

# Drehzscheibe



Auszeichnung des Landes Steiermark

Ausgabe 66 | Juni 2014



Das PR- und Mitarbeiter/innen/magazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Partner des



 Find us on Facebook



## Öffentliche Mobilität verbindet!

**Aktuelles / Bericht:**

20 Jahre Steirischer Verkehrsverbund / Der GKB-Eisenbahnpersonenverkehr

**Interview / Koralmbahn:**

Verkehrsexperten im Interview / Der moderne Bahnbau und die Archäologie

**Reiseimpression / StEF:**

Australien: Teil 1 / 10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark & Die Sulmtalbahnmodellbahn

# Editorial

## Inhalt

Editorial	2
Aktuelles von der Geschäftsführung	3
Der GKB-Personenverkehr	4
Interviews mit Verkehrsexperten von AK- und WK-Steiermark	6
Koralmbahnreport: Der moderne Bahnbau und die Archäologie	8
Historische Betrachtungen: „Wie funktioniert die Eisenbahn?“ - Teil 6. Reisezug- und Güterwagen	10
Mittelposter: Adria Transport-Güterzug mit Kesselwaggons bei Mürzzuschlag	12
Personalentwicklung	14
Ganz Kurze Berichte	16
Reiseimpression: Australien - Teil 1. The Ghan	20
10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark	22
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)	23
Promotion	24

## Impressum

Die „Drehscheibe“ ist das PR- und Mitarbeiter/innen/magazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Sie ist eine nach Bedarf erscheinende Informationsschrift für Mitarbeiter, Partner und Freunde der GKB. Alle Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter: [www.gkb.at](http://www.gkb.at)

Medieninhaber: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Herausgeber: Peter Stoeßl, Abt. G-PR

Redaktion: Mag. Ernst Suppan, Kerstin Schober

Anschrift: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH  
Direktion Graz  
Köflacher Gasse 35 – 41  
8020 Graz  
0316 / 5987 – 311  
[drehscheibe@gkb.at](mailto:drehscheibe@gkb.at)

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

Auflage: 3.500 Stück im Quartal

Fotos: Cover: Karl Heinz Ferk, Mittelposter: HP Reschinger; Ansonsten: GKB-Archiv, P. Stoeßl, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

**In dieser Ausgabe unseres PR- und Mitarbeitermagazins widmen wir uns dem Schwerpunkt Personenverkehr.**

Zuerst gibt die Geschäftsführung einen Überblick über die Entwicklung des Personennahverkehrs in der Steiermark und im Anschluss daran stellen wir die Abteilung Eisenbahn-Personenverkehr der GKB vor. Zum Abschluss unserer Expertenserie sprachen wir mit den Verkehrsreferenten von Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer Steiermark über den Personennahverkehr, die Koralmbahn und die Zukunft der Eisenbahn. Außerdem berichten wir im Koralmbahnreport über die Synergien zwischen dem modernen Bahnbau und der Archäologie. Im Rahmen der historischen Betrachtungen setzen wir die beliebte Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn“ fort und widmen uns den Reisezug- und Güterwagen. Natürlich informieren wir auch über die Personalentwicklung sowie das Geschehen rund um die GKB. Der Reisebericht führt uns dieses Mal nach Australien und die Beiträge der Steirischen Eisenbahnfreunde beschäftigten sich mit den Veranstaltungen rund um das Jubiläum „10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark“, der Saisonöffnung im TEML und einer Modellbahnausstellung in Wies.

**Mag. Ernst Suppan**

**Eines für alles**

**TOP-TICKET**

**Für SchülerInnen und Lehrlinge!**

**TOP-TICKET = Steiermark-Netzkarte um nur €99,-**

**Gültig von 1. 9. 2014 bis 30. 9. 2015**

**VERBUND LINIE**

Info: [www.verbundlinie.at](http://www.verbundlinie.at)

# Immer nah am Fahrgast

## 20 Jahre Verkehrsverbund Steiermark - Die Verbund Linie

**Was im Jahr 1994 - zunächst nur im Großraum Graz - begann, hat sich bis heute zu einem einheitlichen Verbundtarif für 58 Verkehrsunternehmen mit rund 500 Linien in der gesamten Steiermark entwickelt!**

Durch die gute Zusammenarbeit von Bund, Land Steiermark und Stadt Graz mit den steirischen Mobilitätsdienstleistern war es mit diesem Projekt möglich die öffentliche Mobilität der Steirer/innen nachhaltig zu steigern. In einem richtungsweisenden Konzept wurde vereinbart, dass ein Grund- und Finanzierungsvertrag verbindlich festschreibt, wie viel die öffentliche Hand für Tarifsübertreibung und Zusatzangebote aufbringt. Kooperationsverträge regeln darüber hinaus die Zusammenarbeit innerhalb des Verkehrsverbundes. Damit ist sichergestellt, dass in allen Verkehrsunternehmen die Verbundfahrkarten zum einheitlichen Tarif verkauft und anerkannt werden. Die Verkehrsunternehmen sind für ihre Infrastruktur, ihre Fuhrparks und ihr Personal verantwortlich. Diese Verträge und deren Inhalte werden von der Steirischen Verkehrsverbund GmbH abgewickelt und geregelt. Die Steiermark wurde räumlich in Tarifzonen eingeteilt: Alle Fahrkarten sind nicht nur für bestimmte Strecken, sondern für eine oder mehrere Zonen gültig, alle Verbundverkehrsmittel in den gekauften Zonen können mit derselben Fahrkarte benutzt werden. Das Fahrkartenangebot wurde einfach und überschaubar gestaltet: Stunden- und 24-Stunden-Karten für Gelegenheitsfahrer/innen, Wochen-, Monats- und Jahreskarten für Stammkund/inn/en. Zu dem gibt es Ermäßigungen für Familien, Jugendliche, Senior/inn/en, Gruppen und mobilitätseingeschränkte Menschen. Weitere „Zuckerln“ sind das Radler-Ticket, das Freizeit-Ticket, das Graz-3-Tages-Ticket u.s.w. Für Studierende gibt es die vergünstigte Studienkarte und Schüler/inn/en und Lehrlinge fahren mit der Freifahrt bzw. mit der jüngsten Erfindung, dem überaus beliebten Top-Ticket! Ambitioniertes Ziel der Gebietskörperschaft

ten und der beteiligten Verkehrsunternehmen war und ist es, über die besonders attraktiven Zeitkartenpreise die Steirerinnen und Steirer dauerhaft zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Bereits im Jahr 2012 wurden beeindruckende 77,19 Millionen Personen zum steirischen Verbundtarif befördert und die Entwicklung geht seit 1994 kontinuierlich bergauf.

### Die Zukunft: S-Bahn & E-Mobility

Seit über sechs Jahren erweitert die S-Bahn Steiermark erfolgreich die Möglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs in unserem Bundesland. Zusammen mit der RegioBahn und den Verkehrsverbundangeboten entstand ein attraktives Nahverkehrsnetz, welches von den Fahrgästen sehr gut angenommen wird. Die S-Bahn Steiermark ist eine echte Erfolgsgeschichte! Neben dem geplanten Ausbau des S-Bahn-Netzes setzt die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH dabei zukünftig, als erstes steirisches Verkehrsunternehmen, auch auf E-Mobility. Gemeinsam mit der Energie Steiermark, dem Land Steiermark und dem Verkehrsverbund hat die GKB ein innovatives Pilotprojekt zur Nutzung umweltfreundlicher Individualverkehrsmittel in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr gestartet. Dabei kann mit dem Erwerb einer Verkehrsverbundjahreskarte, gegen einen geringen Aufpreis, für ein Jahr ein E-Bike individuell genutzt werden und auch die Versicherung und ein Radservice sind in dem Paket enthalten. Unter dem Motto „Umdenken – Umsteigen – Umsatteln“ erhält man so eine grüne Jahreskarte! Wir sind überzeugt davon, dass der umweltfreundlichen Mobilität die Zukunft gehört. Somit sind wir mit diesem Projekt am Puls der Zeit!



von  
KR Mag. Franz Weintögl  
Generaldirektor der GKB

## Service bringt Erfolg

### Der Eisenbahnpersonenverkehr der GKB

**Die GKB wurde ursprünglich für den Transport von Braunkohle gegründet und war als Güterbahn konzipiert. Im Laufe der Jahrzehnte veränderte sich die Unternehmensstruktur nachhaltig. Heute stellt der Personennahverkehr, neben dem Güterverkehr, das Rückgrat des Unternehmens dar.**

Die Abteilung Eisenbahn-Personenverkehr (EB-PV) der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH prägt, gemeinsam mit dem Busbetrieb, das Bild des Unternehmens als regionaler Mobilitätsdienstleister. Die Abteilung weist wesentliche Schnittstellen zu anderen Abteilungen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Netzbetreibern sowie zu Gebietskörperschaften auf. Die GKB ist in das steirische S-Bahnnetz integriert und bedient drei Linien vom Knoten Graz aus. Die S-6 führt über Hengsberg nach Wies-Eibiswald, die S-61 über Lieboch nach Wettmannstätten bzw. Wies-Eibiswald und die S-7 nach Köflach. In einem Fahrplanjahr werden dabei aktuell über 1,5 Mio. Zugkilometer angeboten. Die Hauptlast der Transportleistung wird mit 13 modernen Stadler Gelenktriebwagen 2/8 (Bild) erbracht, zudem verstärken in den Hauptverkehrszeiten Doppelstockgarnituren das Beförderungsangebot der GKB.

#### Organisation der Transportleistung

Der Bund und das Land Steiermark bestellen Verkehrsleistungen bei unterschiedlichen Personenverkehrsdienstleistern. Diese Verkehrsleistungen werden von Anbietern, wie der GKB, in ein Fahrplanangebot gegossen. Die Fahrpläne müssen bei den Trassenzuweisungsstellen von GKB (Abteilung IN-BD) und ÖBB (Infrastruktur AG) bestellt werden. Die Erstellung des gemeinsamen Fahrplans ist aufgrund der teilweise eingleisigen Strecken und der stark ausgelasteten Südbahn äußerst komplex. Insbesondere im ÖBB-Netz ist daher das Zusammenspiel mehrerer Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten. Zudem müssen Großbaustellen, wie derzeit am Grazer Hauptbahnhof, berücksichtigt werden. Daher ist durch den jetzt schon dichten Takt-

verkehr in den Hauptverkehrszeiten auf der eingleisigen Strecke Graz – Lieboch kaum noch Platz für zusätzliche Züge. Die Umsetzung noch kürzerer Taktintervalle würde einen, zumindest teilweisen, zweigleisigen Ausbau zwischen Graz und Lieboch erforderlich machen.

#### Fahrgastentwicklung und Pünktlichkeit

Die Eisenbahnpersonenverkehrssparte der GKB beförderte im Jahr 2013 bereits rund 5,5 Mio. Fahrgäste. Die Fahrgastzahlen stiegen in den letzten Jahren kontinuierlich an, insbesondere seit einer deutlichen Angebotsverbesserung im Dezember 2010. Seit 2007 sind die Fahrgastzahlen am Streckenast nach Wies-Eibiswald, er wird mit den Linien S-6 und der S-61 bedient, um beeindruckende 32 % gestiegen. Auf der Linie S-7 gab es in diesem Zeitraum Zuwächse von 21 %. 2013 wurde auch erstmals „die 10.000-Personen-Marke an einem durchschnittlichen Werktag“ übersprungen (siehe Grafik rechts).

Auch die Pünktlichkeit der S-Bahn-Züge ist hoch. Garantiert wird ein Pünktlichkeitsgrad von 95 %, erreicht wurden sogar weit über 98 %. Leider sank die Pünktlichkeit im Mai 2013 aufgrund einer Dammrutschung und im Februar 2014 wegen schwerer Behinderungen durch ein Eisregenereignis.

#### Personal und Service

Alle Züge der GKB sind mit Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern besetzt, die sowohl betriebliche als auch kommerzielle Aufgaben erfüllen. Kundenbetreuung und Information, vor allem aber die Sicherheit im Zug, stehen im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit. Die sehr unregelmäßigen Dienst-

In der Abteilung Eisenbahn-Personenverkehr (EB-PV) der GKB arbeiten insgesamt 45 Mitarbeiter/innen. Davon sind 29 Zugbegleiter und 10 Zugbegleiterinnen in den Regionalzügen unterwegs. Vier Kollegen sind in der Abteilungsleitung tätig bzw. mit der kommerziellen Koordination und mit der Dienstkoordination beschäftigt. Außerdem gibt es mehrere besetzte Personenkassen.



zeiten, das komplexe – sich oft ändernde – Tarifsystem und Unfälle, aber auch schwierige Fahrgäste, stellen für diese Kolleg/inn/en eine große Belastung dar. Aber gerade die persönliche Betreuung der Bahnkunden durch die Zugbegleiter/innen ist eine der großen Stärken des GKB-Eisenbahnpersonenverkehrs. Auch Fahrplanauskünfte werden in unserem Unternehmen nur durch qualifiziertes Personal und nicht durch Callcenter-Mitarbeiter/innen erteilt. Fahrkarten können bei der GKB an den Personenkassen sowie im Zug gekauft werden. Nur die Strecke Graz Hauptbahnhof – Werndorf wird als Selbstbedienungsstrecke geführt, hier müssen die Fahrkarten vor dem Zustieg gelöst werden.

Text: DI (FH) R. Laubichler & Mag. E. Suppan

Grafik: Abt. EB-PV / Fotos: Dipl.-Kom. C. Rant & ES



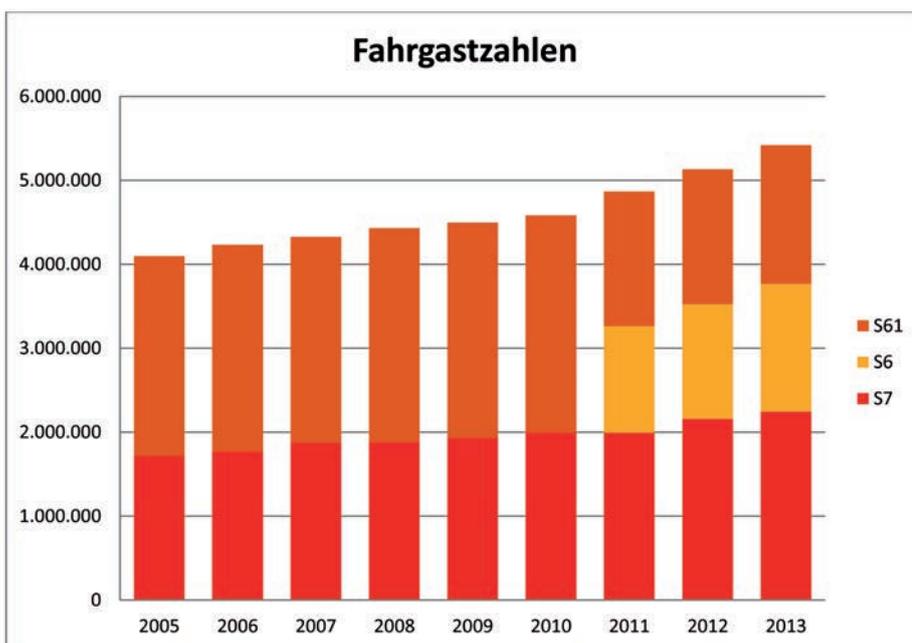
Moderne Bahnhöfe und Haltestellen erhöhen die Bequemlichkeit der GKB-Fahrgäste



Klaus Edlinger  
Leiter der Abteilung  
Eisenbahn-Personenverkehr

Die positive Entwicklung des Eisenbahnpersonenverkehrs der GKB in den letzten Jahren ist sicherlich auch auf die gute Zusammenarbeit mit allen anderen Abteilungen der GKB zurückzuführen, ohne deren Zutun dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre. So kommt z. B. die Abteilung Personal bei der Neuaufnahme von Mitarbeiter/inne/n zum Zug und die Rechtsabteilung bei der Abwicklung von Verträgen. Die Beschaffung versorgt die Abteilung mit dem notwendigen Material und das Controlling unterstützt bei der Budgeterstellung und erledigt buchhalterischen Aufgaben. Zugbegleiter absolvieren gemeinsam mit den Personenkassieren die kommerziellen Tätigkeiten des Eisenbahn-Personenverkehrs der GKB - wie Fahrscheinverkauf oder Ausstellung von Freifahrtausweisen - und sind zusätzlich für das Wohlbefinden der Fahrgäste und die Sicherheit im Zug verantwortlich oder können auch betriebliche Aufgaben erfüllen. Diese betriebliche Ausbildung erhalten sie von der Abteilung Betrieb, welche mit den Fahrdienstleiter/inne/n für die Verkehrsabwicklung zuständig ist und daher einen großen Anteil an der Pünktlichkeit der Züge hat. Zusätzlich üben die Fahrdienstleiter/innen die Tätigkeiten des Personenkassiers aus. Bei der Planung von Verkehrsdienstleistungen ist die Zusammenarbeit mit dem Trassenmanagement zwecks Erstellung eines funktionierenden Fahrplans unumgänglich. Da ohne Lokführer kein Zug fährt, ist auch die Traktion von elementarer Wichtigkeit. Die Werkstätte erledigt die notwendigen Reparaturen und Instandhaltungen an den Fahrzeugen, während die Abteilung Infrastruktur-Fahrgeweg für einen ordnungsgemäßen Zustand der Gleisanlagen sorgt. Das Facility Management stellt zeitgemäße Unterkünfte zur Verfügung, die Wagenreinigung ist für die Sauberkeit in den Fahrzeugen zuständig u.v.a.m.

Viele Hände drehen am Rad des Erfolgs. Nur das gute Zusammenspiel aller Unternehmensbereiche der GKB macht uns erfolgreich!



Statistik zur Entwicklung der Fahrgastzahlen beim GKB-Eisenbahnpersonenverkehr

## „Eine attraktive und leistbare S-Bahn“

Für Verkehrsreferent Franz Fromm von der AK-Steiermark bringt die Koralmbahn große Vorteile für den Regional- und Nahverkehr



Der 1961 in Söding geborene Sohn eines GKB-Bahnhofsvorstandes, trat nach der Matura an der BHAK Voitsberg im Jahr 1984 ebenfalls in die GKB als Fahrdienstleiter ein. Später stieg Franz X. Fromm zum Fachbeamten für den Eisenbahn-Personenverkehr auf und arbeitete am 1. Steirischen Verkehrsverbund (GTV'90) mit. Seit 1991 ist er Verkehrsreferent der Arbeiterkammer Steiermark und damit Vertreter der Interessen von mehr als 300.000 steirischen Pendlerinnen und Pendlern! Seit 2005 ist F. Fromm zudem Aufsichtsrat der Steirischen Verkehrsverbund GmbH.

**Drehscheibe:** Herr Fromm, Sie sind AK-Verkehrsexperte und AR der Steirischen Verkehrsverbund GmbH. Wo sehen Sie die Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark?

**F. Fromm:** Die Steiermark hat im Großraum Graz bis zur Mur-Mürz-Furche, wo rd. 2/3 der Steirer/inn/en leben, ein gutes Schienennetz. Probleme gibt es im ländlichen Raum und den Randregionen, die stark zersiedelt sind und wo der ÖV teuer finanziert werden muss. Der größte Trumpf der Steiermark ist die politische Übereinstimmung im Land, den ÖV stark auszubauen. Nur deshalb konnte die S-Bahn Steiermark entstehen.

**Drehscheibe:** Bleiben wir beim Erfolgsmodell S-Bahn Steiermark! Wo liegen heute die Aufgaben für Regionalbahnen bzw. was wünschen sich die Fahrgäste?

**F. Fromm:** Die Fahrgäste wollen eine attraktive und leistbare S-Bahn haben. Dazu gehört ein Fahrplan mit ausreichenden Verbindungen, eine dem Pkw annähernd vergleichbare Geschwindigkeit bzw. Fahrzeit sowie ansprechende und bequeme Fahrbetriebsmittel. Die Türen zum Einstieg in den ÖV bzw. in die S-Bahn sind die Bahnhöfe und Haltestellen. In der Attraktivierung dieser und im Ausbau der P&R-Anlagen hat es in den letzten Jahren in der Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, dem

Land und den Gemeinden große Fortschritte gegeben.

**Drehscheibe:** Was bedeutet der Ausbau der „Baltisch-Adriatischen Achse“ (BAA) für die Steiermark?

**F. Fromm:** Der Ausbau der BAA wird die überregionale und internationale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Steiermark stark verbessern. Dadurch wird die Steiermark für Betriebsansiedlungen attraktiver werden, das schafft und sichert Arbeitsplätze. Ohne diese massive Verbesserung der Erreichbarkeit wird die Steiermark in der Konkurrenz der europäischen Regionen verlieren! Darüber hinaus verbleiben mehr als 50 % der rd. € 8,5 Mrd. Investitionssumme im Korridor und kommen damit der steirischen Wirtschaft zugute. Die AK-Steiermark hat sich deshalb mit dem Land Steiermark und den Sozialpartnern im Bund und in der EU sehr stark für diese wichtige Zukunftsinvestition eingesetzt.

**Drehscheibe:** Welche Auswirkungen wird der Bau der Koralmbahn für die Steiermark haben und wo liegen, Ihrer Meinung nach, die Synergien mit der GKB?

**F. Fromm:** Die Koralmbahn hat neben ihrer Bedeutung für den Güterverkehr auch große Vorteile für den Regional- und Nahverkehr. Bestes Beispiel ist die Koralmbahn nach Wettmannstätten mit einem Fahrgastzuwachs von 32 %. Darüber hinaus bringt der Bau

auch auf dem Bestandsnetz zusätzliche Kapazitäten für den S-Bahnverkehr. Für die GKB ist die Koralmbahn der Schritt aus der Sackgasse hin zum Standort im Netz einer europäischen Hochleistungsstrecke, die Mittelmeer und Ostsee und rd. 60 Mio. Einwohner miteinander verbinden wird. Auch für die GKB-Töchter Adria Transport und LTE werden sich diese Standortvorteile positiv auswirken.

**Drehscheibe:** Wie glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens aussehen? Wie beurteilen Sie den Gesamtnutzen großer Eisenbahnprojekte?

**F. Fromm:** Das Verkehrssystem Eisenbahn blickt in Europa goldenen Zeiten entgegen. Österreich gehört im Güter- und im Personenverkehr zur Spitze in Europa. Der Gesamtnutzen ist allerdings kein kurzfristiger und betriebswirtschaftlicher, sondern ein langfristiger und ein volkswirtschaftlicher. Es gibt aber auch Gefahren für diese Entwicklung. Das ist die Tendenz der EU zur Liberalisierung des Sektors Verkehr. Die AK-Steiermark tritt deshalb für integrierte Verkehrsunternehmen, für den Staat als Eigentümer und für faire Einkommen und Arbeitsbedingungen für Verkehrsbedienstete ein. Liberalisierung um jeden Preis und auf Kosten der Bediensteten und des Steuerzahlers kommt für uns nicht infrage!

**Drehscheibe:** Danke für das Interview!

## Den „Wirtschaftsstandort stärken“

Anton Moser von der Steirischen Wirtschaftskammer erwartet eine massive Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft

**Drehscheibe:** Herr Dr. Moser, Sie sind Verkehrsexperte der WK-Steiermark. Wo sehen Sie die Stärken und Schwächen des öffentlichen Verkehrs in unserem Bundesland?

**A. Moser:** Grundsätzlich ist die positive Entwicklung des steirischen S-Bahn-Netzes ein Erfolgsprojekt. Die Probleme liegen in den Regionen, abseits der S-Bahn-Netze. Vor allem im ländlichen Buslinienverkehr werden, aus finanziellen Gründen, Mikro-ÖV-Systeme (z. B. Rufbusse) als Ergänzung dienen müssen.

**Drehscheibe:** Erfolgsmo-  
dell S-Bahn Steiermark! Wo liegen heute die Aufgaben für Regionalbahnen bzw. was wünschen sich die Fahrgäste von einem Nahverkehrsunternehmen wie der GKB?

**A. Moser:** Hier wurde bereits viel geschafft! Die GKB wurde mit neuen Fahrzeugen ausgestattet, die erweiterte Vertaktung stellt einen Komfortgewinn für die Fahrgäste dar und die Koralmbahn ist ein Zukunftsprojekt mit großem Potenzial, auch für den Personenverkehr. Die S-Bahn stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar!

**Drehscheibe:** Was bedeutet, aus Ihrer Sicht, der Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für die Steiermark?

**A. Moser:** Der Semmeringtunnel und die Koralmbahn als Teil der Baltisch-Adriati-

schen Achse werden die Anbindung unseres Wirtschaftsraumes an das höchstrangige europäische Schienennetz ganz entscheidend verbessern! Neben der schienenmäßigen Neuerschließung der Weststeiermark wird dadurch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft massiv gestärkt und unser Einzugsgebiet auf industriestarke Regionen in Oberitalien, sowie Tschechien, der Slowakei und Polen ausgedehnt; aber auch das Baltikum zeichnet sich durch eine solide wirtschaftliche Entwicklung aus und wird für den Warenaustausch von immer größerer Bedeutung.

**Drehscheibe:** Welche Auswirkungen wird der Bau der Koralmbahn auf den Zentralraum Graz bzw. die Weststeiermark haben und wo liegen, Ihrer Meinung nach, die Synergien mit der GKB?

**A. Moser:** Diese zusätzliche Infrastruktur wird in Verbindung mit unseren Bildungs-, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen die Steiermark als Wirtschaftsstandort stärken, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Exportwirtschaft verbessern und letztlich einer Ausdünnung der Regionen außerhalb unserer Ballungsräume entgegenwirken. Durch die positiven Auswirkungen insbesondere auf den Großraum Graz als Drehscheibe mit der Ansiedlung zahlreicher, nicht nur verkehrsauffiner Betriebe wäre ein nachhaltiger wirtschaftlicher Aufschwung absehbar. Die GKB als Logistikdienstleister

könnte ganz wesentlich von verstärkten Warenströmen aus dem Süden und Südosten profitieren.

**Drehscheibe:** Wie beurteilen Sie den Gesamtnutzen großer Eisenbahnprojekte? Wie glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich und in Europa aussehen?

**A. Moser:** Es wird ein entscheidender Wachstumsimpuls von der Fertigstellung von Koralmbahn und Semmeringtunnel ausgehen. Von herausragender Bedeutung sind hierbei unsere Terminals als Schnittstellen zwischen Schiene und Straße mit ihrer wichtigen Lager- und Verteilerfunktion. Das Cargo Center Graz entwickelt sich immer mehr zu einer Drehscheibe für den Warenaustausch vor allem Richtung Südosten. Für diese Funktion ist der Ausbau der Pyhrn-Strecke als Teil des Korridors X eminent wichtig. Durch eine leistungsfähige Verbindung zu den nordadriatischen Häfen einerseits und nach Deutschland zu den Nordseehäfen andererseits werden die Warenströme auf der Schiene weiter anwachsen. Der Ausbau des Korridor X über Slowenien und Kroatien hinaus bis nach Istanbul wird das Potenzial dieser Achse massiv verbessern. Richtung Ungarn fehlt es der Schiene vorerst aber noch an Leistungsfähigkeit.

**Drehscheibe:** Wir danken Ihnen für das Interview!



Der aus Liezen stammende Absolvent des BRG Oeversee in Graz schloss im Jahr 1973 sein Studium an der juristischen Fakultät der Karl-Franzens-Universität Graz mit der Promotion ab und absolvierte anschließend das Gerichtsjahr. Seit März 1974 ist Dr. Anton Moser in der Wirtschaftskammer Steiermark tätig. Er ist dort aktuell Geschäftsführer der Sparte Transport & Verkehr sowie der Leiter des verkehrspolitischen Referats.

# Eine Zeitreise in die Vergangenheit

## Der moderne Bahnbau und die Archäologie



### **Die archäologischen Grabungen entlang der Koralmbahntrasse und an der GKB-Strecke setzen neue Maßstäbe für viele Bahnbauprojekte.**

Die Koralmbahn durchquert in der Weststeiermark ein Gebiet, das seit rund 6000 Jahren vom Menschen besiedelt ist. Bereits in der frühesten Planungsphase waren die Archäologen mit dabei – es wurde prospektiert, gebohrt, aus der Luft fotografiert, mit dem Bagger sondiert und vor Baubeginn sind großflächige archäologische Grabungen durchgeführt worden. Die langfristige Planung, die hervorragende Zusammenarbeit mit den ÖBB, die perfekte Projektabwicklung und die Methodik der archäologischen Untersuchungen sind zu einem Modellfall für vergleichbare Projekte in Mitteleuropa geworden. Im Trassenbereich erschloss sich ein „Fenster in die Vergangenheit“,

das eine Fülle neuer Einblicke in eine bedeutende alte Siedlungslandschaft vermittelt. Mit der Ausgrabung ist die archäologische Arbeit nicht abgeschlossen. Erst im Zuge der archäologischen Auswertung werden neue Kenntnisse erzielt, die veröffentlicht werden. Während die Züge auf der neuen Strecke Weiten-dorf - Wettmannstätten verkehren, ist dieser Prozess immer noch im Gange.

### **Eine bedeutende Fundstelle**

Beim Gleisdreieck nahe Wohlsdorf, wo die GKB-Strecke in die Koralmbahn mündet, wurde eine ausgedehnte Siedlung der späteren Bronzezeit (ca. 1400 bis 1200 vor Chr.) mit Spuren von Holzbauwerken untersucht. Am Westrand wurde der Brunnen Objekt 764 aus der Zeit um etwa 1300 vor Chr. entdeckt, der von artesischem Wasser gespeist wurde. Er ist

niemals ausgetrocknet und so ist der hölzerne Brunnenkasten erhalten geblieben. Die Verfüllung des Brunnenschachts enthielt viel organisches Material, wie Äste, Zweige, Blätter, Samen, Früchte, das hervorragend erhalten war, teilweise war noch das Chlorophyll der Gräser erhalten. Die Arten gehören großteils der natürlichen Vegetation an, es sind aber auch Nutzpflanzen erhalten, wie zum Beispiel verschiedene Getreidearten und Schlafmohn. Der Brunnen wurde als Block mit einem Gewicht von 17 Tonnen geborgen, in eine Halle nach Gleisdorf transportiert und dort unter „Laborbedingungen“ gemeinsam mit Restauratoren untersucht. Die Hölzer des Brunnenkastens werden konserviert, wobei eine Tränkung in Polyäthylenglykol und danach eine Gefrier-trocknung erfolgen.

Text: Dr. G. Fuchs

Fotos: ARGIS Archäologie Service GmbH



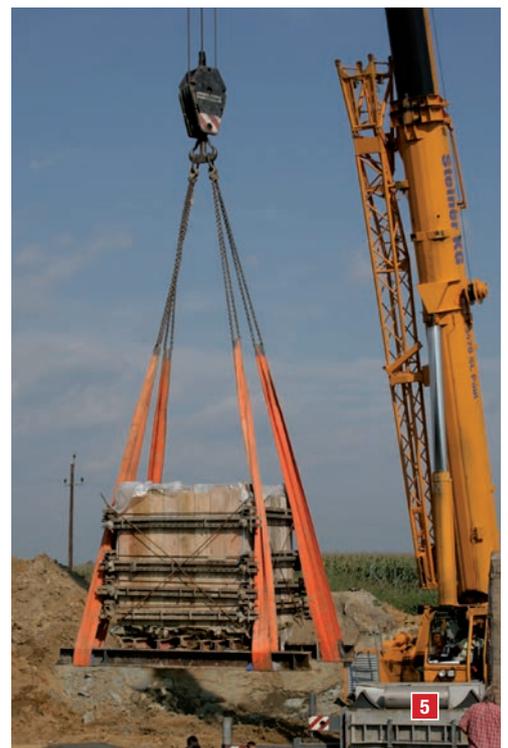
**1** Die archäologische Grabung nahe Wohlsdorf beim Bahnhof Wettmannstätten / Foto: ARGIS am 3. Juni 2008

**2** Das GKB-Gleisdreieck während des Baus. Im Vordergrund die Koralmbahntrasse! / Luftbild: ARGIS am 3. Jänner 2010

**3** Die Fundstelle eines bronzezeitlichen Brunnens / Foto: ARGIS am 7. Juli 2008

**4** Der Brunnenkasten mit der untersten Lage der Konstruktionshölzer / Foto: ARGIS am 10. Juli 2009

**5** Die Blockbergung des bronzezeitlichen Brunnens / Foto: ARGIS am 4. September 2008



# „Wie funktioniert die Eisenbahn?“

## 6. Teil: Reisezug- und Güterwagen - Arten, Typen und Verwendung von Waggons

Der Luxus-Salonwagen 22 508 (Baujahr 1957) der „Blue Train“-Flotte der Fa. Brenner & Brenner wird für Nostalgiefahrten eingesetzt

**In der Eisenbahndienstvorschrift steht: „Züge sind Triebfahrzeuge, die [...] mit anderen Fahrzeugen auf die freie Strecke übergehen“. Diese anderen Fahrzeuge sind zumeist Eisenbahnwaggons.**

Ein Eisenbahnwagen, auch als Waggon, bezeichnet, ist ein Schienenfahrzeug ohne eigenen Antrieb. Alle Eisenbahnwagen haben folgende Teile gemeinsam:

1. Eine Zug- und Stoßeinrichtung an beiden Enden. Dies kann eine getrennte Zug- u. Stoßeinrichtung, d. h. 2 Puffer mit einer Zughaken(schrauben)kupplung, sein oder eine Mittelpufferkupplung wie bei den GKB-Gelenktriebwagen.
2. Den Wagenrahmen, der die Druck- und Zugkräfte aufnimmt und die Vorrichtungen zur Aufnahme und Sicherung der Fahrgäste bzw. der Fracht trägt.
3. Ein Laufwerk, das zumindest aus einer Achse vorne und hinten mit Spurkranz-

rädern besteht. Die meisten modernen Eisenbahnwaggons sind jedoch vierachsig mit zwei zweiachsigen Drehgestellen. Teilweise werden auch Gewicht sparende Wagenkonstruktionen mit nur je einem Jakobs-Drehgestell zwischen zwei Wagen verwendet.

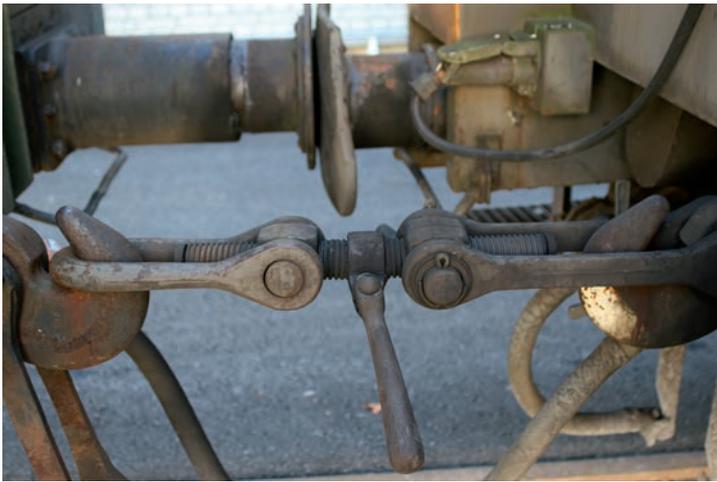
4. Eine Federung zwischen dem Wagenkasten bzw. dem Rahmen und dem Laufwerk. Sie verbindet beide Teile elastisch miteinander und sorgt für die Laufruhe und -sicherheit. Neben Blattfedern kommen Schraubenfedern, Gummifedern und Luftfedern zum Einsatz.

5. Ein (Druckluft-)Bremsssystem mit genormten Teilen, wie Druckluftleitung und -behälter bzw. Bremsklötzen. Moderne Schienenfahrzeuge können auch Scheibenbremsen haben.

### **Waggonarten, ihre Verwendung und internationale Vereinbarungen**

Güterwagen dienen zum Transport von

Wirtschaftsgütern. Es gibt offene und gedeckte Güterwagen, Flachwagen (z. B. die Niederflurwagen der RoLa für LKW), Kühlwagen, Kesselwagen (siehe Mittelposter) und Mehrzweck- bzw. Sonderwagen. Waggons zur Beförderung von Reisenden werden als Reisezugwagen bezeichnet. Grundsätzlich sind dies meist Abteil- oder Großraumwagen. Darüber hinaus gibt es Schlafwagen, Speisewagen, Salon- und Gesellschaftswagen. Schlaf- bzw. Liegewagen ermöglichen – vor allem bei weiten Strecken – liegendes Reisen im Vier- bzw. Sechsbettabteil. Restaurantähnliche Speise- bzw. Buffetwagen machen den Erwerb und Verzehr von Speisen während der Fahrt möglich. Salonwagen dienen Repräsentationsaufgaben und sind Reisezugwagen mit gehobener Ausstattung. Unter Gesellschaftswagen versteht man (Disco-) Waggons, die mit Theke und Musikanlage ausgestattet sind, der Unterhaltung dienen und meist bei Sonderzügen zum



Eine Schraubenkupplung an einem Güterwagen mit Puffern in Hintergrund



Ein zweiachsiges „Steirerwagerl“ v. d. StEF zum Buffetwagen umgebaut



Aufbau der UIC-Wagennummerung: z. B. steht 81 für alle österr. Bahnen



GKB-Abraumverkehr: Ein offener Schüttgutkippwagen bei der Entladung

Einsatz kommen. Sie alle gehören zu den Regelfahrzeugen. Im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, der „Convention relative aux transports internationaux ferroviaires“ (kurz COTIF), wurde die grenzüberschreitende Beförderung von Personen und Gütern geregelt. In den RIC- bzw. RIV-Abkommen wurden zudem technische Spezifikationen, die Beladevorschriften und die Nummerierung festgelegt, welche international eingehalten werden müssen, damit ein Wagen befördert werden darf. Die (UIC-)Wagennummer ermöglicht eine eindeutige Identifizierung von Reisezug- und Güterwagen und beinhaltet Schlüsseldaten für den Eisenbahnverkehr.

### GKB-Wagentypen

Bei der GKB kommen im Personenverkehr vor allem Doppelstocksteuer- und -beiwagen zum Einsatz. Im Rahmen von Sonderfahrten werden auch zweiachsige

„Steirerwagerl“ und sogenannte Spannenwagen (Mod. Biow / Bih) verwendet. Diese Waggonen wurden früher für Pendlerzüge eingesetzt. Im Güterverkehr werden von der GKB-Gruppe, nach Bedarf der Kunden, alle gängigen Wagentypen befördert. Insbesondere Kesselwagen für den Heizöltransport und Rungenwagen für den Transport von Rundholz u.v.a.m. werden in großer Zahl in Verkehr gesetzt. Für den Transport von Perlkies im Rahmen der Koralmahnverkehre (siehe Bericht S. 16) werden gedeckte Schüttgutwagen mit Schwerkraftentladung vom Typ Talns eingesetzt, während für den Abraumabtransport offene Schüttgutkippwagen des Typs Falns Verwendung finden. Für die Anlieferung von pulverförmigem Spezialzement zur Baustelle setzt die GKB modernste Staubgutwagen vom Typ Uacs ein.

Text: Mag. Ernst Suppan

Grafik: ZSB der GKB-DV V3 / Fotos: Brenner & Brenner, Prok. P. Kronberger, GKB\_Archiv, Ing. A. Konecnik & ES



Chinesisches 4-Bett-Schlafwagenabteil





Foto: HP Reschinger

## Ernennung zum Kommerzialrat

**Dieser Berufstitel wird in unserem Land ehrenhalber an Persönlichkeiten verliehen, die sich in ihren langjährig ausgeübten Berufen Verdienste um die Republik Österreich erworben haben.**

Am 24. April 2014 bestellte Bundeskanzler W. Faymann Generaldirektor Mag. Franz Weintögl gemeinsam mit anderen würdigen Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft zum Mitglied der bei der Bundesanstalt „Statistik Österreich“ eingerichteten Wirtschaftskurie. Damit hat er das Recht die Bezeichnung „Kommerzialrat für die Statistik“ zu führen. Die Überreichung des Dekrets erfolgte durch Kanzleramtsminister Dr. J. Ostermayer im Bundeskanzleramt.

Text: ES / Foto: Fotoservice BKA\_H. Hofer



BM Dr. J. Ostermayer überreichte das Dekret an GD KR Mag. F. Weintögl (v. l.)

## Viele neue Mitarbeiter/innen

GKB-Beschäftigungs-offensive geht weiter

**Seit einigen Jahren findet auf allen Ebenen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ein großer Generationswechsel statt. Viele sehr gut ausgebildete Arbeitskräfte verstärken das Team! Damit wird die GKB jünger und auch weiblicher!**

Sukzessive rücken junge Mitarbeiter/innen auf die Stellen von pensionierten Kolleg/inn/en nach. Zudem werden Kolleg/inn/en aus- u. weitergebildet und neue eingestellt. Durch die Entwicklungen im Eisenbahnwesen, wie der Einführung von SQM-Systemen oder der EU-Eisenbahnliberalisierung, besteht bei der GKB zunehmend mehr Bedarf an spezialisierten Fachkräften. Im 1. Halbjahr 2014 wurden folgende Kolleg/inn/en aufgenommen.



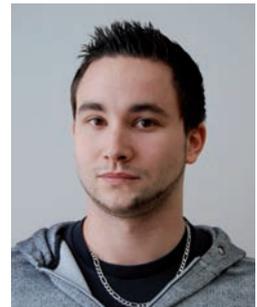
Markus Eigner  
Omnibuslenker



Johann Tippler  
Mitarbeiter im Baudienst



Stefan Trabos  
Triebfahrzeugführer i. A.



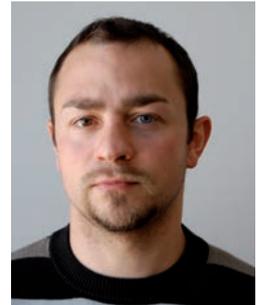
Marcel Matschek  
Triebfahrzeugführer i. A.



Heimo Nussmüller  
Fahrdienstleiter i. A.



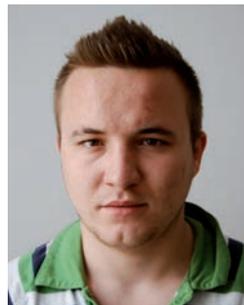
Barbara Pachernegg  
Personalverrechnerin



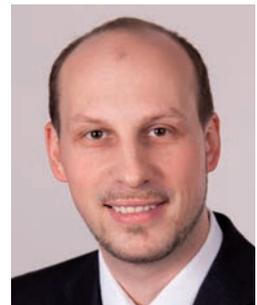
Patrick Lukas  
Mitarbeiter im Baudienst



Konrad Birnhuber  
Facharbeiter Werkstätte



Markus Bosnjakovic  
Mitarbeiter Werkstätte



Mag. (FH) Markus Koller  
Qualitätsmanager

Text: ES / Fotos: Abt., Privat & ES  
i. A. steht für in Ausbildung

## Gelebte Gleichbehandlung

### Diversity Management bei der GKB: Gleichbehandlungsausschuss bestellt

**Die GKB forciert die Umsetzung eines modernen Diversity Managements durch die Einsetzung eines Gleichbehandlungsausschusses.**

Der neu eingerichtete Ausschuss traf sich am 14. Mai 2014 zu seiner ersten Sitzung. Die Mitglieder des Ausschusses sind M. Weyland (Leiterin Personal), A. Suppan (Stv. Leiterin Personal), K. Hernler (Gleichbehandlungsbeauftragte) A. Macher (Zugbegleiterin), A. Theussl (Behindertenvertrauensperson), M. Tudor (Betriebsrätin) und H. Koch (Zentralbetriebsratsvorsitzender). Die Aufgaben des Ausschusses sind die Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung der Gleichbehandlung aller Mitarbeiter/innen der GKB und die Umsetzung von Maßnahmen in Entsprechung der Gleich-

behandlungspolitik des Unternehmens. Damit sollen z. B. die Qualifizierung und Weiterbildung oder die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben gefördert, aber auch Fragen der Diskriminierung behandelt werden. Insbesondere bemüht sich das Unternehmen bei Stellenausschreibungen in traditionell männlich dominierten Bereichen Frauen verstärkt anzusprechen und nachdrücklich zur Bewerbung einzuladen. Die Grundsatz-erklärung zur Gleichbehandlungspolitik wurde im Dezember 2013 durch GD Mag. F. Weintögl in Kraft gesetzt und ist für alle Mitarbeiter/innen - am SQM-Server - abrufbar. Sämtliche Kolleg/inn/en sind eingeladen Vorschläge oder Anregungen an den Gleichbehandlungsausschuss zu richten!

Texte: Ausschussteam & G-CM / Foto: ES



A. Macher, H. Koch, K. Hernler, A. Suppan, M. Weyland, A. Theussl und M. Tudor (v. l.)



### Grundsätze der GKB- Gleichbehandlungspolitik

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bekennt sich zu einer aktiven und konsequenten Gleichbehandlungspolitik um die Chancengleichheit zu gewährleisten, sowie Frauen und Männer in ihrer beruflichen Entwicklung zu unterstützen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu erleichtern. Die GKB setzt Maßnahmen zur Frauenförderung die von allen Mitarbeiter/innen und der Geschäftsführung unterstützt werden.

Bei der Beurteilung der Eignung von Bewerber/innen in Aufnahme- oder Karriereplanungsgesprächen dürfen keine Kriterien herangezogen werden, die sich an einem diskriminierenden, rollenstereotypen Verständnis der Geschlechter orientieren. Ziel ist es, den Anteil der weiblichen Beschäftigten in allen Bereichen sowie Funktionen der GKB anzuheben. In Aufnahme- und Karriereplanungsgesprächen haben diskriminierende Fragestellungen (z. B. zur Familienplanung) zu unterbleiben. Bei gleicher Qualifikation und Leistung wird Frauen und Männern die gleiche Entlohnung gewährt. Zu Fortbildungskursen sind, zur Erreichung einer höheren Frauenquote bei gleicher Qualifikation, vorrangig Frauen zuzulassen. Die GKB fördert eine Unternehmenskultur, die es Mitarbeiter/innen ermöglicht, berufliche und private Verantwortung z. B. durch flexible Arbeitszeitmodelle – wie Teilzeitbeschäftigung oder Väterkarenz – in Einklang zu bringen. In allen Dienstvorschriften, Schriftstücken und Publikationen wird das Prinzip der sprachlichen Gleichbehandlung berücksichtigt. In der Zusammenarbeit ist auf allen Hierarchieebenen die soziale Diskriminierung von Minderheiten zu verhindern und auf eine positive Wertschätzung zu achten. Insbesondere herabwürdigende Äußerungen und Darstellungen, Mobbing, Diskriminierung nach Geschlecht sowie sexuelle Belästigungen, dürfen nicht geduldet werden.

## Die GKB-Koralmbahnverkehre

Eine Erfolgsgeschichte auf Schienen



Ein schwerer Perlkiesgüterzug der GKB - mit Nachschiebetraktion - auf dem Weg zur Koralmbahnbaustelle in Leibenfeld

**Der Bau des Koralmtunnels, der im Herzen des weststeirischen Versorgungsgebietes der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH liegt und die damit verbundenen Schienentransporte stellen eine einmalige Chance und eine große Herausforderung für unser Unternehmen dar.**

Nachdem die GKB den Auftrag für die Anlieferung von Perlkies aus Ungarn und den Zuschlag für die Durchführung von Zementverkehren aus Retznei erhalten hatte, wurden langfristige Logistiklösungen für die zeitgerechte Anlieferung dieser Frachten entwickelt. Der

Zementverkehr wird gemeinsam mit der Steiermarkbahn abgewickelt. Den Zuschlag für die Verladung, den Transport und die Entsorgung des Abraummaterials erhielt eine ARGE unter Beteiligung der GKB. Im Rahmen dieser ARGE ist unser Unternehmen für die Transporte verantwortlich. Das Abraummaterial des Koralmtunnels, welches nicht zur Dammschüttung oder Betonherstellung verwendet werden kann, wird per Bahn zur Verwertungsmaßnahme beim Terminal Werndorf gebracht. Dort wird der Abraum in einem ehemaligen Schotterteich verfüllt. Die GKB hat die logistische Leistung zu erbringen, die bis zu 12

zusätzlichen Güterzüge mit in Summe 5300 Nettotonnen pro Werktag derart zu koordinieren, dass der dichte Regionaltaktverkehr auf dem weststeirischen Streckennetz weiterhin pünktlich abgewickelt werden kann. Statistische Aufstellungen der ARGE KAT2 und der GKB weisen aus, dass bis Juni 2014 bereits rund 800.000 t an Material von der GKB befördert wurden. Insgesamt führen allein im ersten Jahr über 700 Züge, in der Regel waren das pro Woche 22 Züge zu je 15 Waggons. Bereits im Jänner begann der Antransport von Perlkies zur Tunnelbaustelle. Dabei wurden bis Mitte März 2014 bereits 89.000 t Perlkies mit 88 Zügen befördert. Auch die Zementzüge aus Retznei verkehrten schon über 100 Mal und beförderten dabei mehr als 46.000 t Spezialzement zur Tunnelbaustelle. Durch die Flexibilität aller beteiligten Mitarbeiter/innen der beschäftigten Unternehmen konnten fast alle Verkehre planmäßig und auftragsgetreu abgewickelt werden. Wir stehen zwar erst am Anfang einer voraussichtlich langjährigen Zusammenarbeit sind aber davon überzeugt, dass alle notwendigen Transportleistungen auch zukünftig zur vollsten Zufriedenheit unserer Kunden abgewickelt werden können.



Ein GKB-Güterzug mit offenen Schüttgutkippwagen für den Abraumtransport

Text: ES / Fotos: K. Ferik

Quelle: W. Zlatar, Ing. Ch. Oitzl & ARGE KAT2



## Zukünftige Eisenbahnfachkräfte bei der GKB

Studierende der FH St. Pölten auf Exkursion in der Steiermark

DI G. Winter, Prok. P. Kronberger (v. l.), DI Hauk (r.) mit FH-Doz. DI T. Strassmayer, SGL FH-Doz. DI O. Knoll (1. Reihe Mitte) u. den Studierenden

**Auf Einladung der GKB-Geschäftsführung nutzten 29 Lehrende und Studierende des Masterstudienganges Eisenbahn-Infrastrukturtechnik der Fachhochschule (FH) St. Pölten die Möglichkeit unser Unternehmen kennenzulernen und die Koralm-bahnbaustelle zu besichtigen.**

Nach einem Kurzbesuch bei der Steirischen Landesbahn (STLB) wurde die Gruppe aus Niederösterreich, unter Führung von Studiengangsleiter FH-Doz. DI O. Knoll, von Abteilungsleiter P. Stoeßl begrüßt. Im Anschluss daran präsentierten mehrere GKB-Abteilungsleiter einen umfangreichen Überblick über die GKB-/LTE-Gruppe. Danach gab es noch

eine kurze Führung am Graz Köflacherbahnhof. Am späten Nachmittag führen die Gäste der GKB mit dem Zug nach Voitsberg und Köflach und besichtigten weitere Betriebsanlagen.

Am zweiten Tag der Steiermarkvisite stand eine Sonderfahrt mit dem „Roten Blitz“ auf dem Programm. Zuerst ging es begleitet von DI G. Winter und Mag. E. Suppan zum Technischen Eisenbahnmuseum in Lieboch, wo die Gruppe eine kurze Führung durch DI J. Gressenberger von den Steirischen Eisenbahnfreunden erhielt. Danach führen die Studierenden mit dem historischen Triebwagen der BR VT10 nach Deutschlandsberg und weiter zur Anschlussbahn Leibenfeld an der Koralm-tunnelbaustelle. Nach einer ausgiebigen Führung durch

DI Hauk von der ARGE KAT2 und GKB-Prok. P. Kronberger ging es, nach einer zünftigen Stärkung, zurück zum Grazer Hauptbahnhof. Die Teilnehmer/innen der (Lehr-)Veranstaltung zeigten sich vom Unternehmen GKB und dem Koralm-bahnprojekt äußerst beeindruckt.



P. Stoeßl u. DI G. Winter (v. l.) vermittelten Einblicke in d. GKB

## Wissen:

Insgesamt 176 Studierende – davon 16 Frauen – aus Österreich, Deutschland, Kroatien, Polen, Rumänien und Bosnien-Herzegowina absolvieren zurzeit den Studiengang Eisenbahn-Infrastrukturtechnik an der Fachhochschule St. Pölten. Neben 26 Vollzeitstudierenden besuchen aktuell 150 Studierende den Studiengang berufs begleitend. Sie werden von 6 Dozenten und 89 Lektoren unterrichtet. Nach 6 Semestern kann man einen Abschluss als Bachelor und nach 4 weiteren als Master erwerben. Man schließt das Studium als Diplomingenieur bzw. Master of Science in Engineering ab.

Der Aufbau des FH-Studiums gliedert sich in die drei Bereiche Bautechnik (Planung, Bau und Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur), Elektrotechnik und Elektronik (Stromversorgung, Signaltechnik und Betriebssteuerung) sowie Eisenbahnbetriebsführung. Fachliche Ergänzungen vermitteln den Studierenden Kenntnisse in den Bereichen (Eisenbahn-)Recht, Betriebswirtschaft, Verkehrsplanung, Projektmanagement, Behördenwesen, Abfallwirtschaft, Marketing und Verkauf, Business and Rail English u.v.a.m.

Text: DS-Redaktion

Fotos: ES

## EU-Ausbildung bei der GKB

Neuer Führerstandsimulator in Betrieb



Modernste Technik erleichtert den Lehrbetrieb in der GKB-Ausbildungseinrichtung

**In der überbetrieblichen Ausbildungseinrichtung der GKB wurden bereits mehr als 1000 Eisenbahnfachkräfte aus- und weitergebildet.**

Die GKB-Ausbildungseinrichtung bildet Mitarbeiter/innen des eigenen und anderer Unternehmen, betrieblich und technisch, für den Einsatz auf Diesel- und Elektrotriebfahrzeugen sowie Schienen-erhaltungs- und Zweibegefahrzeugen gemäß den gesetzlichen (EU-)Regelwerken aus. Nach einer erfolgreich abgelegten Prüfung vor sachverständigen Prüfern erfolgt die Zulassung zum Betriebsdienst. Auch die Ausbildung von anderen Betriebsbediensteten, wie Si-

cherungsposten (SiPo) oder Bewacher/ inne/n von Eisenbahnkreuzungen werden von der GKB-Ausbildungseinrichtung angeboten. Seit Kurzem steht dem sechsköpfigen Trainerteam neben einem mobilen, auch ein ortsfester Führerstandsimulator für Schulungszwecke zur Verfügung. Außerdem können Bahnwärter/innen aller Art ab sofort realitätsnah an einem nachgebauten Bedienmodul für Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen ausgebildet werden. Gemeinsam mit einem Streckenmodell wird damit eine umfangreiche, praxisnahe und gesetzeskonforme Ausbildung für (EU-)Eisenbahnfachkräften gewährleistet.

Text & Foto: ES



Ein EK-Bedienmodul und ein Streckenmodell ermöglichen einen praxisnahen Unterricht

## Top-Service

Flexibilität ist Trumpf

**Der GKB-Busbetrieb findet immer wieder kundenorientierte Lösungen, für Logistikprobleme und Schienenersatzverkehre.**

Aufgrund von außergewöhnlichen Ereignissen musste am 9. April 2014 der Triebwagenumlauf geändert werden. Dadurch bestanden mehrere S-Bahn-Garnituren, die hintereinander von Graz nach Köflach verkehrten, aus Doppelstockwagen anstatt der üblichen Gelenktriebwagen. Dieser Umstand verunmöglichte die - leider nicht vorangemeldete - Mitfahrt eines GKB-Kunden im Elektrorollstuhl. Der Fahrgast hätte dadurch eine zweieinhalbstündige Wartezeit in Kauf nehmen müssen. Abteilungsübergreifend organisierten N. Wancura, M. Krautner und A. Wallner kurzfristig einen Transport mit einem parallel verkehrenden Bus mit Einstiegshilfe und der Kunde erreichte mit geringer Verzögerung sein Ziel. Die Geschäftsführung dankte den Kolleg/inn/en stellvertretend für alle Mitarbeiter/innen für ihren vorbildlichen Einsatz.

Text & Foto: ES



Die Kolleg/in/en mit der Einstiegshilfe im GKB-Bus

## Die „Jugend am Zug“ beim Sonderpostamt

Gemeinde und GKB lobten Sachpreise für Volksschulklassen aus



AL P. Stoeßl, Bgm. R. Aichbauer und Dipl.-Ing. J. Gressenberger (letzte Reihe v. l.) mit den Lehrerinnen und Schüler/inne/n der Volksschule Lieboch



Die strahlende Siegerin mit Pokal u. Sondermarke

**Im Rahmen dieses, von den Steirischen Eisenbahnfreunden, der Volksschule Lieboch und dem Philatelistenverein Deutschlandsberg organisierten Kreativwettbewerbes wurden von Schülerinnen und Schülern der 3. und 4. Klassen künstlerische Arbeiten eingereicht.**

Aus dem Siegerbild von Viktoria Schlatzer, Klasse 4 b, entstand eine persona-

lisierte Briefmarke. Am 16. Mai wurde die Marke bei einem Sonderpostamt im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch erstmals ausgegeben. Auch alle teilnehmenden Schüler/innen waren mit ihren Lehrerinnen unter Dir. A. Haller eingeladen das TEML zu besuchen. Der Liebocher Bgm. R. Aichbauer, Bgm. Mag. J. Wallner (Philatelistenverein), Dipl.-Ing. J. Gressenberger (StEF) und AL P. Stoeßl

(GKB) überreichten der stolzen Siegerin einen Pokal und den Schülerklassen T-Shirts. Zudem gab es Gutscheine für Freifahrten und Eis sowie eine süße Jause für alle!

Text & Foto: ES



**Briefmarkenausstellung mit Sonderpostamt: Die Herren von der Post brachten einige Spezialitäten mit!**

# Der Zug ins Rote Zentrum Australiens

THE



GHAN

## **Adelaide Parklands Terminal, 30. Dezember 2013, ein Hauch von Abenteuer liegt in der Luft.**

Der Wartebereich füllt sich zunehmend mit Fahrgästen aller Altersstufen. In knapp zwei Stunden ist Abfahrt für einen der berühmtesten Züge der Welt – The Ghan! Seinen Namen hat der Zug von den (größtenteils) afghanischen Kamelführern „geerbt“, die mit ihren Kamelkarawanen (Spitzname „Afghan Express“) nach festgelegten Zeiten und Routen das Landesinnere von Australien versorgten. Bereits 1878 wurde mit dem Bau einer Bahnlinie begonnen, aber erst 1929 erreichte tatsächlich der erste Zug Alice Springs. Um den alten Ghan ranken sich zahlreiche Geschichten und Legenden, pünktlich war er selten. Verspätungen von einigen Tagen, einer oder mehr Wochen waren keine Seltenheit. Aber kein Wunder, die schmalspurige Strecke (1067 mm) wurde kostengünstig errichtet, die Schienen samt Schwellen auf Sand verlegt. Entsprechend häufig waren Unterbrechungen durch Überflutungen, Sandverwehungen oder Entgleisungen u. a., weil die Schwellen von Termiten aufgefrassen

wurden. Für solche Fälle führte der Zug immer einen Gerätewagen mit. Bahnpersonal und manchmal auch die Fahrgäste(!) packten gleichermaßen mit an, damit die Fahrt fortgesetzt werden konnte. Bis 1980 dauerte dieser Zustand an, dann wurde eine komplett neue Bahnstrecke in Normalspur fernab der alten Route in Betrieb genommen. Betrug die Reisezeit zwischen Adelaide und Alice Springs (mit mehrmaligem Umsteigen) früher 2-3 Tage, benötigt der Ghan für die knapp 1550 km lange Strecke nur mehr 24 Stunden bis Alice Springs. Die schon von Anfang an angedachte Weiterführung der Bahnstrecke nach Darwin (1420 km) wurde erst 2003 fertiggestellt. Früher lebensnotwendig, dient der Ghan heute weitgehend touristischen Zwecken. Der Ghan fährt grundsätzlich 1 x wöchentlich in Adelaide bzw. Darwin ab. In der Hochsaison von Mitte Mai bis Mitte August verkehrt er 2 x wöchentlich, in der Nebensaison im Dezember und Jänner nur alle 14 Tage. Ende Dezember 2013 bestand der Zug aus 30 Waggons und wurde von zwei jeweils 4080 PS starken Diesellokomotiven der NR-Serie gezogen. Die Zuglänge betrug stolze 710 m bei einem Gesamtzugge-

wicht von 1346 Tonnen. Der Zugverband besteht aus Schlaf-, Speise-, Lounge-, einigen Sitz- und Autotransportwagen. Die Fahrpreise sind hoch, beispielsweise kostete die Fahrt von Adelaide nach Alice Springs für zwei Personen in der Tarifklasse Gold ca. € 850.- pro Person. Dies relativiert sich jedoch rasch, denn im Preis ist die Übernachtung, sämtliche Speisen, Getränke und nicht zuletzt die außergewöhnliche Fahrt durch das australische Outback enthalten.

Die Fahrt beginnt pünktlich um 12.20 Uhr, nach Verlassen der Vorstädte von Adelaide dominieren Getreidefelder und Weideland die Szenerie. Kurz vor Port Augusta fährt der Ghan an den verbliebenen Resten der alten Bahnlinie entlang, einige Kilometer sind als Museumsbahn erhalten geblieben. Nach Port Augusta beginnt die Einsamkeit, am Abend kann man zahlreiche Kängurus und Emus neben der Bahnstrecke beobachten, mit etwas Glück auch Kamele. In der Nacht zweigt der Ghan in Tarcoola Ghan Richtung Norden ab, am nächsten Tag hat sich die Landschaft radikal verändert, rote Erde, ausgetrocknete Salzseen und wasserlose Flüsse prägen das Bild. Doch die Gegend



1



2



3



4



5

ist keinesfalls öde, sondern erstaunlicherweise wesentlich grüner als am Vortag. Gegen 13 Uhr fährt der Ghan in Alice Springs ein, für Weiterreisende nach Darwin besteht die Möglichkeit geführter Ausflüge. Für einen ordentlichen Temperaturschock ist ebenfalls gesorgt, nach angenehmen 22 °C im Zug erwartete Alice Springs die Reisenden am Silvestertag mit 46 °C! Alice Springs und Umgebung bieten einige interessante Ziele, sodass ein Aufenthalt von mehreren Tagen durchaus empfehlenswert ist. Zudem lässt sich die Kultur der Aborigines hier bestens kennenlernen. Sehenswerte Ausflugsziele sind die East und West MacDonnell Ranges, Palm Valley, die Missionarstadt Hermannsburg, der Kings Canyon und nicht zu vergessen, der Uluru (Ayers Rock). Für den Abenteuerurlauber gibt es Tausende Kilometer von Outbackpisten mit dem Allradfahrzeug zu erfahren, für den gewöhnlichen Touristen gibt es kleinere Abenteuer, wie z. B. das Antreffen einer äußerst giftigen Braunschlange um 1 Uhr morgens vor der Hotelzimmertür.



Text & Fotos: Ing. Ch. Oitzl / Übersichtskarte: Wikipedia

- 1** Die ersten Meter des Ghan in Adelaide. Die eleganten Edelstahlwaggons stammen aus den 1970er Jahren und bieten einen gediegenen Komfort.
- 2** Einige Stunden vor Alice Springs überquert der Ghan den 750 km langen Finke River. Er führt oberflächlich nur alle 15-20 Jahre Wasser, unterirdisch fließt jedoch ein konstanter Wasserstrom.
- 3** Ein Dingo - Der australische Wildhund
- 4** Ein Koalabär - Der Baumbewohner ist wohl eines der bekanntesten Tiere Australiens
- 5** Eines der Wahrzeichen Australiens, der Uluru (Ayers Rock). Der etwa 350 Meter hohe Berg kann sich je nach Jahreszeit, Sonneneinstrahlung und Wetterlage in verschiedenen Farbtönen zeigen.
- 6** Im Old Ghan Museum in Alice Springs gibt es interessante Ausstellungsstücke. Vor einigen Jahren gab es noch Sonderfahrten mit der Dampflokomotive W924 auf gut 30 km der alten Bahnstrecke, mittlerweile ist die Strecke verfallen, die Dampflokomotive nicht mehr betriebsfähig.



## Zug um Zug ein Erlebnis

Partnervereine, Freunde und Besucher feierten 10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark



**Vom Sonderpostamt, über Modellbahnausstellungen bis hin zur Sonderfahrt drehte sich bei den Bahnerlebnistagen vom 16. – 18. Mai 2014 alles um die Eisenbahn.**

Bei den verschiedenen Veranstaltungen und Angeboten der Partnervereine von „Bahnerlebnis Steiermark“ war für jeden etwas dabei. Im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch präsentierten die Steirischen Eisenbahnfreunde und die GKB am Freitag im Rahmen eines Sonderpostamtes eine personalisierte Briefmarke und von Samstag bis Sonntag fanden sich rund 20 Vereine am Grazer Hauptplatz zur Leistungsschau ein. Eine Fahrzeugausstellung, Nostalgiebus-Shuttelfahrten zum Fahrbetrieb des DBC Graz, Modellbahnanlagen, sowie ein Kinder- und Musikprogramm rundeten die zweitägige Präsentation der Partner des Bahnerlebnis Steiermark ab. Zudem fand eine Dampfsonderfahrt von Graz nach Mixnitz zur Breitenauerbahn statt und Nostalgiefahrzeuge des Tramwaymuseums Graz verkehrten zwischen Jakominiplatz und Laudongasse.

Text: ES / Foto: H. Pfoser



Dampfsonderfahrt mit der 52.4984 zur Breitenauerbahn nach Mixnitz

## Eisenbahnen in jedem Format

Saisoneröffnung 2014 im Liebocher Eisenbahnmuseum & Die Sonderfahrt zur Modellbahnausstellung nach Wies

**Am 1. Mai fand die Saisoneröffnung im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch statt, von 16. – 18. Mai wurden die Bahnerlebnistage veranstaltet und am 19. Juni organisierte die GKB eine Sonderfahrt mit dem „Roten Blitz“ zur Modellbahnausstellung der Interessensgemeinschaft der „Freunde der Sulmtalbahn“.**

Offiziell beginnt die Museumssaison erst im Mai, aber bereits Anfang März fand im Ambiente des alten Heizhauses das 1. Konzert statt und bald danach folgte der erste Sonderzug des Jahres, die FF Piber kam mit dem „Roten Blitz“ ins Museum. Das Jahr 2014 steht im Zeichen des 100. Geburtstages der Museumslokomotive 56.3115! Die Steirischen Eisenbahnfreunde danken „auf diesem Weg sehr herzlich all jenen, die durch Ihre Spenden und den Kauf von Bausteinen dazu beitragen, eine Revitalisierung unserer 56er näher rücken zu lassen!“ Die dienstälteste Dampflokomotive der Welt,

unsere „671er“, war wie immer zu Saisonbeginn im Großeinsatz und brachte heuer besonders viele Gäste ins TEML. Zudem gab es wieder die Gelegenheit am traditionellen Liebocher Radwandertag teilzunehmen, wo auch die E-Bikes des Tourismusverbandes ausprobiert werden konnten.

Am 19. Juni organisierte die GKB einen Sonderzug nach Wies. Denn, auf Einladung der Gemeinde präsentierten die „Freunde der Sulmtalbahn“ von 19. – 22. Juni ihre erweiterte Modellbahnanlage. Seit mittlerweile sieben Jahren verfolgen sie ein zentrales Ziel: „Den Nachbau der Sulmtalbahn im Maßstab 1:87!“ Die rund 10 Modellbauer sind das ganze Jahr über damit beschäftigt diese einmalige Modellbahnmodulanlage von mittlerweile 118 m Länge auszubauen. Sie wird mehrmals im Jahr der Öffentlichkeit präsentiert und auch eine kleine Ausstellung ist Teil der Veranstaltungen.

Text: Mag. G. Rossmann & ES / Fotos: ES

## Termine:

**30. - 31. August 2014 Volksfest „Zeggern“ in Gleinstätten:** Auf den Spuren der Sulmtalbahn! Modellausstellung & Sonderfahrten m. d. „Roten Blitz“! Infos: 0664 / 3242824 oder [www.gleinstaetten.steiermark.at](http://www.gleinstaetten.steiermark.at)

**6. - 7. Sept. 2014 10 Jahre Dampfbahnclub Graz:** Bunter Fahrbetrieb und reichhaltiges Rahmenprogramm! Infos: [www.dbc-graz.at](http://www.dbc-graz.at)

**13. Sept. 2014 StEF-Dampfsonderfahrt:** Mit der dienstältesten Dampflokomotive der Welt, unserer 671er, zum Lipizzaner-Almabtrieb nach Köflach mit TEML-Besuch!

**4. Oktober 2014 ORF-Lange Nacht der Museen im TEML:** Ausstellung und Pendelfahrten m. d. „Roten Blitz“! 18:00 - 1:00 Uhr!

**Öffnungszeiten des Technischen Eisenbahnmuseums Lieboch:** 1. Mai - 26. Oktober 2014, Mittwoch - Sonntag, 10:30 bis 17:00 Uhr!

**Infos:** [www.stef.at](http://www.stef.at) & [www.gkb.at](http://www.gkb.at)  
**Infos / Anmeldung:** 0664 / 48 83 030



Viele große u. kleine Besucher bewunderten d. Modellanlage in Wies



Der Bahnhof Wies-Eibiswald in den 1970er Jahren im Maßstab 1:87 (H0)

Mit grünem Strom zur S-Bahn:

# E-BIKE FÜR EIN JAHR UM 185 EURO



Holen Sie sich die  
**GRÜNE JAHRESKARTE!**

Mehr Infos unter: [www.verbundlinie.at](http://www.verbundlinie.at)  
oder **050 / 678910**



ENERGIE STEIERMARK

**Wir leihen Ihnen ein E-Bike. Um 185 Euro pro Jahr.**  
Radversicherung und ein Service inklusive. Holen Sie sich einfach eine Verbundjahreskarte für die S-Bahn-Linien S6, S61 und S7. Sie haben bereits eine Jahreskarte? Kein Problem. Sie können gerne in die Aktion einsteigen. Das Angebot gilt solange der Vorrat reicht.

