Öffentlicher Verkehr

Forchbahn startet Rundum-Erneuerung

Bild: Tia Monto, CC BY-SA 3.0, Wikimedia Commons / Redaktion: Stefan Gyr

Die Sanierung der Forchbahn wird über 300 Millionen Franken verschlingen.

Die Forchbahn muss saniert und erneuert werden: Rund 25 kleinere und grössere Projekte stehen in den kommenden Jahren an. Die Investitionssumme wird auf über 300 Millionen Franken veranschlagt. Die Verantwortlichen der Forchbahn AG haben eine lange Projektliste vorgestellt. So müssen alle 20 Haltestellen zwischen dem Bahnhof Stadelhofen und Esslingen behindertengerecht umgebaut werden.

Zudem werden der einspurige Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Neue Forch und Forch auf eine Doppelspur ausgebaut, der 1976 eröffnete Tunnel Zumikon saniert und das alte Depot durch ein neues Instandhaltungszentrum ersetzt. Im Weiteren investiert die Forchbahn auch in ihre Flotte. Sie will aufs Jahr 2027 acht Niederflurfahrzeuge beschaffen, die 75 Meter lang sind. Trotz der vielen Bauprojekte soll der laufende Betrieb dank einer Etappierung sichergestellt sein: «Wir betreiben pro Streckenabschnitt nur eine Baustelle», erklärt Geschäftsführer Hanspeter Friedli.

Die Forchbahn, im Volksmund auch «Tante Frieda» oder «Frieda Bünzli» genannt, steht seit 1912 in Betrieb. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde sie umfassend saniert. Nun stehen – für den nächsten Lebenszyklus von rund 60 Jahren – wieder grosse Erneuerungsarbeiten an. Mit dem Investitionsprogramm «Frieda 2030» soll zudem das wegen der Bevölkerungszunahme erwartete Passagierwachstum bewältigt werden können. *(sda)*

Kennzahlen oder Gesamtsystem?

Kolumne

Dejan Lukic ist interimistischer Geschäftsführer von Infra Suisse.

Statistiken werden schon lange erstellt und bestimmt gab es schon skeptische Stimmen, als die erste Zahlenreihe aufgestellt wurde. Lange Zeit waren Statistiken die Domäne von Spezialisten, auch wenn sich viele irgendwann in der Ausbildung mit Quoten, Standardabweichung und der Gaussschen Glockenkurve auseinandersetzten mussten. Seit gut 20 Monaten kommen wir kaum noch an Statistiken vorbei. Im Zusammenhang mit Covid haben wir alle gelernt, Statistiken zu lesen und zu interpretieren. Um zu unterschiedlichen Interpretationen zu kommen, müssen nicht mal zwingend unterschiedliche Datengrundlagen vorliegen.

In der Bauwirtschaft wird seit längerer Zeit der Anteil des Recyclingmaterials diskutiert. Während die Forschung schon lange höhere Recyclingquoten propagiert, hinkten die Erfahrungswerte der Praxis hinterher. Das erstaunt nicht, denn welche Bauherrschaft hat Freude an einem Experiment mit Baustoffen? Da sind sich die Besteller auf privater und öffentlicher Seite einig. In den Ausschreibungen wurden folglich die Empfehlungen der massgebenden Normen übernommen. Infolgedessen waren über Jahre hinweg die Recyclinganteile selten höher als 30 Prozent. Während die Gesundheitsbehörden vieles tun, um eine möglichst hohe Impfquote zu erreichen, ist seitens öffentlicher Beschaffungsstellen keine ähnliche Absicht festzustellen beim Einsatz von Recyclingmaterial. Gelingt uns so die Transformation in eine nachhaltige Bauwirtschaft?

Die Schweizer Bauwirtschaft ist nicht am «Kränkeln». Im Gegenteil, es gibt Spitzenleistungen in vielen Bereichen. Und genau wie im Spitzensport gilt es, die Ressourcen genau einzuteilen und eine zielgerichtete, ambitionierte, aber realistische Planung vorzunehmen. Dies beinhaltet die Berücksichtigung der relevanten Rahmenbedingungen und Prozesse im Hinblick auf das angestrebte Ziel. In der Bauwirtschaft bedeutet dies, mit den Marktteilnehmenden eine Vision zu formulieren, Strategien zu erarbeiten und Massnahmen zu definieren. Da im April 2021 der «Best Practice Guide» zur Wiederverwendung von Ausbauasphalt und zum Einsatz von Niedertemperaturasphalt publiziert wurde, muss über die Recyclingquote im Asphalt nicht mehr diskutiert werden. Aber reicht dies bereits aus, um den Infrastrukturbau nachhaltig zu machen? Was braucht es überhaupt für eine nachhaltige Bauwirtschaft?

Das Anheben des Recyclinganteils ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Selbstverständlich muss dabei die Tragfähigkeit und Beständigkeit der Konstruktionen gewährleistet sein. Der Einsatz von aufbereitetem Material ist jedoch an eine wichtige Bedingung geknüpft. Das aufzubereitende Material muss verfügbar sein. Wir müssen in der Bauwirtschaft also dafür sorgen, dass die Materialien im Kreislauf bleiben. Re-Cycling eben! Das bedeutet, dass das Deponierverhalten kritisch hinterfragt werden muss wie auch der Export von Ausbruchmaterial in das benachbarte Ausland. Denn so wird dem Markt der Rohstoff zur Erzeugung von Recyclingmaterial entzogen. Das ist auf Dauer genauso fatal, wie wenn den Impfwilligen der Impfstoff verweigert würde. Finden wir gemeinsam Lö-ungen für diese Herausforderungen! ■