



Magazin der
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Drehzscheibe

Ausgabe 90 | Juni 2020



Startpunkt: Elektrifizierung der GKB

Die Zukunft der öffentlichen Mobilität in der Weststeiermark

Inhalt

Inhalt / Editorial / Impressum	2
Geschäftsführung	3
Startpunkt: Elektrifizierung der GKB	4
Coronavirus-Krise: GKB stellt Versorgung mit Mobilität für die Weststeiermark sicher	6
Spannendes Interview mit der neuen Klimaschutz- und Mobilitätsministerin Leonore Gewessler, BA	8
Koralmbahnreport: Elektrifizierungsarbeiten beim Bahnhof Weststeiermark und Halbzeit beim SBT	10
Historische Betrachtungen - Die Geschichte der GKB - Teil 2/4	12
Mittelposter: GTW in Blumenwiese	14
Personal / Diversity	16
Ganz Kurze Berichte	20
Reiseimpressionen aus Bratislava	24
Technisches Eisenbahnmuseum (TEML) & Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)	27
Promotion	28

Impressum

Die „Drehzscheibe“ ist das PR- und Mitarbeiter/innenmagazin der GKB. Sie ist eine nach Bedarf erscheinende Informationsschrift. Alle erschienenen Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter: www.gkb.at

Medieninhaber: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Herausgeber: Mag. Ernst Suppan

Redaktion: Mag. Carmen Loibnegger
Mag. Ernst Suppan
Jasmin Motschnik

Anschrift: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Direktion / Abteilung G-PR
Köflacher Gasse 35 – 41, 8020 Graz
0316 / 5987 – 311 oder 315
drehzscheibe@gkb.at

Druck: Koralpendruckerei Ges.m.b.H.
8530 Deutschlandsberg

Auflage: 5.000 Stück im Quartal

Fotos: Cover: J. Motschnik, Poster: K. Ferk
Ansonsten: GKB-Archiv, K. H. Ferk,
Abtl. G-PR, Dipl.-Kom. Clemens Rant, Mag. C. Loibnegger,
oder Mag. E. Suppan bzw.
lt. jeweiliger Textanmerkung;

Editorial

Die Juni-Ausgabe des beliebten GKB-Magazins Drehscheibe erscheint wieder in der gewohnten und gedruckten Form.

Die Geschäftsführung wirft in der neuen Ausgabe einen Blick zurück und erläutert die Pläne für die Zukunft. Die Leitartikel beschäftigen sich mit den Elektrifizierungsplänen der GKB und der Coronavirus-Krise. Im Anschluss führen wir ein Interview mit der neuen Mobilitätsministerin Leonore Gewessler. Der Koralmbahnreport berichtet über Elektrifizierungsarbeiten beim Bahnhof Weststeiermark und die Halbzeit im Semme-

ring-Basistunnel. Danach widmen wir uns im Jubiläumsjahr erneut der Geschichte der GKB, auch wenn die geplanten Feierlichkeiten auf 2021 verschoben werden mussten. Im Personalteil stellen wir eine neue Prokuristin, neue Projektverantwortliche und viele neue Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter vor. In der Rubrik „News and Facts“ informieren wir über die Fahrgast-Charta 2020, die Pläne der LTE, den Kommandowechsel im VR1 u.a.m. Der Reisebericht führt uns ins schöne Bratislava und der Nostalgieartikel beschäftigt sich mit dem krisenbedingt, verspäteten Saisonstart im Liebocher TEML.



von
Mag. Ernst Suppan
Chefredakteur

Ihre Vorsorge auf Schiene

Das GKB Vorsorgepaket

Die ÖBV Risikoanalyse

Kennen Sie Ihre Lebensrisiken?

Versicherungen sind sehr komplexe Produkte, dennoch sollte das Versicherungsportfolio kein Zufallsprodukt sein. Um die richtige Auswahl zu treffen, ist es essenziell, zuerst die persönlichen Risiken zu bestimmen.

Mit der kostenlosen Risikoanalyse der ÖBV erhalten Sie eine objektive Standortbestimmung, die mögliche existenzgefährdende Risiken aufzeigt.

Der ÖBV Unfallschutz

Bausteine für Ihre Sicherheit in Beruf und Freizeit

Rund 75 % aller Unfälle passieren in der Freizeit, der Großteil davon in den eigenen vier Wänden. Unfälle schränken nicht nur unsere Bewegungsfreiheit ein, sie können auch große finanzielle Einschnitte mit sich bringen. Der ÖBV Unfallschutz begleitet Sie 365 Tage im Jahr - rund um die Uhr und weltweit.

Ihre wichtigsten Vorteile

- > Tarife und Bausteine für jede Lebensphase
- > keine Zuschläge für Ihre Berufsrisiken
- > Triebfahrzeugführer-Klausel

Beruf Plus:
 bis zu 1,5-fache
 Leistung für Ihre
 Berufsgruppe

Vorsorgen und Steuern sparen

Für die Pension vorsorgen und mehrfach Steuern sparen

Die ÖBV Zukunftsvorsorge wird staatlich gefördert. Außerdem zahlen Sie keine Versicherungssteuer und bei der Pensionszahlung fallen weder KESt noch Einkommensteuer an.

Mit der ÖBV Zukunftssicherung können Sie ab sofort monatlich Lohnsteuer sparen. Durch den Rahmenvertrag der GKB mit der ÖBV einzahlen. Durch den Abzug verringert sich die Lohnsteuer und damit der tatsächliche Nettoaufwand für Sie.

Ihre Ansprechpartnerin:
 Andrea Manolyan
 ÖBV Saarstein
 Tel: 0664/456 36 68
 andrea.manolyan@oebv.com

*Stand: 02/2020 | Österreichische Beamtenversicherung VVGÖ (ÖBV), Grillparzerstraße 11, 1016 Wien | Offenlegung nach § 14 UGB: registriert beim Handelsgericht Wien unter FN 898170
 Die ÖBV Saalkat Versicherungsagentur GesmbH, mit Sitz in 1016 Wien, Grillparzerstraße 11, FN 2622796 HG Wien, GISA-Zahl: 25139678. Sie ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Österreichischen Beamtenversicherung, VVGÖ, Allgemeine Lebensversicherung AG Vienna Insurance Group, D.A.S. Rechtschutz AG, Neubergeralmische Versicherung AG, Helvetia Versicherungen AG, UNIQA Österreich Versicherungen AG und WWA Lebensversicherung a.G.

Mit der ÖBV durchs Leben. www.oebv.com

Vergangenheit und Zukunft der GKB – 160 Jahre Mobilität und Innovation

Im Jahr 2020 wollten wir das Jubiläum 160 Jahre Graz-Köflacher Bahn feiern, müssen uns aber stattdessen mit den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auseinandersetzen. Der Großteil der Jubiläumsaktivitäten musste leider auf 2021 verschoben werden, zeitgleich setzen wir aber voll auf die Weiterentwicklung der modernen GKB zum umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleister.

Als am 3. April 1860 der erste Zug in Richtung Köflach fuhr, begann für die Weststeiermark das Zeitalter der modernen Mobilität und eine nachhaltige Erfolgsgeschichte nahm ihren Anfang. Die Region erfuhr zwar bereits davor einen wirtschaftlichen Aufschwung, wodurch der Bau der Eisenbahn überhaupt erst realisiert werden konnte. Aber die Eisenbahn brachte einen ungeahnten Innovationsschub für die gesamte (Süd-)Weststeiermark, schuf neue Arbeitsplätze und veränderte das Mobilitätsverhalten der Menschen nachhaltig. Im Jahr 1873 wurde dann auch die Wieserbahn in Betrieb genommen. Damit wurde die Graz-Köflacher Bahn endgültig zum Rückgrat der Güter- und Personenbeförderung in der Region. Unzählige Kohlezüge fuhren von der Weststeiermark ganz Europa und brachten Wohlstand zurück in die Region. Recht bald nahm auch die Bedeutung des Personenverkehrs zu. 1935 schließlich wurde der Busbetrieb gegründet, wodurch das Liniennetz komplettiert wurde. Unser Unternehmen ist ein untrennbarer Teil der Region. Die Graz-Köflacher Bahn erlebte gute und schlechte Zeiten, überlebte durch eine erfolgreiche Restrukturierung den Niedergang des Bergbaus und ist nun ein modernes Bahnunternehmen. Möglich wurde dieser Erfolg durch Diversifizierung, denn trotz der tiefen Verwurzelung in der Region haben wir früh den

Schritt nach Europa getan. Die GKB ist mit Joint Ventures erfolgreich im internationalen Schienengüterverkehr unterwegs, auch erste Schritte im Personenfernverkehr wurden bereits unternommen.

Elektrifizierung trotz Krise

Natürlich leidet auch die GKB unter den Auswirkungen der aktuellen Krise. Aber nur durch Innovation bleibt ein Unternehmen zukunftsfit und die Zukunft der GKB liegt in der umweltfreundlichen Mobilität. Die GKB hält trotz oder gerade wegen der Coronavirus-Krise, an ihren Infrastrukturausbauplänen fest. Denn Investitionen in Mobilität und Klimaschutz stärken die Konjunktur nachhaltig und schaffen dadurch Arbeitsplätze. Bereits Mitte Jänner 2020 konnten wir gemeinsam mit dem Mobilitätsministerium und dem Land Steiermark die Umsetzung der Elektrifizierung der GKB anstoßen. Der Ausbau des Mobilitätsangebotes im Großraum Graz und in der Weststeiermark ist, aus ökologischen und ökonomischen Gründen, notwendig und zukunftsweisend. Nach den erfolgten Fahrplanausweitungen, kann die GKB mehr Mobilität für die Region nur mehr im Rahmen einer Elektrifizierung des Streckennetzes, bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur umsetzen. Durch eine Ergänzung des laufenden Investitionsübereinkommens zwischen Bund, Land und GKB, stehen nun vorerst acht Mio. Euro für erste Maßnahmen zur Elektrifizierung der GKB-Strecken zur Verfügung. Wir freuen uns sehr über diesen ersten Umsetzungsschritt bei der Weiterentwicklung der GKB. Unser Ziel ist und bleibt es, ein umfassendes Mobilitätsangebot für die Menschen und die Wirtschaft in der Region bereit zu stellen.



von
KR Mag. Franz Weintögl
Generaldirektor der GKB



Verkehrsreferent LH-Stv. Anton Lang (l.) und GKB-Generaldirektor Mag. Franz Weintögl (r.) mit der Vereinbarung



GKB-Generaldirektor Mag. Franz

Startpunkt: Elektrifizierung der GKB

Bereits zu Jahresbeginn wurden die ersten Planungen für die Elektrifizierung und den Ausbau der GKB-Bahninfrastruktur im Großraum Graz und in der Weststeiermark präsentiert.

Der Bund, das Land Steiermark und die GKB gestalten die Zukunft der öffentlichen Mobilität in der Weststeiermark neu und setzen dabei auf die Elektrifizierung des Schienenverkehrs. Landesverkehrsreferent LH-Stv. Anton Lang und Generaldirektor KR Mag. Franz Weintögl informierten am 13. Jänner 2020 in einer Pressekonferenz über den Start der Elektrifizierung. Aufgrund der Coronavirus-Krise berichten wir erst jetzt darüber.

Mehr Mobilität

Der Ausbau des Mobilitätsangebotes im Großraum Graz und in der Weststeiermark ist zukunftsweisend. Nach den

bereits erfolgten Fahrplanausweitungen, kann die GKB mehr Mobilität für die Region nur mehr im Rahmen einer Elektrifizierung des Streckennetzes, bei gleichzeitigem Ausbau der Bahninfrastruktur umsetzen. Durch eine Ergänzung des laufenden Investitionsübereinkommens zwischen Bund, Land und GKB, werden nun allein 2020 mehr als 28 Mio. Euro investiert, darin sind 8 Millionen Euro für erste Maßnahmen zur Elektrifizierung der GKB-Strecken reserviert. Zum Vergleich: In den Jahren 2015 bis 2019 wurden insgesamt 22 Millionen Euro eingesetzt! Außerdem bekennen sich die drei Partner in dieser Übereinkunft zur „vollständigen und ehestmöglichen“ Elektrifizierung der GKB. Parallel dazu wird der Ausbau der Stellwerks- und Sicherungstechnik fortgesetzt. Gemeinsam mit dem Land Steiermark und der Stadt Graz arbeitet die GKB zudem, an einer umfassenden und sicheren Gesamtlösung für alle Eisenbahnkreuzungen in der Landeshaupt-

stadt. Generaldirektor Mag. Franz Weintögl freut sich sehr über diesen ersten Schritt in der Umsetzung der Ausbaupläne und hält fest: „Die Elektrifizierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur der GKB eröffnen, in Kombination mit der mehrfachen Anbindung an die Hochleistungsstrecke der Koralmbahn, neue Möglichkeiten für den Personen- und Güterverkehr unseres Unternehmens im Zentralraum Graz und in der Weststeiermark“!

Die Planungen

Ab 2020 soll das Elektrifizierungsprojekt der GKB, trotz Coronavirus-Krise, volle Fahrt aufnehmen. „Grundlage für das zukünftige Mobilitätskonzept der GKB, dass den öffentlichen Verkehr in der Steiermark nachhaltig verändern wird, ist die Elektrifizierung des 91 Kilometer langen Streckennetzes der GKB“, er-



Weintögl (r.) freut sich über den Start der Planungen



Prok. Mag. Gerald Klug beantwortet im ORF-Interview Detailfragen zur Elektrifizierung

läutert Prokurist Mag. Gerald Klug, der Bereichsleiter für Infrastruktur bei der GKB, ein zentrales Element der Planungen. „Insgesamt sollen mehr als 133 Kilometer Strecken- und Bahnhofsgleise mit einer elektrischen Oberleitung überspannt werden. Außerdem die Errichtung eines etwa 1,2 km langen, zweigleisigen Abschnitts zwischen der Wetzelsdorferstraße und der Grottenhofstraße in Graz vorgesehen“, umreißt Klug die Dimensionen. Die reine Bauzeit für die verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen wird etwa 4 Jahre betragen, dieser Zeitraum verlängert sich noch um die Dauer von Behörden- und Vergabeverfahren. In der 1. Phase soll der Bereich vom ÖBB-Bahnhof in Wettmannstätten bis zum GKB-Bahnhof Wies-Eibiswald und der Graz Köflacherbahnhof in der Landeshauptstadt elektrifiziert werden, danach in einer 2. Ausbauphase der Rest des GKB-Streckennetzes in der Weststeiermark und in Graz Umgebung bzw. Graz folgen. Bauliche Anbindungen an das Netz der ÖBB sind am Grazer Hauptbahnhof und am Bahnhof Wettmannstätten bereits vorhanden bzw. am neuen

Bahnhof Weststeiermark geplant. Die Inbetriebnahme soll nach jetzigem Stand, trotz Coronavirus-Krise, voraussichtlich bis 2025 oder 2026 bzw. bei der 2. Phase bis 2028 erfolgen. Neben der Errichtung von Oberleitungen und anderen elektrischen Anlagen bzw. dem Ausbau der Sicherungstechnik, müssen außerdem die beiden Tunnel und einige Brücken im Netz der GKB adaptiert werden. Parallel dazu erfolgt zeitgerecht die Neubeschaffung von elektrischen Schienenfahrzeugen und die Errichtung der dafür notwendigen Infrastruktur.

Angebotsausweitung und Klimaschutz

Diese Infrastrukturinvestitionen würden einen durchgängigen 30-Minuten-Takt zwischen der Weststeiermark und Graz ermöglichen. Außerdem wäre eine dichtere Haltestelleninfrastruktur zwischen Graz und Lieboch möglich, in die neu zu

errichtende Nahverkehrsdrehscheiben als Verknüpfungen zum städtischen Verkehr eingebettet werden sollen. Hinzu kommen Umstiegsmöglichkeiten auf den Fernverkehr direkt in der Region, was eine massive Qualitätsverbesserung bedeutet. Die GKB erwartet eine annähernde Verdoppelung der aktuellen Fahrgastzahlen. Durch die Elektrifizierung kommt es auch zu einer massiven Reduktion der Luftemissionen. Allein in den ersten 30 Jahren würde dies eine Ersparnis von 480.000 Tonnen CO₂ (16.000 Tonnen pro Jahr) bedeuten. Verkehrsreferent LH-Stv. Anton Lang zusammenfassend: „Bequeme Anschlüsse zum Fernverkehr und zum - auch innerstädtischen - Nahverkehr, bringen eine nachhaltige Verbesserung der öffentlichen Mobilität im Großraum Graz und in der Weststeiermark. Die Elektrifizierung der GKB wird die S-Bahn Steiermark und den öffentlichen Verkehr in unserem Bundesland noch attraktiver machen, außerdem leistet dieses Projekt einen großen Beitrag zur Umsetzung der Klima- und Energiestrategie des Landes Steiermark.“

Text: ES / Fotos: GKB_Motschnik

GKB garantiert Mobilität trotz Krise

Die Entwicklungen im Zusammenhang mit der aktuellen Coronavirus-Krise haben natürlich auch auf die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH sehr massive Auswirkungen.

Die Mobilitätsleistung der GKB gehört zur sogenannten „Kritischen Infrastruktur“. Daher hat unser Unternehmen eine besondere Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und der Republik. Die GKB setzte im Rahmen der Möglichkeiten und in Abstimmung mit den Auftraggebern alles daran, die Aufrechterhaltung des Bahn- und Busverkehrs in der Weststeiermark zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wurden ein Krisenstab und ein Einsatzstab gebildet, die sich um strukturelle und strategische bzw. um organisatorische Problemstellungen im Zusammenhang mit der Coronavirus-Krise

kümmern. Bei allen Covid-19-Maßnahmen der GKB steht selbstverständlich die Sicherheit von Fahrgästen und Personal an erster Stelle. Alle personellen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Coronavirus-Krise erfolgen in enger Abstimmung mit der Belegschaftsvertretung des Unternehmens.

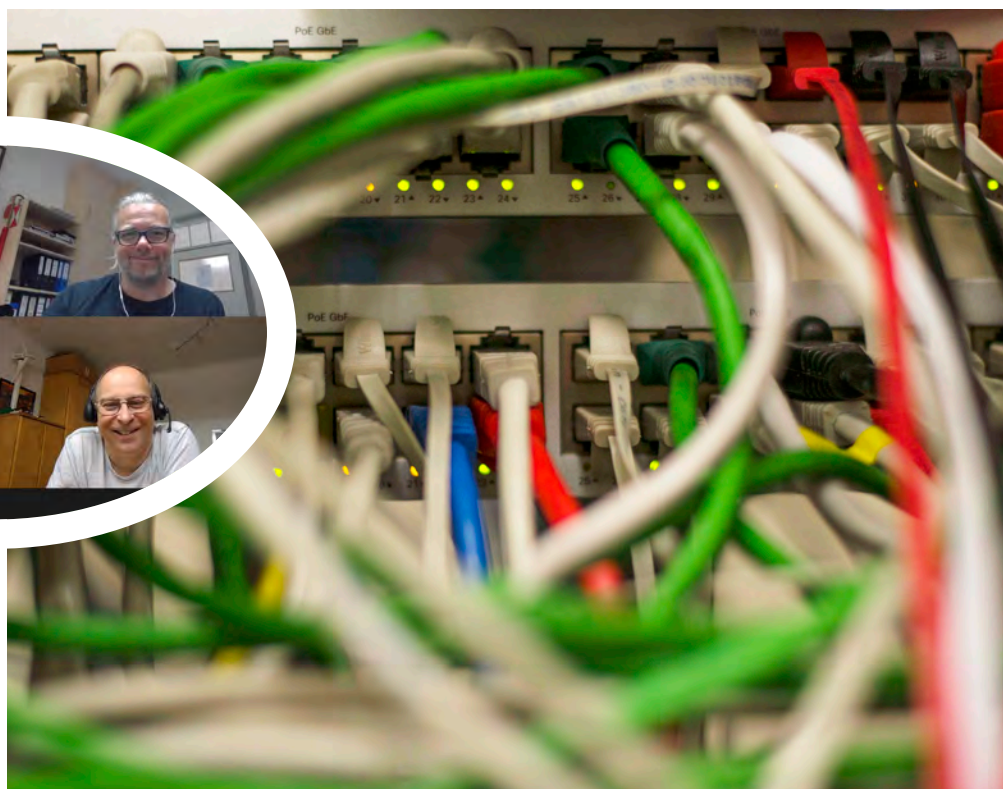
Covid-19: Große Herausforderungen

Bereits in den ersten Tagen der Krise mussten weitreichende Änderungen und Umstrukturierungen innerhalb des Unternehmens vorgenommen werden, um die Sicherheit der Belegschaft und die Minimierung des wirtschaftlichen Schadens gewährleisten zu können. Das

Fahrplanangebot wurde u. a. zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der GKB reduziert. Dadurch sanken die Fahrgastzahlen sehr stark, viele Güterkunden schlossen wegen unterbrochener Lieferketten ihre Werke oder sie wurden auf Kurzarbeit umgestellt, wodurch die Frachtaufträge für die GKB-Güterverkehrstochter nachließen. Ebenso mussten alle Bau- und Infrastrukturprojekte der GKB eingestellt und aufgeschoben werden. Nur dringend für die Betriebsfähigkeit nötige Erhaltungsarbeiten wurden noch durchgeführt. Im Sinne der Verordnungen der Regierung wurden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - dort wo es möglich war - auf Teleworking umgestellt und arbeiteten von zuhause aus, die Abläufe funktionierten trotzdem gut. Im Ausbildungszentrum der GKB wurde auf E-Learning umgestellt.



Schutzmaterialien und -maßnahmen gehören mittlerweile zum Alltag - Eigeninitiative am Beginn der Krise: Ein selbstgenähter MN-Schutz!



Viel neue Hardware bei der GKB

Es wurden Schutzmaterialien, wie Desinfektionsmittel, Masken, Handschuhe und Fieberthermometer, organisiert und bereitgestellt. Zudem dienen verschiedene organisatorische Maßnahmen dem Schutz von Fahrgästen und Belegschaft, wie z. B. Dienstplananpassungen, Kontaktminimierung und die Führung von internen Kontaktprotokollen u.a.m. Alle Mitarbeiter/innen der GKB tragen die Maßnahmen mit und leisten auch in Zeiten der Krise hervorragende Arbeit.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Kein Unternehmen ist wirtschaftlich oder finanziell auf eine derartige Situation vorbereitet. Die Maßnahmen im Zuge der Covid-19-Pandemie stellten nicht nur die GKB selbst vor massive Herausforderungen, sondern es ergab sich eine wirtschaftlich schwierige Situation für die gesamte Unternehmensgruppe. Vor allem die Ausfälle bei den Tochterunternehmen, die privatwirtschaftlich tätig sind,

Digitalisierungsschub: Videokonferenzen und Teleworking wurden zur Normalität

werden sich kurz- bis mittelfristig negativ auf das Ergebnis der Unternehmensgruppe auswirken. Die Geschäftsführung hofft ohne einschneidende Maßnahmen durch die Krise zu kommen. Vorerst geht es noch immer darum, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Krankheit zu schützen und sicher durch die Krise zu bringen. Die GKB hält den öffentlichen Verkehr in der Weststeiermark aufrecht und versorgt ihre Güterkunden mit Logistikdienstleistungen.

Neue Realität bei der GKB

Die Situation im Zusammenhang mit der Coronavirus-Krise entspannt sich seit Mitte Mai und zunehmende Lockerungen sorgen für Erleichterung. Die Fahrgastzahlen der GKB steigen wieder kontinuierlich. Der eingeschränkte Schulbetrieb in der Weststeiermark wurde flächendeckend wieder aufgenommen. Diese schrittweise Rückkehr zum angepassten Normalbetrieb stellte das Unternehmen

aber auch vor erneute Herausforderungen, was die Einhaltung von Abstands- und Hygienevorgaben betrifft. Alle Bereiche der GKB haben Vorkehrungen getroffen, um den reibungslosen Betrieb unter höchstmöglichen Sicherheitsvorkehrungen für Fahrgäste und Personal langfristig gewährleisten zu können.

Text: Redaktion / Fotos: GKB_Archiv



Neue Normalität: Maskenpflicht in Öffis

Elektrifizierung: „Damit machen wir einen Schritt in Richtung klimafreundliches Mobilitätssystem der Zukunft!“

Die Redaktion der GKB-Drehscheibe sprach mit der neuen Klimaschutz- und Mobilitätsministerin Leonore Gewessler, BA über ihre Agenda in Zeiten der Coronavirus-Krise, aber auch über die Elektrifizierung der GKB und die Bedeutung großer steirischer Infrastrukturprojekte.

Drehscheibe: Frau Bundesministerin, Sie sind nun seit fast 6 Monaten im Amt. Der Beginn der Legislaturperiode wurde bzw. wird massiv von der Coronavirus-Krise überschattet. Wie haben Sie, die ersten Monate im Amt erlebt?

BMin Gewessler: *Der Kampf gegen die Corona-Krise und gegen die Klimakrise haben eine zentrale Gemeinsamkeit. Es braucht ambitionierte und mutige Taten. Deswegen müssen wir jetzt die Weichen in Richtung Klimaschutz stellen. Im Regierungsprogramm haben wir uns dafür ein klares Ziel gesetzt: Klimaneutralität in Österreich bis 2040. Die Klimakrise ist die große Frage unserer Zeit – und sie wird für uns alle bereits immer deutlicher spürbar. Die ersten Monate meiner Amtszeit waren sicher ganz anders, als ich das erwartet habe – aber ich nehme diese Aufgabe gerne und mit großem Engagement an.*



BMin Leonore Gewessler im Interview

Drehscheibe: Die neue Bundesregierung hat sich in ihrem Programm einem gesamtheitlichen Zugang zu den Themen Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und (Schienen-)Infrastruktur verpflichtet. Welche Chancen und Möglichkeiten werden sich dadurch für die Steiermark ergeben bzw. was kann davon aktuell umgesetzt werden?

BMin Gewessler: *Beim Verkehr unserem Klimasorgenkind, wollen wir für die Steiermark und ganz Österreich die notwendige Trendwende schaffen: Dabei geht es um drei ganz große Punkte: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und Verkehr verbessern. Und wir müssen den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs – Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel – deutlich steigern. Schlussendlich brauchen wir eine umweltfreundliche und leistbare Mobilität für alle, egal ob in der Stadt und am Land. Daran arbeiten wir – auch gemeinsam mit allen Partnerinnen und Partnern in der Steiermark.*

Drehscheibe: Stichwort: CO₂-Reduktion! Die GKB arbeitet, mit Unterstützung des Bundes und des Landes, an der Elektrifizierung und am Ausbau ihres Streckennetzes. Wie beurteilen Sie, als Bundesministerin für Klimaschutz und Mobilität, diese Bestrebungen?

BMin Gewessler: *Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern ist das Gebot*

Leonore Gewessler ist in Graz geboren und aufgewachsen. Nach der Matura in Graz, studierte die überzeugte Umweltaktivistin Politikwissenschaften. Leonore Gewessler war im Wiener Gemeindebezirk Neubau als Büroleiterin der Bezirksvorstehung tätig. Von 2008 bis 2014 war sie Gründungsdirektorin der Green European Foundation (GEF) in Brüssel und 2014 Geschäftsführerin der Umweltschutzorganisation Global 2000 in Wien. Seit Jänner 2020 bekleidet die gebürtige Steierin das Amt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

der Stunde. Daher freuen mich diese Projekte, nämlich der Elektrifizierung und Stellwerkserneuerung, ganz besonders. Damit machen wir einen Schritt in Richtung klimafreundliches Mobilitätssystem der Zukunft!

Drehscheibe: Die Coronavirus-Pan-

demie wirkt sich auch sehr negativ auf die österreichische Wirtschaft aus. Sie wollen die notwendigen Konjunkturpakete mit dem Klimaschutz in Einklang bringen und dadurch Arbeitsplätze schaffen. Mit welchen Maßnahmen soll dieses Ziel erreicht werden?

ein Investitionspaket in den Öffentlichen Verkehr geschnürt, das zusätzlich zu bestehenden Erhöhungen im aktuellen Budget weitere 300 Millionen für bessere Infrastruktur und mehr Angebot beinhaltet. Rund die Hälfte davon soll Regionalbahnen zu Gute kommen. Damit das schnell Konjunktur- und klimawirksam sein kann, wird das Geld vor allem in solche Projekte fließen, die in der Planung schon sehr weit sind. Durch den Ausbau und die Erhaltung von Bahninfrastruktur sichern wir Arbeitsplätze, gerade für die KMUs und regionalen Unternehmen vor Ort. Mit diesen Investitionen in den Klimaschutz schaffen und sichern wir Arbeitsplätze in heimischen Regionen, Städten und Gemeinden.

Drehscheibe: Durch den Bau der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels profitiert die Steiermark bereits von den Vorteilen europäischer Verkehrspolitik. Wie wichtig sind, aus Ihrer Sicht, solche großen Infrastrukturprojekte für unser Land?

BMin Gewessler: Gerade angesichts der Corona-Krise sind Investitionen in klimafreundliche Infrastrukturprojekte ein zentraler Bestandteil der kommenden Konjunkturpakete. Im europäischen Zusammenhang haben wir dabei eine Vorreiterrolle. Neben diesen langfristigen Großprojekten sind aber auch weitere laufende Investitionen wichtig, darum sanieren wir auch in den nächsten zwei Jahren österreichweit viele Bahnhöfe und bauen sie weiter barrierefrei um. Hier investieren wir 250 Millionen Euro.

Drehscheibe: Wo sehen Sie, als Expertin für europäische Politik, in der Zukunft weitere Chancen und Möglichkeiten durch europäische Verkehrslösungen für Österreich bzw. für die Steiermark?

BMin Gewessler: Das Bahnsystem muss in ganz Europa besser zusammenwachsen und zwar schneller als bisher. Neben weiteren grenzüberschreitenden



BMin Leonore Gewessler aus d. Steiermark

den Verbindungen für Fahrgäste müssen wir europaweit dringend auch mehr Güter von der Straße weg auf die Schiene bringen. Und auch der Ausbau der Nachtzüge bringt enorme Chancen mit sich. Darauf werden wir sicher einen Fokus legen.

Drehscheibe: Am Ende noch eine persönliche Frage: Mit welchen Verkehrsmitteln ist die Mobilitätsministerin normalerweise unterwegs?

BMin Gewessler: Ich fahre im Alltag gerne mit dem Fahrrad und mit den Öffis. Und für längere Distanzen nehme ich leidenschaftlich gerne den Nachtzug. Das ist bequem und einfach – und vor allem auch gut fürs Klima.

Drehscheibe: Frau Bundesministerin, wir wünschen alles Gute für die Zukunft und danken für das Interview!

BMin Gewessler: Für den Klimaschutz sind wir mit insgesamt 4,981 Milliarden Euro Budget in einem ersten Schritt gut ausgestattet. Dabei investieren wir in Mobilität, Ausbau erneuerbarer Energien, klimafreundliches Heizen und viele weitere Dinge. Wir haben außerdem

Arbeiten an der Koralmbahn und am Semmering-Basistunnel gehen weiter



Im Fröschnitzgraben u. an d. Baustelle Grautschenhof kommt bei den Arbeiten die Neue Österreichische Tunnelbaumethode zur Anwendung

Trotz Coronavirus-Krise gehen die Arbeiten an Koralmbahn und Semmering-Basistunnel beständig weiter.

Im Bereich des zukünftigen Bahnhofs Weststeiermark wurden Anfang Jänner bei der Einbindung der GKB-Strecke umfangreiche Schotterungsarbeiten durchgeführt. Die Trassenschotterung erfolgte vom Bahnhof Weststeiermark in Richtung Frauental bzw. Groß St. Florian. Der Schotter wurde mittels Güterwagen zur Baustelle transportiert und vor Ort aufgebracht. Der nächste Schritt ist dann die Verlegung der Schwellen und Schienen. Im Mai 2020 erfolgten zudem weitere Arbeiten an der Oberleitung der Koralmbahn zwischen Wettmannstätten

und dem Bahnhof Weststeiermark. Dabei wurden Rückleitungen und Versorgungsleitungen der eigentlichen Oberleitung für den Stromabnehmer gespannt, dabei kamen spezielle Kleinwagen (KL) und Schwerkleinwagen (SKL) der ÖBB zum Einsatz.

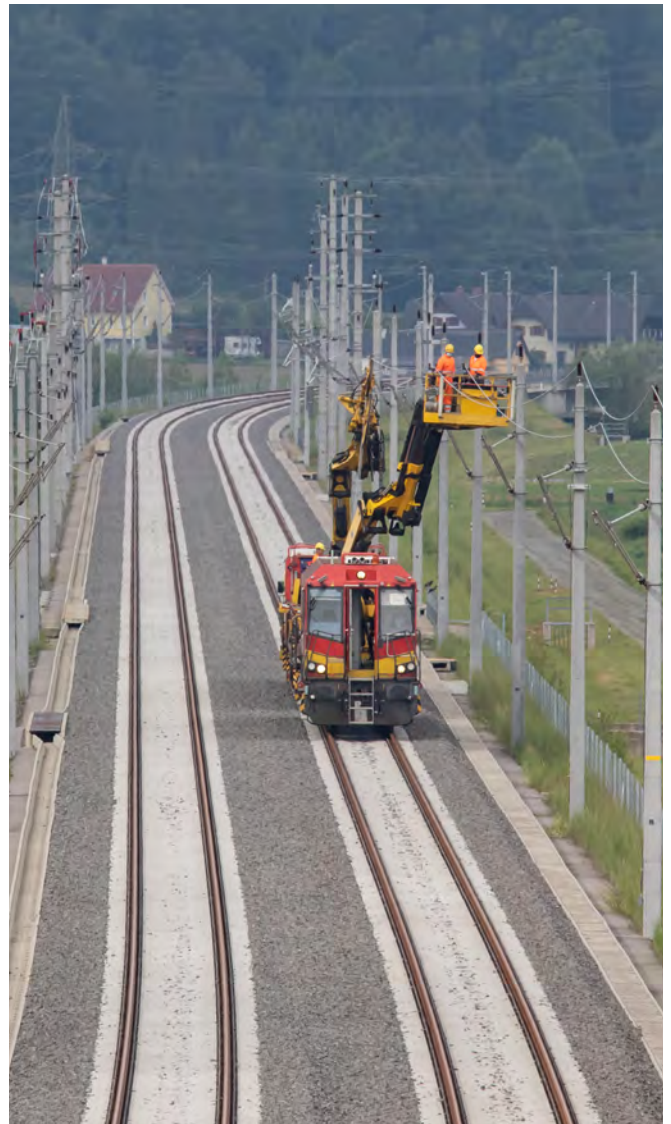
Halbzeit beim Semmering-Basistunnel

Nach acht Jahren Bauzeit ist die Hälfte der 62 km des Semmeringtunnels gegraben. Die Arbeiten sind trotz Coronavirus-Krise

mit Maskenpflicht und Sicherheitsabstände nicht zum Erliegen gekommen. Ganz im Gegenteil - nach 8 Jahren Bauarbeiten ist nun die Halbzeit erreicht. Konkret sind die Hälfte des 27 Kilometer langen Tunnels und der mehr als 30 Kilometer Verbindungstunnel, Zugänge und Schächte gegraben. Auf der Baustelle Fröschnitzgraben in der Mitte des Tunnels fressen sich die beiden Tunnelbohrmaschinen Carl und Ghega durch das Gebirge in Richtung Gloggnitz. Im Fröschnitzgraben hat nun auch Tunnelbohrer „Ghega“ mehr als 3 Kilometer in den Streckenröhren Richtung Gloggnitz hinter sich gebracht. Auch in Richtung Müzzzuschlag sind vom Fröschnitzgraben ausgehend rund drei Kilometer geschafft – sie werden mit der



Schotteraufbringung mit LKW am zukünftigen Bf. Weststeiermark



Rück- und Versorgungsleitungen werden gespannt



Transportwagen f. Bahnschotter am zukünftigen Bf. Weststeiermark

Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) errichtet. Auf der Tunnelbaustelle Grautschenhof bei Mürzzuschlag setzt man auf dieselbe Methode. Dort sind die beiden Tunnelröhren rund 1,5 Kilometer in beiden Richtungen gegraben. „Es ist auch ganz klar, dass Investitionen in die Bahninfrastruktur sowohl jetzt aber speziell auch nach der Krise ein großer und wichtiger Jobmotor sind. Mit mehr als 90 Prozent heimischer Wertschöpfung setzen wir starke Impulse und wirken direkt auf die regionale Wirtschaft“, erläuterte ÖBB-CEO Mag. (FH) Andreas Matthä. Leider wurden die Halbzeitfeierlichkeiten von zwei schweren Arbeitsunfällen im Tunnel überschattet.



Bei den Arbeiten an der Oberleitung kamen hochmoderne Spezialfahrzeuge zum Einsatz

Text: ES / Fotos: GKB_Ferk & ÖBB



Im Jahr 1908 wurden von der GKB bereits eine Million Tonnen Güter transportiert, hauptsächlich Braunkohle aus der Weststeiermark!

Die GKB in stürmischen Zeiten - Von der Jahrhundertwende bis 1945

Zu Beginn des 20. Jhdt. knüpfte die Graz-Köflacher Bahn nahtlos an die Erfolge der Vergangenheit an.

So stieg die Zahl der beförderten Passagiere stetig. 1909 nutzten erstmals mehr als 800.000 Personen das Bahnangebot des Unternehmens. Nach Überwindung von Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit sinkenden Kohlenfördermengen standen, konnte schließlich auch im Frachtverkehrsbereich eine positive Entwicklung verzeichnet werden. 1908 überstieg die Güterverkehrsleistung der GKB erstmals eine Million Tonnen. In den darauffolgenden Jahren blieben die Zahlen stabil. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges änderte die Situation jedoch schlagartig. Alle Aktivitäten des Unternehmens standen nun im Zeichen



Solche Züge prägten bis in die 1950iger Jahre den Personenverkehr in der Weststeiermark

des großen Konfliktes. Da Güterwägen hauptsächlich für Heerestransporte verwendet wurden, sank die Frachtverkehrsleistung der GKB kontinuierlich. Hingegen stieg die Zahl der transpor-

tierten Personen massiv an. Hauptausgangspunkt dafür war die immer größere Zahl an Soldaten, die nach Graz und von dort aus an die verschiedenen Fronten gebracht wurden. 1918 erreichte das

Personenverkehrsaufkommen schließlich einen Rekordwert. Die 2.193.903 beförderten Passagiere bedeuten im Vergleich zum letzten Vorkriegsjahr beinahe eine Verdreifachung. Letztlich endete der I. Weltkrieg mit einer Niederlage, der Zerfall des Vielvölkerstaates war die Folge.

Zwischen den Kriegen

Die nun kleine Nachfolgerepublik Österreich hatte von Anfang an mit massiven Problemen zu kämpfen. Da die Kohlennachfrage groß war, konnte sich die GKB jedoch schnell von den Kriegsfolgen erholen. Dabei half ihr auch die Tatsache, dass viele Konkurrenzunternehmen im Bergbausektor aus der Zeit der Monarchie sich nun auf dem Territorium anderer Staaten befanden. Bis zum Beginn der 1920er Jahre stiegen daher sowohl die Güterverkehrsleistung als auch die Zahl der beförderten Personen auf neue Rekordhöhen an. Spätestens 1923 traf die allgemeine Wirtschaftskrise die GKB jedoch schwer. Noch härter wurde die Südbahn in Mitleidenschaft gezogen. Streitigkeiten um die Aufteilung ihres Fuhrparks zwischen den Nachfolgestaaten der Monarchie zogen sich bis 1923 hin. Im Dezember dieses Jahres erfolgte schließlich die Eingliederung des Unternehmens in die Österreichischen Bundesbahnen. Aufgrund deren wirtschaftlicher Schwäche übernahm die GKB ab Juli 1924 wieder die Betriebsführung ihrer Linien. Generell setzte das Unternehmen in diesen Jahren auf rücksichtslose Expansion. Unterdessen ging jedoch aufgrund der Wirtschaftslage sowohl die Zahl der beförderten Passagiere als auch die Güterverkehrsleistung deutlich zurück. Dies führte in Verbindung mit riskanten Geschäften dazu, dass die GKB zunächst unter Zwangsverwaltung gestellt werden musste. 1928 erfolgte schließlich die Übernahme des Unternehmens durch den Industrieriesen ÖAMG. In den folgenden Jahren setzte eine leichte Erholung im Eisenbahnbereich



Kraftwagen in Stainz Ende der 1930er Jahre

ein. Die Zahlen des Jahres 1921 konnten jedoch nicht erreicht werden. Dies hinderte die GKB jedoch nicht daran im Jahr 1930 mit Unterstützung ihres mächtigen Mehrheitseigentümers die Sulmtalbahn, welche Leibnitz mit Pöfing-Brunn verband, zu übernehmen. Die Verschärfung der wirtschaftlichen und politischen Lage nach dem großen Börsencrash des Jahres 1929 ging jedoch auch an der GKB nicht spurlos vorbei. Rückläufige Passagierzahlen machten dem Unternehmen ebenso zu schaffen wie der Einbruch des Frachtverkehrsaufkommens. Allerdings begann am 11. Mai 1935 mit der Errichtung der ersten 12 Kraftfahrlinien bei der GKB, dem Vorläufer des heutigen Busbetriebes, ein weiteres bedeutendes Kapitel der Unternehmensgeschichte

Die GKB im Nationalsozialismus

Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich begann am 12. März 1938 das dunkelste Kapitel in der Geschichte des Landes. Für die GKB bedeutete die nationalsozialistische Machtübernahme jedoch zunächst eine Chance. Die expansive Wirtschaftspolitik der neuen Herrscher führte schnell zu einem Anstieg der Transportleistung. Mit Beginn des II. Weltkrieges stiegen die Zahlen in bis dahin nicht da gewesene Höhen. 1943 erreichte die Frachtverkehrsleistung einen Rekordwert. Insgesamt wurden in diesem Jahr 1,67 Mio. Tonnen Güter, hauptsächlich der kriegswichtige Rohstoff Kohle, transportiert. Die gestiegenen Anforderungen führten

dazu, dass die GKB eine Güterwagen-gemeinschaft mit der Deutschen Reichsbahn eingehen musste. Diese sollte sich nach dem Krieg als problematisch herausstellen, da Teile des Fuhrparks in ganz Europa verteilt waren. Gleichzeitig sorgten Truppentransporte dafür, dass es im Personenbeförderungsbereich zu massiven Zuwächsen kam. 1944 wurden schließlich 5,1 Millionen Menschen befördert. Da einheimische Männer in großer Zahl Kriegsdienst leisten mussten, kamen mit Fortdauer des Krieges immer öfter ausländische Arbeiter/innen im Unternehmen zum Einsatz. Diese waren den Schikanen des Rassenwahns ausgesetzt. Einheimische Arbeitskräfte wurden ebenfalls unterdrückt. Dies gilt vor allem für den Bergbaubereich. Bei einer großen Verhaftungswelle wurden alleine 1941 mehrere hundert Personen, die im Rahmen einer kommunistischen Widerstandsorganisation gegen den Nationalsozialismus agierten, festgenommen. Insgesamt bezahlten 36 Personen ihren Einsatz für die Freiheit mit dem Leben. Gegen Ende des II. Weltkrieges wurden



Bombenschäden am Graz Köflacherbahnhof

auch die Bahnanlagen der GKB immer stärker von Luftangriffen in Mitleidenschaft gezogen. Vor allem der Graz Köflacherbahnhof geriet oft ins Visier alliierter Bomber und wurde zu 90 Prozent zerstört. Als der Krieg schließlich am 8. Mai 1945 zu Ende ging, stand Österreich vor einer ungewissen Zukunft. Für die GKB begann ein neues Kapitel ihrer Geschichte. Sie sollte eine wichtige Rolle beim Wiederaufbau des Landes einnehmen.

Text: Mag. Dr. Martin Amschl & Redaktion

Fotos: DI Dr. Franz & GKB_Archiv





Neue rechtliche Expertise für das Beteiligungsmanagement der GKB

Der Aufsichtsrat der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hat mit 1. Jänner 2020 eine neue Prokuristin bestellt. Die Juristin Prok. Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M. zeichnet für die wichtigen Bereiche Internationales Eisenbahnrecht und Beteiligungsmanagement verantwortlich.

Im Zusammenhang mit der geplanten, strategischen Weiterentwicklung der GKB muss auch der Bereich Beteiligungsmanagement ausgebaut werden, um den Anforderungen als wichtige Unternehmensaufgabe gerecht zu werden. Da der Aufgabenbereich Beteiligungsverwaltung durch die Holdingstruktur der Tochter LTE in den letzten Jahren stark gewachsen ist und noch weiter an Bedeutung gewinnen wird, war es notwendig auch die GKB-Strukturen an diese Entwicklung anzupassen. Der neu zusammengefasste Bereich, soll eine umfassende Schnittstelle zwischen der GKB und den äußerst erfolgreichen Beteiligungen LTE – Logistik und Transport GmbH bzw. Adria Transport bilden.

Führungskraft mit umfangreicher Expertise

Aufgewachsen in der steirischen Landeshauptstadt, verließ Claudia Holzer ihre Geburtsstadt nach der Matura für einen Studienaufenthalt in Adelaide im fernen Australien. Das Studium der Rechtswissenschaften führt sie an die Karl-Franzens-Universität in Graz zurück, wo sie 1991 ihre Sponship hatte und im Jahr 2004 zur Doktorin promoviert wurde. Sie war zudem von 1994 - 2000 Gemeinderätin in Graz. Die promovierte Juristin



Prok. Mag. Dr. Claudia Holzer, LL.M. kümmert sich um das Beteiligungsmanagement (o.)

bringt jahrelange Managementexpertise in internationalen Konzernen mit und ist eine fundierte Kennerin des internationalen Steuerrechts. Neben der postgra-



Claudia Holzer kommt aus Graz

dualen Ausbildung an der WU Wien, hat sie mehrere Bücher über Vergaberecht und einen Kommentar zum Unternehmensgesetzbuch publiziert. Dr. Claudia Holzer war nicht nur bei der Siemens AG Österreich für das Gesellschaftsrecht

von zahlreichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen zuständig, sondern auch wirtschaftspolitische Beraterin für den Vizekanzler im Kabinett des BMVIT. Danach war sie Geschäftsführerin von Konzerngesellschaften in der Holding der C&A Mode GmbH & Co KG, wo sie für rechtliche und steuerliche Agenden in 9 Ländern verantwortlich war. Sie war Berufsanwärterin für die Steuerberaterprüfung bei der International Tax Service Wien und TPA Graz, zudem verfügt sie über eine Ausbildung als diplomierte Lohnverrechnerin. Bis 2019 war Dr. Claudia Holzer Vizekabinettschefin im Kabinett des Vizekanzlers im BMÖDS und seit 2013 ist sie Geschäftsführerin einer reinen Holdinggesellschaft im IT Bereich, namens Cognicy GmbH. Frau Dr. Holzer war zudem mehrere Jahre Vertreterin Österreichs in der US Association of corporate counsel ist begeisterte Golferin und Klassikmusikfan, sowie Mitglied im Wagner Forum Graz und Förderin der Wiener Staatsoper. Sie ist Dame des St. Georgs Ordens, sowie Mitglied im Verband österreichischer Akademikerinnen und des Vereins der Steirer in Wien.

Text: ES / Fotos: privat

Elektrifizierung der GKB - Die Projektkoordinatoren

Im zweiten Quartal 2020 wurden DI Christian Trattner und Martin Waltl als zuständige Projektkoordinatoren für die Elektrifizierung des GKB-Streckennetzes bestellt.

Die Elektrifizierung der GKB stellt einen Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens dar, auch aus diesem Grund haben sich die beiden Kollegen entschieden, ein Teil der GKB-Familie zu werden. Das Tätigkeitsfeld als Projektkoordinator ist sehr umfangreich. Neben klassischen Projektmanagementtätigkeiten fallen auch die Mitwirkung an Ausschreibungen zur Vergabe von Planungsleistungen oder die Unterstützung bei der Erstellung eines umfangreichen Kommunikationskonzeptes sowie die Beschaffung von Arbeitsfahrzeugen u.a.m. in ihren umfangreichen Aufgabenbereich. Die Tätigkeiten werden sich über die Jahre verändern und laufend eine spannende Herausforderung darstellen. Frei nach dem Motto: GKB – Mit Spannung in die Zukunft!

studierte an der FH Joanneum Industriewirtschaft und International Industrial Management. 2018 erfolgte der Wechsel in den Bereich Innovation und Digitalisierung. Im August dieses Jahres bot sich die Möglichkeit zur Siemens Mobility als Technischer Projektleiter zu wechseln. Das Aufgabengebiet umfasste dort die internationale Abwicklung von Digital Service Projekten und Life Cycle Service Projekten von Fahrwerken. Neben der Herausforderung als Projektkoordinator studiert Christian Trattner an der Uni Graz „Change Management“. Der Bereich befasst sich mit der Entwicklung von Organisation und Projekten, was der GKB bei den Elektrifizierungsplänen zu Gute kommen wird.

Martin Waltl aus Laßnitzhöhe absolvierte bei den ÖBB in Graz eine Lehre zum Maschinenbautechniker. Im Anschluss an die LAP wurde er 2007 als Facharbeiter im Bereich Oberleitung tätig. Daneben absolvierte er diverse Aus- und Weiterbildungen, wie die Ausbildung zum Schalt-



Martin Waltl u. DI Christian Trattner (v. l.)

antragsteller, Triebfahrzeugführer oder Servicetechniker. Vor dem Wechsel zur GKB war Martin Waltl als Umsetzungsverantwortlicher für Elektrotechnik tätig. Außerdem machte er berufsbegleitend die Reifeprüfung im Fachbereich Elektrotechnik. Motivation für sein Vorhaben war der Wunsch, das Studium „Bahntechnologie und Mobilität“ zu absolvieren. Nach der Reifeprüfung inskribierte er 2017 an der FH St. Pölten und wird im Herbst 2020 die Bachelorprüfung ablegen. Um seine Fachkenntnisse weiter zu vertiefen, wird er den Masterstudiengang „Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen“ absolvieren. Wir wünschen alles Gute für die neue Tätigkeit.

Text: CL / Fotos: CL

Ausbildung und Werdegang

Christian Trattner aus Maria Lankowitz absolvierte bei den ÖBB eine Lehre zum Maschinenbautechniker und Dreher in Knittelfeld und wechselte im Jahr 2008 als Facharbeiter für die Instandhaltung nach Graz. Mitte 2008 wurde er ins Qualitätsmanagement bestellt, um am Standort die Optimierung von Instandhaltungsabläufen voranzutreiben. Neben weiteren Tätigkeiten absolvierte Christian Trattner die betriebliche Ausbildung zum Hilfszugeinsatzleiter. Berufsbegleitend legte er im zweiten Bildungsweg die Reifeprüfung im Fachbereich Maschinenbau ab und

Schutzmaßnahmen für die Belegschaft der GKB

Die Coronavirus-Krise stellt auch die GKB vor große Herausforderungen.

Mobilitätsdienstleistungen gehören zur sogenannten „Kritischen Infrastruktur“, dadurch trägt die GKB eine besondere Verantwortung gegenüber der Bevölkerung und der Republik. Zentrale Ziele der GKB sind die Aufrechterhaltung des Betriebes bei gleichzeitigem Schutz von Fahrgästen und Belegschaft. Dafür mussten weitreichende Änderungen und

Umstrukturierungen vorgenommen werden, um die Sicherheit von Fahrgästen und Belegschaft garantieren zu können.

Schutzmaßnahmen für das Personal

Durch Fahrplaneinschränkungen wurde eine Reduktion des Risikos für das eingesetzte betriebliche Personal erreicht. >>

Bau-, Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten mussten ausgesetzt oder auf ein absolut notwendiges Mindestmaß reduziert werden. Wo es möglich war, wurden die Strukturen auf E-Working bzw. E-Learning umgestellt, um auch die Mitarbeiter/innen im Verwaltungs- bzw. Ausbildungsbereich zu schützen. Es wurden Schutzmaterialien - wie Desinfektionsmittel, Schutzmasken oder Face Shields, Handschuhe und Fieberthermometer - organisiert und bereitgestellt. Zudem dienen organisatorische Maßnahmen, wie Dienstplananpassungen und Kontaktminimierung, dem Schutz von Fahrgästen und Belegschaft. Eindeutige Anweisungen und Regelungen für den Umgang mit möglichen Covid-Verdachtsfällen und Infos zu Hygiene- und Verhaltensvorgaben ergänzen die Vorkehrungen. Die Behörde erließ eine Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln erlassen, Fahrscheinverkauf und -kontrolle wurden ausgesetzt und bestimmte Bereiche wurden gesperrt. Abstandregeln und die vermehrte Reinigung von Fahrzeugen, komplettieren die umfangreichen Covid-19-Schutzmaßnahmen bei der GKB.

Text: Red. / Fotocollage: GKB_Jessner



Viele neue Jobs...



Sabrina Frießnegg
Triebfahrzeugführerin i. A.



Daniel Schreiner
Triebfahrzeugführer i. A.



Peter Pichler
Triebfahrzeugführer i. A.



Daniel Wolf
Triebfahrzeugführer i. A.



Alexander Krainer
Triebfahrzeugführer i. A.



Patricia Sporer
Triebfahrzeugführerin i. A.



Ing. Michael Hauk
Projektentwickler



Doris Hahn, MSc
Projektentwicklerin



Martin Waltl
Projektkoordinator



DI (FH) Christian Trattner
Projektkoordinator



Norbert Wolf
Oberbaumitarbeiter



Christian Tudor
Facharbeiter



Ruzhdi Gashi
Busfahrer / Köflach



Andreas Braun de Praun
Fahrdienstleiter i. A.



Mag.a Kerstin Hernler, MBA
Diversitybeauftragte der GKB

Gendering - noch immer

Neben Corona gibt es andere Themen, die zwar in der derzeitigen Situation als unwichtig betrachtet werden, die aber trotzdem existieren. Die Diskussion um gendergerechte Sprache ist in Österreich so evident, wie die Debatte, ob das Schnitzel vom Schwein oder der Pute sein soll. Was aber, wenn jemand überhaupt kein Schnitzel will, sondern lieber ein Filet oder gar Fisch? Wie finden sich Transgender oder intergeschlechtliche Personen in der gendergerechten Sprache wieder? Während im englischsprachigen Kultur- und Sprachraum das neutrale „they“ seit 2015 nicht nur für den Gebrauch von staatlicher Seite verordnet wurde, sondern auch aktiv beim Sprechen verwendet wird, diskutieren wir im Deutschen nur, ob uns sprachliches Gendering passt. Das fängt bei der binären Formulierung an und ignoriert alles andere völlig. Scheinbar ein Zeitgeistphänomen – Hauptsache man redet darüber, das ist auch fast so ähnlich, wie wenn man etwas tun würde. Die Absicht, die mit der Einführung von neutralen Bezeichnungen verfolgt wird, ist die, durch die Öffnung der Sprache neue gesellschaftliche und kulturelle Realitäten zu schaffen. Obwohl das neutrale „they“ im Englischen nicht neu ist, wenn man genau hinsieht. Dieses Pronomen wurde im Mittelalter verwendet, verschwand aber ab dem 18. Jhd. wieder. Ablehnung in der Gesellschaft hilft bei fortschreitendem Wandel und Veränderung eher wenig ist aber bezeichnend für einige Sprachräume, insbesondere den Deutschen. Spannend finde ich, dass es Kunst- oder Lehnwörter - wie „Meme“, „googeln“ oder „Handy“ - schneller und ohne große Diskussion in die deutsche Sprache schaffen. Alles Wörter, die es noch nicht gab oder die durch eine neue Tätigkeit entstanden sind. Bleibt die Frage, ob die betreffende Gesellschaft so schwer auf neue Gegebenheiten reagiert und sich das in der Sprache bzw. Ablehnung von Neuerungen zeigt oder die Sprache nicht in der Lage ist, die Gesellschaft zu ändern. Sprache ist jedoch sehr wandelbar, wenn man den Sprachwissenschaftlern Glauben schenkt. So sollte es auch kein Problem sein, auf gesellschaftliche Phänomene oder Gegebenheiten sprachlich zu reagieren. Sogar auf Deutsch.



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie





WIR SCHAUEN AUF SIE UND BRINGEN SIE SICHER UND GESUND AN IHR ZIEL

Gesundheit steht in unserem Land derzeit an erster Stelle - das gilt für das gesamte öffentliche Leben. Für ein gutes Miteinander ist es daher auch bei uns im öffentlichen Nahverkehr notwendig, dass sich unsere Fahrgäste und MitarbeiterInnen an einige Regeln halten.





VOR DER FAHRT

Fahrgäste

FAHRT PLANEN:

-  Wenn Sie sich krank fühlen, besser nicht den öffentlichen Nahverkehr nutzen
-  Stoßzeiten vermeiden
-  Fahrscheine vor Fahrtantritt online oder am Automaten kaufen
-  Hände vor Fahrtantritt gründlich waschen oder desinfizieren

WARTEN UND EINSTEIGEN:

-  Beim Warten an Bahnhof oder Haltestelle ausreichend Abstand halten
-  Nach Möglichkeit auch im Haltestellen- und Wartebereich Mund-Nasen-Schutz tragen (in der U-Bahn verpflichtend)
-  Alle verfügbaren Ein- und Ausstiegsbereiche bzw. Türen nutzen
-  Vor dem Einsteigen Fahrgäste mit ausreichend Abstand aussteigen lassen




MitarbeiterInnen

- Unserer MitarbeiterInnen werden vom Arbeitgeber mit **Schutzausrüstung** ausgestattet und achten auf einen gereinigten bzw. desinfizierten Arbeitsplatz


WÄHREND DER FAHRT

Fahrgäste

MUND & NASE SCHÜTZEN

-  Mund-Nasen-Schutz (Schals, Tücher erlaubt) während der gesamten Fahrt tragen
-  Mund-Nasen-Schutz nicht in den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklassen
-  Husten/niesen nur in den gebeugten Ellenbogen oder in ein Taschentuch



ABSTAND HALTEN

-  Trotz Mund-Nasen-Schutz ausreichend Distanz wahren
-  Möglichst spät den Sitzplatz vor dem Aussteigen aus Bus & Bahn verlassen
-  Möglichst „lockere“ Verteilung auf Sitz- und Stehflächen im Fahrzeug


MitarbeiterInnen

- Zur Einhaltung des Abstands wird der Fahrgastraum im Fahrzeug nach Möglichkeit abgetrennt
- Bei Kundenkontakt verwenden die MitarbeiterInnen ihren Mund-Nasen-Schutz
- Die vorderen Einstiegstüren bleiben in Stadtbussen geschlossen, kein Fahrkartenverkauf durch den Lenker

NACH DER FAHRT

-  Benutzte Taschentücher sofort entsorgen (Mistkübel!) und benutzte Masken entsorgen oder waschen
-  Hände gründlich waschen oder desinfizieren

KONTROLLE

-  Für die Einhaltung der Regeln ist jeder und jede Einzelne selbst verantwortlich. Die Kontrolle der gesetzlichen Vorgaben und etwaige Sanktionen daraus obliegen auch der Exekutive.





Die LTE - Logistik und Transport GmbH ist mit den modernsten und leistungsfähigsten Lokomotiven in fast ganz Europa unterwegs

LTE-Joint Venture baut hochmodernes Servicezentrum in Niederösterreich

Die Bahn- und Bahnindustriunternehmen **LTE Logistics & Transport Europe**, **ÖBB-Technische Services GmbH** und **ELL European Locomotive Leasing** bilden, mit der **ETL Lokservice GmbH** ein Joint Venture zu Errichtung und zum Betrieb eines **Servicestützpunkts für Lokomotiven**.

Der neue Stützpunkt Gramatneusiedl im Großraum Wien liegt strategisch günstig am Schnittpunkt internationaler Schienengüterverkehrskorridore. Ab dem Herbst 2021 sollen dort moderne Lokomotiven instandgehalten werden. Die drei Partner bringen unterschiedliche Kompetenzen ein: LTE und ELL ihre modernen Lokflotten, ÖBB TS ihr langjähriges Know-how als etablierter und professioneller Instandhalter von Schienenfahrzeugen. Dieses Projekt, welches lange Jahre der Planung erforderte und noch ein weiteres Jahr für Verhandlungen

mit der Wettbewerbsbehörde in Brüssel benötigte, geht nun in die Zielgerade.

Zentrale Lage als Vorteil

Die zentrale Lage in Gramatneusiedl ist gut gewählt und bietet viele Vorteile. Die Errichtung einer Halle mit einer Fläche von ca. 1.000 m² und mit vier Arbeitsständen für die Instandhaltung und Reparaturen von Elektrolokomotiven, wird noch ergänzt um ein Gebäude für Büros und einen Personalstandort mit Aufenthaltsräumen. In Zukunft sollen an diesem Stützpunkt bis zu 40 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Mit State-of-the-art Equipment können in Zukunft alle interessierten Unternehmen betreut werden.

Text: Red. / Fotos: Barus & LTE



Animation des zukünftigen Servicezentrums



Hochmoderner Bau der LTE und ihrer Partner



GKB-Werkstätte erhielt eine neue hochmoderne Photovoltaikanlage

Vorläufige Kommandoübergabe

Am Donnerstag, den 30. April 2020, fand in der Hackher – Kaserne in Gratkorn die Übergabe des Kommandos über das Versorgungsrégiment 1 von OberstdG Mag. Jörg Stopka an Oberst MSD Franz Strobl, welcher bis zur Bestellung eines neuen Kommandanten mit der Führung des VR1 betraut ist, statt.

Neue Photovoltaikanlage am Dach der Werkstätte

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) engagiert sich sehr in Sachen Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Neben der geplanten Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB, wird dies auch in kleineren Umweltschutzprojekten sichtbar.

Im Mai 2020 nahm die GKB auf dem Flachdach der Triebfahrzeugwerkstatthalle eine hochmoderne Photovoltaikanlage in Betrieb. Der damit gewonnene CO₂-freie Sonnenstrom wird die Ökobilanz der GKB weiter nachhaltig verbessern und einen Teil der vom Unternehmen benötigten Energie liefern.

Nachhaltiger Öko-Strom für die GKB

Auf dem Flachdach der großen Werkstatthalle auf dem GKB-Gelände in Graz

Eggenberg wurden 92 Stück S-Dome V 10° Module á 340 WATT, der Firma KS SYSTEMS GMBH, zur Gewinnung des Sonnenstroms angebracht. Mit dieser Photovoltaikanlage sollen jährlich etwa 33.000 Kilowattstunden Strom erzeugt werden. Der Strombedarf von Werkzeugen und Maschinen, aber auch für die Beleuchtung der Halle, kann nun mit dieser klimafreundlichen Energie gedeckt werden. In der Halle abgestellte Schienenfahrzeuge, die auf ihren Einsatz warten, werden im Sommer gekühlt und im Winter beheizt. Die Kosten für diese Investition in den Klimaschutz beliefen sich auf 31.000 Euro, sie werden sich ohne Förderung in sechs Jahren vollständig amortisiert haben.

Generaldirektor KR Mag. Franz Weintögl ist sehr erfreut darüber, dass „die GKB einen weiteren Schritt in Richtung Nachhaltigkeit getan hat. Wir setzen mit diesem Projekt erneut ein Zeichen für unser Engagement in Sachen klimafreundlicher Mobilität.“.

Text: ES / Foto: GKB_Fotoarchiv

COVID-19 geschuldet, wurde diese Kommandoübergabe unter Einhaltung aller Sicherheitsmaßnahmen im kleinstmöglichen Rahmen durchgeführt. ObstdG Stopka, welcher im Rahmen seiner Truppenverwendung als Generalstabsoffizier das VR1 im Zeitraum von 17. Juni 2019 bis 30. April 2020 führte, übergab die Standarte des VR1 an den Kommandanten der Streitkräftebasis, Brigadier MMag. Siegfried Bognar, welcher diese an ObstdG Franz Strobl, mit dem Auftrag zur vorläufigen Führung des Regimentes, weitergab. In einer kurzen Ansprache würdigte Bgdr Bognar die Leistungen des VR1, unter der Führung von ObstdG Stopka, als „Speerspitze des KdoSKB“ vor allem im Rahmen der erfolgten Unterstützungsleistungen COVID-19 und wünschte ihm gleichzeitig in seiner Folgeverwendung als NCC bei AUTCON/EUFOR ab Ende Mai alles Gute. ObstdG Stopka kann auf eine turbulente Zeit beim VR1 zurückblicken, fielen in den Zeitraum seiner Führung doch Highlights wie die SEL 1 (Self Evaluation Level 1) der KPEKp VR1, wo die Fähigkeiten der Kompanie auf internationale Zusammenarbeit geprüft werden, oder die Übung „Convoy 2019“, in der die selbe Kompanie vom KdoSKB beübt wurde. Vor allem aber galt es im angesprochenen Führungszeitraum die



OberstdG Mag. Jörg Stopka (l.) verlässt das Versorgungsregiment 1 des ÖBH



Oberst Franz Strobl, MSD übernimmt d. VR1

COVID-19-Krise zu meistern, in der das VR1 im Rahmen zahlreicher Unterstützungsleistungen seinen Beitrag zu leisten hatte. Im Rahmen all dieser Tätigkeiten führte ObstdG Stopka die Soldaten des VR1 in umsichtiger, ruhiger und höchst kompetenter Art und Weise.

Text & Fotos: OWm Georg Winkler

Tennis: Sportsponsoring in der Region



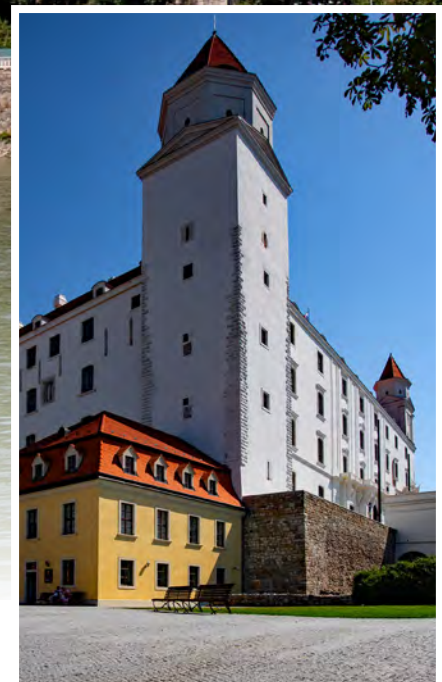
2. Herrenmannschaft des UTV Groß St. Florian in den neuen Dressen

Nach ersten Lockerungen können nun, trotz Coronavirus-Krise, wieder einige Sportarten betrieben werden. Daher hat auch die GKB ihre Sponsoringtätigkeit, in begrenztem Ausmaß, wieder aufgenommen.

Die GKB hat sich bereits seit längerer Zeit der Förderung des regionalen Breitensports verschrieben, insbesondere Teamsportarten und lokale (Jugend-)Sportvereine werden dabei unterstützt. Aktuell sponsert unser Unternehmen Sportbekleidung für die Kampfmannschaft Herren II des Union Tennisverein Groß

St. Florian, in dem auch Mitarbeiter/innen der GKB aktiv sind. Der UTV Groß St. Florian ist seit Jahren recht erfolgreich unterwegs und startete am 7. Juni 2020 in sein erstes Turnier im Jahr 2020. Obwohl die Spieler in den neuen Dressen die „schönere Mannschaft waren, setzte es sportlich aber leider eine 2:7 Niederlage für die 2. Herrenmannschaft des UTV Groß St. Florian.“ Wir wünschen Sportlerinnen und Sportlern des UTV Groß St. Florian trotzdem und trotz der Covid-19-bedingten Umstände eine erfolgreiche Saison.

Text: Red. / Fotos: UTV Groß St. Florian



Innenhof der Burg lädt zum Verweilen ein

Zu Besuch in Bratislava - Zeitreise nach Pressburg

Die an der Grenze zu Österreich und Ungarn gelegene Hauptstadt der Slowakei besuchte ich im Herbst 2019. Ich kam südlich der Donau, am Bratislava-Petržalka zel. st., an. Dieser Bahnhof war 1897 eröffnet und 2001 umfassend modernisiert worden. Bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1945 mündete auch die Pressburger Bahn von Südwesten her in den Bahnhof.

Zu Fuß ging es auf der 431 Meter langen Schrägseilbrücke Most SNP (Brücke des „Slowakischen Nationalaufstandes“) über die Donau in die Altstadt. Erstes Ziel war die von 1953 bis 1968 wieder aufgebaute Burganlage. Die 85 Meter über der Donau gelegene Festung war bereits in der

Steinzeit besiedelt worden. Später ließen sich Kelten, Römer und Germanen nieder. Ab dem 9. Jh. folgten die Slawen und im 11. Jh. die Ungarn. Da 1526 durch eine Niederlage im Kampf gegen die Osmanen die ungarische Hauptstadt Buda verloren ging, wurde Pressburg zur neuen Hauptstadt erklärt. Unter den Habsburgern wurde die Anlage bis 1562 im Stil der Renaissance umgebaut. Neue Türme, Tore und Gartenanlagen im Innenhof der Burg verwandelten die Anlage in einen Wohnsitz. Nach dem Tod Maria Theresias im Jahre 1780 diente der Bau nur mehr als Kaserne und brannte 1811 bis auf die Grundmauern nieder. Heute gilt die Burg mit ihren repräsentativen Innenräumen als Symbol der 1992 neu gegründeten Re-

publik und ziert auch die nationale Seite der slowakischen Euromünzen zu 10, 20 und 50 Cent.

Kathedrale als Krönungskirche der Habsburger

Anschließend ging es zum Martinsdom, hinunter in Richtung Donauufer. Diese Kathedrale entstand ab dem 13. Jh. und war von 1563 bis 1830 unter den Habsburgern Krönungskirche des Königreichs Ungarn. Die Krönungsfeiern werden jährlich bei den Krönungstagen nachgestellt.



Der beeindruckende Martinsdom



Altes Rathaus von Bratislava



Plastik: Der "Schöne Náci" v. Karol Krčmar

Dabei ziehen, in Erinnerung an die Krönung von Maria Theresia im Jahre 1740, in historischen Kostümen gekleidete Handwerker, Soldaten und Fußvolk durch die Altstadt. Entlang dieses mit gelben Kronen markierten Krönungspfadcs spaziert man vorbei an vielen aus der Zeit zwischen Barock und Jugendstil erbauten Gebäuden. In ihnen gaben Musiker wie Mozart, J. Haydn, Beethoven, List oder Bartók ihre Gastspiele.

Interessante Plastiken

Beim Gang durch die Altstadt trifft man

auf interessante Plastiken, darunter den „Čumil“ (Gaffer), der von Viktor Hulík geschaffen, 1997 an der Kreuzung Laurinská / Panská aus dem offenen Gully auf die Passant/innen sieht. Sie soll einen Bauarbeiter darstellen, der beim Arbeiten eine Pause macht. Ein Denkmal mit „Augenzwinkern“ quasi für die vielen Berufstätigen, die tagtäglich für die Infrastruktur in der Stadt sorgen. Ebenfalls 1997 wurde eine lebensgroße Skulptur, der „Schöne Náci“ an der Ecke des Hlavné námestie (Hauptplatz) und der Straße Sedlárska ulica (Sattlerstraße) aufgestellt. Es war das Werk des Objektkünstlers Karol Krčmar, das den stadtbekanntem Frauenliebhaber Ignác Lamár darstellt. Am Rand des Hviezdoslavovo námestie, (Hviezdoslav-

Platz) steht die 2006 von Tibor Bartfay geschaffene Statue, die an den Besuch von Hans Christian Andersen im Jahre 1841 erinnert. Auffallend ist der gegenüber der Touristen/inneninformation gelegene, aus Stein errichtete, Bau des alten Rathauses. Das gotische Gebäude mit dem farbenfroh gestalteten Ziegeldach aus dem 14. Jh. wurde im 15. Jh. von der Stadt erworben und als Rathaus adaptiert. Der Umbau im Stil der Renaissance erfolgte im 16. Jh. Heute lädt hier das interessant gestaltete Städtische Museum zu einem Besuch ein. Im Innenhof kann man eine Kanonenkugel besichtigen, welche angeblich von einem Kanonier der Truppen Napoleons auf das Gebäude geschossen worden sein soll. Im Primatialpalais,



Hauptbahnhof Bratislava hlavná stanica
ÖBB - Nahverkehrszug



Bahnhof Bratislava-Petržalka zel.st.
ÖBB - Nahverkehrszug

Bahnhof Bratislava-Petržalka zel.st. ŽSR - Nahverkehrszug

gegenüber dem alten Rathaus, wurde 1805 der Friede von Pressburg, zwischen Franz I. für das Kaisertum Österreich und Napoleon I. Bonaparte für das Französische Kaiserreich, abgeschlossen. Dabei wurde auch die Basis für viele nachfolgende Kriege des 19. Jh. und 20. Jh. in Europa geschaffen. Es kam das Fürstbistum Salzburg zu Österreich, jedoch alle westlich davon gelegenen Länder wie das Breisgau, Vorarlberg, Tirol oder die südlich gelegenen Gebiete Venetien, Istrien und Dalmatien gingen an Verbündete von Napoleons Frankreich verloren.

Die Rückreise mit dem Zug erfolgte vom Hauptbahnhof Bratislava hlavná stanica. Bereits im Revolutionsjahr 1848 entstand das erste Bahnhofsgebäude an der Strecke der Marchegger Ostbahn. Im Jahre 1850 wurde die Bahnlinie nach Budapest eröffnet. Im Jahr 2006 wurden der Bahnhof und die Gleisanlagen erneuert und vergrößert. Als Alternative mit „mediterrane-m Urlaubs-gefühl“ bietet sich auch eine Fahrt mit dem TWIN CITY LINER auf der Donau in die Bundeshauptstadt Wien an.

Text & Fotos: Alois A. Wallner

Museumsbetrieb startet ab Juli 2020

Die Maßnahmen der Bundesregierung zur Eindämmung des Coronavirus haben auch die Steirischen Eisenbahnfreunde massiv betroffen.

So mussten die Sonderfahrten mit der 671 am 1. Mai und die für diesen Tag geplante Saisonöffnung mit Modellbahntauschbörse im TEML ebenso ersatzlos gestrichen werden, wie die Sonderfahrt mit dem Roten Blitz nach Deutschlandsberg zur Präsentation Sonderbriefmarke am 9. Mai 2020. Unser Museum musste geschlossen bleiben, die geplanten Veranstaltungen zum Jubiläum „160 Jahre Graz-Köflacher Bahn“ wurden auf 2021 verschoben, wie auch das Konzert mit Axel Zwingenberger und Michael Hortig.

Vereinsleben

Allen Einschränkungen zum Trotz war unser kleines, ehrenamtliches Team und hat im TEML einige Adaptierungsarbeiten durchgeführt. So wurde z. B. die Ausstellung zur Geschichte der GKB um acht Tafeln zur Bergbaugeschichte erweitert. Der VT 10.02 wurde zum Graz Köflacherbahnhof überstellt, wo die Überprüfung der PZB erfolgte und der jährliche Sicherheitscheck durchgeführt wird, sodass künftigen Einsätzen nichts im Wege steht. Der ehemalige Personenzugdienstwagen Pwi 133 wurde als Dauerleihgabe an einen privaten Interessenten abgegeben,



Wagon Pwi 133 - Per Kran auf den Tieflader

am 29. Mai 2020 vom Bf. Wies-Eibiswald abtransportiert und ist inzwischen an seinem neuen „Heimatbahnhof“ eingetroffen, wo er fachkundig restauriert wird.

Museumsöffnung

Mittlerweile beginnt Normalität in unser Leben zurückzukehren, sodass das Technische Eisenbahnmuseum Lieboch ab 1. Juli 2020 unter Einhaltung der aktuellen Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder für Besucherinnen und Besucher geöffnet werden kann.

Text: Obm. G. Aldrian / Fotos: StEF



Historischer Dienstwagen im Betrieb



Historische Aufnahme d. Pwi 133 mit d. 671

Termine

19. Sept. 2020 Dampfsonderzug zum Lipizzaner-Almabtrieb!

3. Oktober 2020 ORF Lange Nacht der Museen im TEML: Das Technische Eisenbahnmuseum Lieboch ist von 18:00 - 1:00 Uhr geöffnet! Rahmenprogramm!

Achtung: Alle Termine und Informationen gelten vorbehaltlich behördlicher Covid-19-Einschränkungen!

TEML-Öffnungszeiten:

**1. Juli - 26. Oktober 2020
Mi - So, 10:30 - 17:00 Uhr!**

An allen Feiertagen der Saison geöffnet!

INFOS & Anmeldungen:

**www.stef.at oder
+43 (0)664/4883030**



StEF-Sondermarken-Highlight:

Der berühmte Roter Blitz (VT 10.02) der Steirischen Eisenbahnfreunde und der Graz-Köflacher Bahn:

Unter diesem Titel kündigte die Österreichische Post das diesjährige Motiv der Stichmarke aus der Serie „Eisenbahnen“ an und würdigt damit den legendären „Roten Blitz“. Die Briefmarke, deren Motiv ein Foto unsere Mitglieds DI Franz Borstner zugrunde liegt, hat einen Nennwert von 2,30 Euro und ist bei der Österreichischen Post AG erhältlich.



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Verlässliche Mobilität für die Weststeiermark in schwierigen Zeiten!



DVR-Nr. 0066265

Österreichische Post AG / Info.Mail Entgelt bezahlt

Erstellt unter Berücksichtigung der DSGVO