



Das Wichtigste auf einen Blick

Ertragssteigerung

2018 übertraf die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG mit CHF 119.3 Mio. den Ertrag des Vorjahrs um 3.1%. Im Regionalverkehr erzielte das Unternehmen einen Ertrag von CHF 54.9 Mio. (+6.7%). Der Ertrag im Güterverkehr blieb mit CHF 1.8 Mio. bei einem Rückgang um 0.7% leicht unter dem Vorjahresergebnis. Bei den Autotransporten wurden wie im Vorjahr CHF 6.0 Mio. erwirtschaftet.

Flottenstrategie 2030

Im Jahr 2018 wurde die Flottenstrategie 2030 verabschiedet, mit der die Ablösung und Modernisierung des ältesten Rollmaterials durch eine leistungsfähige und kundenfreundliche «Einheitsflotte» angestrebt wird. In einer ersten Etappe werden bis 2023 zwölf neue Einheits-Triebzüge beschafft. Die zweite Beschaffungsetappe bis 2028 umfasst 15 neuen Einheits-Triebzüge.

Glacier Express

Der Glacier Express – an dem die Matterhorn Gotthard Bahn und die Rhätische Bahn zu je 50 Prozent beteiligt sind – wird neu positioniert. Die wichtigsten Neuerungen bestehen aus einer klaren Positionierung der Marke, einer Erhöhung der Kapazitäten zwischen Chur und Brig sowie bequemerer Buchungsmöglichkeiten für Individualgäste in einem benutzerfreundlichen Online-Shop.

STEP Ausbauschnitt 2035

Die vom Bundesrat Ende Oktober 2018 an das Parlament überwiesene Botschaft zum STEP Ausbauschnitt 2035 beinhaltet auch einen neuen Eisenbahntunnel zwischen Täsch und Zermatt. Angebotsseitig ermöglicht das Projekt den 15-Minutentakt zwischen Täsch und Zermatt sowie den exakten Halbstundentakt.

Kennzahlen MG Bahngruppe

	2018	2017
Finanzkennzahlen (in TCHF)		
Erträge	186 480	179 437
davon Abgeltungen	73 567	70 676
Betriebsaufwand	137 686	136 531
EBITDA	48 794	42 906
EBITDA in % des Gesamtertrages	26.2%	23.9%
Abschreibungen	39 735	37 895
EBIT	9 059	5 011
EBIT in % des Gesamtertrages	4.9%	2.8%
Jahresergebnis	6 378	996
Jahresergebnis in % des Gesamtertrages	3.4%	0.6%
Kostendeckungsgrad MG Bahngruppe	62.7%	61.3%
Mitarbeitende		
Eigene Mitarbeitende	627	631
Temporäre Mitarbeitende	27	26
Leistungszahlen (in Tausend)		
Reisende	7 553	7 015
Personenkilometer	136 988	130 288
Frequenzen Autoverlad	227	228

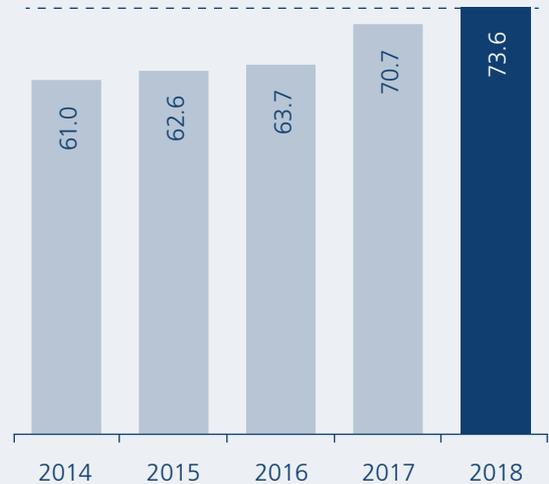
Ertragsentwicklung exkl. Abgeltungen der MG Bahngruppe

Mio. CHF



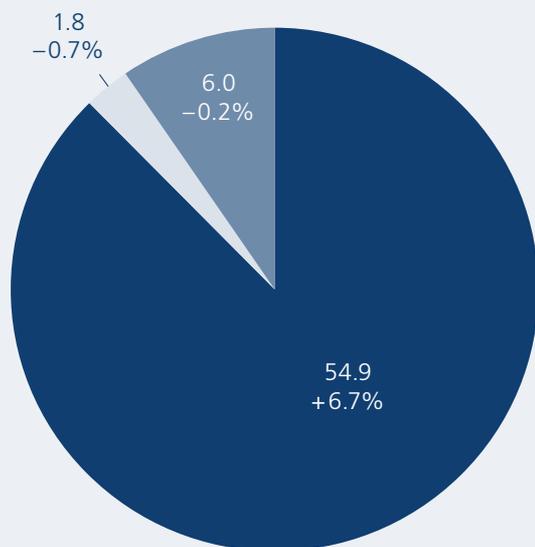
Abgeltungsentwicklung der MG Bahngruppe

Mio. CHF



Ertrag MG Bahngruppe

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



EBITDA

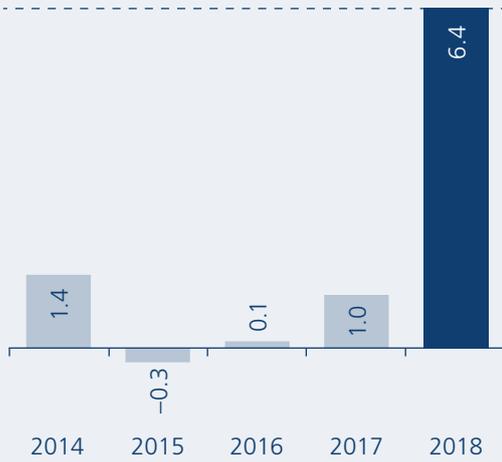
Mio. CHF



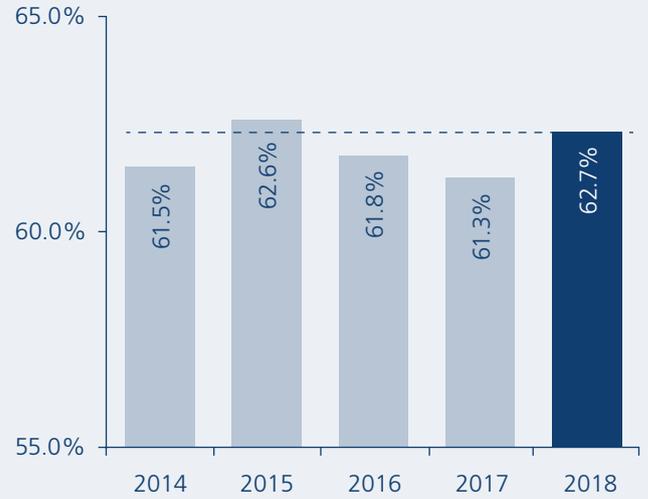
■ Regionalverkehr ■ Güterverkehr ■ Autotransport

Jahresergebnis

Mio. CHF

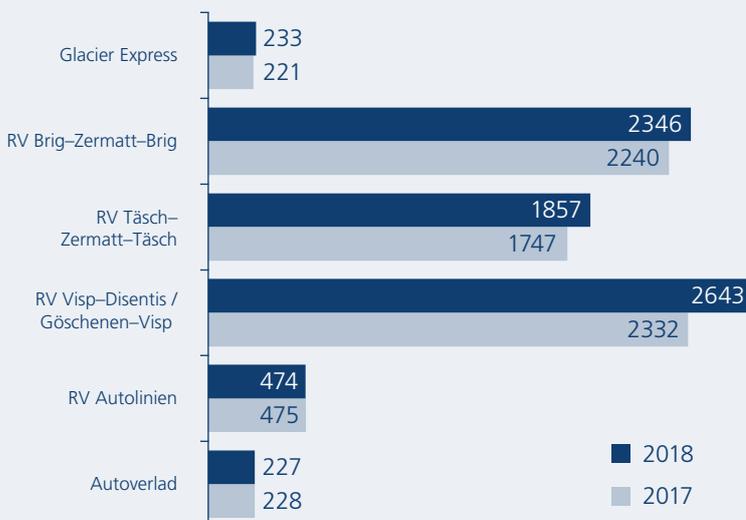


Kostendeckungsgrad



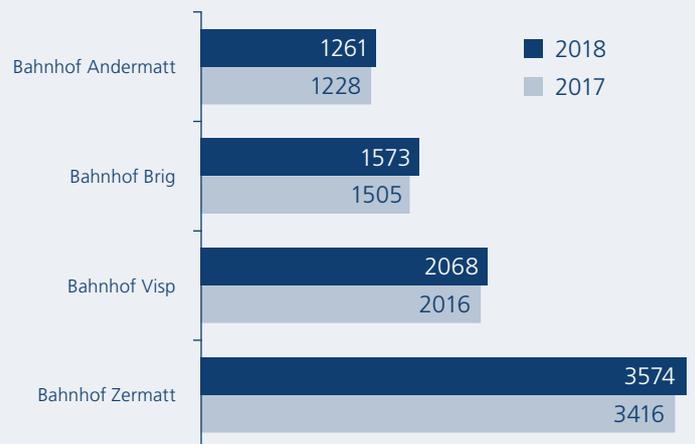
Frequenzen

Tsd. Frequenzen



Frequenzen nach Bahnhöfen

Tsd. Frequenzen



Inhalt

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

Bericht des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung



2

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Die Erholung im Schweizer Tourismus hat sich 2018 fortgesetzt. Die positive globale Wirtschaftsentwicklung, die intensivierete Marktbearbeitung in den Überseemärkten sowie die Abwertung des Frankens gegenüber dem Euro belebten die Nachfrage aus dem Ausland. Im Vergleich zum Vorjahr wirkten sich zudem die Witterungsbedingungen mit den frühen und ergiebigen Schneefällen im Winter und viel Sonnenschein im Sommer günstig aus. In diesem vorteilhaften Umfeld hat die Matterhorn Gotthard Bahn ein sehr gutes Geschäftsjahr 2018 erzielt. So konnte die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG das Vorjahresergebnis erneut deutlich übertreffen. Der Ertrag steigerte sich um 3.1 Prozent auf CHF 119.3 Mio. (inkl. Abgeltungen). Im Regionalverkehr erzielte das Unternehmen einen Ertrag von CHF 54.9 Mio., was einer Zunahme von 6.7 Prozent entspricht. Der Ertrag im Güterverkehr blieb mit CHF 1.8 Mio. (–0.7 Prozent) leicht unter dem Vorjahresergebnis. Bei den Autotransporten wurden wie im Vorjahr CHF 6.0 Mio. erwirtschaftet.

Die Zahl der Reisenden nahm sowohl im Regionalverkehr wie auch beim Glacier Express zu. Insgesamt beförderte die Matterhorn Gotthard Bahn 7.6 Mio. Reisenden (inkl. Autobuslinien). Zu dieser Rekordzahl haben alle Linien beigetragen. Zwischen Brig und Zermatt stieg die Zahl der Reisenden um 4.7 Prozent auf 2.3 Mio. an, zwischen Täsch und Zermatt um 6.3 Prozent auf 1.9 Mio. und auf der Linie Visp-Disentis um 13.3 Prozent auf 2.6 Mio. Der Glacier Express steigerte die Frequenz um 5.6 Prozent auf 233 000 Reisende.

15 Jahre Matterhorn Gotthard Bahn – Zurück in die Zukunft

Die heutige Matterhorn Gotthard Bahn ist 2003 aus dem Zusammenschluss der BVZ Zermatt Bahn und der Furka Oberalp Bahn hervorgegangen und verzeichne-

te im Berichtsjahr ihr 15-jähriges Bestehen. Das Jubiläum wurde unter anderem an zwei Mitarbeiteranlässen unter dem Motto «Zurück in die Zukunft» würdig gefeiert.

Glacier Express

Mit der Gründung der neuen Glacier Express AG im September 2017 haben die Matterhorn Gotthard Bahn und die Rhätische Bahn die Weichen für eine erfolgreiche Fahrt in die Zukunft gestellt. Ziel ist es, das weltweit bekannte touristische Topprodukt am Markt neu zu positionieren und an den sich wandelnden Kundenbedürfnissen auszurichten. Die wichtigsten Neuerungen bestehen aus einer klareren Positionierung der Marke, einer Erhöhung der Kapazitäten über den Oberalppass zwischen Brig und Chur sowie bequemerer Buchungsmöglichkeiten für Individualgäste in einem benutzerfreundlichen Online-Shop. Im Frühjahr 2019 wird die neue «Excellence Class» eingeführt. Sie bietet den Gästen eine eigene Panoramabar, ein Infotainment-System, einen Concierge-Service und ein erlesenes Mehrgang-Menü.

Fahrzeugerneuerungen eingeleitet

2018 wurde das Beschaffungsprojekt zur Erneuerung der Fahrzeugflotte gestartet. Für den Regionalverkehr werden mittel- bis langfristig ausschliesslich moderne Triebzüge zum Einsatz gelangen. Für den Autoverlad, den Güterverkehr und den Glacier Express wird die Traktion langfristig mit HGe 4/4 II Lokomotiven erfolgen. Das Modernisierungs-Programm wurde 2018 mit der Erneuerung von neun HGe 4/4 II Zahnrad-Lokomotiven eingeleitet. Im Herbst 2018 wurde das Ausschreibungsverfahren für die Beschaffung der Einheits-Triebzüge gestartet. In einer ersten Etappe bis 2023 werden 12 Triebzüge und in einer zweiten Etap-



pe bis 2028 weitere 15 Triebzüge angeschafft. Bereits in Betrieb ist seit dem Winter 2018/19 das erste von vier neuen Lösch- und Rettungsfahrzeugen für den Einsatz im Furkatunnel. Die Zweibegefahrzeuge können sowohl auf der Strasse als auch auf den Schienen eingesetzt werden.

Zukunftsweisende Infrastruktur-Grossprojekte

Nach dem zweijährigen Baustopp infolge einer Vergabebeschwerde wurden im Mai 2018 die Hauptarbeiten am Tunnelgewölbe im 15.4 Kilometer langen Furkatunnel in Angriff genommen. Die Gewölbearbeiten werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen und Mitte 2020 beendet sein. Das grösste Baulos umfasst die Erneuerung der Tunnelentwässerung, Bankette und Kabelrohranlage sowie den Einbau der «Festen Fahrbahn». Diese Arbeiten, die grösstenteils während der Nacht ausgeführt werden, dauern rund fünf Jahre. Anschliessend stehen noch der Umbau der Fahrleitung und die Einrichtungen für die Selbstrettung auf dem Programm.

Ende Oktober 2018 hat der Bundesrat die Botschaft für den STEP Ausbauschnitt 2035 des Schweizer Bahnnetzes an das Parlament überwiesen. Die Vorlage sieht Investitionen im Umfang von 11,9 Milliarden Franken für rund 200 grössere und kleinere Infrastrukturausbauten im schweizerischen Bahnnetz vor. Die Finanzierung läuft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes. 2019 entscheidet das Parlament über den Ausbauschnitt 2035. Das Massnahmenpaket enthält auch einen rund vier Kilometer langen neuen Eisenbahntunnel zwischen Täsch und Zermatt. Dieses Projekt ist im Hinblick auf den geplanten Viertelstundentakt auf dieser Strecke und den exakten Halbstundentakt auf dem Abschnitt Brig–Zermatt von besonderer Bedeutung. Mit dem Tunnel zwischen Täsch und Zermatt würden sich ein Ausbau des Herdtunnels sowie die anstehenden, umfangreichen Sanie-

rungs- und Schutzmassnahmen entlang der heutigen Streckenführung erübrigen. Die Strecke könne damit wintersicher und für eine Fahrzeit von unter sieben Minuten ausgebaut werden.

Wahl in den Bundesrat

Viola Amherd, welche dem Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft Matterhorn Gotthard Bahn seit 2012 angehörte, wurde am 5. Dezember 2018 in den Bundesrat gewählt und ist aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung gratulieren Viola Amherd zur ehrenvollen Wahl in den Bundesrat und danken ihr für ihr wertvolles Engagement im Dienst der Matterhorn Gotthard Bahn.

Dank

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken der öffentlichen Hand sowie allen Partnern für ihre Unterstützung. Sie haben dazu beigetragen, dass die Matterhorn Gotthard Bahn auch im vergangenen Jahr ein erfreuliches Ergebnis erzielen konnte. Ein besonderer Dank geht an die Mitarbeitenden, die wesentlich zum Erfolg beigesteuert haben. Die zukunftsweisenden Projekte und die positive Grundstimmung im Tourismus bilden gute Voraussetzungen, den erfolgreichen Weg auch in den kommenden Jahren fortzuführen.

Jean-Pierre Schmid

Verwaltungsratspräsident

Fernando Lehner

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Regionalverkehr

Der Regionalverkehr entwickelte sich im Jahr 2018 weiterhin positiv. Der Ertrag erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6.7 Prozent auf CHF 54.9 Mio. Mit der Flottenstrategie 2030 wird in den nächsten Jahren das älteste Rollmaterial durch eine leistungsfähige und kundenfreundliche «Einheitsflotte» erneuert.



Ertragssteigerung auf allen Linien

Der Gesamtertrag des Regionalverkehrs erhöhte sich 2018 im Vergleich zum Vorjahr von CHF 51.5 Mio. auf CHF 54.9 Mio. Auf der Linie Brig–Zermatt steigerte sich der Ertrag überdurchschnittlich um 11.7 Prozent auf CHF 28.9 Mio. Die Linie Visp–Disentis verzeichnete einen Zuwachs von 1.4 Prozent auf CHF 15.8 Mio. und der Ertrag des Shuttles Täsch–Zermatt stieg um 2.8 Prozent auf CHF 9.0 Mio. Der Erfolg des Regionalverkehrs zeigt sich auch in der Frequenzentwicklung. Insgesamt wurden 2018 7.7 Prozent mehr Reisende als im Vorjahr befördert. Die Zahl der Reisenden erhöhte sich auf der Linie Visp–Disentis um 13.3 Prozent, beim Shuttle Täsch–Zermatt um 6.3 Prozent und auf der Linie Brig–Zermatt um 4.7 Prozent. Mit einer erneuten Steigerung der Erträge aus Pauschalfahrausweisen um rund 4 Prozent gegenüber 2017 beträgt deren Anteil am Gesamtertrag mittlerweile fast 60 Prozent. Obwohl der Start in das Geschäftsjahr 2018 witterungsbedingt wenig verheissungsvoll verlief, konnten die Erträge und Frequenzen im Regionalverkehr deutlich gesteigert werden. In den ersten Januarwochen kam es zu zahlreichen Streckenunterbrüchen aufgrund von starken Stürmen sowie erhöhter Lawinen- und Steinschlaggefahr. Betroffen waren weite Teile des gesamten Streckennetzes der Matterhorn Gotthard Bahn. Insbesondere die Nichterreichbarkeit von Zermatt während mehrerer Tage führte zu einer hohen medialen Aufmerksamkeit.

Rollmaterialerneuerungen

2018 wurde der Auftrag für die Erneuerung von neun HGe 4/4 II Zahnrad-Lokomotiven an das Werk der SBB in Bellinzona vergeben. Bis 2021 werden die Fahrzeuge technisch auf den neuesten Stand gebracht. Mit dem Refit wird der Einsatz der Lokomotiven in den Geschäftsfeldern Glacier-Express, Autoverlad und Güterverkehr sowie für Infrastrukturdienste in den nächsten 25 Jahren sichergestellt.

Zur Verstärkung der Flotte werden seit 2018 sechs Panoramawagen der Serie «Breda» im Regionalverkehr

eingesetzt. Zwei davon sind im Auftrag der Andermatt Swiss Alps AG zu Après-Ski-Wagen umgebaut worden.

Einheitsflotte für den Regionalverkehr

2018 wurde die Flottenstrategie 2030 verabschiedet, mit der die Ablösung und Modernisierung des ältesten Rollmaterials durch eine leistungsfähige und kundenfreundliche «Einheitsflotte» angestrebt wird. Für den Regionalverkehr bedeutet dies, dass mittel bis langfristig ausschliesslich moderne Triebzüge eingesetzt werden. Unter Berücksichtigung der angebotsseitigen, betrieblichen und technischen Anforderungen hat sich dabei ein dreiteiliger Triebzug als optimales Fahrzeug für die Zukunft herausgestellt. In einer ersten Etappe werden bis 2023 zwölf neuen Einheits-Triebzüge beschafft. Mit dieser ersten Serie von neuen Triebzügen werden die ältesten Personewagen, vier Gepäcktriebwagen Deh der Serie 20 und vier HGe 4/4 II-Lokomotiven, welche nicht umgebaut werden, abgelöst. Mit der Flottenerneuerung werden gleichzeitig die fahrzeugseitigen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Die zweite Beschaffungsetappe bis 2028 umfasst 15 neuen Einheits-Triebzüge. Mit dieser zweiten Beschaffungsetappe werden die Pendelzugkompositionen Deh der Serien 50 und 90 ersetzt.

Ausblick

Die stetigen Verbesserungen von Angebot und Qualität der Dienstleistungen sowie die wachsende Nachfrage aus den Fernmärkten lassen in den kommenden Jahren weitere Wachstumsimpulse für den Regionalverkehr erwarten.

Autoverlad und Güterverkehr

Die Autotransporte erzielten trotz der zahlreichen Streckenunterbrüche zu Winterbeginn einen unveränderten Umsatz von CHF 6.0 Mio. Auch beim Güterverkehr blieb der Ertrag mit CHF 1.8 Mio. auf dem Vorjahresniveau.



Autotransporte trotz Streckensperrungen stabil

Der Ertrag der Autotransporte Furka und Oberalp verringerte sich 2018 nur leicht um 0.2 Prozent auf CHF 6.0 Mio. Mit rund 225'000 transportierten Fahrzeuge verpasste der Autotransport Furka das Vorjahresniveau um 0.3 Prozent. Die Frequenzen des Autoverlads Oberalp sanken weiter um 4.9 Prozent auf rund 1900 Fahrzeuge. Beeinträchtigt wurde das Jahresergebnis durch zahlreiche Streckenunterbrüche infolge von Sturmtiefs zu Jahresbeginn. Beim Autoverlad Furka verminderten sich die transportierten Fahrzeuge in den Wintermonaten um 4.2 Prozent, während sie von Mai bis Oktober um 6.0 Prozent zunahmen.

Leichter Rückgang des Güterverkehrs

Das Transportvolumen im Güterverkehr der Matterhorn Gotthard Bahn sank 2018 um 5.3 Prozent auf 41 000 Tonnen. Im Vorjahresvergleich blieb der Ertrag unverändert bei CHF 1.8 Mio. Im Güterverkehr, der sich auf die Linie Visp–Zermatt konzentriert, wurden auch 2018 hauptsächlich Nahrungsmittel, Baumaterialien und Heizöl transportiert. Obwohl vor allem der Transport von flüssigen Brennstoffen rückläufig war, macht dieser nach wie vor rund ein Viertel des gesamten Transportvolumens aus.

Neue Lösch- und Rettungsfahrzeuge für die Tunnelrettung Furka

Bis Mitte 2019 erfolgt die Auslieferung von vier neuen Lösch- und Rettungsfahrzeugen für den Einsatz im Furkatunnel. Die Zweiwegefahrzeuge können sowohl auf der Strasse als auch auf den Schienen eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind mit Überdruckcontainern zur Evakuierung von Personen ausgerüstet. Die aus einer Löscheinheit und einer Rettungs- und Sanitätseinheit bestehenden Fahrzeuge können im Bedarfsfall getrennt werden. So lassen sich die Lösch- und Rettungsarbeiten im Tunnel fortsetzen, während die Passagiere zum nächsten Portalstandort evakuiert werden. Je zwei der Rettungskompositionen werden an den beiden Portalen des Furkatunnels in Oberwald und Realp stationiert.

Ausblick

Das im Jahr 2011 eingeführte Zusammenarbeitsmodell mit Alpin Cargo im Güterverkehr hat sich in den vergangenen Jahren bewährt. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen sowie anstehender Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur wird die Strategie zum Güterverkehr gegenwärtig überprüft und in Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern wo nötig neu ausgerichtet.

Für den Autoverlad Furka wurden 2018 die Planungsarbeiten zur Erneuerung der Verladeeinrichtungen sowie eines neuen Zutrittssystems aufgenommen. Wesentliche Elemente des Projekts sind die Erweiterung der Warteräume in Oberwald und Realp, die automatisierte Nummernerkennung für den vereinfachten Zutritt der Fahrzeuge sowie die Einrichtung einer elektronischen Messanlage für den Transport von Grossfahrzeugen bis 20 Tonnen.

Infrastruktur

Die Matterhorn Gotthard Bahn investierte im Jahr 2018 mit CHF 84 Mio. weiter kräftig in ihre Infrastruktur. Die Bauarbeiten am Furkatunnel konnten wieder aufgenommen werden und das Projekt eines Bahntunnels zwischen Täsch und Zermatt fand Aufnahme in den STEP-Ausbauschritt 2035.



Sanierung Furkatunnel

Nachdem die Arbeiten durch die Vergabebeschwerde um rund zwei Jahre verzögert wurden, konnte im Mai 2018 mit den Bauarbeiten am Gewölbe des Furkatunnels begonnen werden. Der Fertigstellungstermin erstreckt sich nunmehr bis ins Jahr 2026. Im Herbst 2018 erfolgte zudem die Submission für das grösste Baulose zum Einbau der Fahrbahn sowie zur Erneuerung der Tunnelentwässerung, der Bankette und Kabelrohranlagen.

Die Investitionen von rund CHF 190 Mio. verbessern die Einrichtungen für die Selbst- und Fremddrettung und dienen somit vor allem der Erhöhung des Sicherheitsstandards. Zugleich werden die bahntechnischen Anlagen erneuert. Anstelle der Schotterfahrbahn wird eine «Feste Fahrbahn» eingebaut. Die Sanierung des Tunnelgewölbes und die Ableitung des Wassers reduzieren die Luftfeuchtigkeit im Tunnel und damit die Korrosion der Schienen, womit die zukünftigen Unterhaltskosten deutlich verringert werden können.

Erneuerungen der Anlagen

Auch 2018 investierte die Matterhorn Gotthard Bahn kräftig in die Erneuerung der Anlagen. So wurde die Fahrbahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Herbrigen und Täsch auf einer Länge von insgesamt rund 3 Kilometern erneuert; in Kalpetran wurde ein Abstellgleis für die Bauzüge im Mattertal erstellt.

Mit der 4. Stellwerketappe konnten Ende 2018 die sechs neuen Stellwerke auf der Strecke vom Oberalppass bis Disentis in Betrieb genommen werden. Die Kosten für den Ersatz der sechs Stellwerke belaufen sich auf rund CHF 24.5 Mio.

Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes wurden 2018 in der Surselva die Stationen Segnas, Mumpé Tujetsch, Bugnei und Dieni umgebaut.

Im September 2018 erfolgte der Baustart des öV-Hubs Fiesch. Das Projekt vereint den Bahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn, die Luftseilbahnstation Fiesch–Eggishorn sowie den Busterminal in einem

gemeinsamen Dienstleistungszentrum an einem neuen Standort. Die Matterhorn Gotthard Bahn erstellt einen vollständigen Neubau der Station mit zwei Aussepperrons und Unterführung sowie eine Doppelspur zwischen der alten und der neuen Bahnstation. Die Inbetriebnahme der wegweisenden öV-Drehscheibe im Goms erfolgt im Dezember 2019.

Strategisches Entwicklungsprogramm STEP Ausbauschnitt 2035

Die vom Bundesrat Ende Oktober 2018 an das Parlament überwiesene Botschaft zum STEP Ausbauschnitt 2035 beinhaltet auch einen neuen Eisenbahntunnel zwischen Täsch und Zermatt. Die Botschaft zum STEP AS2035 wird 2019 im Parlament behandelt und verabschiedet.

Mit dieser Entscheidung kann die Matterhorn Gotthard Bahn im Jahr 2019 die Gesamtplanung für sämtliche im Knoten Zermatt anfallenden Projekte vorantreiben und mit der Planung des Vorprojekts beginnen. Der Tunnel wird den 15-Minutentakt zwischen Täsch und Zermatt ermöglichen. Mit der Linienführung im Berg können die Gefahrenzonen (Steinschlag- und Lawinenzonen) zwischen Täsch und Zermatt umfahren werden. Die Tunnelstrecke ist ohne Zahnstange geplant, womit für den Shuttle-Betrieb auf den Einsatz von Zahnradfahrzeugen verzichtet, der Unterhalt reduziert und die Fahrzeit verkürzt werden können.

Ausblick

Als wichtige Erneuerungsprojekte werden 2019 zusätzliche Lawinenschutzmassnahmen zwischen Andermatt und Oberalppass sowie Fahrbahnerneuerungen auf den Strecken zwischen Biel und Glurigen sowie zwischen Kipferwald und St. Niklaus aufgenommen. Um die behindertengerechten Anpassungen der Stationen bis Ende 2023 umzusetzen, wird das Umbauprogramm 2019 im Mattertal mit der Station Kalpetran, im Goms mit den Stationen Obergesteln und Biel und in der Surselva mit der Station Tschamut und Sedrun fortgesetzt.

Fotos

Titelseite Zermatt-Shuttle, Bahnhof Täsch
Seite 4 KOMET-Triebzug, Mühlebachbrücke Stalden
Seite 6 Autozug, Rottenbrücke Oberwald
Seite 8 Umbau Bahnhof Sedrun

Bildlegende zu Seite 2, Verwaltungsrat

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

Bildlegende zu Seite 3, Geschäftsleitung

Einzelbild: Fernando Lehner
Gruppenbild (v.l.n.r.): Marco Tacchella, Christoph Kronig, Fernando Lehner (sitzend), Ivan Pfammatter, Peter Luginbühl, Alice Kalbermatter (sitzend), Egon Gsponer

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	334 Schienenfahrzeuge
Vollzeitbeschäftigte Personen (MGB und GGB)	627
Anzahl Fahrgäste 2018 (ohne Autoverlad)	7.6 Millionen

