

«Die Situation am Bahnhofplatz Brig ist 2020 markant besser»

Fernando Lehner | Unternehmensleiter Matterhorn Gotthard Bahn und BVZ Holding AG

BRIG-GLIS | Seit über 100 Tagen führt Fernando Lehner die MGBahn und die Gornergratbahn. Im RZ-Interview zieht der neue Unternehmensleiter eine Zwischenbilanz, äussert sich zum Tourismusgeschäft und anstehenden Grossprojekten.



Eine persönliche Frage vorweg: Wie sind Sie ins neue Jahr gestartet?

Ob privat oder beruflich, der Start ins neue Jahr war wirklich schön und erfolgreich. Wenn man für die Matterhorn Gotthard Bahn und die Gornergrat Bahn verantwortlich sein darf, ist man ein wenig angespannt und fragt sich, wie der Start in die wichtige Wintersaison wohl wird. Im letzten Winter waren die Festtage von ergiebigen Schneefällen und Betriebsausfällen geprägt. Das belastet auch die Mitarbeitenden. Als Vorgesetzter denkt man in solchen Situationen an die Mitarbeitenden, die, statt zu Hause zu feiern, draussen alles unternehmen, um den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Dieses Jahr hat das Wetter voll mitgespielt. Und auch von Betriebsstörungen blieben wir verschont. Privat habe ich den Wintersport auf der Lauchernalp genossen.

Zahlreiche Gäste reisen mit der Bahn oder durch den Autoverlad an der Furka zu ihrem Ferienort. Die MGBahn ist somit das touristische Barometer. Wie gut wird die Wintersaison?

Das ist in der Tat so. Wenn auf unserer Strecke die Frequenzen stimmen, dann gehts den meisten anderen Tourismusangebietern im Oberwallis, der Surselva und im Tujetsch auch gut. Ich bin optimistisch, dass sich die Wintersaison positiv entwickeln wird. Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und der Einbussen im deutschen Gruppengeschäft, das wir aber auch in Zukunft nicht vernachlässigen dürfen, sind die Matterhorn Gotthard Bahn und die Gornergrat Bahn gut unterwegs.

Seit mehr als 100 Tagen stehen Sie an der Spitze der MGBahn und der GGB. Wie war der Wechsel auf den Direktionsstuhl?

Seit der Fusion von FO und BVZ zur Matterhorn Gotthard Bahn gehöre ich der Geschäftsleitung dieser Unternehmung an. Deshalb waren für mich die meisten Themen nicht neu. Die grösste Veränderung ist die Bereitschaft, die operative Gesamtverantwortung zu übernehmen. In den ersten vier Monaten konnte ich bereits wichtige Gespräche und Verhandlungen führen, sei es mit vielen Mitarbeitenden, mit dem Bundesamt für Verkehr und den Entscheidungsträgern der drei Bestellerkantone, den Gewerkschaften, mit verschiedenen Partnern oder dem Verwaltungsrat. Ich wurde auch in den für unsere Unternehmen wichtigen Gremien, in welchen ich neu in den Vorstand / Verwaltungsrat gewählt wurde (z.B. Verband öffentlicher Verkehr oder RAILplus AG), sehr gut aufgenommen. Meine erste Zwischenbilanz ist positiv. Ich fühle mich wohl in der neuen Funktion. Und das nicht zuletzt deshalb, weil unsere Unternehmung über sehr gute und motivierte Mitarbeitende, eine funktionierende Geschäftsleitung und professionelle Verwaltungsräte verfügt.

Die MGBahn hat sich vom reinen Bahnunternehmer zum touristischen Dienstleister gewandelt. Damit sind die Umsätze, aber auch die Ansprüche an Komfort und Fahrplan gestiegen. Kann man als Bahn da noch mithalten?

Dieser Herausforderung müssen wir uns täglich stellen. Wenn ein Gast im Erstklasszug durch die NEAT nach Visp reist, können wir diesen schlecht in einer veralteten Zugkomposition stehend weiterbefördern. Deshalb investieren wir beispielsweise massiv in neues Rollmaterial. Zur Komfortverbesserung tragen natürlich auch die Erweiterungen und Investitionen in die gesamte Bahninfrastruktur bei. Obwohl wir 2005 den gesamten Glacier Express erneuert haben, prüfen wir aktuell gemeinsam mit der Rhätischen Bahn ein «Upgrade», also eine weitere Komfortverbesserung.

Dennoch gibts auch kritische Stimmen. Läuft die MGBahn nicht Gefahr, sich auf die Topstationen zu konzentrieren und kleinere Bahnhöfe wie Grengiols zu schliessen?

Jede Anpassung im Bahnhofareal ist schmerzhaft. Aufgrund des sich verändernden Kundenverhaltens macht es keinen Sinn, sämtliche Infrastruktur aufrecht zu erhalten. Wir müssen in die Qualität und die Information während der Zugfahrt investieren. Auch vor Ort wird die Qualität verbessert. In Grengiols beispielsweise gibts neu eine Unterführung und ein Kundeninformationssystem. Aber es ist für uns nicht möglich, in Grengiols – um mit diesem Beispiel zu bleiben – rund um die Uhr eine saubere Toilette anzubieten. Wichtiger ist, dass der Fahrgast auf dem Bahnhofareal Parkmöglichkeiten

und im Zug ein behindertengerechtes Einsteigen sowie ein sauberes WC vorfindet.

In Visp wird derzeit ein neuer Güterterminal gebaut. Welche Bedeutung hat der Gütertransport bei der MGBahn?

Der Güterverkehr hat eine wichtige komplementäre Aufgabe neben dem Personenverkehr. Während dem Bau des Gotthardtunnels konnten wir den Transport beim Portal Sedrun machen. Aber das eigentliche Gütertransportgeschäft findet aktuell fast ausschliesslich in Richtung Zermatt statt. Dieses ist heute keineswegs kostendeckend und nur dank den Abgeltungen von Bund und Kanton, die in den nächsten Jahren aber markant abgebaut werden, aufrecht zu erhalten.

Aber warum investiert man noch in einen neuen Güterbahnhof, wenn das Geschäft nicht lukrativ ist?

Unser bestehender Güterumschlag musste dem neuen NEAT-Bahnhof Visp weichen. Wir waren gezwungen, nach einer neuen Lösung zu suchen. Mit dem Bau des Güterterminals Bockbart konnten wir für das Oberwallis einen optimalen Logistikumschlagplatz schaffen. In dem neu entwickelten Betreibermodell arbeitet die MGBahn mit dem Gesamtlogistikdienstleister Planzer zusammen. Jeder Partner setzt auf seine Stärken: Die MGBahn konzentriert sich neu noch auf die bahnnahe Leistungen und Alpin Cargo (eine Tochtergesellschaft von Planzer) übernimmt die Vermarktung, den Umschlag und die gesamte Logistik. Mit dem herausgearbeiteten Kollaborationsmodell konnte für beide Partner eine Win-Win-Situation geschaffen werden.

Die Strasse ins Mattertal ist gut ausgebaut. Kann die Bahn im Gütertransport gegenüber der Strasse noch mithalten?

Die Lebensmittel für die Grossverteiler Coop und Migros, die Anlieferung von Heizöl, der Abtransport des Kehrichts – all das wird heute beispielsweise zu konkurrenzfähigen Preisen über die Bahn abgewickelt. Zudem ersparen wir dem Mattertal pro Tag rund 50 Lastwagenfahrten. Wenn die Strasse bis Zermatt ausgebaut und für alle befahrbar wäre, ist kaum vorstellbar, wie viel Lastwagen hier unterwegs wären. Das wäre nicht nur für Zermatt, sondern auch für Dörfer im Mattertal ein Riesenproblem. Zudem macht ein Nebeneinander Sinn. Während der dreitägigen Strassensperrung über diese Weihnachten wurde der Gütertransport von der MGBahn problemlos bewältigt.

Im Matterhorn-Dorf bleibt der Ausbau der Strasse Täsch-Zermatt ein Dauerthema. Ärgert Sie das?

Nein. Die Strasse ist nicht unser Thema. Unsere Aufgabe ist es, Zermatt auf der Schiene gut zu erschliessen. Aber erlauben Sie mir trotzdem die Frage: Wo stünden wir und Zermatt heute, wenn man auf den Strassenausbau gewartet hätte, statt den Terminal in Täsch zu bauen mit den grossen Investitionen in die modernen Shuttle Züge? So verfügt der Gast in Täsch heute über beste Park- und Umsteigebedingungen und dank der Shuttle-Züge über komfortable Transportmöglichkeiten ins Zentrum von Zermatt.

Die MGBahn will den Bahnhof in Zermatt erweitern. Macht das angesichts des möglichen Strassenausbaus überhaupt Sinn?

Der Bahnhof Zermatt stösst mit drei Millionen Fahrgästen an seine Grenzen. Im Sommer beispielsweise generiert der Glacier Express rund 40 Prozent der Hotelübernachtungen in Zermatt. Wir müssen die Bedingungen am Bahnhof weiter verbessern. Dennoch halte ich klar fest: Wir können nicht alles gleichzeitig machen. Darum hat für uns der Ausbau des Bahnhofs Andermatt Priorität. Wir haben nicht unbegrenzte finanzielle Möglichkeiten. Den Bahnhofumbau in Zermatt haben wir in Teilprojekte (Doppelspur Herdtunnel, Werkstatt MGBahn / GGB, Bahnhofhalle MGBahn / GGB) unterteilt. Als erstes müssen wir vor Zermatt den Ausbau auf die Doppelspur realisieren. Dieses Jahr wollen wir das Vorprojekt einreichen. Erst dann können wir den Bahnhof selber angehen. Das wird aber noch Jahre dauern.

Weiter sind Sie in Andermatt.

In Andermatt sind wir mitten im Resort von Samih Sawiris. Hier sind wir gefordert, klug und zeitgerecht zu investieren. Im letzten Jahr haben wir den Vorbahnhof in Richtung Göschenen gebaut. Das ist für die MGBahn in jedem Fall wichtig. Aber wir müssen in Andermatt unseren Investitionsrhythmus mit dem Ausbautempo des Ferienresorts abstimmen. Und dieses Tempo kann sich, auch wegen der Zweitwohnungsinitiative, vielleicht ändern. Im Falle von Verzögerungen in Andermatt werden wir andere Projekte, wie die erwähnte Doppelspur Herdtunnel in Zermatt, vorziehen.

Auch in Mörel und Fiesch gibts Pläne für einen neuen Bahnhof. Ist das alles für die MGBahn finanzierbar?

Wie erwähnt können wir nicht überall Bahnhöfe kundenkonform anpassen. Aber wir können über Kooperationen neue Lösungen suchen. In Fiesch beispielsweise ist die Situation nicht befriedigend. Deshalb haben wir im Rahmen der Leistungsvereinbarungen und der Vierjahresplanung ein Projekt für die Verbesserung des jetzigen Bahnhofs ausgearbeitet. Wenn die Gemeinde oder andere Partner eine andere Lösung oder ein erweitertes Projekt – wie beispielsweise in Mörel mit dem geplanten Terminal – anstrebt, sind wir bereit, im Umfang der dafür reservierten Mittel zu investieren.

Von ihrem Büro aus sehen Sie direkt auf den Bahnhofplatz Brig. Wie kommt hier die Planung voran?

Die Federführung hat das Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis (RWO). Die Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp, der Kanton Wallis, SBB, Postauto und wir sind nun gefordert. Wir prüfen, ob uns am Bahnhofplatz Brig in Zukunft zwei Geleise ausreichen. Das würde beispielsweise neue Zufahrtswege für die Postautos ermöglichen und Gestaltungsperspektiven eröffnen. Im Vordergrund steht die Sicherheit. Dazu muss der Verkehr, vor allem zwischen Fussgängern, Ortsbus, Postautos und Privatautos besser entflechtet werden. Ich bin überzeugt: Die Situation am Bahnhofplatz Brig hat sich bis spätestens 2020 markant verbessert.

Martin Meul

Datum Donnerstag, 10. Januar 2013, 5:00 Uhr