



INTERVIEW

„Die Bahn ist nicht die schnellste Methode“

ÖBB-Boss Martin Huber über erste Frustrationserlebnisse, neue Serviceangebote und bevorstehende Streckenschließungen. INTERVIEW: OTHMAR PRUCKNER



Herr Generaldirektor, wenn Sie von Wien nach Klagenfurt müssen, nehmen Sie dann das Auto oder das Flugzeug?

Huber: Ich nehme als oberster Qualitätsbeauftragter der Bahn natürlich die Bahn.

Da müssen Sie aber sehr viel Zeit haben, wenn die Landschaft mit 60 Stundenkilometern vorbeizieht ...

Es ist nicht unbedingt die schnellste Methode, da haben Sie Recht. Das ist ja auch das Thema, dem wir uns widmen müssen: Wie gehen wir mit dem Infrastrukturausbau um?

Längst überfällige Schienenausbauten werden weit nach hinten verschoben. Wie bitter ist das für den Bahnchef?

Wichtig ist, die Lücken im Gesamtnetz zu schließen und einen konkreten Kundennutzen so rasch wie möglich herzustellen. Der finanzielle Rahmen ist natürlich eine Vorgabe, die Grenzen setzt. Manches hätten wir auch lieber heute als morgen umgesetzt.

Könnte man auch kurzfristig etwas verbessern? Als Bahnfahrer ist man ganz einfach immer wieder gekränkt ...

Meine wirklichen Frustrationserlebnisse der ersten drei Monate sind es, erkennen zu müssen, dass manche Dinge eben nicht kurzfristig gehen. Dazu gehört auch der Infrastrukturausbau auf der Südstrecke.

Ist alles nur eine Frage des Ausbaus? Es fehlt doch einfach oft der Goodwill.

Die Fahrzeit kann man mit organisatorischen Maßnahmen nicht beliebig verkürzen. Richtig ist: Wir müssen auch in anderen Bereichen punkten. Es ist nicht erheblich, dass wir dort oder da eine halbe Stunde länger fahren. Das Rundherum

muss stimmen.

Es ist in den letzten Monaten sehr viel von Früh Pensionierungen geredet worden, man hat gehört, dass Sie Lokführer zur Rechenschaft gezogen haben, weil sie im Krankenstand bei Weihnachtsfeiern angetroffen wurden. Was sind nun die Offensivstrategien, mit denen Sie Kunden an Bord holen?

Wir haben eine Vielfalt von Maßnahmen zu ergreifen. Es geht um das Gefühl des Bahnkunden, aber auch darum, was dem Steuerzahler zuzumuten ist. Langfristig gilt es, die Südbahn ähnlich adäquat auszubauen wie die Westbahn. Bei der Westbahn sind wir gut unterwegs, manches geht trotzdem zu langsam. Mittel- und kurzfristig werden wir Dinge umsetzen, die der Kunde wirklich spürt.

Die ÖBB möchten die Zahl der Fahrgäste pro Jahr um 0,5 Prozent erhöhen. Das ist eine schwache Zielvorgabe.

Diese Zahl kommt aus einer Zeit, wo die ÖBB mitten in der Umstrukturierung steckten. Wir werden sehen, welches Ziel wir uns nach Fertigstellung der Strategien wirklich stecken. Alle europäischen Bahnen, mit Ausnahme der Schweiz, haben rückläufige Fahrgastzahlen. Sie müssen bedenken, dass Österreich einen sehr hohen Anteil an Bahnkunden hat ...

Gehabt hat ...

Noch immer hat. Wir müssen jedenfalls zusetzen. Auf der Weststrecke haben wir einen Anteil von 9,6 Prozent. Und von diesen sind insgesamt nur 3,8 Prozent Businesskunden. Da steckt ein enormes Potenzial,

da werden wir hineinstoßen.

Sie werden im oberen Kundensegment ansetzen?

Nicht nur oben. Wir werden für alle Kunden maßgeschneiderte Produkte anbieten.

Eine Maßnahme zur Qualitätsverbesserung wird seit Jahr und Tag versprochen: der Telefonempfang im Zug.

Wir sind in der konkreten Umsetzung. Ich bitte Sie nur, mich nicht für die Versprechungen meiner Vorgänger verantwortlich zu machen. Messen Sie mich daran, was mein Team und ich in den nächsten Jahren zustande bringen werden. Wir werden die

Westbahn demnächst auf lückenlosen Empfang umstellen, und wir werden noch einen Schritt weiter gehen, nämlich Rail & Mail anbieten. Wir wollen den durchgehenden Internetempfang erreichen. Auf der Westbahn werden wir in Tagesrandverbindungen Fahrzeitverkürzungen schaffen, das Ziel Wien-Salzburg in zwei Stunden 29 Minuten wird machbar sein. Und damit sind wir zum Auto schon sehr konkurrenzfähig. Das werden Sie mit dem Auto kaum schaffen. Wir werden Packages konstruieren, werden Abholung von zu Hause, Verspätungsinformationen über SMS, Mietautoangebote, Taxiservice zum Zielort und so weiter anbieten. Wir werden eine sehr attraktive Alternative zur Straße sein, denn das Autofahren wird mühsamer.

Das Image der Bahn ist schlecht. Sie wird als eine Einrichtung gesehen, die ständig an Bedeutung verliert, obwohl Milliarden reingebuttert werden.

Das ist Ihre subjektive Wahrnehmung. Das Image der Bahn ist nicht so schlecht. Aber es ist richtig, dass wir den gesamten Kommunikationstransfer auf noch professionellere Beine stellen müssen. Man darf auch nicht übersehen, dass die Bahn so ziemlich das einzige Unternehmen ist, mit dessen Hilfe die Medien die Politik prügeln. Ich kenne kein anderes Unternehmen, das so oft verwendet wird, um irgendwelche Politiker vor oder hinter den Vorhang zu ziehen.

Sie denken an die Frühpensionierungsdebatte?

Aus 577 frühpensionierten Mitarbeitern werden tagelang Schlagzeilen gemacht. Ich habe keinen Aufschrei gehört, als im Staatsbereich in den letzten Jahren laut „Eco“ in Summe 10.200 Beamte in Frühpension geschickt wurden.

Wie ertragen Sie politischen Einfluss?

Meine Erfahrungen sind gut. Ob die Erfahrungen der Politiker mit mir so gut sind, weiß ich nicht, das müssen Sie die Politiker fragen. Ich denke natürlich in betriebswirtschaftlichen Kategorien, aber ich gestehe der Politik zu, dass sie das Recht hat, Maßnahmen zu verlangen, wenn sie das Geld dafür bereitstellt.

Was sind Ihre bevorzugten Schienen- ausbauprojekte?



**„Es wird weniger
Bahnlinien geben,
davon bin ich überzeugt.“**

Wir arbeiten schon jetzt am Rahmenplan 2006. Bei dem wird die Westbahn sicher nicht zu kurz kommen. Wir werden bis Mitte des Jahres lückenlose Streckenerfolgsrechnungen haben, danach können wir Priorisierungen vornehmen.

Was ist wichtiger: Koralm-Tunnel oder Semmering-Basistunnel?

Semmering ohne Koralm und Koralm ohne Semmering ist sinnlos. Wir brauchen bei-

des, und daran arbeiten wir sehr intensiv.

Wie groß ist die Chance, dass der Semmering kommt? Reden Sie mit Pröll?

Na selbstverständlich. Ich rede mit allen darüber. Wir überlegen, was die Koralm-

Entscheidung für den Semmering bedeutet, und werden unsere Überlegungen in der nächsten Zeit der Politik nahe bringen.

Personenverkehrsvorstand Wehinger hat einen Taktfahrplan angekündigt. Wann gibt's den neuen Austrotakt?

Es wird die Strategieentwicklung zeigen, in welche Richtung wir da konkret gehen. Wir haben jedenfalls vor, die einzelnen Fahrmit- tel besser aufeinander abzustimmen. Wir haben durch die Hereinnahme des Post- busses die Chance, vernetzt zwischen

Schiene und Straße zu denken. Wir sind ein Gesamtmobilitätsdienstleister.

Wie wichtig ist für Sie das B- und C- Netz? Macht es Sinn, diese so genann- ten Defizitbringer weiterzuführen?

Ich muss mich gegen das Wort Defizitbrin- ger wehren, denn es geht um die Bestel- lung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Es geht dem Bund und den Ländern auch nicht darum, dass etwas nur Gewinn bringt. Es muss eine vernünftige Qualität der Beförderung stattfinden. Das System muss auf Vernunft umgestellt werden. Wir werden im Laufe des Jahres ein Neben- bahnkonzept erarbeiten. Dort, wo mehr Frequenz vorhanden ist, macht die Schiene Sinn. Dort, wo Geisterzüge herumfahren, wo außer dem Lokführer und dem Schaff- ner nur zwei Kunden drinsitzen, muss man über Alternativen nachdenken. Der Bus bie- tet in vielen Bereichen mehr Qualität.

Wie viele Kilometer Bahnlinien werden eingestellt?

Das kann ich nicht sagen. Aber es wird we- niger geben, davon bin ich überzeugt. Wir werden das mit den Ländern abstimmen.

Der nächste Schock für die Mitarbeiter?

Wir werden sehr stark darum kämpfen, die Motivation der Mitarbeiter, die durch die Umstrukturierung gelitten haben mag, wie- der zu heben. Wir wollen alle 45.000 Mitar- beiter mit großen Events erwischen, mie- ten eventuell sogar Fußballstadien für Kon- zerte an. Wir denken gerade darüber nach.

Huber straft nicht nur, er belohnt auch?

Huber hat ein starkes soziales Gewissen, das hat er in der Pörr schon gehabt, und das wird er auch in der Bahn beweisen.

Noch eine Frage zu Ihrer Person: Es heißt, Sie waren in Ihrer letzten Zeit bei Pörr ernsthaft krank und ein Jahr lang im Krankenstand.

Das ist absolut falsch. Ich hatte voriges Jahr im Juli eine gröbere Irritation am Her- zen. Eine Gefäßverengung. Das ist repa- riert. Ich war genau drei Wochen im Kran-

kenstand. Und keinen Tag länger.

Man muss sich nicht sorgen, dass es bald einen neuen ÖBB-General gibt?

Ich mache mir keine Sorgen, und Sie müs- sen sich auch keine machen.