

## **Die strategische Ausrichtung der Graz – Köflacher Bahn- und Busgesellschaft im mittel- und osteuropäischen Raum**

Der Generaldirektor der Graz- Köflacher Bahn- und Busgesellschaft ( GKB ), Mag. Franz Weintögl, sprach am 19. November 2008 im Wiener Haus der Kaufmannschaft zum obigen Thema im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Bundessparte Industrie innerhalb der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung Österreichischer Verlader und Werkverkehrstreibender, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Anfangs gab Mag. Weintögl einen Rückblick auf die im nächsten Jahr 2009 150 Jahre alte Geschichte seines Unternehmens, das 1859 als Bergbau- und Eisenbahnunternehmen gegründet wurde. Dadurch stand der Abtransport der Kohle aus dem weststeirischen Bergbauggebiet am Anfang und über lange Zeit im Zentrum der Transportaktivitäten dieser Gesellschaft. Allerdings begann der Personenverkehr bald zunehmend an Bedeutung zu gewinnen, überzog doch das Eisenbahnnetz der Gesellschaft bald die gesamte Weststeiermark ( die heutigen politischen Bezirke Köflach, Voitsberg und Deutschlandsberg ). Nach der Erschöpfung auch der bis zuletzt interessanten Braunkohlenbergbaue ( z. B. Karlschacht ) wurde 1998 der Bergbau aus der Gesellschaft ausgegliedert und die verbliebene Verkehrsgesellschaft in das Eigentum der Republik Österreich zu 100 % übergeführt. Seit dieser Neupositionierung verfolgt die GKB eine Expansionsstrategie und entwickelt sowohl den Personenverkehr, wie den Güterverkehr möglichst aus eigener Kraft in überlegter Manier.

Die GKB betreibt die beiden Bahnlinien Graz – Köflach und Graz – Deutschlandsberg mit insgesamt 91 km eigener Bahninfrastruktur und 32 Haltepunkten. Der Bahnpersonenverkehr befördert mit 13 Regionaltriebwagen und 15 Doppelstockwaggons 4,5 Mill. Fahrgäste im Jahr und ist auf der Strecke Graz – Köflach Teil des Schnellbahnnetzes von Graz. Zusammen mit dem Busbetrieb auf 26 Linien und der Beförderungsleistung dieses Geschäftszweiges von 6 Mill. Fahrgästen im Jahr ist die GKB unter Einschluß des Gelegenheitsverkehrs das größte Personenbeförderungsunternehmen der Weststeiermark.

Der Güterverkehr am eigenen Bahnnetz umfasst ein Jahresvolumen von 530.000 t und zwar hauptsächlich Holz. Spannend für die GKB ist die Bestrebung, das nach der Auskohlung der Braunkohlenlagerstätten des Reviers stillgelegte kalorische Großkraftwerk Voitsberg wieder in Betrieb zu nehmen, weil damit große Mengen ausländischer Steinkohle über die Strecke der GKB zugeführt werden müssten. Zur Ausdehnung des Güterverkehrs auch auf unternehmensfremde Bahnnetze, wie dies durch die EU – Richtlinien möglich ist, hat die GKB folgende Tochtergesellschaften als „joint venture“ gegründet:

Die **Logistik, Transport- und Entsorgungs – Ges. m. b. H. ( LTE )**, als je 50 % - Beteiligung mit der großen Baufirma Porr AG im Jahr 2000. Die Tochtergesellschaft bietet maßgeschneiderte, innovative Bahnlogistikkonzepte an und zwar im nationalen Bahnnetz, aber auch auf ausländischen Strecken und es werden bereits 2 Mill. t Güter pro Jahr befördert.

Die **Adria Transport Ges. m. b. H.** im Jahr 2005 als je 50 % Gesellschaft mit Luka Koper, der Hafenbetriebsgesellschaft des slowenischen Hafens Koper. Diese Gesellschaft war die erste fremde Bahngesellschaft, welche es geschafft hat, im Netz der slowenischen Staatsbahn Verkehr abwickeln zu dürfen und sie hat den Hauptzweck, eine bessere Anbindung des aufstrebenden Hafens Koper an die Bahnkunden des Hafens im internationalen Hinterland zu bewerkstelligen. Die Verkehrsabwicklung erfolgt in enger Kooperation mit der LTE und den

diversen Teilbetrieben der GKB. Die praktische Verkehrsabwicklung erfolgt inzwischen bereits mit Ganzzügen von Kerosin von Koper zum Flughafen Schwechat für die AUA und mit Kohle von Koper nach Gratkorn für die dortige Papierfabrik.

Eine weitere Beteiligungsgesellschaft der GKB ist die **Lavamünder Bahnbetriebs- Ges. m. b. H.** Es handelt sich dabei um eine Gesellschaft, welche den Bahnbetrieb auf der von den ÖBB aufgelassenen Strecke St. Paul im Lavanttal nach Lavamünd betreibt. Die GKB besitzt einen Anteil von 27 % an dieser Gesellschaft und die übrigen Anteile haben die Gemeinde Lavamünd und die bahnschließenden Sägewerke als Verlader bzw. eine Museumsbahngesellschaft.

Die für den Verkehr auf fremden Strecken vorgesehenen Zugfahrzeuge sind 8 Diesellokomotiven und 8 Elektrolokomotiven, wobei die Elektrotriebfahrzeuge die Streckenzulassung für Österreich, Deutschland und Ungarn besitzen, drei davon zusätzlich auch für Slowenien, Tschechien und die Slowakei. Die Diesellokomotiven dürfen in unterschiedlicher Weise verkehren in Österreich, Deutschland, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien. Im Jahr 2009 wird der Park an Zugfahrzeugen aufgestockt um 3 Elektrolokomotiven und 2 Dieselloks. Um die Expansion des Güterverkehrs zu unterstützen, wurden auch Tochterfirmen der LTE gegründet in Tschechien ( 2006 ), der Slowakei (2004) und in Ungarn ( 2008 ). Zusammen mit der Adria Transport ist damit diese Firmengruppe der GKB in vier weiteren Ländern neben dem Heimatland Österreich durch Tochterfirmen tätig.

Bei den bereits genannten Ganzzugstransporten ab Koper nach Schwechat ( Kerosin ) und Gratkorn ( Kohle ) werden die Züge mit Elektrolokomotiven ( Siemens / Baureihe 1216 ) ohne Lokwechsel an der Grenze in einem Zug durchgeführt. Die Kerosinzüge, welche 3 Umläufe pro Woche absolvieren, müssen über Rosenbach / Villach geführt werden, weil die Achslastverhältnisse auf der kürzeren Strecke über Marburg / Spielfeld auf der slowenischen Teilstrecke eine kommerziell zwingende Vollausslastung der Züge nicht zulassen. Ein Beispiel für die wichtige Hochrüstung der Strecken auf die international gebräuchliche Achslast von 22,5 t !

Ein weiteres Beispiel der internationalen Transportabwicklung in einem Zug ohne Lokwechsel sind die seit 2004 laufenden Petrolkokszüge der LTE von Ziar nad Hronom in der Mittelslowakei nach Burghausen in Ostbayern. Mit 2 Umläufen pro Woche werden 60.000 t Petrolkoks pro Jahr befördert und die Zugfahrzeuge sind in diesem Fall Diesellokomotiven, weil einzelne Teilstrecken nicht elektrifiziert sind, wie etwa auch die Strecke durch das Marchfeld ( Stadlau – Devinska Nova Ves ).

Ein schönes Beispiel von Ganzzügen über große Distanzen sind die Agrartransporte von Ungarn nach Nordwestdeutschland und den Niederlanden, für welche 600 Getreidewaggons im Einsatz stehen. 40 Umläufe erfolgen pro Monat, gezogen von den Elektrolokomotiven der LTE. In Deutschland ist der in der Chemischen Industrie stark verankerte Bahn – Güterverkehrsspezialist „Rail4Chem“ Kooperationspartner, insbesondere bei der Endzustellung. Diese Transporte laufen seit 2006.

Fragt man die GKB nach den Gründen für ihre Erfolge im Güterverkehr über fremde Netze, dann ist der höhere Kundennutzen die Ursache, nämlich:

- Maßgeschneiderte, innovative Bahntransportkonzepte;
- Persönliche Ansprechpartner für sämtliche transportrelevanten Fragen;
- Konkurrenzfähige Preise, geringere Logistikkosten insgesamt;
- Hohe Sicherheit und Qualität, abgesichert durch Qualitätsmanagement – Systeme;

- Transportüberwachung 7 Tage / Woche und 24 Stunden / Tag.

Man hat den deutlichen Eindruck, dass nicht nur der Mut eines doch relativ kleinen Eisenbahnunternehmens zum Aufschließen neuer Märkte im Ausland und zur entsprechenden Investition den erzielten und auch künftige Erfolge sichert, sondern dass die bloß 420 Beschäftigten der GKB und ihrer Töchter alle wissen, dass sie sich bewähren müssen gegen vielseitige Konkurrenten, die alle größer sind, aber vielleicht doch schlechter motiviert an ihre täglichen Aufgaben herangehen.

Die wie immer lebhaft Diskussionsversuche zahlreiche interessante Details aufzudecken. So wurde gefragt, warum man den Bahnverkehr der GKB nicht auch auf das nahe gelegene Italien ausdehnen wolle. Die kundige Antwort war, dass man sicher sei, dass die Italiener einen ausländischen Eindringling auf ihre Art abwürgen würden, wie das die Schweizer Bundesbahn im größeren Maßstab erlebt habe und wie es im Hafen Triest mit niederländischen Umschlagsunternehmen geschah. Der Bahnverkehr mit Koper leidet unter dem Kapazitätsengpass der eingleisigen Zufahrtsstrecke. Als Lösung wurde eine Bahnverbindung von Koper nach Triest angeregt, die ja unter den Auspizien der EU und die kurze Distanz nicht schwierig sein sollte. Auch hätte die italienische Staatsbahn dann die Strecke nach Tarvis besser ausgelastet. Die Achsdruck - Probleme, etwa im Raum Marburg a. d. Drau wurden erörtert, wie auch die Verbindung nach Rijeka und dem dortigen Überseehafen und dessen Chancen als größerer Containerumschlagplatz. Allgemein wurde das Hindernis der mangelnden Interoperabilität der unterschiedlichen Signalsysteme der nationalen Eisenbahnstrecken beklagt, das künstlich, mutwillig und erst vor relativ kurzer Zeit aufgebaut wurde und nun behindernd wirkt.

Der Vortrag hinterließ den Eindruck, dass die GKB ein bescheidenes, aber sehr erfolgreiches, zukunftsträchtiges Unternehmen sei und vor allem dass die dort tätigen Leute mit Einsatz und Beharrlichkeit arbeiten, um weitere Erfolge zu erzielen und ihrem Unternehmen die Zukunft zu sichern !