aber auch allen Mitarbeitenden für den grossen Einsatz und den Kunden, der öffentlichen Hand, den Geschäftspartnern und Aktionären für die gute Zusammenarbeit.

Hans-Rudolf Mosser
Vorsitzender
der Geschäftsleitung

Entstehungsgeschichte und Struktur

NUR DANK dem hohen Engagement aller Mitarbeitenden konnte das «Projekt» Ende 2003 erfolgreich abgeschlossen werden.

4

Es ist ein wahres Erlebnis: Auf einer unverkennbaren Strecke führt die Matterhorn Gotthard Bahn 144 Kilometer von Zermatt nach Disentis und von Andermatt nach Göschenen. Die Bahn führt jährlich mehrere Millionen Gäste durch die wunderbare Landschaft von Disentis durch die obere Surselva, über den Oberalppass, durch das Urserental und das Goms, entlang dem Aletschgletscher und durchs Mattertal nach Zermatt. Der Zug überwindet dabei 3300 Höhenmeter, durchfährt 50 Tunnels und Galerien, fährt über 126 Brücken und passiert 47 Stationen.

Dieses Erlebnis gipfelt aus dem Zusammenschluss der BVZ Zermatt-Bahn und der Furka Oberalp Bahn FO und damit der zwei Meterspurbahnen aus dem Oberwallis, im Kanton Uri und aus der oberen Surselva. Seit dem 1. Januar 2003 betreibt die Matterhorn Gotthard Bahn mit ihren über 500 Mitarbeitenden und über 400 Fahrzeugen die durchgängige Strecke von Disentis bis Zermatt.

Vordergründig mag der Zusammenschluss und das geschaffene Angebot unspektakulär erscheinen. In der Tat steckt dahinter aber ein mittlerweile fast dreijähriger, intensiver Prozess. Mit der Definition des

Zusammenschlusses als gemeinsames strategisches Ziel haben die Verwaltungsräte von BVZ und FO im Juni 2001 den Startschuss gesetzt. Innert Jahresfrist wurden die Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, so dass die beiden Verwaltungsräte der BVZ und FO im September 2002 den Grundsatz eines Zusammenschlusses genehmigten. An der anschliessenden Gründungsversammlung haben die Aktionäre (BVZ Holding sowie Bund und Kantone) die neue «Matterhorn Gotthard Bahn» gegründet.

Der neue Verwaltungsrat setzt sich aus je 3 Vertretern der ehemaligen BVZ und FO zusammen. Verwaltungsratspräsident des neuen Bahnunternehmens ist Altständerrat Daniel Lauber aus Zermatt. Ständerrat Rolf Escher, bis Ende 2002 Direktor der Furka Oberalp Bahn AG, ist als Vizepräsident des Verwaltungsrates tätig. Die operative Führung der Management AG und damit der Matterhorn Gotthard Bahn wurde Hans-Rudolf Mooser, dem Vorsitzenden der Gruppenleitung der BVZ Holding, übertragen.

Die Unternehmensstruktur der neuen Bahngruppe umfasst mit der Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn – die Managementgesellschaft –, der Matterhorn Gotthard Verkehrs AG und der Matter-

horn Gotthard Infrastruktur AG drei Aktiengesellschaften. Die Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn stellt die einheitliche Führung der Bahngruppe sicher. Als «Profit-Center», welches Dividenden ausschütten kann, übernimmt die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG den gesamten Bahnbetrieb. Dieser umfasst das Rollmaterial, die Depots, die Nebenbetriebe und den dazugehörigen Unterhalt sowie die Linienbetriebe auf der Strasse. Die Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG umfasst die Fahrbahn und Fahrleitungen, Betriebsleitstellen, Bahnhofgebäude und die Werkstätten für die technischen Dienste.

Diese formellen Beschlüsse und Unternehmensstruktur bilden jedoch nur den äusseren Rahmen. Die neue Matterhorn Gotthard Bahn soll mehr sein, als die blosser Summe von zwei Unternehmen, die nun unter einer einheitlichen Führung stehen. Vielmehr wurden die Kernprozesse unter dem Primat der Kunden- und Prozessorientierung neu gestaltet und damit optimiert. Nur mit diesem Vorgehen konnte gewährleistet werden, dass die Synergien zwischen den beiden Unternehmen optimal genutzt werden können.

Die Neugestaltung der Kernprozesse bedingte ein hohes En-

gagement des gesamten Unternehmens: Der Ist-Zustand beider Unternehmen wurde aufgenommen und analysiert. Gemeinsamkeiten und Unterschiede wurden definiert. Anschliessend wurden die Prozesse neu gestaltet und die Standorte und Aufgaben der Mitarbeitenden festgelegt.

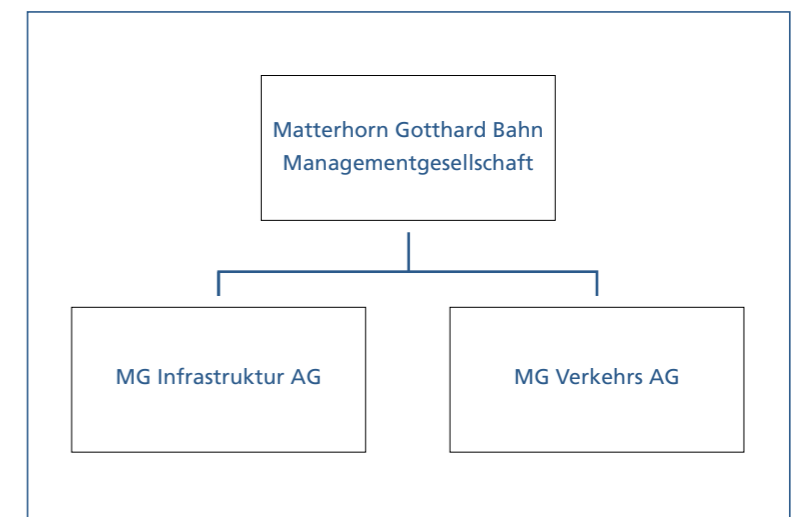
Gleichzeitig musste auch die einheitliche Führung sichergestellt werden: Fragen der Arbeitsverträge, des Lohnsystems oder des Personalreglements standen dabei ebenso im Vordergrund wie der künftige gemeinsame Auftritt nach Aussen – ein neues Erscheinungsbild musste geschaffen werden. Dazu gehörte die Kreation des neuen Namens und des Logos sowie deren konsequente Umsetzung. Die Gebäude und Bahnhöfe wurden neu beschriftet, das Rollmaterial neu bemalt, die Mitarbeitenden wurden mit neuen Dienstkleidern ausgerüstet und sämtliches Druckmaterial musste angepasst werden.

Damit all diese Aufgaben wahrgenommen werden konnten, engagierten sich über 40 Mitarbeitende in verschiedenen Arbeitsteams. Nur dank diesem hohen Engagement und der Flexibilität aller Mitarbeitenden konnte das «Projekt» zur Optimierung und Neugestaltung des

Unternehmens Ende 2003 erfolgreich abgeschlossen werden. Mit vollem Elan konnten die entwickelten Führungsinstrumente im operativen Geschäft eingesetzt werden. Die Energien können nun gänzlich

auf den Markt gelenkt werden, so dass die geschaffenen Synergien zum spürbaren Vorteil für die Kunden und damit für das gesamte Unternehmen genutzt werden können.

5



Die Vision der Matterhorn Gotthard Bahn

JEDER MITARBEITENDE soll erkennen, dass das eigene Verhalten als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität gilt.



6

Die Matterhorn Gotthard Bahn will die Marktführerschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis ausbauen, im Urserental und der oberen Surselva massgeblich mitgestalten sowie als die Erlebnisbahn Nr. 1 in den Alpen gelten. Aus dem Zusammenschluss von BVZ und FO geht eine starke touristische Regionalbahn hervor, welche über die nötigen Ressourcen für eine klare Stärkung des Angebots im Regionalverkehr verfügen wird.

Die strategische Stossrichtung zielt damit auf die Optimierung der Ausflugs- und Regionalverkehrsleistungen ab. Der Regionalverkehr und damit auch der Berufsverkehr für die Einheimischen sollen von einer hohen Dienstleistungsqualität profitieren. Im Zentrum liegt aber auch die Optimierung der Ressourcen mit dem Ziel der Verbesserung des Kostendeckungsgrades.

Verfolgt wird mit der neuen Vision zudem der Ausbau des touristischen Angebots. In diesem Zusammenhang steht der Relaunch des Glacier Express mit der Beschaffung von neuem Rollmaterial und der Einführung eines neuen Marketing-, Verpflegungs- und Betriebskonzeptes zusammen mit der Rhätischen Bahn bevor. Die Neuausrichtung trägt zu einer Verbesserung

der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Expresszügen in der Schweiz bei. Gleichzeitig werden damit auch die Voraussetzungen geschaffen, den Bekanntheitsgrad im Ausland weiter zu fördern.

Der bei der BVZ seit 1998 wiederbelebte Güterverkehr und die Anstrengungen der FO beim Autoverlad tragen zusehends Früchte. Für den Güterverkehr und den Autoverlad steht die Sicherung der erreichten Marktstellung im Vordergrund. Durch eine verbesserte Auslastung des Streckennetzes sollen diese Geschäftsfelder zu einer Verbesserung des Kostendeckungsgrades beitragen.

Im Bereich der Infrastruktur und des Rollmaterials wird eine Verminderung der Prozesskosten im Betriebs- und im Hauptunterhalt von Rollmaterial verfolgt. Besser sein als vergleichbare Konkurrenzunternehmen – das ist die Devise. Gerade in diesem Bereich zeigen sich die Synergien, die sich aus dem Zusammenschluss der beiden Bahnunternehmen ergeben, am augenfälligsten. Die Werkstätte im Glisergrund – um nur ein Beispiel zu nennen – trägt wesentlich zur Reduzierung der Prozesskosten bei. Die Umsetzung der Vision und insbesondere die Positionierung als Erlebnisbahn

Nr. 1 in den Alpen führt über die Elemente Dienstleistungsqualität und Kundenzufriedenheit. Die Orientierung der Dienstleistungen an den Bedürfnissen der Kunden setzt ein abgestimmtes internes Handeln voraus. Denn nicht nur die Reisenden sind Kunden. Vielmehr muss das Bewusstsein gesteigert werden, dass jeder Mitarbeitende innerhalb des Unternehmens und seines Teams Dienstleister und gleichzeitig auch Kunde sein kann.

Jeder Mitarbeitende soll erkennen, dass das eigene Verhalten als wesentlicher Erfolgsfaktor für die Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität gilt. Deshalb werden alle Mitarbeitenden im Jahr 2004 an einem zweitägigen Workshop geschult. Dabei sollen die Bedeutung der Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität für den unternehmerischen Erfolg vermittelt sowie konkrete Umsetzungsschritte zu einem überdurchschnittlichen Kundenservice definiert und realisiert werden. Jeder einzelne Mitarbeitende leistet damit seinen Beitrag, dass die Matterhorn Gotthard die Vision erfolgreich umsetzen kann.

7

Beweggründe für den Zusammenschluss



8

Es ist bekannt: Bund und Kantone stehen unter massivem Kostendruck – und der Spardruck macht auch vor dem öffentlichen Verkehr nicht Halt. Die Bahnreform II wird manche Bahngesellschaften in den kommenden Jahren zur engeren Zusammenarbeit und zu Fusionen veranlassen. Nur starke Bahnunternehmen mit einer hohen Effizienz und Kundenorientierung werden in der veränderten Bahnlandschaft erfolgreich bestehen können.

Auf die sich verändernden Rahmenbedingungen können sich die Bahnunternehmen optimal vorbereiten. Die BVZ und FO haben die Zeichen erkannt und wollten die Chance nutzen. Die Prüfung eines Zusammenschlusses war naheliegend: Beide Unternehmen wiesen in Bezug auf Topografie, Geldgeber, Technik, Infrastruktur, Produkte und Region grosse Ähnlichkeiten auf – ein Synergienpotential, das genutzt werden soll. Der Zusammenschluss sichert langfristig ein attraktives Bahnangebot und schafft zusätzlichen Nutzen für Kunden, Mitarbeitende, Eigner und Besteller.

Das neue Unternehmen kann durch den Zusammenschluss eine führende Rolle unter den Schmalspurbahnen in den Alpen einnehmen. Durch die gemeinsame Nutz-

ung der Infrastruktur, des Rollmaterials und der Werkstätten und Depots lassen sich Synergien nutzen und damit Kosten einsparen. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet auch der optimierte Rollmaterialumlauf.

Das neue Bahnunternehmen bildet die Voraussetzung, sich als attraktiven Partner des touristischen und beruflichen Reiseverkehrs zu positionieren. Davon profitieren nicht zuletzt die Kunden: Das Grundfahrplanangebot wird ab 2007 auf den Fernverkehrsstudententakt des neu definierten Vollknotens Visp ausgerichtet. Kurze Anschlusszeiten an die weiterführenden Züge der Matterhorn Gotthard Bahn sind damit gewährleistet. Verbesserungen für die Reisenden bringt auch der optimierte Anschluss vom Oberwallis nach Göschenen.

Ebenfalls augenfällig sind die Konsequenzen des Zusammenschlusses in Bezug auf die geplanten Investitionen: Der Zusammenschluss der beiden Bahnunternehmen stellt die Realisierung der geplanten Schlüsselprojekte wie der Vollknotenbahnhof Brig, das Top Terminal Täsch und den Relaunch des Glacier Express sicher. Dank dem Zusammenschluss lassen sich beim Investitionsbedarf Einsparungen in

der Grössenordnung von rund CHF 40 Millionen realisieren. Nur ein starkes Unternehmen kann den Investitionsschub von rund CHF 200 Millionen in den kommenden fünf Jahren verkraften.

Damit bringt der Zusammenschluss allen Vorteile: Die geplanten Investitionen sichern ein attraktives Bahnangebot, schaffen für die Kunden zusätzlichen Nutzen und lösen in der Region wichtige wirtschaftliche Impulse aus. Der Zusammenschluss wird mittelfristig Bund und Kantone bei den Abgeltungen entlasten. Die konsolidierte Eigenkapitalbasis wird mittelfristig die Voraussetzung schaffen, Dividenden im heutigen Rahmen auszusütten – womit auch die Eigner vom Zusammenschluss profitieren. Zu den Gewinnern gehören nicht zuletzt die Mitarbeitenden: Als starke Regionalbahn kann die Matterhorn Gotthard Bahn langfristig Arbeitsplätze sichern. Dank des Zusammenschlusses kann der wichtige Lebensnerv für die Täler im Oberwallis, im Urserental, im Tujetsch und in der Oberen Surselva erhalten werden.

Neuer Marktauftritt – das visualisierte Leitbild



9

DAS NEUE ERSCHEINUNGSBILD verdeutlicht gegen Aussen das neue Bahnunternehmen am augenfälligsten.

Umso wichtiger ist es, dass das neue Erscheinungsbild konsequent auf alle Bereiche angewendet wird.

Die Qual der Wahl: Unter 270 Namensvorschlägen, die von den Mitarbeitenden im Rahmen eines Wettbewerbes eingereicht wurden, hatte sich das neue Bahnunternehmen für einen neuen Namen zu entscheiden. Die Wahl fiel schliesslich auf Matterhorn Gotthard Bahn.

Der Name des neuen Bahnunternehmens verbindet die symbolträchtigsten Wahrzeichen der Schweiz und charakterisiert gleichzeitig die Strecke zwischen Zermatt und Disentis. Im Mittelpunkt des Logos steht das Matterhorn in einer stilisierten Form. Der frische Bergwind und der Fahrwind ziehen mit feinen Schräglinien durch das Matterhorn. Sowohl der Name als auch das Logo versinnbildlichen die Bewegung und betonen die starke Identifikation des Unternehmens mit der Region.

Das neue Erscheinungsbild verdeutlicht gegen Aussen das neue

Bahnunternehmen am augenfälligsten. Umso wichtiger ist es, dass das neue Erscheinungsbild konsequent auf alle Bereiche angewendet wird.

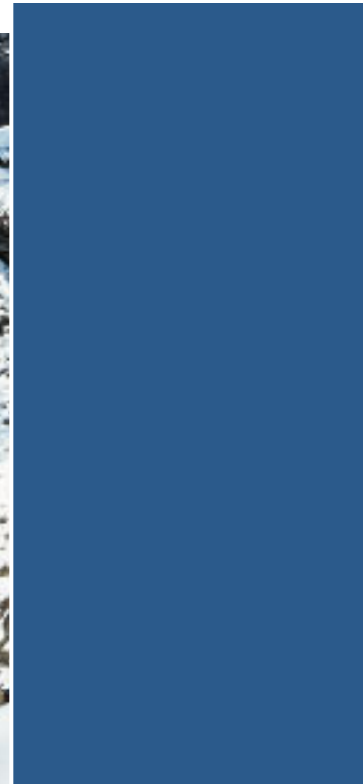
Auch im Bereich des Marketings galt es, alle Instrumente anzupassen. Briefpapier, Couverts, Visitenkarten, Inserate und Souvenirartikel wurden ebenso mit dem neuen Design versehen, wie der Imageprospekt und der neue Internetauftritt. Im neuen Erscheinungsbild präsentieren sich auch die Mitarbeitenden: Mit ihren neuen Dienstkleidern symbolisieren sie seit Mitte Dezember 2003 gegenüber ihren Kunden das einheitliche Unternehmen. Aber auch gegen Innen weist die Dienstkleidung Symbolcharakter auf: Sie widerspiegelt die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden. Zweckmässig, modern und angenehm zu tragen sollten die neuen Dienstkleider sein – Kriterien, welche insbesondere die Mitarbeitenden beurteilen können. Entsprechend wurde ein Projekt-

team bestehend aus Mitarbeitenden mit der Auswahl und auch der Einführung der Dienstkleider beauftragt.

Der rote Faden zieht sich bei den Lokomotiven und Wagen weiter: Sämtliches Rollmaterial wird schrittweise neu bemalt. Bis Ende 2003 konnte rund ein Drittel mit dem neuen Design beschriftet werden. Die Priorität wurde dabei auf Fahrzeuge des Glacier Express und die Personenwagen für den Regionalverkehr gelegt. In weisser Farbe auf rotem Grund erscheinen seit November 2003 auch die Beschriftungen an den Bahnhöfen. Konsequent wurde bis Ende 2003 bereits auch der Grossteil der Gebäude neu beschriftet.

Auf Kunden ausgerichtet

10



11

WEITERHIN AKTIV bleibt das neue Bahnunternehmen im direkten Verkauf von Bahnfahrten und Spezialreisen für Gruppenreisende . . .

Die unverkennbare Landschaft in den Kantonen Wallis, Uri und Graubünden machen die Fahrt mit der Matterhorn Gotthard Bahn zu einem Erlebnis. Doch das alleine genügt nicht: Das neue Bahnunternehmen kann nur durch das Zusammenspiel von Natur, Dienstleistung, Rollmaterial, Infrastruktur und einer erfolgreichen Vermarktung zur Erlebnisbahn werden.

In der Ausgestaltung des Marketingkonzeptes bestand eine weitere Herausforderung des neuen Bahnunternehmens. Eine konsequentere Positionierung und Differenzierung gegenüber der Konkurrenz musste

ausgearbeitet werden. Im Zentrum der Bemühungen steht dabei die Kommunikation und entsprechend nehmen das Management der Vertriebskanäle und das Image der Bahn eine zentrale Rolle ein.

Vor diesem Hintergrund wurde ein neues Geschäftsmodell erarbeitet. Im Bewusstsein, dass nicht die Tätigkeit als genereller Reiseveranstalter, sondern die Erbringung von Transportleistungen und das Vermitteln von Bahnerlebnissen zu den Kernkompetenzen der Matterhorn Gotthard Bahn gehören, setzt das neue Bahnunternehmen auf eine verstärkte Kooperation mit Reise-

veranstaltern und lokalen Anbietern im Tourismussektor. Die Energien und Ressourcen werden darauf fokussiert, touristische Angebote mit direktem Bezug zu eigenen Bahndienstleistungen bei ausgewählten Reiseveranstaltern zu platzieren.

Grosse Bedeutung kommt aber auch der Ausgestaltung des Vertriebsnetzes zu: Eine hohe Vertriebsdichte und eine breite Distribution tragen wesentlich zur Optimierung der Auslastung der Zugkapazitäten bei. Entsprechend wird der Betreuung der Vertriebspartner besondere Beachtung zugemessen.

Erlebnis und Erholung: Dies will die Matterhorn Gotthard Bahn schliesslich ihren Reisenden vermitteln. Übergeordnet erfolgt eine kombinierte Kommunikation aller Angebote der Matterhorn Gotthard Bahn für Bahnreisende. Mit der kombinierten Kommunikation des neuen Bahnunternehmens als Betreiberin des Regionalverkehrs, als Zubringerin zu Tourismusdestinationen und als Anbieterin des Glacier Express kann einerseits die Position als Marktführerin im Oberwallis, im Urserental, im Tujetsch und in der Oberen Surselva kommuniziert werden. Andererseits erfolgt die separate und von den übrigen Angeboten unabhängige Vermarktung des Glacier Express für einen Image-Transfer von der Marke Glacier Express auf die übrigen Angebote. Neben dem Key Account Management stellen die Belieferung von Absatzmittlern und externen

Beeinflussern mit Kommunikationsmaterial sowie die direkte Ansprache attraktiver Kundengruppen in der Schweiz wichtige Instrumente in diesem Bereich dar.

Ebenso zentral ist, dass die Nutzung der Bahn im Regionalverkehr sowie im touristischen Verkehr erhöht wird. Mit ihrer neuen Rolle nehmen die Stationen in der lokalen Marktbearbeitung und der persönlichen Ansprache eine stärkere Funktion ein und machen auf die Vorteile der Nutzung der Bahn aufmerksam.

Weiterhin aktiv bleibt das neue Bahnunternehmen im direkten Verkauf von Bahnfahrten und Spezialreisen für Gruppen sowie in der Betreuung von Anfragen für Einzelreisende. Die Matterhorn Gotthard Bahn bearbeitet und nutzt die Kundenkontakte damit auch künftig

in Eigenregie. Dank der Abwicklung der Reservationsanfragen rund um den Glacier Express wird die Zuteilung von Kontingenten und Sitzplätzen weiterhin kundenspezifisch gesteuert.

Das neue Geschäftsmodell bringt der Matterhorn Gotthard Bahn Vorteile in verschiedener Hinsicht: Sie kann sich auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren, die aktive Kundenbetreuung selbst wahrnehmen und den Kundenstamm selbst pflegen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass sich die Matterhorn Gotthard Bahn als Erlebnisbahn Nr. 1 in den Alpen positionieren kann.

Attraktives Angebot



12 OBERSTE PRIORITÄT beim Rollmaterial ist aber, das komfortable Reisen für die Kunden sicherzustellen.

Die Reisenden profitieren auf der gesamten Strecke von den gleich hohen Standards.

Zentrale Aufgabe der Matterhorn Gotthard Bahn war im Jahre 2003, die Grundlagen zur Nutzung der Synergien des neuen Bahnunternehmens zu erarbeiten, welche der Zusammenschluss insbesondere in Bezug auf den Betrieb und das Rollmaterial bietet. Die Zielsetzung: Die Matterhorn Gotthard Bahn bietet mehr Erlebnis und mehr Erholung vom Weltkurort Zermatt bis Disentis. Von der Erbringung der betrieblichen Dienstleistungen, über das Angebot im Regionalverkehr und beim Glacier Express sowie dem Komfort des Rollmaterials wird die Vision und damit die hohe Kundenorientierung konsequent umgesetzt.

Den intensivsten Kundenkontakt haben die Zugbegleiter, das Stationspersonal und die Lokführer. Sie verstehen sich als Dienstleister am Kunden und setzen sich dafür ein, dass der Aufenthalt und die Fahrt so angenehm wie möglich sind. Vor diesem Hintergrund werden die

grossen Stationen in Andermatt, Oberwald, Fiesch, Täsch und Zermatt als umfassende Servicezentren ausgestaltet, in denen sämtliche Informations- und Dienstleistungsbedürfnisse der Reisenden abgedeckt werden. Die Serviceleistungen der übrigen Stationen sind flexibel der Nachfrage anzupassen. Die persönliche Kundeninformation, die gelebte Sauberkeit, die Mithilfe beim Ein- und Ausstieg, sowie die Verteilung von Informationen über Anlässe und die Region an die Gäste sollen dazu beitragen, dass die Fahrt mit der Matterhorn Gotthard Bahn zur Erholung und zum Erlebnis wird.

Dank dem Zusammenschluss können künftig fixe Blockzüge realisiert werden. Die Vorteile liegen auf der Hand: Im Normalbetrieb müssen die Blockzüge nicht mehr manövriert und zusammengestellt werden. Der Rangieraufwand wird sich dadurch bei den Durchgangsstationen massiv reduzieren. Der Glacier Express wird

übergangsmässig bereits ab Sommer 2005 mit fixen Blockzügen und festen Platzreservierungen zwischen Disentis und Zermatt verkehren. Auch beim Regionalverkehr werden Grundkompositionen im Einsatz stehen. Diese werden jedoch aus betrieblichen und personaleinsatzspezifischen Überlegungen nicht durchgehend, sondern als Pendelbetrieb zwischen Zermatt und Brig/Visp und Brig/Visp – Andermatt/Göschenen und Disentis geführt.

Während der Glacier Express künftig zusätzlich zum Regionalverkehr und damit teilweise ausser Takt fahren wird, wird beim Regionalverkehr der Stundentakt beibehalten. Dieser wird sich ab 2007 konsequent am Vollknoten Visp ausrichten. Das neue Betriebskonzept erlaubt damit dank den verbesserten Umläufen gleichzeitig eine leichte Erhöhung der Fahrdienstleistungen und eine Reduktion der Anzahl Lok- sowie Wagen-

führertouren. Insbesondere die damit verbesserte Anpassung des Rollmaterials an den Bedarf, wird zusätzliche Kosteneinsparungen bringen.

Oberste Priorität beim Rollmaterial ist aber, das komfortable Reisen für die Kunden sicherzustellen. Von der Sauberkeit bis hin zur Sicherheit: Die Reisenden profitieren auf der gesamten Strecke von den gleich hohen Standards. Neben der kontinuierlichen Erneuerung des Rollmaterials kommt dem präventiven Unterhalt eine zentrale Bedeutung zu. Die optimierte Planung, die hohe Gewichtung mobiler Einsatztrupps und eine verbesserte Ausbildung bei Lokführern und Zugpersonal sollen die Anzahl der Störungen massgeblich reduzieren. Falls es dennoch zu einer Störung kommt, sollen die Wartezeit für die Reisenden und der Ausfall von Rollmaterial möglichst minimiert werden.

Neben einem attraktiven Fahrplan wartete die Matterhorn Gotthard Bahn auch im Jahr 2003 mit attraktiven Spezialangeboten auf: Zusammen mit den Gornergrat-Monte Rosa-Bahnen organisierte das neue Bahnunternehmen für ihre Gäste Dampf- und Nostalgiefahrten und liess damit die Eisenbahn-

tradition wieder aufleben. Aber auch mit den Brunchfahrten nach Zermatt, Andermatt und Disentis, mit dem Jassen im Zug von Brig nach Disentis oder mit dem Spezialangebot «Kloster Disentis – die Perle im Bündnerland» ermöglicht die Matterhorn Gotthard Bahn ihren Gästen unvergessliche Erlebnisse.

Immer grösserer Beliebtheit erfreut sich auch die Erlebnis Card, welche neben der Bahnleistung weitere Transportdienstleistungen mit den Luftseilbahnen und Postautolinien sowie den Eintritt in verschiedene Sportanlagen beinhaltet. Mit «Bike und Bahn» ermöglicht die Matterhorn Gotthard Bahn den Gästen zudem die Kombination einer abwechslungsreichen Bahnfahrt durch das Goms mit einer Velotour entlang des jungen Rotten von Oberwald nach Brig. Auch Wanderer kommen nicht zu kurz: Im Sommer präsentieren die Prospekte «Wandern entlang der Bahn» von Visp zum Gornergrat bzw. von Zermatt bis Disentis unterschiedliche Routen. Im Winter locken das Winterwandern, das Langlaufen, das Schlitteln am Nätschen und weitere interessante Angebote die Gäste in die unverkennbare Landschaft. Die Matterhorn Gotthard Bahn bringt ihre Gäste zudem zu weiteren Attraktionen in der Region. Nicht

zuletzt ist die Bahn ein attraktiver Zubringer zu den zahlreichen Ferienorten im Mattertal, sowie in den Regionen Aletsch/Goms, Urseren und obere Surselva.

Infrastruktur



14 DIE UMSETZUNG des Infrastrukturkonzeptes wurde im 2003 bereits in Angriff genommen.

Im Vordergrund der Arbeiten standen und werden kurz- bis mittelfristig die Erneuerung der Stellwerke stehen.

Auf der gesamten Strecke einheitliche Standards in Bezug auf die Infrastruktur – von der Kommunikationstechnik, über die Stellwerk-/Leittechnik, die Fahrbahn bis hin zur Energie und Fahrleitung: Dieses Ziel kann nur dank dem Zusammenschluss zur neuen Matterhorn Gotthard Bahn realisiert werden. Die Grundlage für die quantitative und qualitative Planung der Aktivitäten im Bereich des Unterhalts und der Erneuerung der Infrastruktur hat das neue Bahnunternehmen mit der Erarbeitung des Infrastrukturkonzeptes im Jahr 2003 bereitgestellt.

Damit verfügt die Matterhorn Gotthard Bahn über eine konsequente und längerfristige Planung. Für den Zeitraum von 15 Jahren ist festgelegt, welche Anpassungen und Erneuerungen realisiert werden. Die Matterhorn Gotthard Bahn ist somit bestens auf die Änderungen im Zusammenhang mit der Bahnreform II gewappnet: Die vorgesehene Ablösung der objektspezifischen Finanzierung durch Leistungsvereinbarungen gewährleistet einerseits eine höhere Flexibilität, verlangt andererseits aber von den Bahnunternehmen eine langfristige Planung ihrer Arbeiten im Infrastrukturbereich. Das Infrastrukturkonzept stellt auch sicher, dass die Arbeiten im Bereich der

Infrastruktur auf Standards basieren und einheitlich und verbindlich auf dem gesamten Streckennetz angewendet werden. Damit kann gleichzeitig auch die Kompatibilität der Technik erreicht werden. Zudem werden dadurch Planungsrichtlinien für die Budgetierung und Projektierung von Investitionsvorhaben vorgegeben.

Durch die Orientierung der Standards an den gesetzlichen Vorgaben und deren Ergänzung durch interne Regelungen und bahnspezifischen Benchmarks wird der Qualität und Sicherheit oberste Priorität beigemessen. Einheitliche Richtlinien im Bereich der Beschaffung und Bewirtschaftung von Bau- und Ersatzmaterial verbessern zudem das Kosten-/Nutzenverhältnis beim Einkauf und bei der Logistik. Erneuerungs- und Instandhaltungsarbeiten werden gezielter ausgeführt. Durch die Integration aller anfallenden Arbeiten in die Jahresplanung können Abstimmungen mit den übrigen Bereichen optimiert werden. Negative Auswirkungen auf den Betrieb und damit Einschränkungen und Unannehmlichkeiten für die Reisenden werden minimiert.

Die Umsetzung des Infrastrukturkonzeptes wurde im 2003 bereits in Angriff genommen. Im

Vordergrund der Arbeiten standen und werden kurz- bis mittelfristig die Erneuerung der Stellwerke stehen. Priorität wird zudem auf die Anpassungen und Erneuerungen im Bereich der Kunstbauten gelegt.

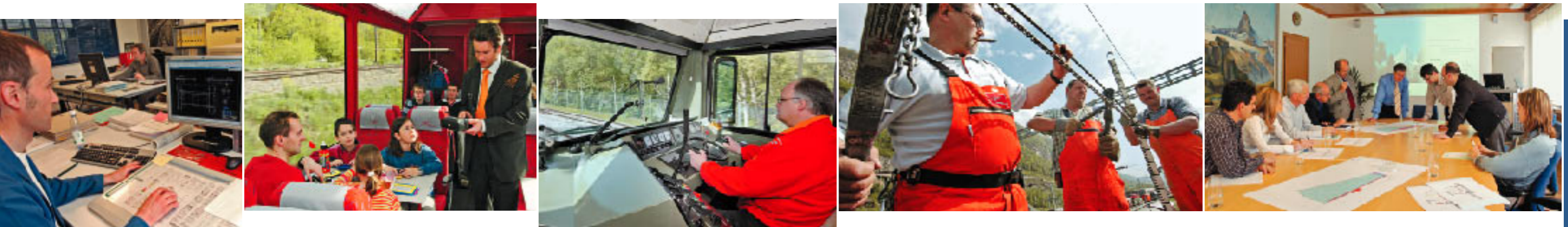
Neben den strategischen Grossprojekten lag das Augenmerk der Matterhorn Gotthard Bahn im 2003 auch auf kleineren, aber nicht weniger wichtigeren Projekten. Eindrücklich gestaltet sich dabei die Planung der Sanierung der Reussbrücken «Göschenen» und «Mätteli», die 2004 ausgeführt werden. Bei den Naturstein-Bogenbrücken von 93 beziehungsweise 57 Metern Länge wird ein neuer vollständiger Brückenüberbau ausgeführt. Dieser dient dem Schutz der Unterkonstruktion und reduziert die Erschütterungen durch das Gewicht der Züge. Im Jahr 2003 wurde rund die Hälfte des geplanten Totalumbaus des Trasses und der Geleiseanlagen auf dem Streckenabschnitt Zumdorf – Richleren (1'850 m) ausgeführt. Gleichzeitig wird die Brücke über die Furkareuss bei Zumdorf durch eine Betonkonstruktion ersetzt. Zwischen Niederwald – Blitzingen wurde auf einer Länge von rund einem Kilometer mit dem Totalumbau der Bahninfrastruktur begonnen. Das Baupro-

gramm schliesst auch die Gesamterneuerung der Wilerbachbrücke ein. Auf den Streckenabschnitten Andermatt – Nätschen und Oberalppass – Dieni wurden verschiedene Stützmauern saniert. Die sieben Teilprojekte im Rahmen von Alp Transit (neuer Disentisertunnel, neue Kreuzungsstation Mompé-Tujetsch, der Totalumbau von Trasse, Kunstbauten, Oberbau und Fahrleitung auf verschiedenen Streckenabschnitten zwischen Sedrun – Disentis) sind zum grösstenteils abgeschlossen. Die Bauaufwendungen für das Gesamtprojekt AlpTransit Surselva (Matterhorn Gotthard Infrastruktur) sind per 31.12.2003 auf Fr. 58.5 Mio aufgelaufen.

Zudem wurden zwei neue Weichen bei Rotondo (im Furkatunnel) und im Steinlekehr (Schöllenschlucht) eingebaut. Weiter wurden im Jahr 2003 auf der Strecke Brig – Zermatt die letzten vier von insgesamt zehn Zahnstangeneinfahrten ersetzt.

Diese Projekte sind Beispiele dafür, dass die Matterhorn Gotthard Bahn konsequent ihr Ziel verfolgt, auf dem gesamten Streckennetz die gleichen Standards bezüglich der Infrastruktur umzusetzen.

Mitarbeitende



16 ZIEL DER MATTERHORN GOTTHARD BAHN muss sein, auch künftig als attraktiver und begehrter Arbeitgeber zu gelten.

Dank dem Zusammenschluss können neue, attraktive Funktionen geschaffen werden.

Das neue Bahnunternehmen Matterhorn Gotthard Bahn bedeutet mehr als das Zusammenführen von Bilanzen. Im Mittelpunkt steht letztlich der Mensch. Die Mitarbeitenden wollten und sollten ihren Platz in der neuen Organisation finden. Sie mussten sich mit den erforderlichen Veränderungen auseinander setzen und mit Überzeugung bei der Zusammenführung der beiden Bahnunternehmen aktiv mitwirken – eine Herausforderung, die von allen viel Offenheit, Flexibilität und Engagement verlangte.

Voraussetzung dazu war und ist eine transparente Informationspolitik sowie eine aktiv geförderte Organisationsentwicklung. Insbesondere galt es in diesem Zusammenhang, ein neues System zur Beurteilung der Mitarbeitenden zu entwickeln. Die konsequente Ausrichtung an die Führung durch Zielvereinbarung gewährleistet, dass letztlich für alle Mitarbeitenden Ziele festgelegt werden. Daraus folgt nicht nur der Einbezug jedes Einzelnen, sondern auch die Sicherstellung eines stetigen Verbesserungsprozesses für alle Mitarbeitenden und damit für das gesamte Unternehmen. Dieser Umsetzungs- und Veränderungsprozess wurde durch eine transparente Informationspolitik unterstützt. Ein wichtiges Ziel

war aber auch, Unsicherheiten und Ängsten mit einer offenen Kommunikation aktiv zu begegnen und diese zu beseitigen. Als Instrumente dienten neben mehreren Informationsveranstaltungen und Informationsschreibern die neue INFO-Zeitung. Neben der Vermittlung von Informationen rund um das Unternehmen galt es, die Mitarbeiterzeitung als Plattform zu nutzen, um auf die Fragen und Meinungen der Mitarbeitenden einzugehen und dadurch die Unternehmenskommunikation zu verbessern. Um noch besser und vor allem auch individueller auf die Fragen und Anliegen der Mitarbeitenden eingehen zu können, wurde zusätzlich ein interner «Personal-Briefkasten» eingerichtet.

Als weiteres Instrument wurde der Stimmungsbarometer ins Leben gerufen. In regelmäßigen Abständen wurden die Mitarbeitenden schriftlich befragt. Neben dem Beantworten der standardisierten Fragen in Bezug auf die Informationspolitik und die Motivation wurde den Mitarbeitenden auch die Möglichkeit gegeben, ihre Fragen und Sorgen mitzuteilen. Von der ersten Befragung im September 2002 bis zur letzten Befragung im September 2003 konnte eine stetige Verbesserung erreicht werden.

Besonders erfreuliches Resultat: Die Mitarbeitenden gaben den Kriterien «Ich beurteile den Zusammenschluss von BVZ und FO positiv» und «Ich freue mich, für die neue Firma zu arbeiten» eine überdurchschnittlich gute Note.

Die aktive und offene Kommunikation soll als Teil der Unternehmenskultur auch in Zukunft beibehalten werden. Dies gilt insbesondere auch für den geplanten Stellenabbau: Der Abbau beträgt bis 2007 gesamthaft 56 Stellen. Kündigungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss sollen vermieden werden. Die Reduktion der Arbeitsstellen wird vorwiegend durch Vorpensionierungen realisiert. Die restlichen Stellen werden durch Ausnutzung der natürlichen Fluktuation und durch interne Versetzungen, begleitet durch Umschulungen, abgebaut.

Der Stellenabbau erfolgt in zwei Phasen. In einer ersten Phase werden bis Ende 2004 durch die Vermeidung von Doppelspurigkeiten und die Vereinfachung von Arbeitsabläufen total 43 Stellen abgebaut. Betroffen sind im Wallis 38 Arbeitsplätze, in den Kantonen Uri und Graubünden insgesamt 5 Stellen. In der zweiten Phase erfolgt durch die Realisierung des Durchgangs-

bahnhofes Brig und das neue Betriebskonzept für den Glacier Express von 2005 bis 2007 ein Abbau von weiteren 13 Arbeitsplätzen. Sämtliche 23 Lehrlinge behalten ihre Lehrstelle im Unternehmen. Es ist auch in Zukunft nicht beabsichtigt, das Lehrstellenangebot zu reduzieren.

Ziel der Matterhorn Gotthard Bahn muss sein, auch künftig als attraktiver und begehrter Arbeitgeber zu gelten. Dank dem Zusammenschluss können neue, attraktive Funktionen geschaffen werden. Mitarbeitende werden damit nicht einfach wegrationalisiert, sondern sie sollen mit entsprechenden Weiterbildungsprogrammen für eine neue Funktion innerhalb des Unternehmens gewonnen werden.

Projekte



18

Mit dem Zusammenschluss konnte das neue Bahnunternehmen auch strategische Grossprojekte vorantreiben. Im 2003 wurden wichtige Meilensteine bei der Realisierung des Top Terminal Täsch, dem Vollknotenbahnhof Visp, dem Durchgangsbahnhof Brig und dem Relaunch des Glacier Express gesetzt.

Top Terminal Täsch

Mitte Dezember 2003 hat das Bundesamt für Verkehr die Baubewilligung für das Top Terminal Täsch erteilt. Damit kann das 74 Millionen teure Gemeinschaftsprojekt der Matterhorn Gotthard Bahn, der Parking Genossenschaft Täsch und der Gemeinde Täsch realisiert werden. Mitte 2004 wird mit dem Bau begonnen. Auf die Wintersaison 2006 soll das Terminal in Betrieb genommen werden. 33 Millionen Franken werden durch die Parkinggenossenschaft in Täsch und 2 Millionen Franken durch die Gemeinde Täsch für Infrastruktur- und Verkehrsanbindungen aufgewendet. Die Matterhorn Gotthard Bahn investiert in die Bahninfrastruktur in Täsch und in die Schafgraben-Galerie insgesamt 40 Millionen Franken. Davon finanziert die öffentliche Hand auf Basis des Eisenbahngesetzes (EBG Art. 56) 30 Millionen. Gegen 1,6 Millionen Reisende pro Jahr benutzen die Pendelzüge der

Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Täsch und Zermatt. An Spitzentagen befördert die Bahn bis zu 10'000 Reisende – ein Verkehrsaufkommen, das zunehmend zu Parkplatzproblemen, Umsteigeschwierigkeiten und Wartezeiten im Bahnhof Täsch und damit zu einer unbefriedigenden Umsteigesituation für die Gäste führt. Eine Situation, welche die Matterhorn Gotthard Bahn, die Parkinggenossenschaft Täsch und die Gemeinde Täsch mit dem Top Terminal Täsch und mit der Realisierung einer auf die Kunden ausgerichteten, modernen und leistungsfähigen Parkierungs- und Umsteigeplattform verbessern wollen.

Neuaufrichtung Glacier Express

Der Relaunch als Geburtstagsgeschenk: Das haben sich die Matterhorn Gotthard Bahn und die Rhätische Bahn als Betreiberinnen des Glacier Express zum Ziel gesetzt. Im Jahre 2005 wird der Glacier Express auf eine 75-jährige Erfolgsgeschichte zurückblicken. Vor allem bei Gästen aus Deutschland und Asien erfreut sich der Glacier Express grösster Beliebtheit und gehört damit zu einem der weltweit berühmtesten Züge. Damit sich der Glacier Express auch in Zukunft als starke Marke behaupten kann, muss das Produkt als Gesamtes neu posi-

tioniert sowie das Angebot grundlegend und innovativ erneuert werden.

Mitte 2003 haben die Verwaltungsräte der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn der Beschaffung von neuen Panoramawagen zugestimmt. Neben dem neuen Rollmaterial umfasst die Neulancierung auch ein neues Betriebs- und Verpflegungskonzept. Alles in Allem profitieren die Reisenden vom verbesserten Komfort – von automatischen Innen- und Aussenüren, von verbesserten Übergängen, weniger Lärm, einem modernen Kundeninformationssystem bis hin zu einer Betreuung und einem Service, welche für den Gast zum Erlebnis werden.

Mit dem Relaunch soll nicht nur die Konkurrenzsituation gegenüber anderen Expresszügen in der Schweiz verbessert, sondern auch der Bekanntheitsgrad im Ausland weiter gefördert werden. Im Vordergrund steht aber der Kunde: Der Glacier Express wird weiterhin für ein exklusives, touristisches Bahnreiseprodukt zwischen den Weltkurorten Zermatt und St. Moritz mit ausgeprägten Servicekomponenten in Bezug auf Betreuung, Verpflegung und Panoramansicht stehen. Es wird angestrebt, dass die ersten

Fahrzeuge Ende 2005 in Betrieb genommen werden können.

NEAT-Vollknoten Visp

Einen wichtigen Meilenstein konnte die Matterhorn Gotthard Bahn auch in Bezug auf den NEAT-Bahnhof in Visp erreichen: Das Auflageprojekt wurde unter der Leitung der SBB erarbeitet und im Mai 2003 beim BAV eingereicht. Das Plangenehmigungsverfahren wurde im Juni 2003 eröffnet. Die Bauarbeiten sollen im Sommer 2004 in Angriff genommen werden. Der Bahnhof Visp wird sich durch das Gemeinschaftsvorhaben von SBB, Matterhorn Gotthard Bahn, Postautodienst Oberwallis, der Gemeinde Visp und dem Kanton Wallis in den nächsten Jahren stark verändern. Im Zentrum der Umgestaltung steht das neue Bahnhofgebäude. Dieses wird am heutigen Standort der Werkstätten und des Bahnhofs der Matterhorn Gotthard Bahn gebaut.

Der Lötschberg-Basistunnel, der von Frutigen im Kandertal nach Raron führt, geht 2007 in Betrieb. Die Reisedauer von den Agglomerationen Bern, Zürich und Basel ins Wallis wird um eine Stunde verkürzt. Zermatt, die Region Aletsch, das Goms, Andermatt und Disentis sind dank zeitlich gut

abgestimmter Fahrpläne wesentlich schneller erreichbar. Die Schweiz wächst zusammen – davon profitieren alle.

Ostausfahrt Brig

Vorangetrieben wurde ebenfalls die Realisierung des Durchgangsbahnhofs in Brig. Ende März 2003 konnte das Vorprojekt fertiggestellt werden. Das Bundesamt für Verkehr hat Anfang November 2003 seine Stellungnahme zum 56.7 Millionen Franken teuren Projekt abgegeben. Ebenfalls abgeschlossen werden konnte die öffentliche Ausschreibung. Der neue Durchgangsbahnhof soll insbesondere den Reisenden Vorteile bringen und den Betrieb der Matterhorn Gotthard Bahn vereinfachen: Das Umsteigen wird erleichtert, die Reisenden gewinnen dadurch Zeit und beim Betrieb können Kosten gesenkt werden.

Neugestaltung Bahnhof Zermatt

Aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der Eröffnung des NEAT-Tunnels und der Realisierung des Top Terminals in Täsch haben die Geschäftsleitungen und die Verwaltungsräte der betroffenen Unternehmen ein Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofs gestartet. Die Verwaltungsräte von BVZ Holding, der Matterhorn Gott-

hard Bahn und GGB Gornergrat-Monte Rosa-Bahnen haben im Dezember 2002 dem Projekt «Zukunftsplanung Bahnhof Zermatt» zugestimmt. Als Hauptziele wurden die Sicherung der künftigen Weiterentwicklung der GGB Gornergrat-Monte Rosa-Bahnen und der Matterhorn Gotthard Bahn, der Ausbau des Bahnhofs zu einem attraktiven Dienstleistungszentrum und des Bahnhofplatzes zur Visitenkarte von Zermatt definiert. In einer ersten Etappe wurde 2003 ein Studienwettbewerb durchgeführt. 2004 wird im Rahmen einer gemeinsam vordefinierten Projektorganisation durch die betroffenen Unternehmen zusammen mit Vertretern der Gemeinde Zermatt ein Masterplan ausgearbeitet.

19

Geschäftsgang 2003

Eindrücklich gestalten sich die Zahlen:
Über 2,3 Millionen Fahrgäste – oder 5% mehr als im Vorjahr – reisten mit der Matterhorn Gotthard Bahn.

20

Anfangs 2003 zeigten sich die Rahmenbedingungen noch positiv: Von den frühen Schneefällen in der Wintersaison 2002/2003 konnte auch die Matterhorn Gotthard Bahn profitieren. Der Dämpfer folgte aber bereits im Frühjahr: Die Annullierung von Gruppen aus Asien und den USA in Folge der Lungenkrankheit SARS und der geopolitischen Lage wirkten sich negativ auf das Geschäftsjahr aus. Die Matterhorn Gotthard Bahn konnte aber dank des heissen und schönen Sommerwetters und der intensiven Bearbeitung der Nahmärkte im Verbund mit Schweiz Tourismus und weiteren Partnern den starken Einbruch wettmachen.

Frühzeitig lancierte das neue Bahnunternehmen zudem zusätzliche attraktive Angebote. Etwa mit einem Spezialangebot für den Glacier Express wurde der Schweizer Markt im zweiten Halbjahr noch intensiver bearbeitet. Ab August 2003 erholte sich die Nachfrage aus den asiatischen Märkten schliesslich langsam wieder. Die Buchungen, insbesondere für den Glacier Express, nahmen wieder zu.

Per Ende Jahr zeigt die Statistik beim Glacier Express trotzdem einen Rückgang der Verkehrseinnahmen von rund 6% gegenüber dem Vor-

jahr. 219'555 Reisende nutzten im Jahr 2003 den Glacier Express.

Positiv entwickelten sich hingegen die Einnahmen beim Regionalverkehr auf der ganzen Strecke zwischen Zermatt und Disentis. Gegenüber dem Jahr 2002 konnte hier eine Zunahme von 5,5% erzielt werden, wobei der grösste Zuwachs auf die Strecke Brig-Visp entfällt. Eindrücklich gestalten sich die Zahlen: Über 2,3 Millionen Fahrgäste – oder 5% mehr als im Vorjahr – reisten mit der Matterhorn Gotthard Bahn.

Ebenfalls eine positive Entwicklung ist im Autotransport zu verzeichnen, beim Autoverlad Furka und am Oberalppass konnte eine Ertragssteigerung von 2,2% registriert werden.

Gegenüber dem Vorjahr erreichte der Umsatz des Güterverkehrs eine markante Steigerung von 34%. Diese Zunahme konnte dank einer überdurchschnittlich starken Gebirgsbautätigkeit in Zermatt sowie einer Verdoppelung des Transportvolumens für AlpTransit Sedrun erreicht werden.

Ein Jahr nach dem Zusammenschluss der FO und BVZ zur Matterhorn Gotthard Bahn ist ein Ver-

gleich der Finanzkennzahlen zu den Vorjahren nicht möglich. Die Verkehrseinnahmen betragen rund 46 Millionen Franken. Auf rund 50 Millionen Franken belaufen sich die Abgeltungen. Die Jahresrechnung weist einen Gewinn von rund 1 Million Franken.