

Totalerneuerung von vier GGB-Doppeltriebwagen

ZWEI WAGENKÄSTEN SIND BEREITS REVIDIERT UND KÖNNEN RECHTZEITIG ZUR WEIHNACHTSZEIT IN BETRIEB GENOMMEN WERDEN

GB In den nächsten vier Jahren werden vier GGB-Doppeltriebwagen Bhe 4/8 (3051-3054) erneuert. Dabei wird das Innere total erneuert und das Design den neuesten GGB-Doppeltriebwagen angepasst.

Die vier Doppeltriebwagen Bhe 4/8 (3051-3054) der Gornergrat Bahn sind seit 1993 in Betrieb und werden in den Jahren 2012–2015 einem umfangreichen Refit (= Erneuerung) unterzogen. Pro Jahr wird ein Doppeltriebwagen umgebaut.

Überfuhr nach Brig

Der erste der vier Doppeltriebwagen – bestehend aus zwei Wagen – wurde Ende August dieses Jahres von Zermatt ins Depot Glisgrund überführt. Da die GGB-Fahrzeuge auf dem MGBahn-Schienennetz aufgrund der unterschiedlichen Zahnstangenhöhe nicht fahren können, mussten zur Überfuhr speziell angepasste MGBahn-Drehgestelle montiert werden. Daraufhin wurden die zwei Wagenkästen einzeln auf dem MGBahn-Netz nach Brig transportiert.



Auch ein neuer Boden wird eingebaut.

Während dreier Monate sind gegen zehn Mitarbeitende der Matterhorn Gotthard Bahn sowie der Gornergrat Bahn zu 100% mit dem Refit beschäftigt, was einer Gesamtarbeitsleistung von über 5000 Stunden pro Doppeltriebwagen entspricht. Aufgrund der saisonalen Abhängigkeit kann das Fahrzeug nicht länger als drei Monate ausser Betrieb genommen werden.

Die Realisierung derartiger Projekte kann dank dem breiten Tätigkeitsbereich der Werkstätte vollumfänglich mit eigenen Ressourcen durchgeführt werden. Maler, Schlosser, Elektriker, Mechaniker, Schreiner etc. sind für den Umbau verantwortlich.

Die Erneuerungsarbeiten

Nach der kompletten Demontage beider Wagenkästen (nur das Wagengerüst bleibt) werden Stahlgestelle und Carrosserien aussen und innen abgeschliffen, von Rost befreit, neu grundiert und lackiert.

Die innen und aussen neu lackierten Wagenkästen werden im Inneren komplett neu ausgebaut. Das neue Innendesign wird an die neueren Niederflur-Doppeltriebwagen Bhe 4/6 (3081-3084) aus dem Jahr 2006 angelehnt. Folgende Arbeiten werden durchgeführt:

- Fensterscheiben, Rahmen und sämtliche Fenstergummis werden ersetzt
- Ein neuer Boden wird eingebaut
- Sämtliche Zwischenwände, die Führerstandstrennwand und die Wandverkleidungen werden neu angefertigt und eingepasst
- Eine neue Bestuhlung wird eingebaut
- Neue Ski- und Velogestelle werden montiert
- Die Deckenelemente werden erneuert und die Hutablagen entfernt



Zu der Totalerneuerung gehört auch eine neue Bestuhlung.

Die Elektroschränke des Fahrzeuges wurden bereits vor der Überfuhr nach Brig in Zermatt ausgebaut. So können die elektrischen Umbauarbeiten wie eine neue Geschwindigkeitsmessanlage, ein neues Kundeninformationssystem mit Innenanzeigen sowie eine neue Funkanlage grösstenteils im GGB-Depot in Zermatt durchgeführt werden.

Inbetriebnahme

Noch vor Weihnachten werden die beiden revidierten Wagenkästen nach Zermatt überführt, in der GGB-Werkstatt fertig montiert und nach der Abnahme durch das BAV dem Betrieb übergeben, sodass die Kunden in der Weihnachtszeit von einem «neuen» Doppeltriebwagen in die Märchenlandschaft gebracht werden können.

Matterhorn Gotthard Bahn belegt den 2. Platz beim Swiss Logistics Award 2012

PROJEKT «MORGENROT»: NEUES, INNOVATIVES KOLLABORATIONSMODELL

GB Die Matterhorn Gotthard Bahn wurde mit dem Projekt «Morgenrot – neues Betreibermodell im Güterverkehr» für den Swiss Logistics Award 2012 nominiert. In einer Zeit, in der das Thema vom defizitären Güterverkehr brandaktuell ist, hat die Matterhorn Gotthard Bahn als erste Bahn in der Schweiz von sich aus ein neues, innovatives Kollaborationsmodell der Wertschöpfungskette angestossen und dies gemeinsam mit einem Logistikpartner umgesetzt.

Die Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) bietet auf dem gesamten Netz Transportdienstleistungen für Güter an. Im Jahr 2010 erwirtschaftete sie im Güterverkehr einen Markterlös von rund CHF 4,9 Mio. Gütertransporte werden vor allem auf zwei Streckenabschnitten durchgeführt: Von Visp nach Zermatt verkehren pro Woche bis zu 20 Güterzüge und pro Jahr werden rund 40 000 Tonnen Waren transportiert, dies entspricht etwa 4000 Lastwagenfahrten. Zwischen Disentis und Las Rueras (Sedrun) werden Transporte für die AlpTransit-Baustellen durchgeführt, diese werden jedoch gegen Ende der Bauarbeiten am Gotthard-Basistunnel wegfallen.

Die MGBahn sah sich mit der Realisierung und der bevorstehenden Inbetriebnahme des Güterumschlagsterminals in Visp und den abnehmenden Transporten zwischen Brig und Disentis für die AlpTransit-Baustellen mit strategischen Fragen konfrontiert. Wie soll die defizitäre Güterverkehrssparte weitergeführt werden und welche Rolle soll die MGBahn zukünftig spielen? Aus diesen Gründen wurde das Projekt «Morgenrot», in dem schliesslich die neue Strategie festgelegt und umgesetzt wurde, lanciert. Dazu wurden in der ersten Phase eine Strategie und ein Prozessmodell entwickelt, um in der zweiten Phase einen Partner für die Umsetzung zu evaluieren.

Neues Betreibermodell

Das neue Betreibermodell sieht vor, dass sich die MGBahn als regionaler Partner eines Gesamtlogistikdienstleisters (GLD) positioniert und sich dabei auf die bahnnahen Dienstleistungen fokussiert. Somit wird die Komplexität bei der MGBahn reduziert und Chancen im Umfeld werden genutzt. Dem GLD wird die Verantwortung für die ganze Logistikkette übertragen und er betreibt die Umschlaganlagen. Durch die verbesserte Auslastung der Züge sowie durch Optimierungen von beiden Partnern wird das Ziel eines kostendeckenden Betriebs angestrebt.

Ab November 2010 befasste man sich mit der Umsetzungsplanung und der Evaluation eines GLD. Im Juni 2011 entschied sich die MGBahn dazu, den Vertrag mit Alpin Cargo, ein Tochterunternehmen der Planzer Transport AG, abzuschliessen. Die vorhandene Infrastruktur wird mit dem neuen Betreibermodell und dem dualen Transportangebot optimal genutzt. Die Entwicklung der Infrastruktur erfolgt marktorientiert unter Einbezug jenes Akteurs, der am Markt die primäre Kundenleistung entlang der Logistikkette erbringt.

Nutzen für den Markt

Mit dem neuen Betreibermodell, das die MGBahn in Zusammenarbeit mit Alpin Cargo per 1. Oktober 2011 umgesetzt hat, konzentriert sich jeder Partner auf seine Stärken. Die MGBahn übernimmt die bahnnahen Leistungen und die Alpin Cargo kümmert sich um die gesamte Logistikkette. Somit werden eine effektive Marktbearbeitung und eine effiziente operative Durchführung der Transportdienstleistungen sichergestellt. Neben der verbesserten Eigenwirtschaftlichkeit des Güterverkehrs bei der Bahn bietet das neue Betreibermodell auch Zusatzleistungen für die Kunden. Dazu zählen das Angebot der gesamten Logistikkette mit

Einbindung in das nationale Stückgut-Netz und die Track & Trace-Dienstleistungen, mit denen der Kunde jederzeit nachverfolgen kann, wo sich seine Ware gerade befindet.

Weitere nominierte Projekte

Seit 1996 werden neue und zukunftsweisende Logistikleistungen mit dem Swiss Logistics Award ausgezeichnet. Dieser Preis hat sich in den letzten Jahren zum bedeutendsten nationalen Logistikpreis entwickelt. Dementsprechend war die Freude bei der Matterhorn Gotthard Bahn und Alpin Cargo über die Nomination zum Swiss Logistics Award 2012 sehr gross. Neben der Matterhorn Gotthard Bahn waren noch vier weitere Unternehmen nominiert, es waren dies: Competec, InnovaTrain, Migros-Genossenschaftsbund und Nespresso. An der Preisverleihung vom 28. November 2012 in Schönenwerd im Kanton Solothurn belegte die MGBahn knapp hinter dem Migros-Genossenschaftsbund den 2. Platz.



Mit dem Projekt «Morgenrot – neues Betreibermodell im Güterverkehr» wurde die Matterhorn Gotthard Bahn für den Swiss Logistics Award 2012 nominiert.