

Die Mobilitätsmacherin

Mit ALEXANDRA REINAGL wird erstmals eine Frau Chefin der Wiener Linien. Die Managerin will die Öffis verjüngen und ab September Carsharing starten. Zudem verhandelt sie mit der Stadt über einen höheren Zuschuss und rechnet damit, dass der U2/U5-Ausbau noch teurer wird.

Das Zukunftslabor der Wiener Linien liegt versteckt im Zwischengeschoss der U-Bahn-Station Volkstheater. In den Räumlichkeiten ist der futuristische Waggon ausgestellt, der in einigen Jahren fahrerlos auf dem noch im Bau befindlichen Linienkreuz U2/U5 unterwegs sein soll. Alexandra Reinagl posiert für das Foto ohne für die sie sonst so typischen verschränkten Arme, nimmt noch schnell einen Schluck Wasser, geht an den U-Bahn-Exponaten, interaktiven Schautafeln und bunten Wandfahrplänen vorbei – und ist im On-Modus: Elf Jahre, erzählt sie, habe sie an der Seite des langjährigen Vorstandschefs Günter Steinbauer gearbeitet. Eine Zeit, für die sie sich den Begriff „CEO-Lehre“ zurechtgelegt hat: „Damit meine ich, dass ich ausreichend Gelegenheit hatte, mir ein Bild zu machen, wie ich einmal als Vorsitzende eines Boards sein möchte – und wie nicht“, sagt Reinagl.

Am 1. November ist es dann endlich so weit: Steinbauer, 64 Jahre alt, verab-

schiedet sich in die Pension und Reinagl, 13 Jahre jünger, übernimmt von ihm den Vorsitz der Geschäftsführung. Erstmals in der Geschichte der Öffis steht damit eine Frau an der Spitze des zweitgrößten Verkehrsbetriebs des Landes und ist verantwortlich für 650 U-Bahn- und Straßenbahnzüge, 400 Busse, mehr als 1.100 Schienenkilometer. Und das milliardenschwere Ausbauprojekt U2/U5.

Reinagl ist mehr als bereit für ihre neue Rolle: „Managen und führen ist einfach meins. Ich habe keine Probleme damit, vorne zu stehen und zu reden. Und ich habe auch keine Probleme, Visionen im Bereich der Mobilität zu entwickeln. Die fallen mir einfach ein“, sagt die studierte Juristin, die über die Stadtverwaltung und den Verkehrsverbund Ost-Region 2011 zu den Wiener Linien kam und schon damals als erste Frau in der Geschäftsführung andockte. „Am Anfang war ich sicher eine Quotenfrau“, gibt die Managerin unumwunden zu.

Aber die Zeiten sind längst vorbei. In Reinagls Geschäftsführungsteam gibt es

künftig keinen Mann mehr. Zusammen mit zwei Kolleginnen wird sie das stark männlich geprägte Großunternehmen – unter den 8.700 Mitarbeitern gibt es nur 1.300 Frauen – führen. Die Finanzthemen im Vorstand deckt mit Petra Hums bereits seit einigen Monaten eine langjährige Wiener-Linien-Managerin ab, und für die Technik stößt bald mit Gudrun Senk eine Wien-Energie-Managerin dazu.

Dass ein reines Frauenteam anders führt, steht für Reinagl außer Frage. „Wir fangen schon einmal anders an, als männliche Chefs das für gewöhnlich tun“, sagt sie. Zum Auftakt lud sie ihre beiden neuen Vorstandskolleginnen zu einer zweitägigen Klausur, um sich kennenzulernen und über Werte und Ziele auszutauschen. „Ich halte es für einen weiblichen Zugang, dass man sich sehr gut vorbereitet und sich auch nicht scheut, das zuzugeben“, sagt sie.

JÜNGER, OFFENER, WEIBLICHER. Die neue Chefin ist aber auch jemand, der klare Worte findet für das, was auf das Unternehmen zukommt, dem der Ruf einer verlängerten Magistratsabteilung auch 20 Jahre nach der Ausgliederung nachhängt: Die Wiener Linien sind absolut bereit für Veränderung, lautet ihre Botschaft an die nicht gerade junge Belegschaft. Das Durchschnittsalter liegt bei über 42 Jahren.

Reinagl will hierarchisches Denken einschränken, mehr Kollaboration ermöglichen, ein neues Mindset etablieren. Unter ihr soll der Verkehrsbetrieb ein modernes Unternehmen werden, jünger, offener, weiblicher.

Hunderte Mitarbeiter werden in den nächsten Jahren in Pension gehen. Entsprechend groß ist der Generationswechsel, der auf das Unternehmen zukommt – und für den man nur teilweise gerüstet ist. Allein bis zum Jahresende werden 900 neue Mitarbeiter gesucht, rund die Hälfte davon im Fahrdienst, wo alles andere als sicher ist, dass der Bedarf zeitgerecht gedeckt werden kann. Die Situation gilt als angespannt: „Wir wollen auch nicht verhehlen, dass man irgendwann, wenn der Arbeitsmarkt ausgeschöpft ist, vielleicht auch in den Fahrplänen wird reagieren müssen, weil wir für den Fahrdienst nicht mehr genug Personal haben“, sagt sie. Mit zusätzlichen Maßnahmen versucht ►



DREI VORSTÄNDINNEN. Ab November gibt es bei den Wiener Linien erstmals einen rein weiblichen Dreivorstand, dem Alexandra Reinagl (Mitte) vorstehen wird. Die Wiener-Linien-Managerin Petra Hums (l.) ist für die Finanzen zuständig, von Wien Energie kommt Gudrun Senk für die Technik.

► die Managerin, eine solche Situation aber möglichst noch zu verhindern.

Mit der probeweisen Einführung der Vier-Tage-Woche ab Herbst hat die designierte Vorstandschefin zuletzt schon für Schlagzeilen gesorgt. Immerhin sind die Wiener Linien damit einer der ersten Großbetriebe in Österreich, die diesen Weg gehen, um ihre Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen.

Mit einem Frauenanteil von 15 Prozent ist beim Thema Diversität hingegen noch deutlich Luft nach oben. Reinagl ist sich dessen bewusst und will hier nachschärfen: „Ich wage zu behaupten, dass man sich bei uns bemüht, mehr Frauen einzustellen und zu fördern. Die Frage ist immer, ob das Bemühen bisher ausreichend ist“, sagt die Quotenbefürworterin. Darüber hinaus will sie das Konzept des Nachtkindergartens, der für den Fahrdienst eingerichtet, aber aufgrund mangelnder Nachfrage wieder eingestellt wurde, überarbeiten lassen und denkt über ein Revival der Werkwohnungen nach. So könnte Kolleginnen und Kollegen, die nicht in Wien wohnen, aber deren Dienst beginnt, wenn noch kein öffentlicher Verkehr fährt, künftig ein Zimmer an den Bahnhöfen zur Verfügung gestellt werden, überlegt die Managerin, die als Alleinerzieherin auch ein Role Model dafür ist, dass sich Kind und Karriere nicht ausschließen müssen – wenn die Bedingungen stimmen: „Es funktioniert, wenn man sich ein Netzwerk aufbauen kann“, sagt die Mutter eines Sohnes, selbst in einem Randbezirk in Wien aufgewachsen.

Ihre Kindheit und Jugend verbrachte Reinagl im 23. Bezirk. Damals, in den 80er-Jahren, erlebte sie mit der Einführung des Nachtbusses „die große Freiheit“. Plötzlich konnte sie in die Stadt in die Disco gehen und autonom nach Hause kommen. Da habe sie ihre „erste Liebe“ zu den Wiener Linien entwickelt, und ein paar Jahre später sei sie dann über Zufälle in die Branche gekommen

ERHOLUNG BIS NÄCHSTEN SOMMER. Im Vorstand ist Reinagl für die Themen Betrieb und Vertrieb zuständig – und damit für das Angebot der Wiener Linien. Die infolge der Coronapandemie stark eingebrochenen Fahrgastzahlen haben sich zuletzt weiter erholt und liegen aktuell rund 20 Prozent unter der Vor-Corona-Zeit. Im nächsten Sommer rechnet die Managerin „mit einer kompletten Erholung“, so dass zum Jahresende wieder das 2019er-Niveau erreicht wird (siehe Grafik rechts).



CARSHARING. An den WienMobil-Stationen werden ab September die ersten von 100 geplanten Carsharing-Autos zur Verfügung stehen. Damit erweitern die Wiener Linien ihr Mobilitätsangebot für die kurzen Wege.

Als das große Thema ihrer Amtszeit sieht sie die Mobilität in einer wachsenden Stadt. „Das klassische Netz ist gut ausgebaut, wird aber nicht ausreichen. Wir müssen Alternativen für die kurzen Wege anbieten“, sagt Reinagl, die heute wieder im 23. Bezirk wohnt und dort regelmäßig den „Hüpfer“ nutzt, einen Kleinbus, der sie zusammen mit anderen Passagieren zum Ziel ihrer Wahl bringt.

Die Idee der von ihr entwickelten Dachmarke WienMobil geht aber weit über das Pilotprojekt hinaus. An den ersten von künftig 100 Stationen kann man bereits die neuen Leihräder ausborgen. Ab September werden dort dann auch die ersten Carsharing-Autos verfügbar sein. Neuer Partner der Wiener Linien ist hier shareto, eine Marke der Porsche Bank.

Bis zum nächsten Frühjahr soll die Flotte 100 E-Autos verschiedener Modelle umfassen. „Fünf bis acht Jahre werden wir schon brauchen, um so ein Carsharing-System zu etablieren. Und dann kann ich auch nicht garantieren, ob wir es schaffen, auf der roten Null zu sein. Das ist eine Leistung der Daseinsvorsorge. Damit macht man kein Geschäft“, so Reinagls Überzeugung.



AUF ERHOLUNGSKURS. Reinagl rechnet „im nächsten Sommer mit einer kompletten Erholung“ der Fahrgastzahlen.

„ERHÖHUNG DES ZUSCHUSSES“. Die mobile Daseinsvorsorge lässt sich die Stadt schon jetzt einiges kosten. So erhalten die Wiener Linien jedes Jahr einen Zuschuss von 500 Millionen Euro zur Finanzierung ihrer Leistungen. Zuletzt reichte das Geld aber nicht, um die Kosten zu decken. Durch die Auflösung von Rücklagen konnte der Jahresfehlbetrag von 150 Millionen Euro im vergangenen Jahr aber noch ausgeglichen werden.

Heuer sind die Rahmenbedingungen noch deutlich herausfordernder: Die stark gestiegenen Strompreise treiben die Kosten des Verkehrsbetriebs. „Wir sind hier auch schon in Verhandlungen mit unserem Geldgeber, der Finanzverwaltung der Stadt Wien, über eine Erhöhung des Zuschusses. Wir spielen hier mit offenen Karten“, sagt Reinagl.

Das gilt auch für das bereits vom Stadtrechnungshof geprüfte Milliardenprojekt Linienkreuz U2/U5, das sich in der Folge von Inflation und den Schwierigkeiten in der Baubranche weiter verteuern wird, bestätigt Reinagl: „Ich kann Ihnen jetzt keine verlässlichen Zahlen sagen, aber einer Steigerung der bisher veranschlagten Baukosten werden wir uns stellen müssen“, sagt sie und ergänzt: „Uns ist bewusst, dass wir hier mit Steuergeld arbeiten. Aber wenn der ganze Markt von Preissteigerungen betroffen ist, können wir uns nicht ausnehmen.“ Die Reaktion der Finanzierungspartner Bund und Land auf die Ankündigung dürfte spannend werden.

In einem anderen Bereich will Reinagl sich hingegen eher zurückhalten. Regierungskritische Tweets, wie ihr Vorgänger sie bisweilen absetzte, werden nicht zu ihrem Führungsstil gehören, erklärt die neue Wiener-Linien-Frontfrau.

QUELLE: WIENER LINIEN, *ERWARTET