Ich darf Ihnen sagen: Die Züge sind voll, knallvoll.“

FOTO: LUKAS ILGNER

INTERVIEW: **OTHMAR PRUCKNER** UND **ANDREAS WEBER**

„Ich liebe den Nachtzug nach Venedig“

Ein Jahr Lokführer: **ÖBB-CHEF ANDREAS MATTHÄ** über das Ende der Fernbusse, verspätete Güterzüge, die Suche nach 10.000 Mitarbeitern, sein Lieblingsprodukt, den „Nightjet“ – und die Angst, in den Wahlkampf gezogen zu werden.

TREND: Sie sind jetzt ein Jahr im Amt. Was ist Ihnen gut gelungen?
MATTHÄ: Für die rasche Übernahme, die es war, ist alles gut gegangen. Wir haben mit dem „Nightjet“ ein neues Produkt gelauncht, im Güterverkehr trotz einer schwierigen Situation ein gutes Ergebnis abgeliefert. Wir haben einen Rekord mit über 244 Millionen Bahnfahrgästen erzielt, eine gewonnene Abstimmung mit den Füßen. Das WLAN funktioniert mittlerweile sehr gut, es gelingt uns immer mehr, ein kompaktes Reiseerlebnis zu verkaufen.

Und was ist misslungen? Misslungen? Manches habe ich anders eingeschätzt. Den Sprung zur Nummer eins im Unternehmen soll man nicht unterschätzen.

Was macht den Unterschied? Sie waren ja immerhin schon länger Infrastruktur-Vorstand. Es ist die Breite des Konzerns.

ZUR PERSON

Andreas Matthä ist seit einem Jahr CEO der ÖBB-Holding. Seit mittlerweile 35 Jahren im Dienst der ÖBB, konnte der gelernte Hochbautechniker im Frühjahr eine passable Bilanz und mit 461 Millionen Zug- und Buspassagieren einen neuen Fahrgastrekord präsentieren. Der Umsatz der ÖBB betrug 2016 2,037 Milliarden Euro, der Ertrag 166,2 Millionen Euro. Wachstumstreiber waren der Ausbau des Schnellbahnnetzes, der Stundentakt über den Arlberg, die Anbindung des Flughafens Wien an den Railjet und das erweiterte Nachtzugangebot mit den neuen „Nightjets".

Viele Themen werden gleichzeitig an mich herangetragen. Das Stakeholder-Umfeld ist breiter, die Medien, die Öffentlichkeit, da kommt vieles dazu.

Wie schwierig ist es, einem Manager wie Christian Kern nachzufolgen, der in diesem Staatskonzern doch sehr viel umgemodelt hat? Jeder Generaldirektor hat eine eigene Handschrift. Kern hat uns sehr gut in der Bevölkerung positioniert, hat den ÖBB ein neues Image gegeben, auch in der Innenwirkung. Er hat begonnen, uns im Güterverkehr als internationalen Player zu positionieren. Da haben wir letztes Jahr erstmals die Position zwei in Europa erreichen können.

Allerdings gab es im von Ihnen so gelobten Güterverkehr zuletzt Probleme. Es gab Verspätungen, Zugstaus, nichts hat funktioniert. Was ist da passiert? Dass die Konjunktur so stark angesprungen ist, hat fast alle Güterbahnen überrascht. Die Ungarn haben neue EDV-Systeme eingeführt, konnten die Züge nicht mehr annehmen. Da gab es einen Rückstau, der mittlerweile wieder behoben ist.

Angeblich sind 70 Züge stillgestanden ... Das ist deutlich übertrieben. 22 Züge sind in Hegyeshalom gestanden, okay, das sind 22 zu viel. Natürlich beeinträchtigt das die Kundenperformance. Bei der Deutschen Bahn standen Triebfahrzeugführer und Waggons nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Auch das hat uns getroffen, der Fahrplan ist kurzfristig durcheinandergekommen.

Die Konjunktur hat Sie überrascht. Wirkt sich das denn so schnell auf die Auftragslage aus? Ja. Das ging überraschend rasch nach oben, im Rohstoffbereich, aber auch viele Container sind dazugekommen.

Obwohl die Straße ja immer noch sehr billig ist. Wir haben jetzt auf Straße und Schiene ein Preisniveau, das um 15 Prozent tiefer liegt als noch vor fünf Jahren! Dieselpreis und Sozialstandards im Lkw-Verkehr machen uns zu schaffen. Die Schiene ist ab einer Distanz von 400 Kilometern gut im Rennen, aber darunter steht sie schwer unter Kostendruck.

Jetzt müssen die ÖBB in der Not neue Lokomotiven kaufen ... Um Lokomotiven kaufen zu können, benötigt man eine Vorlaufzeit von zwei Jahren. Wir haben den Zuschlag schon heuer im Frühjahr erteilt. Gut, dass wir so vorausschauend geplant haben. Ein Engpass, den wir nach wie vor haben, betrifft aber Italien. Dort bekommen wir immer mehr Zuspruch, fahren immer mehr Getreide von Rumänien nach Italien, auf einer Linie, die Österreich gar nicht berührt. Es sind neue Handelsströme aufgegangen, auch, weil wir in diesen Ländern gute Vertriebsmannschaften und einen sehr guten Ruf haben.

2016 war der Cargobereich das große Sorgenkind, jetzt sprudeln Gewinne ohne Ende? Gewinne hat der Cargobereich auch letztes Jahr eingefahren, als einziges großes Güterbahnunternehmen. Jetzt gehen die Mengen deutlich nach oben, vor allem außerhalb Österreichs haben wir deutliche Zuwächse. Nur die Margen gehen noch nicht entsprechend mit.

Stört Sie die doch sehr nationalistische Wirtschaftspolitik, die in Ungarn vorherrscht? Die Rail Cargo Hungaria wird als ungarisches Unternehmen betrachtet, wir haben ein ungarisches Management. Aber wir spüren natürlich, dass die wirtschaftliche Situation in Ungarn zuletzt noch schwieriger als in Österreich war. Das hat uns als größtes ungarisches Transportunternehmen massiv betroffen, hat sich aber auch wieder ein Stück weit entspannt.

Sie wollten die Zahl der Züge von der und in die Türkei deutlich aufstocken. Geht da trotz diplomatischer Krise überhaupt noch was? Wir sind Marktführer in der Türkei-Relation. Bei den Verkehren spüren wir noch nichts, sehen aber, dass die Performance der türkischen Wirtschaft nachlässt. Österreich ist aber nicht aus dem Rennen. Wir fahren sowohl auf der Landroute als auch von türkischen Häfen mit dem Schiff nach Triest, hier vor allem sehr viel Sattelauflieger Richtung Europa. Und wir fahren von der Türkei auch weiter über den Iran, auf der südlichen Seidenstraße Richtung China. Von der Osttürkei gibt es dazu eine neue Verbindung hinüber nach Georgien.

Es gibt seit Langem das Projekt Breitspurbahn. Hat diese Fernachse je Chance auf Realisierung? Ja! Aber das Projekt reicht weit in die Zukunft. Die Warenströme zwischen Asien und Europa werden immer stärker. Für bestimmte Warensegmente ist das Flugzeug zu teuer. Die ►

► Schiene ist um etwa 14 bis 15 Tage schneller als das Schiff, für kapitalintensive Güter eine interessante Alternative. Es geht um 400 Kilometer Neubaustrecke, vor allem in der Slowakei.

Die Realisierung kommt erst ab 2029? Das bedeutet aber, dass wir in den nächsten Wochen mit der strategischen Prüfung beginnen, sowohl in Österreich als auch in der Slowakei. Es geht darum, die Trasse zu fixieren und die nötigen Genehmigungsverfahren einzuleiten.

Wie viel wird der Spaß kosten? Auf heutiger Preisbasis etwa 6,5 Milliarden Euro; valorisiert auf das Bauende etwa 8,5 Milliarden, für alle Staaten gemeinsam. Das Projekt wird große Vorteile bringen, aber die Verkehre werden auch jetzt schon hochgezogen, werden immer stärker und wir erwarten bald fünfzehn Züge pro Woche zwischen China und Europa. Das ist für den Standort Österreich eine Riesenchance.

Die Breitspur ist Zukunft, das Abenteuer Fernbus Vergangenheit. Wie froh sind sie, dass die Reise mit Hellö nach einem Jahr beendet ist? Wir haben bald gesehen, dass wir die Preise, die wir uns vorgestellt haben, nicht durchsetzen konnten. Wir wollten nicht die Diskussion führen, unseren Mitbewerber mit Steuergeld hinauszudumpen. Somit war es besser, schnell wieder rauszugehen.

Wie viel hat der Ausflug gekostet? Wir haben mit den Partnern Stillschweigen vereinbart. Ich würde sagen, wir sind mit einem blauen Auge davongekommen.

Auch der Bus-Nahverkehr stottert, der Postbus verliert laufend Ausschreibungen. Wie reagieren Sie? Wir wollen, dass das Prinzip Bestbieter statt Billigbieter umgesetzt wird, wollen Fairness. Das ist eine Bitte an die Politik, mit Augenmaß zu handeln. Im Übrigen gewinnen wir mehr als die Hälfte aller Ausschreibungen, halten uns damit in Summe stabil.

Im Herbst startet ja das nächste Mobilitätsexperiment. Was erwarten Sie sich von Ihrem Carsharing-Projekt? Wir verstehen uns als Gesamtmobilitätsanbieter, wollen die Kunden von der Haustür zum Zielort und wieder zurückbringen. Wir haben jetzt neben unserem Ticketshop noch eine zweite App, den „Wegfinder", gelauncht. Weil: Ich muss auch die letzte Meile organisieren. Mit Taxis, Car to go, Kleinbussen im sogenannten Mikro-ÖV, Mietautos und eben „Rail and Drive". Wir stationieren Fahrzeuge an den Bahnhöfen. Sie melden sich an, halten die Karte hin, fahren zum Termin und danach wieder zur Station zurück.

Man kann das Auto auch an einem anderen Bahnhof abgeben? Nein. Wir sind damit auch nicht an Standorten aktiv, wo es ohnedies schon viele Autovermieter am Bahnhof gibt, sondern in Städten wie Amstetten oder auch Salzburg.

Christian Kern hat immer von den selbstfahrenden Autos geschwärmt. Da kommt aber vorher noch der selbstfahrende Zug, oder? Tatsache ist, dass wir mit der modernen Sicherheitstechnik, die wir jetzt auf den neuen Strecken haben, die Züge zur Gänze an die Leine nehmen, die Fahrt komplett überwachen. Das beginnt auf den Fernstrecken, aber die Technologie breitet sich rasch aus. Einen Supervisor am Zug wird es aber immer brauchen.

Sie haben das deutsche Schlafwagengeschäft übernommen. Droht ein Hellö-Schicksal? Wir haben für den „Nightjet" seit Beginn 800.000 Tickets verkauft, sind jetzt im Sommer sehr gut unterwegs, sehen auch, dass die Destinationen, die wir neu dazugenommen haben, sehr gut performen. Die beste Relation ist Zürich–Berlin–Hamburg.

Warum hat die Deutsche Bahn ihr Schlafwagengeschäft dann aufgegeben? Die DB setzt seit Langem auf Hochgeschwindigkeit. Die Nachtzüge fahren aber maximal 160 km/h. Das Produkt ist eine Nische, es ist eine andere Form des Reisens. Wir sind aber sehr zufrieden.

Haben Sie schon den Nightjet getestet? Ich fahre seit vielen Jahren im Schlafwagen Wien–Feldkirch. Jetzt werde ich nach Hamburg fahren. Im Übrigen liebe ich den Nachtzug nach Venedig. Man steigt hier um 21 Uhr ein und ist um acht Uhr in Santa Lucia. Ich steige aus, geh ums Eck, trinke meinen ersten Ristretto.

Im Güter-Fernverkehr erwarten wir bis zu 15 Züge pro Woche zwischen China und Europa. Das ist eine Riesenchance für den Standort Österreich."

Lieben Sie auch Prag? Da kommt ab Winter ein privater Konkurrent dazu, fährt viermal am Tag hin und her. Wie sehr stört Sie das? Es fahren täglich in eine Richtung 25 Busse. Unsere ÖBB-Züge fahren alle zwei Stunden. Ich darf Ihnen sagen, die Züge sind voll, knallvoll. Jetzt kommen noch vier Zugpaare dazu. Ich denke, dass der Mitbewerber das Feld noch ein Stück weiter belebt. Wir werden im Vorfeld auch einige touristische Angebote machen.

Die ÖBB wollen in den nächsten Jahren 10.000 neue Mitarbeiter aufnehmen – wofür? Mehr als ein Viertel unserer alten Mitarbeiter werden uns verlassen. Die Babyboomer gehen langsam in Pension. Wir benötigen qualifiziertes Personal, sowohl bei Technikern, aber auch auf der Kunden- und Dienstleistungsseite.

Alle Industrieunternehmen klagen, es gäbe zu wenig Techniker. Da muss man differenzieren. Wir suchen ja nicht 10.000 Atomwissenschaftler. Aktuell haben wir rund 1.700 Lehrlinge in der Ausbildung. Daraus können wir unseren Facharbeiterstand bis zum mittleren technischen Management abdecken. Engpässe gibt es vor allem bei Data-Analysten und Data Scientists, da braucht man nicht viele, aber gute.

Die müssen Sie am Markt teuer einkaufen. Die Berufsgruppe ist sehr gehypt und der Konzern war nie ein Topzahler. Aber wir haben einen Vorteil, weil unser Unternehmen ungemein breit aufgestellt ist und Sinnstiftung gibt. Es gibt viele

IM KREUZVERHÖR: ÖBB-General Matthä (Mitte), trend-Redakteure Pruckner (links), Weber (rechts).

FOTOS: LUKAS ILGNER

Karrierepfade. Wir haben ein Innovation Lab eingerichtet, finden über intern ausgebildete Servicedesigner neue Lösungen für unsere Kunden.

Es ist ein Dauerbrenner: Es gibt da die Geschichte des Fahrdienstleiters, der unfreiwillig mit 58 Jahren in Pension gehen musste, sein Vorgesetzter konnte mit 55 Jahren gehen. Wir dachten, die ÖBB-Frühpensionierungen haben sich aufgehört? Haben sie auch, hundertprozentig. Ohne den Fall zu kennen: unserer durchschnittliches Pensionsantrittsalter liegt mit 60,2 Jahren nur knapp unter dem ASVG-Antrittsalter.

Damit sind aber noch viele unter dem Limit ... Aber auch viele drüber, weil sonst wär's nicht der Durchschnitt. Seit der Pensionsreform 2003 ist das Mindestpensionsantrittsalter bei den Eisenbahnern 62,5 Jahre, und der Schnitt zeigt, dass da etwas passiert sein muss. Auch bei Krankenständen und Frühpensionierungen liegen wir nahe am ASVG-Bereich. Wobei klar ist: 65 Jahre alte Verschieber wird's kaum geben. Wir müssen für diese Berufsgruppen alternative Aufgaben finden. Das gilt auch für Lokführer, von denen nicht alle bis zum 65. Lebensjahr den Job machen können.

Wie groß ist denn Ihre Sorge, dass die ÖBB in den Wahlkampf hineingezogen werden? Ich würde mir wünschen, dass alle bedenken, dass wir die Bahn der Österreicherinnen und Österreicher sind, ein zentraler Teil unserer Volkswirtschaft. Wir sind für unsere Wirtschaft da. Ich bitte dringend um Sachlichkeit. Das haben sich die Mitarbeiter auch verdient.

Die ÖBB waren stets ein Zankapfel. Unter Schwarz-Blau wurde sofort der Generaldirektor ausgetauscht. Sie selber hatten unlängst eine Auseinandersetzung mit dem Finanzminister über die Höhe der Bundeszuschüsse. Sie sind Teil der politischen Debatte ... Ich halte fest, dass wir 0,6 Prozent zum BIP beitragen. Die österreichische Bahnindustrie ist beim Export weltweit die Nummer fünf. Das ist kein Zufall. Innovation ist Teil unserer DNA.

Sie sind SPÖ-Mitglied. Die Parteien suchen Manager, die ihnen im Wahlkampf zur Seite stehen. Werden Sie Kern unterstützen? Es ist nicht in meiner Vorstellungswelt, auf einer Nationalratsliste zu kandidieren. Aber es wäre überraschend, wenn ich nicht gefragt würde, dem Personenkomitee des Bundeskanzlers beizutreten. Ich kenne Christian Kern sehr gut, unser Arbeitsverhältnis war immer ausgezeichnet. Es wäre seltsam, da nicht mitzumachen.

Welche nächste Regierung wäre Ihnen am liebsten? Jede Regierung, die dafür sorgt, dass der öffentliche Verkehr den Stellenwert beibehält, den er jetzt hat.

Und Bundeskanzler wollen Sie definitiv nicht werden? Nein. Ich möchte das Unternehmen ÖBB nachhaltig weiterbringen. Das bin ich mir und meinen Mitarbeitern schuldig. T