

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 7
Fläche: 90'786 mm²

Oberleitungsbauer mit Bodenhaftung



Die dritte und die vierte Unternehmergeneration: Beat Furrer hat seinem Sohn Rico kürzlich die Firma und die Leitung übergeben.

Bilder Markus Grunder

UNTERNEHMERPREIS Furrer + Frey plant und baut seit 1923 Fahrleitungen für Bahnen und Trams. Das Berner Familienunternehmen steht selten im Rampenlicht, ist nun aber für den Prix SVC Espace Mittelland nominiert. An der Spitze läuft ein Generationenwechsel.

Beat Furrer ist ein Patron alter Schule. Der 69-Jährige hat eine eindruckliche Postur, er erzählt ohne Managerfloskeln über seine 41 Jahre beim Familienunternehmen Furrer + Frey. Auf dem Rundgang durch die Büros in Bern und den Werkhof in Thun-

Gwatt kennt er alle Angestellten persönlich und ist mit ihnen per Du. Die Monteure sind nicht zugegen. Das seien «armi Cheibe», die hauptsächlich in der Nacht und oft bei Regen und Kälte arbeiten müssten, sagt Furrer.

Aus dem eigenen Sack

Zum Patron mit Bodenhaftung passt, dass er Banker meidet. Denn als junger Geschäftsleiter stand er einmal mit dem Rücken zur Wand: Die Übernahme der Thuner Maschinenfabrik Nobs brachte die Gruppe in Schieflage. Seither versucht Beat Furrer,

«möglichst unabhängig von irgendwelchen Kapitalgebern zu sein». Heute betreibt die Familie Furrer – die Freys sind bereits Ende der 1940er-Jahre ausgestiegen – die Firma mit eigenen Mitteln. «Das hat den grossen Vorteil, dass wir am Morgen etwas in der Geschäftsleitung diskutieren und bereits am Nachmittag loslegen können.»

Mit dem Ende der Maschinenfabrik fiel auch die Eigenfabrikation weg. Furrer + Frey lässt alle Materialien, von den Masten über die Isolatoren bis zu den Fahrleitungsdrähten, von Liefere-



Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 7
Fläche: 90'786 mm²

ranten im In- und Ausland herstellen. Die Firma verfügt selber über Lokomotiven, Bahnwagen, Krane und gegen siebzig Monteure. Insgesamt zählt das Unternehmen 245 Vollzeitstellen, davon etwa 120 am Sitz in Bern, und erzielt einen Jahresumsatz von 70 bis 80 Millionen Franken.

Ein Erfolgsfaktor sei, dass Furrer + Frey Entwicklung, Planung, Materiallieferung und Montage nicht separat betreibt, sondern als Totalunternehmung alles, vom ersten Kundenkontakt bis und mit Inbetriebnahme der Anlage, abdecke, sagt Furrer. Gegenüber Konkurrenten kann sich Furrer + Frey vor allem durch schnelle Reaktion auf Anfragen und zwei einzigartige Produkte abheben: die Deckenstromschiene und die Fahrleitungs-Planungssoftware ELFF.

Sicher aufgehängt

Die Deckenstromschiene entstand aus einem Auftrag vor gut dreissig Jahren: «Die SBB wollten im neuen Tiefbahnhof Museumsstrasse in Zürich HB eine Fahrleitung, die absolut nicht herunterfallen kann.» Denn fällt die Oberleitung herunter, ist dies nicht nur wegen des Starkstroms der Bahn gefährlich, sondern auch weil die Fahrdrähte stark gespannt aufgehängt sind und bei einem Bruch ausschlagen.

Eine Deckenstromschiene ist zwar in Fabrikation und Montage etwas teurer als eine normale Fahrleitung. Weil der Kupferdraht aber unten an der Deckenschiene eingeklemmt und nicht aufgespannt ist, kann er länger abgenutzt werden, bis die Gefahr

«Es gab noch nie einen Zugausfall wegen einer De-

ckenstromschiene.»

Beat Furrer

von Brüchen zu gross wird. Dies reduziert die Unterhaltskosten. Inzwischen ist das Produkt für Schnellbahnen mit Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometern in der Stunde zugelassen. Furrer + Frey konnte bereits über 3000 Kilometer an Deckenstromschienen verbauen. «Es gab noch keinen einzigen Betriebsunterbruch wegen einer Deckenstromschiene», sagt Beat Furrer.

Ein Apple-Pionier

Auch für das zweite Erfolgsprodukt blendet der Patron in die 1980er-Jahre zurück: «Wir waren hier in Bern wohl eine der ersten Firmen, die Apple-Computer kauften.» Die neuen Möglichkeiten hätten ihn fasziniert, denn bis dahin zeichneten noch alle Ingenieure ihre Pläne von Hand und führten separat mühsam die Materiallisten. Zusammen mit der deutschen Firma Elbas entwickelten junge Ingenieure von Furrer + Frey das Fahrleitungs-Planungstool ELFF (das steht für **EL**bas **F**urrer + **F**rey). Beat Furrer sagt, «so können wir bloss ab dem Gleislageplan der Bahn sämtliche Montagepläne für die Fahrleitung erstellen inklusive Materialliste bis hinunter auf die Unterscheiben».

Dank der Software konnte Furrer + Frey bedeutende Aufträge in England hereinholen. Derzeit bewirbt sich das Unternehmen um die neue Linie von London nach Manchester und Leeds. Im Ausland ist Furrer + Frey seit 1991 aktiv. Neben Grossbritannien bestehen heute Tochterfirmen in Deutschland, Italien und China. Die Nähe zum Kunden sei essenziell. So gibt es auch Niederlassungen in Zürich, Montreux und

Bellinzona.

Immer mehr Papierkrieg

Der Heimmarkt ist allerdings für ausländische Konkurrenten geöffnet worden. Langjährige Partnerschaften und Kundenbeziehungen würden heute weniger bedeuten, beklagt Furrer. Er erzählt, dass sein Vater zum Beispiel den Preis für eine komplette Neuelektrifizierung der damaligen Bodensee-Toggenburg-Bahn (heute Südostbahn), seinerzeit mit dem Direktor, auf einem A4-Blatt und per Handschlag habe vereinbaren können.

«Heute ist dies ganz anders. Eben erhielten wir einen Auftrag über 7000 Franken für einen kurzen Einsatz einer Maschine: Er umfasst zehn Seiten Vertragspapier.» Hintergrund für einen solchen Papierkrieg sind immer strengere internationale Normen im öffentlichen Beschaffungswesen. Bande sind deshalb zwar gekappt worden, dennoch kennt Beat Furrer das Geschäft so gut wie kaum jemand sonst. Deshalb bleibt er nun Verwaltungsrat und steht seinem Sohn Rico beratend zur Seite, dem er auf Anfang Jahr die Firma und die Geschäftsleitung übertragen hat.

Rico Furrer will die Strategie und die Erfolgsprodukte weiterführen. Neue Geschäftsmöglichkeiten sieht der 40-Jährige bei der dreidimensionalen Planung der Fahrleitungen und bei Schnellladestationen für Elektrobusse. «Die Tendenz zu Elektrofahrzeugen müssen wir als Fahrleitungsanbieter gut beobachten. Das hat mit Bussen angefangen, geht womöglich weiter zu Trams mit Batterien.» Aber für schwere Züge zeichne sich vorerst noch keine Batterielösung ab, sagt Rico Furrer.

Sein Vater hätte die Firma

Datum: 24.02.2017

BZ BERNER ZEITUNG

BZ BERNERZEITUNG.CH

Hauptausgabe

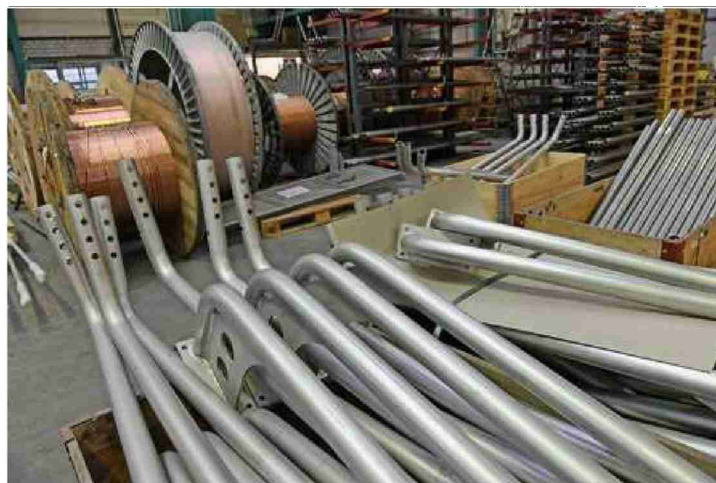
Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 7
Fläche: 90'786 mm²

mehrfach für gutes Geld verkaufen können. Doch das kam für Beat Furrer nicht infrage, dafür habe er zu viel Herzblut für das Unternehmen. Furrer + Frey soll also 2023 das 100-Jahr-Jubiläum als eigenständige Firma feiern können. *Julian Witschi*



Mastelemente und Kupferdrähte liegen im Lager in Thun bereit.

PRIX SVC ESPACE MITTELLAND

Zum zwölften Mal verleiht der Swiss Venture Club (SVC) am 8. März 2017 im Kursaal Bern den Unternehmerpreis. **Der Prix SVC Espace Mittelland wird alle zwei Jahre an etablierte und erfolgreiche mittelständische Firmen aus dem Wirtschaftsraum Bern-Solothurn-Freiburg vergeben.** Aus über 150 Firmen wählt eine 16-köpfige Jury sechs Finalisten aus und bestimmt die drei Gewinner.

Diese Zeitung stellt die nominierten Unternehmen in Porträts vor. **Auf unserem Onlineportal finden Sie zusätzlich Video-interviews mit den Chefs sowie ungewöhnliche Einblicke in Form von Panoramabildern.** Bisher erschienen sind: Moser-Baer aus Sumiswald (Ausgabe vom 14. Februar 2017), Armin Strom aus Biel (17. Februar 2017) und Carrosserie Hess aus Bellach (21. Februar). *met*