



Forchbahn AG

95. Geschäftsbericht 2007

Forchbahn AG

95. Geschäftsbericht 2007

Jahresbericht 2007

1	Allgemeines	4
2	Bau und Unterhalt der Anlagen	4
3	Werkstatt- und Depotdienst	5
4	Betrieb	6
5	Personal	7
6	Tarif, Verkauf und Verkehrsleistungen	7
7	Finanzen	8
	Bericht der Revisionsstelle	12

Jahresrechnung 2007 und Statistik

Beilage

Verwaltungsrat

(Amtsdauer 2006–2010)

Dr. Ueli Büchi, a. Gemeindepräsident, frei gewähltes Mitglied, Forch/Maur, Präsident

Viktor Baumann, a. Gemeindepräsident, Vertreter der Gemeinde Egg, Esslingen/Egg, Vizepräsident

Markus Ernst, Gemeinderat, Vertreter der Gemeinde Küsnacht, Küsnacht

Severin Krebs, Gemeinderat, Vertreter der Gemeinde Maur, Forch/Maur

Ursula Rasch, Gemeinderätin, Vertreterin der Gemeinde Zumikon, Zumikon

Ferdinand Schäfer, Departementssekretär/Departement der Industriellen Betriebe, Vertreter der Stadt Zürich, Zürich

Jürg Widmer, Gemeinderat, Vertreter der Gemeinde Zollikon, Zollikon

Betriebsführung

Direktion der **Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)**, Zürich:

Hans-Peter Schär, Direktor VBZ/FB

Revisionsstelle

(Amtsdauer 2005–2008)

PricewaterhouseCoopers AG, Zürich

Betriebsdaten

Betriebseröffnung	29. November 1912
Betriebslänge	16,407 km (100,0%)
Mitbenützte Strecke (●)	3,347 km (20,4%)
Eigentumlänge	13,060 km (79,6%) (100,0%)
Doppelspurstrecke	5,758 km (44,1%)
Einspurstrecke	7,302 km (55,9%)
Tunnellänge	2,040 km (15,6%)
Spurweite	1000 mm
Grösste Steigung	69‰
Zürich Stadelhofen FB	410,0 m ü. M.
Zürich Rehalp	522,3 m ü. M.
Forch	676,2 m ü. M.
Esslingen	485,6 m ü. M.
Fahrzeit Stadelhofen–Esslingen = Esslingen–Stadelhofen	35 min (Eilzüge 30 min)
Bahnhöfe und Haltestellen	20 (inkl. ●)
Stromsystem	Gleichstrom 1200 V (600 V ●)

● Stadtgebiet Zürich / VBZ-Netz

An die Generalversammlung der Aktionärinnen und Aktionäre der Forchbahn AG

1 Allgemeines

Die 96. ordentliche **Generalversammlung** wurde am Freitag, 22. Juni 2007 im Restaurant Hirschen in Egg abgehalten. 25 Aktionärinnen und Aktionäre bzw. deren Vertreterinnen und Vertreter vereinigten 24'256 Aktienstimmen auf sich, was einer Stimmenvertretung von 99,4% entspricht. Der Jahresbericht und die Jahresrechnung 2006 wurden einstimmig genehmigt. Den Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Direktion wurde für das Geschäftsjahr 2006 ohne Gegenstimme Entlastung erteilt.

Der **Verwaltungsrat** trat im Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen Sitzungen zusammen.

Als **Revisionsstelle** ist seit 1995 die PricewaterhouseCoopers AG (vormals: Revisuisse Price Waterhouse AG), Zürich, tätig. Diese ist von Anfang an von **Josef Hanimann**, Leitender Revisor, vertreten worden, der am 20. Februar 2008 im Alter von knapp 49 Jahren verstorben ist. Die Forchbahn AG ist dankbar für sein über zwölfjähriges wertvolles, engagiertes Wirken.

2 Bau und Unterhalt der Anlagen

Gleisanlagen, Tiefbau

– In der Waldburg – beidseits und innerhalb des Haltestellenbereichs – wurden der Oberbau auf einer Länge von 500 m erneuert und die abgenutzten Schienen von Gleis 1 (Seite Zürichsee) ersetzt. An den Schwellen im Bereich der engen Kurve wurden Sicherungskappen angebracht, um das Gleis vor Verwerfungen zu schützen.

Durch einen Wasserleitungsbruch in der Waldburg war das Gleis zuvor (3. Januar) unterspült und der Schotter verschlammt worden. Zur Sanierung mussten im Scha-

denbereich der Schotter umgehend ausgewechselt und Gleis 2 (Seite Greifensee) neu gestopft werden.

- Auf den Streckenabschnitten Rehalp–Zollikerberg, Hinteregg–Egg und Emmat–Esslingen wurde – bei der Forchbahn zum zweiten Mal, nach 2005 – eine Nivellier-Richt-Stopfmaschine einer spezialisierten Gleisbauunternehmung eingesetzt. Dabei wurden Gleise und Weichenbereiche in einem Arbeitsgang bearbeitet – auf einer kumulierten Länge von rund 4200 m bzw. rund 300 m. Das Führungssystem dieser computergesteuerten Maschine basiert auf den Daten der neuen, in den letzten Jahren erfolgten Gleisvermessung (Gleisversicherung).
- Im Bereich der Portale Waltikon und Neue Forch des Tunnels Zumikon wurden in einer zweiten Etappe alle weiteren ersatzbedürftigen Erdanker der Stützwände aus Sicherheitsgründen ausgewechselt. Zusätzlich wurden die verbleibenden alten Anker mit Schutzblechen gesichert.

Bahnübergänge

- Private Bahnübergänge

Im Abschnitt Heuberg (km 8.280–8.588 / Maur) bestehen total sieben nicht gesicherte private Bahnübergänge. Dazu wurden erste Projektstudien ausgearbeitet, sowohl zur Erstellung eines gemeinsamen, gesicherten Überganges als auch zu einer rückwärtigen Erschliessung von vier Wohn- bzw. Landwirtschaftsgebäuden. Als Nächstes werden im Frühjahr 2008 die Eigentümer und die Gemeinde Maur über mögliche Lösungsansätze orientiert.

Zwischen Emmat und Esslingen konnten die beiden einzigen privaten Bahnübergänge (km 12.518 und 12.535) aufgehoben werden. Um eine Scheune und eine Remi-

se anderweitig erschliessen zu können, mussten an der Durchfahrt und am Scheunendach kleinere Anpassungen erfolgen. Aus Sicherheitsgründen wurde zwischen Durchfahrt und Bahntrasse eine provisorische Abschränkung angebracht, die bei der Erstellung der Mastfundamente für die neue Fahrleitung Scheuren–Esslingen durch eine definitive Leitplanke ersetzt wird. Die Aufhebung der Übergänge wurde zwischen der Forchbahn AG und der Grundeigentümerin mittels Dienstbarkeitsvertrag geregelt. Sämtliche Kosten gehen zulasten der FB.

Die Aufhebungen von privaten Bahnübergängen werden in die Projekte «Sicherung von öffentlichen Bahnübergängen» integriert. Die eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren sind beim Bundesamt für Verkehr (BAV) durchzuführen.

- Öffentliche Bahnübergänge
Bereits im Vorjahr waren die Projektierungsarbeiten für die acht öffentlichen Übergänge *ohne* Sicherungsanlagen aufgenommen worden. Im Berichtsjahr folgten die entsprechenden Arbeiten für die acht öffentlichen Übergänge *mit* Sicherungsanlagen sowie für die zahlreichen Übergänge im Bahnhof-/Haltestellenbereich. Die Projekte – die sich auf die gesamte Eigentumsstrecke der FB (Rehalp–Esslingen) verteilen – werden zu zwölf Projektierungsabschnitten zusammengefasst bearbeitet.

Die strassenseitigen Projektanforderungen wurden mit der Kantonspolizei Zürich definiert. Alle betroffenen Gemeinden sind über die Projekte informiert.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens werden aufgrund der Prioritätenliste die ersten Dossiers erarbeitet und dem BAV im Frühjahr 2008 zur Geneh-

migung eingereicht. Auch die Submission für die Sicherungsanlagen wird im Jahr 2008 durchgeführt.

Hochbau und Haltestellen

- Für den Bahnhof Forch und verschiedene weitere Haltestellen wurde die Projektierung im Hinblick auf eine Verbesserung der Einstiegsverhältnisse (Perronanpassungen) fortgesetzt. Erste bauliche Umsetzungen werden im Jahr 2008 erfolgen.
- Die Räumlichkeiten des Bahnreisenzentrums im Bahnhofgebäude Forch wurden erneuert.
- Im Bahnhof Forch wurde – aufgrund von Erkenntnissen aus einer Feuerwehrrübung – für die sichere Löschwasserversorgung zwischen Bahnhofgebäude und Depot/Abstellanlage eine an der Passerelle befestigte Trockenleitung installiert.

Elektrische Anlagen

Im Hinblick auf die Fahrleitungsenergieerneuerung Scheuren–Esslingen erfolgten die Verhandlungen über den Landerwerb bzw. über die Einräumung von Dienstbarkeiten mit den durch die neuen Maststandorte betroffenen Grundeigentümern. Mit allen konnte – teils durch geringfügige Projektanpassungen – eine gütliche Einigung erzielt werden.

Im Berichtsjahr erfolgte die Publikation für das Plangenehmigungsverfahren zur Erneuerung des 5,650 km langen Fahrleitungsabschnittes. Das Projekt wurde durch das BAV mit verschiedenen Auflagen genehmigt. Diese wurden durch die Projektverfasserin und die Bauherren aufgearbeitet; inzwischen konnten alle Auflagen erfüllt werden. Bereits erfolgte auch die Publikation der funktionalen Ausschreibung der Bauarbeiten für die Fahrleitungsenergieerneuerung.

Die Arbeitsvergabe wird im Frühjahr 2008 erfolgen. Die Montagearbeiten können – nach Abschluss der aufwendigen Detailprojektierung –

voraussichtlich in den Jahren 2009 und 2010 ausgeführt werden.

3 Werkstatt- und Depotdienst

Stellwerkdienst

- Beim Linienleiter der Zugsicherung ZSL 90 führten verdeckte alterungsbedingte Kabelbrüche gelegentlich zu Störungen. Durch Messfahrten mit dem Diensttriebwagen Xe 4/4 Nr. 9 konnten die Schadstellen eingegrenzt und der Linienleiter anschliessend gezielt repariert werden. Solche Messfahrten werden jährlich auf der gesamten Eigentumsstrecke der FB durchgeführt, um Fehler am Linienleiter möglichst früh erkennen und beheben zu können.
- Die zur Betriebsfunkanlage gehörenden Handgeräte, die in die Jahre gekommen waren und deren Service nicht mehr gewährleistet war, mussten durch zeitgemässe Geräte ersetzt werden.
- Die Telefonanlage der FB – das nebst der Funkanlage weiterhin zentrale Kommunikationsmittel – musste im Berichtsjahr einer neuen Anlage weichen. Dank optimaler Dispositionen konnte die Systemumstellung unterbruchsfrei erfolgen.
- Das Netz der Lautsprecheranlagen an den Haltestellen konnte weiter ausgebaut werden: Auch in Neue Forch, Hinteregg, Langwies und Emmat können nun wartende Fahrgäste bei Betriebsstörungen und/oder Verspätungen direkt informiert werden. Die bediente Haltestelle Egg wird im Jahr 2008 als letzte FB-Haltestelle mit einer Lautsprecheranlage ausgerüstet.

Werkstatt-/Depotdienst und Technik VBZ

- Die Revisionsarbeiten an den Doppeltriebwagen Be 8/8 waren durch die Beschaffung und Inbetriebsetzung der neuen Gelenktriebwagen Be 4/6 stark verzögert worden. Die Rückstände betref-

fen alle drei Triebwagen Be 8/8 der ersten Serie (Nrn. 21/22–25/26, Inbetriebsetzung 1976). Die altersbedingten und leistungsabhängigen Abnutzungen bzw. Schäden dieser Fahrzeuge sind (obschon diese vor Jahren bereits einer kleinen Revision unterzogen worden waren) – erwartungsgemäss – um einiges grösser als bei den bereits revidierten Fahrzeugen der zweiten bzw. dritten Serie, so dass mit einem wesentlich grösseren Zeit- und Kostenaufwand zu rechnen ist. Den fälligen Revisionen an den Triebwagen Be 8/8 Nrn. 21/22–25/26 wird höchste Priorität eingeräumt. Die Arbeiten am Wagen Nrn. 25/26 wurden im Laufe des Berichtsjahres aufgenommen.

- Bereits im Jahr 2004 war der Prototyp einer weiterentwickelten Fahrzeugelektronik im Triebwagen Be 8/8 Nrn. 27/28 eingebaut worden. Nach intensiven Tests – bei welchen die Software in verschiedenen Teilbereichen optimiert wurde – konnte die Sicherheitsprüfung durch das BAV erfolgreich absolviert werden. Anschliessend konnte der Einbau der neuen Elektronik in sämtliche Fahrzeuge beginnen. Im Berichtsjahr folgten die Triebwagen Be 8/8 Nrn. 29/30 und 31/32 sowie der Steuerwagen Bt 204.
- Die Zentralwerkstatt der VBZ revidierte vier (Trieb-)Drehgestelle vom Typ Be 8/8.
- Der verringerte Rollmaterialeinsatz der FB während der Sommerferien sowie zwischen Weihnachten und Neujahr wurde erneut für die Radsatzbearbeitung auf der Unterflurschleifanlage im Depot Oerlikon der VBZ genutzt.

Neues Rollmaterial

Bei den im Jahr 2004 in Betrieb gesetzten Gelenktriebwagen Be 4/6 Nrn. 61–73 mussten verschiedene Änderungen und Verbesserungen an der Software vorgenommen werden. So konnte der schlechten Adhäsion bei kritischem Schienen-

zustand (Laubfall, Reifglätte usw.) durch eine Optimierung des Gleit- und Schleuderschutzes besser Rechnung getragen werden.

4 Betrieb

Allgemeines

- Das bei der Servicequalitäts-Messung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Vorjahr erzielte Spitzenresultat der Forchbahn ist für sie gleichzeitig Ansporn und Verpflichtung. So waren im Berichtsjahr besondere Anstrengungen bezüglich der Dimensionen Sauberkeit und Pünktlichkeit erforderlich.
- Die auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 (Fahrplan 2007) eingeführten Verbesserungen (kürzere Fahrzeiten, grösseres Sitzplatzangebot, Anpassung an Ladenöffnungszeiten usw.) mit einem Ausbau des Angebotes (Zugskilometer) um 7,7%, zeigten Erfolg: Die FB konnte einen Nachfrageschub von rund 10% verzeichnen (siehe Kapitel 6, Verkehrsleistungen).
- Die Triebwagen des neusten Typs Be 4/6 wurden mit mobilen, durch das Fahrpersonal zu bedienende Faltrampen ausgerüstet, welche den Ein- und Ausstieg für Mobilitätsbehinderte erleichtern.

Besondere Vorkommnisse im Betriebsablauf

- Am «Sechseläuten» vom 16. April 2007 («Zug der Zünfte»), an der «Street Parade» vom 11. August wie auch an Silvester verkehrten die FB-Züge und die Tramzüge der VBZ-Linie 11 zwischen Stadelhofen und Rehalp alternierend, mit Halt an allen Haltestellen. An der «Street Parade» wurde das Nachtangebot im 30-Minuten-Takt ausgedehnt, bis zur letzten Abfahrt ab Stadelhofen um 04.20 Uhr. Das Angebot anlässlich des «Silvesterzaubers» – mit einem 15-Minuten-Takt, ebenfalls bis 04.20 Uhr – wurde besonders geschätzt.
- Die «SOLA-Stafette» des Akademi-

schen Sportverbandes Zürich (ASVZ) vom 5. Mai, der «Zürich Triathlon» vom 23. Juni und der «Ironman Switzerland Triathlon» vom 24. Juni gehörten ebenfalls zu den Anlässen mit den höchsten Tagesfrequenzen bei der FB.

- Eine logistische Herausforderung war wiederum das alle drei Jahre stattfindende «Züri Fäscht» vom 6.–8. Juli – mit über 2 Mio. Besuchern das grösste Volksfest der Schweiz. Die FB-Züge verkehrten dabei von Freitagmorgen bis Sonntagabend durchgehend, wobei 133 Extrazüge eingesetzt wurden.
- Die Anzahl der Extrafahrten mit den Nostalgiefahrzeugen stagnierte gegenüber den Vorjahren. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten wird es betrieblich immer schwieriger, Extrafahrten einzuplanen, ohne den Kursbetrieb zu behindern. Nach wie vor grosser Beliebtheit erfreuen sich die Advents-Extrafahrten des Vereins zur Förderung historischer Forchbahnfahrzeuge (VHF) mit dem Triebwagen BDe 4/4 Nr. 10 durch die festlich beleuchtete Zürcher Innenstadt.
- Zur Ausführung von Bauarbeiten auf der Doppelspurstrecke wurde an 96 (Vorjahr: 92) Tagen eingleisiger Betrieb eingerichtet, davon an 41 (54) Tagen für die Ankersanierung vor dem Tunnelportal Neue Forch (siehe auch Kapitel 2).
- Um Gleisbau- und Fahrleitungsarbeiten – einschliesslich Reparatur der am 20. April beschädigten Fahrleitung in der Leihaldenkurve (siehe unten) – rationell durchführen zu können, wurden an insgesamt 12 (Vorjahr: 10) Tagen Busse der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) eingesetzt.
- Die Forchbahn war an 22 (Vorjahr: 26) Kollisionen und Unfällen beteiligt, bei denen 11 Personen verletzt wurden. Dritte beeinträchtigten den Bahnbetrieb durch 30 (25) Streckenblockierungen, davon 21 (19) auf dem Abschnitt Stadelhofen–Rehalp. In 68 (51) registrierten Fällen musste wegen

Kollisionsgefahr ein Notstopp eingeleitet werden, wobei 9 (8) Fahrgäste verletzt wurden; diese Fahrgastunfälle sind in den erwähnten 22 (26) Ereignissen bereits mitgezählt.

- Im Berichtsjahr beeinträchtigten gleich mehrere Wasserschäden («Unwasser») den Betrieb der FB: Der erwähnte Rohrleitungsbruch in der Waldburg am 3. Januar bedingte eine Sperrung von Gleis 2 während rund zehn Stunden. Wegen Überschwemmung des Trasees musste der Betrieb zwischen Egg und Esslingen am 8. August ab 20 Uhr bis zum Betriebsschluss eingestellt werden. Schliesslich wurde das Stationsbüro Zumikon am 10. Oktober überflutet, nachdem der PW eines unbekanntes Lenkers einen Hydranten umgefahren hatte.
- Einen viertägigen Streckenunterbruch zwischen Egg und Esslingen verursachte ein Fahrzeugführer, dessen PW am 20. April in der Leihaldenkurve (Esslingen) mit einem Fahrleitungsmasten kollidierte, so dass dieser umstürzte.
- Die Zugleitstelle nahm im Berichtsjahr insgesamt 1232 (Vorjahr: 1143) Meldungen über Störungen und Unregelmässigkeiten an Rollmaterial, Sicherungsanlagen und Fahrleitungen entgegen und leitete diese an die zuständigen Stellen weiter.
- Die Vandalenschäden an Anlagen sowie an und in Fahrzeugen im Berichtsjahr belaufen sich auf total rund Fr. 73'000 (Vorjahr: Fr. 125'000). Dank Videoaufzeichnungen und der Aufmerksamkeit von Mitarbeitenden konnten 12 (6) Verursacher überführt und zur Rechenschaft gezogen werden. In 27 (51) Fällen reichte die FB Strafanzeige ein. Zahlreiche weitere Fälle wurden durch die Bahnpolizei direkt verzeigt.
- Bei einer Schlägerei in einem Zug wurden zwei Fahrgäste verletzt.

Kontrolldienst

Die Fahrausweiskontrollen erfolgen

seit dem 1. Januar 2005 gemeinsam mit den VBZ, die auch die Administration samt Inkasso besorgen. Insgesamt wurden in FB-Zügen 620 (Vorjahr: 1359) Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis angetroffen, das sind 1,0% (1,3%) der kontrollierten Reisenden.

Bahnpolizei

Die Patrouillen der Securitrans (Bahnpolizei) begleiteten die Züge während 1765 (Vorjahr: 1512) Arbeitsstunden zu unterschiedlichen Zeiten, was sich bewährt hat und von Reisenden und Mitarbeitenden geschätzt wird. Im Berichtsjahr meldeten die Patrouillen insgesamt 915 (837) Fälle, in denen sie Fahrgästen Auskünfte erteilten oder in anderer Weise Hilfe leisteten. In 732 (694) Fällen wurden Personen kontrolliert und Beanstandungen angebracht. In 174 (193) Fällen mussten Fahrgäste aus dem Zug gewiesen bzw. der Polizei übergeben werden; des Weiteren wurden Drogen sichergestellt.

5 Personal

Mutationen

Im Berichtsjahr waren drei Austritte und fünf Eintritte zu verzeichnen. Als Folge der Mehrleistungen im Fahrplan 2007 wurde eine zusätzliche Lokführerstelle besetzt. Marcel Schmid wurde als neuer Leiter Sicherungsanlagen angestellt. Franco Cenzi, Bahnmeister (seit 1978), der Anfang 2008 in den Ruhestand getreten ist, konnte seinen Nachfolger Oskar Kuster rechtzeitig einarbeiten.

Aus- und Weiterbildung

– Alle Mitarbeitenden besuchten in der SanArena Rettungsschule in Zürich ein Nothilfe-Training für richtiges Verhalten gegenüber verletzten Personen. Zudem wurden die Mitarbeitenden mit dem korrekten Umgang mit Reisenden im Rollstuhl vertraut gemacht, insbesondere bei deren Ein- und

Auslad unter Verwendung der erwähnten neuen Faltrampen.

- Ein zusätzlicher halber Schultag für alle Mitarbeitenden war dem Thema «Gesundheitsförderung (Ernährung, Gesundheit, Wohlbefinden)» gewidmet.
- Im November wurden alle Mitarbeitenden auf künftige Bauvorhaben und betriebliche Herausforderungen – namentlich seitens der «Fussball-Europameisterschaft UEFA EURO 08» – vorbereitet. Zudem wurde über Tarifänderungen und Qualitätsgrundsätze informiert. Ferner wurden technische Neuerungen sowie Störungserkennung und -behebung an Fahrzeugen in der Praxis instruiert.
- Das Verkaufspersonal wurde regelmässig auf die neuen Angebote im Bahnreisesevice geschult.
- Die Fachspezialisten des Werkstatt- und Depotdienstes wurden in mehreren Kursen weitergebildet, vor allem bezüglich der neuen Triebwagen Be 4/6. Diese verfügen über verschiedene neue, teils zusätzliche Systeme und Technologien, die eine erheblich geänderte Wartung erfordern. So haben sich die Mitarbeiter auch neue Abläufe bei der Störungssuche anzueignen.
- Zwei neue Mitarbeitende wurden zu Lokführenden ausgebildet und eine Mitarbeiterin absolvierte die Fahrschule als Rangierlokführerin.

Berufliche Vorsorge

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Forchbahn AG sind bei der Pensionskasse der ASCOOP versichert. Am Ende des Geschäftsjahres richtete die ASCOOP an pensionierte FB-Mitarbeitende bzw. deren Angehörige 25 (Vorjahr: 27) Renten aus.

6 Tarif, Verkauf und Verkehrsleistungen

Nationale Tarife

Einzelne nationale Personentarife – gültig für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und für zahlreiche

weitere konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) des allgemeinen Verkehrs – wurden am 9. Dezember 2007 angepasst.

ZVV-Tarif

Der ZVV hatte die Preise seines gesamten Ticket-Sortiments letztmals am 10. Dezember 2006 erhöht.

Verkauf in den FB-Verkaufsstellen

In den vier Verkaufsstellen der FB – den Bahnreisezentren Zumikon, Forch und Egg sowie der Verkaufsstelle Zollikerberg – stieg der Verkauf von Fahrausweisen des nationalen Verkehrs erneut an.

Der Anteil der ZVV-Fahrausweise an den Gesamtverkäufen dieser Verkaufsstellen betrug 58,0% (58,5%), bezogen auf den Gesamtumsatz 38,1% (38,7%). Der durchschnittliche Verkaufspreis eines Fahrausweises – inkl. Mehrfahrtenkarten und sämtlicher Abonnemente wie Generalabonnemente (GA) und Halbtaxabonnemente (HTA) –, der an einer der vier Verkaufsstellen erworben wurde, betrug im Berichtsjahr Fr. 81.25 (+0,1%).

Der Umsatz an nationalen Pauschal-fahrausweisen wie GA, HTA und Tageskarten erhöhte sich auf Fr. 2'264'132 (+0,8%), entsprechend einem Anteil von 30,2% (31,8%) am Gesamtumsatz.

Nach nationalen Destinationen ausserhalb des ZVV-Gebietes wurden 17'812 (+10,7%) Fahrausweise verkauft, woraus Einnahmen von Fr. 931'895 (+10,5%) oder 12,4% (11,9%) des Gesamtumsatzes resultierten.

Die Nachfrage nach internationalen Fahrausweisen nahm leicht zu. So wurden 2846 (+2,2%) Billette verkauft, was einen Umsatz von Fr. 230'756 (+2,3%) ergab. Die Zahl der Platzreservierungen und der übrigen internationalen Produkte (kombinierte Fahrausweise, Zuschläge, Reservierungsausweise usw.) verminderte sich auf 4279 (–1,9%); der entsprechende Umsatz stieg jedoch auf Fr. 316'054

(+8,5%). Im Berichtsjahr betrug der Anteil dieses Segments am Gesamtverkauf 8,7%, bezogen auf den Gesamtumsatz 7,3%.

Der Verkauf von Reisearrangements konnte auf Fr. 822'880 (+23,2%) gesteigert werden, entsprechend einem Anteil von 11,0% am Gesamtumsatz.

Der Gesamtumsatz der vier FB-Verkaufsstellen konnte um Fr. 431'174 (+6,1%) auf Fr. 7'495'988 gesteigert werden.

Verkehrsleistungen

Die Anzahl der beförderten Fahrgäste wurde im Berichtsjahr wiederum ausschliesslich mit den automatischen Fahrgastzählssystemen der Triebwagen Be 4/4 Nrn. 54–58 und Be 4/6 Nrn. 70–73 erfasst und ausgewertet. Die erhobene Stichprobe ergab eine durchschnittliche Tagesfrequenz von 16'424 Personen pro Wochentag (Montag–Freitag, ohne allgemeine Feiertage), 9059 Personen pro Samstag und 5678 Personen pro Sonntag (bzw. Feiertag). Daraus resultiert für das Berichtsjahr hochgerechnet eine Verkehrsleistung (Nachfrage) von 4'945'528 beförderten Personen (Frequenz) bzw. von 32'834'378 Personenkilometern, wobei die saisonalen Schwankungen erstmals voll berücksichtigt sind. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich eine Frequenzsteigerung um 421'132 Personen (+9,3%) bzw. eine Zunahme der geleisteten Personenkilometer um 3'912'139 (+13,5%).

Morgenstimmung an der Haltestelle Scheuren: Ab dem Fahrplan 2007 verkehren in den Hauptverkehrszeiten (auch am Abend) von Montag–Freitag von Esslingen nach Zürich Stadelhofen ausschliesslich Eilzüge, ohne Halt ab Forch bis Rehalp, und umgekehrt. In Forch bestehen schlanke Anschlüsse mit den Regionalzügen, mit Halt an allen Haltestellen. Das neue Konzept mit verkürzten Fahrzeiten und Mehrleistungen von 7,7% wurde von den Fahrgästen gut aufgenommen – die Forchbahn (S18) konnte eine Nachfragesteigerung von rund 10% verzeichnen.

(Foto: Jakob Binder, FB)

7 Finanzen

(Beträge in der Regel auf Franken gerundet)

Neues Finanzierungssystem mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 (Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2007/08) gilt auch für die Forchbahn AG als Partnerunternehmung des ZVV – gestützt auf § 25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (vom 6. März 1988 / PVG) – ein geändertes Finanzierungssystem. Danach tragen die Verkehrsunternehmungen grundsätzlich Nutzen und Gefahr von Abweichungen der tatsächlichen Betriebsergebnisse von den in den Transportverträgen festgelegten Beträgen (d. h., es gilt das im Voraus festgelegte Leistungsentgelt gemäss Budget). Entsprechend dem Beschluss des Verkehrsrates des Kantons Zürich vom 10. November 2005 wurde das neue Finanzierungssystem nun auch bei der Forchbahn AG umgesetzt.

Unterschreitet der Aufwand der Erfolgsrechnung das mit dem ZVV vereinbarte Leistungsentgelt, muss die Differenz nach neuer Regelung zu zwei Dritteln der gebundenen und zu einem Drittel der freien Spezialreserve zugewiesen werden. Die bisher praktizierte Regelung, nicht beanspruchtes Leistungsentgelt an den ZVV zurückzuerstatten, entfällt damit. Eine allfällige Überschreitung des Leistungsentgeltes ist der Reserve zu entnehmen. Die Generalversammlung hat deshalb neu einen entsprechenden formellen Beschluss zu fassen (bisher nicht notwendig wegen der jeweils ausgeglichenen Jahresrechnung).

Im Zuge der Änderung des Finanzierungssystems wurde mit dem ZVV zugunsten aller Partnerunternehmungen vereinbart, dass bereits der Überschuss aus der Vorjahresrechnung (Rechnung 2006) nicht wie bisher an den ZVV zurückzuerstatten sei, sondern im darauf folgenden Jahresabschluss (Rechnung 2007) ebenfalls den Reserven zugewiesen werden soll.

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Die **Anlagenrechnung** (Total Bahnbetrieb) schliesst auf Jahresende mit einem Wert von Fr. 167'036'398 (Vorjahr: Fr. 168'828'557) ab.

Die **Abschreibungsrechnung** hat am Jahresende den Betrag von Fr. 56'955'603 (Vorjahr: Fr. 54'145'436) erreicht; das entspricht 34,1% (32,1%) der Anlagenwerte (Total Bahnbetrieb).

Versicherungswerte der Sachanlagen: Anlagen, Fahrzeuge und Mobilien sind gegen Schadenrisiken angemessen versichert.



Erfolgsrechnung

Die **Personalkosten** erhöhten sich um Fr. 74'286 oder 1,3% auf Fr. 5'983'046. Diese Summe schliesst die Reduktion der Rückstellung im Personalaufwand in der Höhe von Fr. 28'000 ein. Im Jahresmittel waren 55,5 (Vorjahr: 54,3) Stellenwerte besetzt (inkl. Mietpersonal).

Der **Übrige Aufwand** stieg um Fr. 811'084 (+5,4%) auf Fr. 15'912'616.

Folgende Rückstellungen wurden gebildet:

- Unterhalt Hochbau / Malerarbeiten im Depot Fr. 10'000; Umbau Reisebüro Egg (Schalterkorpus) Fr. 27'000
- Unterhalt Fahrleitung / Ausgleichsverbinder Rehalp-Neuacker Fr. 20'000
- Unterhalt Sicherungsanlagen / Unterhalt unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) Fr. 40'000
- Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten Fr. 20'000.

Folgende Rückstellungen wurden aufgelöst:

- Unterhalt Geräte/Werkzeuge / Information an Haltestellen / Anpassung an ZVV-Standard Fr. 11'000
- Unterhalt Bahnanlagen / Hochdruckreinigung Entwässerungsleitungen Fr. 40'000; Projektierung Haltestellen-Anpassungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) Fr. 65'000
- Unterhalt Sicherungsanlagen / Neusignalisation Bahnübergänge Fr. 100'000
- Unterhalt Fahrzeuge / Mehraufwand für Revisionen Fr. 230'000
- Unterhalt Fahrleitung / Fahrleitungs-Signalisation Depot Forch: Reduktion um Fr. 10'000.

Die **Abschreibungen** reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 134'938 (-2,7%) und betragen neu Fr. 4'835'554.

Die **Zinsen** reduzierten sich um Fr. 47'190 (-2,0%) auf Fr. 2'317'961.

Der **Verkehrsertrag** wurde wiederum direkt vom ZVV vereinnahmt und in der Forchbahn-Rechnung nicht verbucht.

Die **Beiträge der öffentlichen Hand** wurden aufgrund der Pauschalvereinbarung zwischen dem BAV und dem ZVV betreffend alle abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen im Kanton Zürich vom ZVV ebenfalls direkt vereinnahmt.

Das **Leistungsentgelt ZVV** betrug Fr. 20'618'798 (Vorjahr: Fr. 20'094'380).

Die **diversen Erträge** – bestehend aus Betriebsbesorgungen für Dritte (Gruppe ZVV), Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte (nicht Gruppe ZVV), Eigenleistungen für Anlagen- und Lagerrechnung, Ertrag aus Beteiligungen und Umlaufvermögen sowie Übrigen Erträgen – erhöhten sich (hauptsächlich infolge gesteigerten Ertrages aus Umlaufvermögen sowie höherer Vergütungen aus Personen- und Sachschäden) von Fr. 915'913 um 93,1% auf Fr. 1'768'565 (Ablieferungen an ZVV).

Die **Unternehmens-Erfolgsrechnung** schloss nach neuer Rechnungslegung (neues Finanzierungssystem) mit einem Betriebserfolg von Fr. 491'701.07 ab. Nach Einbuchung des ausserordentlichen Ertrages (Auflösung transitorischer Passiven aus Rückbehalt von nicht beanspruchtem Leistungsentgelt 2006) von Fr. 449'520.32 resultierte ein Jahresergebnis von Fr. 941'221.39.

Bilanz

Im **Anlagevermögen** steht der *Anlagenrechnung* mit einem Total Unternehmung von Fr. 167'040'091 (Vorjahr: Fr. 168'832'250) eine *Abschreibungsrechnung* mit einem Total von Fr. 56'955'603 (Fr. 54'145'436) gegenüber, was einen Nettobuchwert von Fr. 110'084'488 (Fr. 114'686'814) ergibt. Die Position *Unvollendete Bauten* erhöhte sich um Fr. 377'269 auf Fr. 812'176.

Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich um Fr. 1'005'291 auf Fr. 11'560'852.

Das **Eigenkapital** setzt sich aus dem Aktienkapital (Grundkapital), dem Bilanzgewinn und den Reserven zusammen.

Das **Aktienkapital** ist voll liberiert und beträgt unverändert Fr. 12'207'000; es ist eingeteilt in Inhaberaktien von je Fr. 500 Nennwert.

Der **Bilanzgewinn** beträgt Fr. 941'221.39 (Verwendung des Bilanzgewinnes: siehe Seite 12).

Die **Reserven** bestehen aus:

– Reserve für Kaskoschäden	Fr. 108'147
– Reserve aus entbehrlicher Liegenschaft	525'753
– Reserve aus Heimfallrechten	263'232
– Abschreibungsreserve	2'698'400
– Übrige Reserven	941'221
Total	<u>4'536'753</u>

Das **Fremdkapital** setzt sich wie folgt zusammen:

Langfristige Verbindlichkeiten:

Banken (UBS, ZKB)	Fr. <u>67'738'209</u>
Rückstellungen	
– US-Leasing (Rollmaterial): Wertberichtigung Sachanlagen	Fr. <u>2'125'734</u>

Personen mit Mobilitätsbehinderung schätzen die Niederflureinstiege der neuen Gelenktriebwagen Be 4/6 Nrn. 61–73 ganz besonders. Die Perronkanten der meisten Haltestellen werden in den nächsten Jahren – wie bereits in Zumikon und Maiacher – erhöht, um einen niveaugleichen Zugang zu den neuen Fahrzeugen zu gewährleisten. Inzwischen sind die FB-Mitarbeitenden gerne bereit, die fahrzeugseitig vorhandenen Faltrampen zu bedienen und beim Zustieg mit Rollstuhl oder Kinderwagen behilflich zu sein.

(Foto: Albert Zimmermann,
primelLight GmbH / FB)



Kurzfristige Verbindlichkeiten:

Kreditoren	
– Lieferantenrechnungen und übrige Forderungen	Fr. <u>1'652'974</u>
Rückstellungen	
– Ruhetags- und Überzeitguthaben Personal	Fr. 334'000
– Unterhalt Hochbau	37'000
– Unterhalt Fahrleitung	30'000
– Unterhalt Sicherungsanlagen	75'000
– Unterhalt Fahrzeuge (Einbau von Videoanlagen in den Fahrzeugen: aus Bauabrechnung «Rollmaterial-Ersatzbeschaffung» [Be 4/6])	350'000
– Beratung und Leistungen durch Dritte	25'000
– allgemeine Betriebsrisiken	350'000
– Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	20'000
– Sonderabschreibung Oberbauerneuerungen	4'404'000
– Sanierungsbeiträge Pensionskasse	<u>620'000</u>
Total	<u>6'245'000</u>
Übrige Passiven	
– Transitorische Passiven	Fr. <u>111'483</u>

Im Geschäftsjahr erfolgte die sechszwanzigste **Abzahlung am Darlehen für Rollmaterialbeschaffung aus der Vereinbarung IV/1979** (Rückerstattung an die Subvenienten), und zwar wie folgt:

– Bund: Abzahlung	Fr. 76'050
– Kanton Zürich und Gemeinden: Abzahlung	228'150
Total	<u>304'200</u>

Zudem wurde die vierzehnte **Abzahlung am Darlehen für Rollmaterialbeschaffung aus der Vereinbarung V/1989** (Rückerstattung an den Subvenienten bzw. Rückzahlung an die Bank) geleistet, und zwar wie folgt:

– Bund: Abzahlung	Fr. 46'743
– Bank: Rückzahlung laufender Baukredit (UBS)	654'057
Total	<u>700'800</u>

Investitionsbeiträge des Bundes als Darlehen nach Art. 56 EBG (Darlehensvereinbarung 0080/48 vom 28. September 2007)

Im Jahr 2007 wurde der Forchbahn AG erstmals ein bedingt rückzahlbares Darlehen für die Sparte Infrastruktur nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes (vom 20. Dezember 1957 / EBG) für nicht gedeckte Investitionskosten gewährt. Basierend auf den «Allgemeinen Bestimmungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu den Finanzierungsvereinbarungen der Sparte Infrastruktur nach Art. 49 und 56 EBG» gelten die Investitionsvereinbarungen (ohne allfällige Objektvereinbarungen mit den Kantonen) für das Kalenderjahr (Stand 31. Dezember 2007: Fr. 225'184).

Die **Bilanz** schliesst mit Aktiven und Passiven von Fr. 122'457'515 ab.

Verwendung des Bilanzgewinnes (Antrag an die Generalversammlung)

• Zuweisung an Spezialreserve gebunden	Fr. 627'480.93	(2/3)
• Zuweisung an Spezialreserve frei	<u>313'740.46</u>	(1/3)
verfügbarer Bilanzgewinn	<u>941'221.39</u>	(3/3)

Zürich, 6. Mai 2008

Forchbahn AG
Für den Verwaltungsrat:

Dr. Ueli Büchi
Präsident

Hans-Peter Schär
Direktor

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Forchbahn AG Zürich

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang) der Forchbahn AG für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Die vorliegende Jahresrechnung 2007 mit dem Leistungsentgelt ZVV von CHF 20'618'798.00 ist durch den Verkehrsrat des Kantons Zürich an seiner Sitzung am 8. Mai 2008 genehmigt worden. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat die Positionen der Bilanz und Rechnung FB 2007, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 31. März 2008 ohne Einschränkung genehmigt.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Zürich, 13. Mai 2008

PricewaterhouseCoopers AG

Christine Föllmi
Leitender Revisor

Armin Bantli