

Die nächste Beilage
RegionalWirtschaft
erscheint am 9. Juni 2023

«An Freitagen haben wir merklich weniger Fahrgäste»

Region Die Forchbahn hatte 2022 mehr Passagiere und mehr Umsatz, aber auch deutlich höhere Personalkosten. Geschäftsführer Hanspeter Friedli blickt im Interview auf das vergangene Geschäftsjahr der Bahngesellschaft zurück.

Sandro Compagno

Herr Friedli, die Forchbahn hat 2022 mehr Fahrgäste befördert und einen höheren Umsatz erzielt als im Vorjahr. Wie zufrieden sind Sie als Geschäftsführer mit dieser Entwicklung?

Hanspeter Friedli: Ich bin natürlich sehr zufrieden. Es ist ein Zeichen des Vertrauens, das uns unsere Fahrgäste entgegenbringen, und ein Beleg für den engagierten täglichen Einsatz unserer Mitarbeitenden.

Auffallend ist auch das deutliche Plus beim ZVV Contact Center, also Ihrem hauseigenen Reisebüro. Wie ist das zu erklären?

Die Nachfrage nach internationalen Bahnfahrten ist letztes Jahr stark angestiegen.

Hat das mit dem Ende der Reisebeschränkungen durch Corona zu tun? Oder wird für Reisen vermehrt der Zug anstelle des Flugzeugs gewählt? Hier treffen beide Gründe zu. Bahnfahrten liegen jedoch im Trend.

Mit 5,4 Millionen Fahrgästen ist die «Frieda» immer noch deutlich unter den Zahlen vor der Pandemie. Bis wann rechnen Sie damit, die 6,2 Millionen Fahrgäste aus dem Rekordjahr 2019 wieder zu erreichen?

Wenn die Entwicklung so weitergeht, werden wir im Jahr 2024 wieder Zahlen wie vor Covid haben. Und wir rechnen mit einem weiteren Wachstum im Zusammenhang mit dem Spitalcluster beim Balgrist.

Welche Rolle spielt nach Ihrer Ansicht der Trend zum hybriden



«Bahnfahrten liegen im Trend», sagt Hanspeter Friedli, Geschäftsführer der Forchbahn. Foto: Sascha Rhyner

den Arbeiten – Stichwort Homeoffice – in dieser Entwicklung?

Tatsächlich stellen wir neu spürbare Schwankungen zwischen den einzelnen Tagen fest. An Freitagen steigen merklich weniger Fahrgäste bei uns ein. Ansonsten profitieren wir als Nahverkehrsunternehmen von der ungebrochenen Mobilitätsnachfrage nach Fahrten in die Stadt Zürich.

Der Personalaufwand der Forchbahn ist im Jahr 2022 um ganze 17,3 Prozent gestiegen: Was sind die Gründe hierfür?

Wir arbeiten im Moment an zahlreichen Projekten, um un-

sere Bahninfrastruktur zu erneuern: Im Investitionsprogramm «Frieda 2030» geht es einerseits um den Erhalt und die Modernisierung der Anlagen. Auf der anderen Seite sind wir verpflichtet, unsere Infrastruktur an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes anzupassen. Das alles braucht mehr Personalressourcen. Wir haben mehr Eigenleistungen mit unseren Mitarbeitenden erbracht. Weiter mussten wir die Sicherheitsmassnahmen für Baustellen im Gleisbereich erhöhen, damit wir die Projekte sicher umsetzen und gleichzeitig den Fahrplan einhalten können. Dies hat weitere Kosten ausgelöst. Ebenfalls um 14,4 Prozent gestiegen sind die Abgeltungen des Bunds für die Bahninfrastruktur. Das hat mit unserem Investitionsprogramm zu tun. Der Bund unterstützt uns jährlich mit Beiträgen aus dem Bahninfrastrukturfonds. Und die sind wegen der Investitionen höher ausgefallen. Aufgrund des Bevölkerungswachstums wächst das Einzugsgebiet der Forchbahn und wird weiterwachsen. Insgesamt investiert die Forchbahn bis

2030 stolze 340 Millionen Franken in ihre Anlagen. Hand aufs Herz: Wann wird das nächste «Investitionsprogramm» fällig?

Bei der Eisenbahn dauert ein Erneuerungszyklus rund 60 Jahre. Wir rechnen damit, dass nach Abschluss unseres Investitionsprogramms «Frieda 2030» wieder etwas Ruhe einkehren wird. Es gibt aber auch interessante technische Entwicklungen im Bereich des Unterhalts. Um effizienter zu werden, fokussieren sich die Bahnbetriebe auf die zeitgerechte Erneuerung einzelner Elemente. Das bedeutet, dass in Zukunft nicht mehr alle

60 Jahre alles auf einmal erneuert und saniert werden muss.

Was muss ich mir unter zeitgerechter Erneuerung einzelner Elemente vorstellen?

Anstatt ein ganzes technisches System ganzheitlich zu ersetzen, werden die einzelnen Elemente auf ihren Zustand geprüft und nur dann ersetzt, wenn die Sicherheit oder der wirtschaftliche Unterhalt nicht mehr gegeben ist.

In einem handlichen Falblatt hat die Forchbahn die wichtigsten Zahlen 2022 publik gemacht. Auffallend ist die Zahl der Notstopps zwischen den Haltestellen Rehalp und Stadelhofen: Es waren 164, also eine jeden zweiten Tag. Das sind zwar weniger als 2021, aber immer noch sehr viel. Was kann die Forchbahn hier tun, um den Betrieb noch sicherer zu machen?

Zwischen Rehalp und Stadelhofen fahren wir im Strassenbahnregime. Wir sind also den Einflüssen des Strassen- und Fussgängerverkehrs direkt ausgesetzt, weil Strassenbahnregime bedeutet, auf Sicht zu fahren. Das erfordert eine defensive Fahrweise und hohe Aufmerksamkeit gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmenden. Mit einem Notstopp verhindert unser Personal im Führerstand oft folgenschwere Kollisionen. Notstopps sind ziemlich heftig und abrupt. Deshalb empfehle ich den Fahrgästen aus Sicherheitsgründen, sich einen Sitzplatz zu suchen oder sich festzuhalten. Zwischen Esslingen und Rehalp fahren wir mit einem Zugsicherungssystem auf eigenem Trasse. Daher kann die Forchbahn in diesem Bereich schneller unterwegs sein.

Oberländer Tüftler entwickeln Weinrahmen

Hinwil Ein Konstrukteur hatte die Idee. Ein Schreiner setzte sie um. Das Resultat ist Design «made im Zürcher Oberland».

Moritz Mattmann aus Hinwil ist nicht nur ein Liebhaber von guten Rotweinen, sondern auch ein begeisterter Tüftler. Schon als Kind habe er leidenschaftlich konstruiert, erzählt der Familienvater – Modellflugzeuge zum Beispiel.

Später hat er seine Faszination für Technik zum Beruf gemacht und arbeitet heute im Product Engineering bei der Belimo AG in Hinwil. Dort entwickelt der gelernte Elektroingenieur zusammen mit seinem Team innovative Sensorprodukte für die Gebäudetechnik.

Weine sichtbar machen

Die Kombination seiner Leidenschaft für die Konstruktion und für einen guten Tropfen führte zu einer Idee: «Ich finde es schade, wenn schöne Weine einfach im Keller verschwinden. Und mich stört es, wenn ein schöner Weinkork nach dem Öffnen der Flasche im Kehrriechtsack endet.»

So begann Mattmann, zu zeichnen, zu rechnen, zu planen.

Im Kopf hatte er ein Möbel, um den Wein vor dem Öffnen zu präsentieren und später die Korken

zu sammeln und aufzubewahren. «Schliesslich ist ein echter Korkzapfen ja ein schönes Naturpro-

dukt, das viel Zeit brauchte, um zu entstehen», pflichtet Robert Felderer bei. Felderer ist Schrei-

nermeister und Geschäftsführer der Schreinerei Holz² in Hadlikon. Das Unternehmen gehört zur sozialen Einrichtung Noveos und bietet Menschen mit psychischer Beeinträchtigung geschützte Arbeitsplätze.

150 bis 400 Korken

Hier der Ideengeber Mattmann, der mit einem fertigen Prototyp bei Holz² vorstellig wurde, dort der Schreiner Felderer, der die Kapazitäten und auch die Lust hatte, diese Konstruktion zu verfeinern und in einer Kleinserie herzustellen. Beide lieben Wein und verstanden sich auf Anhieb.

Entstanden ist eine Konstruktion aus massivem Eichenholz und geöltem Rohstahl, das je nach Version Platz für drei oder fünf Flaschen bietet und zwischen 150 und 400 Korken fasst. «Dass wir den Weinrahmen aus Eichenholz herstellen, war uns von Anfang an klar», sagt Schreiner Felderer. Es ist auch eine Hommage an die Eichenfässer, in denen grosse Weine reifen.

Die Holzelemente sind so verarbeitet, dass sie ohne Schrauben und Kleber verbunden werden. Auch das Aufhängen ist kein Problem: Dank der cleveren Konstruktion mit einer durchgängigen Nut, einer Vertiefung über die gesamte Breite, ist es egal, ob die beiden Dübel nun ein paar Zentimeter weiter auseinander oder enger beieinander in die Wand gebohrt werden.

Kein Bausatz

Mattmann ist sichtlich stolz auf sein Werk. Felderer ist sichtbar zufrieden mit der Qualität: «Auch unsere Mitarbeitenden hatten grosse Freude daran, diese Weinrahmen weiterzuentwickeln und herzustellen.» Bestellen kann man den Weinrahmen unter weinrahmen.ch. Auf der Website finden sich weitere Informationen und Bilder zum Produkt. Es wird nicht etwa als Bausatz, sondern komplett geliefert.

Sandro Compagno



Die Macher hinter dem Designerstück: Moritz Mattmann (rechts) lieferte die Idee und das Konzept, Robert Felderer und sein Team verfeinerten beides und setzten es um. Foto: Sandro Compagno