

1/2-stündlich unterwegs zwischen Zermatt und Fiesch

HALBSTUNDENTAKT ZERMATT-FIESCH

GB Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 hin führt die Matterhorn Gotthard Bahn den Halbstundentakt zwischen Zermatt und Fiesch ein und baut somit ihr Angebot stark aus. Wir dürfen uns auf mehr Züge, mehr Komfort und mehr Arbeitsplätze freuen.

Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels ist die Nachfrage auf dem Netz der Matterhorn Gotthard Bahn von Visp in Richtung Zermatt um 45% und von Brig in Richtung Fiesch um 37,5% gestiegen. Eine äusserst positive Entwicklung, die der Matterhorn Gotthard Bahn aber auch ein «Luxusproblem» schaffte, und zwar Kapazitätsengpässe. Ein weiterer grosser Schritt zur Angebotserweiterung wird nun im Dezember 2014, mit der Einführung des Halbstundentaktes zwischen Zermatt und Fiesch, gemacht. Neu wird auf dieser Strecke von 7.30 bis 20.00 Uhr ein durchgehender Halbstundentakt angeboten.

Mehr Züge

Halbstundentakt bedeutet mehr Züge. Das Angebot wird ausgebaut und somit können Züge mit Stehplätzen reduziert werden. Neu werden beispielsweise zwischen Täsch und Zermatt pro Tag 190 Personenzüge unterwegs sein. Folgende Tabelle zeigt die bisherige und neue Anzahl Personenzüge pro Tag auf diversen Strecken:

Anzahl Züge pro Tag

| Strecke | bisher | neu |
|---------------|--------|-----|
| Täsch-Zermatt | 175 | 190 |
| Visp-Täsch | 60 | 75 |
| Brig-Fiesch | 40 | 65 |

Mit diesem Ausbau werden sicherlich auch wieder neue Anreize für den Umstieg auf den öV gesetzt.



Mehr Züge und mehr Komfort: Ende des Jahres 2014 führt die Matterhorn Gotthard Bahn den Halbstundentakt zwischen Zermatt und Fiesch ein.

Mehr Komfort

Gleichzeitig mit der Einführung des Halbstundentaktes werden sämtliche neuen KOMET-Triebzüge, die im Dezember 2011 bei der Stadler Rail AG in Auftrag gegeben wurden, in Betrieb sein. Die Kunden können sich somit nicht nur auf mehr Züge, sondern auch auf mehr Komfort freuen. Die KOMET-Triebzüge sind klimatisiert, sie sind mit einem neuen Kundeninforma-

tionssystem ausgestattet und verfügen über breite Einstiegstüren, Rollstuhlabteile und behindertengerechte Toiletten. Mit diesem neuen Rollmaterial wird das Angebot auch für Menschen mit Behinderung ausgebaut. Auf der Strecke Visp-Zermatt werden in der Regel nur noch die bei den Kunden beliebten KOMET-Triebzüge im Einsatz stehen.

Fortsetzung auf Seite 2

Der Fahrplan nach und ab Zermatt in Kürze

Abfahrt in Zermatt xx.13 und xx. 37 Uhr

Erste Züge 05.37 Uhr, 06.13 Uhr, 06.37 Uhr, 07.37 Uhr und dann halbstündlich immer um xx.13 und xx.37 Uhr bis 20.13 Uhr, danach im Stundentakt. Durchgehender Halbstundentakt von 07.37 bis 20.13 Uhr

Abfahrt in Visp xx.08 und xx.41 Uhr

Erste Züge 05.33 Uhr, 06.08 Uhr, 06.41 Uhr und dann halbstündlich immer um xx.08 und xx.41 Uhr bis 19.08 Uhr, danach im Stundentakt. Durchgehender Halbstundentakt von 06.08 bis 19.08 Uhr

Mehr Arbeitsplätze

Der Angebotsausbau bringt auch auf Personalseite eine Veränderung mit sich. Die Einführung des Halbstundentaktes erfordert zusätzliches Zugpersonal. So werden auf den Fahrplanwechsel hin acht neue Lokführer und sechs neue Zugbegleiter eingestellt. Aber auch hinter den Kulissen wird mit der Einführung des Halbstundentaktes die Anzahl Arbeitsplätze erhöht, beispielsweise beim Unterhalt und auf der Betriebsleitzentrale.

Weitere Änderungen mit dem Fahrplanwechsel

Die Einführung des Halbstundentaktes bringt noch ein paar weitere Änderungen mit sich. Mit dem erhöhten Verkehr auf dem einspurigen Trasse werden einige Massnahmen zur Stabilisierung des Fahrplanes notwendig. Die Shuttle-Züge zwischen Täsch und Zermatt verkehren neu jeweils um xx.15, xx.35 und xx.55 Uhr, jeweils fünf Minuten früher als bisher. Auch die Abfahrtszeiten der Regionalzüge wurde teilweise angepasst, so fahren die Züge ab Zermatt neu um xx.37 Uhr und nicht mehr um xx.39 Uhr, und ab Visp verkehren sie um xx.08 statt xx.10 Uhr. Diese kleinen Veränderungen sind für die Aufrechterhaltung des Fahrplanes von grosser Bedeutung.

Der Halbstundentakt und die damit einhergehenden Änderungen bringen aber auch weitere Vorteile. Bisher gab es am Morgen zwischen 06.13 und 07.39 Uhr eine Lücke im Fahrplan von Zermatt aus. Neu verkehrt am Morgen zusätzlich ein Zug um 06.37 Uhr, der sicherlich unter anderem für Schüler der Berufsschule von Vorteil sein wird.

Interview mit Martin Berchtold, Leiter Betrieb Matterhorn Gotthard Bahn und Gornergrat Bahn



Freuen Sie sich auf den Halbstundentakt?

«Ja, sehr. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels konnten wir jährlich mehr Kunden auf unseren Zügen begrüßen. Was uns an gewissen Tagen ans Limit gebracht hat. Die Frequenzsteigerung von 45% auf der Strecke zwischen

Visp und Zermatt sowie 37,5% auf der Strecke zwischen Brig und Fiesch führte bei uns zu dem «Luxusproblem» Kapazitätengpass.

Nun können wir mit dem Halbstundentakt diesem Kapazitätsengpass entgegenwirken und unser Angebot so ausweiten, dass die steigende Nachfrage aufgefangen werden kann.»

Worauf können sich die Gäste freuen?

«Mehr Zug, mehr Komfort und weniger Umsteigen. Unsere Kunden haben neu auf der Strecke Zermatt–Fiesch tagsüber jede halbe Stunde einen Zug. Kunden aus Basel und Olten haben alle zwei Stunden einen direkten Zug nach Visp mit Anschluss nach Zermatt; Kunden ab

Bern, Thun und Spiez erhalten alle zwei Stunden einen Halbstundentakt nach Zermatt; und Kunden ab Genf, Lausanne, Sion verfügen neu über einen Halbstundentakt bis Zermatt.»

Inwiefern ist die Einführung des Halbstundentaktes eine Herausforderung?

«Damit der Halbstundentakt überhaupt eingeführt werden kann, benötigte es vorgängig eine minutiöse Planung. Eine Herausforderung dabei war ganz klar die Zeichnung des neuen Fahrplanes, wo man versucht hat, die vielen verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Zu beachten gab es die Anschlüsse auf verschiedene andere Züge, Seilbahnen, Postautos etc., aber auch auf die Abfahrtszeit des Glacier Express oder der Güterzüge. Schlussendlich ist man heute bei der Fahrplanvariante Nr. 12 angelangt.

Eine Herausforderung wird es zudem sicher sein, die Pünktlichkeit jedes einzelnen Zuges sicherzustellen. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir uns auf einer Einspurstrecke befinden, und mit jedem zusätzlichen Zug kommt es automatisch zu mehr Kreuzungen mit Gegenzügen. Wir freuen uns sehr auf die Einführung des Halbstundentaktes und sind überzeugt, dass wir damit ein tolles Angebot schaffen.»

Wie viele neue Stellen werden geschaffen?

«Für den Betrieb des Halbstundentaktes benötigt es acht zusätzliche Lokführer, sechs zusätzliche Zugbeleiter und zusätzliche Ressourcen auf der Betriebsleitzentrale und im Unterhalt. Es werden somit mindestens 16 neue Stellen geschaffen.»