

# Drehscheibe



Auszeichnung des Landes Steiermark

Ausgabe 72 | Dezember 2015



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

Partner des



 Find us on Facebook

 follow us on twitter

## Der neue GKB-Fahrplan

Wichtige Neuerungen auf S. 19



**Die GKB wünscht  
frohe Festtage und  
ein gutes neues Jahr**

### Aktuelles / Berichte:

Schnellere Information für die Fahrgäste der GKB / Der neue Grazer Hauptbahnhof

### Interview / Koralmbahn:

Verkehrstadtrat Mario Eustacchio im Interview / Ein Bericht von der Baustelle

### Reiseimpressionen / StEF:

Deutschland - Winterdampf im Harz / Nostalgiesonderfahrten im Herbst 2015

# Inhalt

Editorial	<b>2</b>
Aktuelles von der Geschäftsführung	<b>3</b>
Der neue Grazer Hauptbahnhof	<b>4</b>
Ein Interview mit dem Grazer Verkehrsstadtrat Mag. (FH) Mario Eustacchio	<b>6</b>
Koralmbahnreport: Neues von der Tunnelbaustelle in Kärnten	<b>8</b>
Historische Betrachtungen: „Wie funktioniert die Eisenbahn?“ - Teil 12. Gleisinfrastruktur, Kunstbauten, Tunnel und Bahnhöfe bei der GKB	<b>10</b>
Poster: Sonderzug mit der Dampflokomotive 671 am Rosentaltunnel	<b>12</b>
Personal & News	<b>14</b>
Ganz Kurze Berichte	<b>18</b>
Reiseimpressionen aus Deutschland	<b>21</b>
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)	<b>23</b>
Promotion	<b>24</b>

# Impressum

Die „Drehscheibe“ ist das PR- und Mitarbeiter/innenmagazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Sie ist eine nach Bedarf erscheinende Informationsschrift für Mitarbeiter/innen, Partner/innen und Freund/innen 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  
Redaktion Drehscheibe  
Köflacher Gasse 35 – 41  
8020 Graz  
0316 / 5987 – 311  
drehscheibe@gkb.at

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

Auflage: 4.000 Stück im Quartal

Fotos: Cover: Karl Heinz Ferk ;  
Mittelposter: HP Reschinger;  
U4: Promotion/GKB  
Ansonsten: GKB-Archiv, P. Stoeßl, K. Ferk, HP Reschinger, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

## Editorial

**Die diesjährige Weihnachtsausgabe des GKB-Magazins Drehscheibe widmet sich schwerpunktmäßig den Themen der baulichen Eisenbahninfrastruktur.**

Vorweg berichtet die Geschäftsführung über die brandneue GKB-App und das neue ortsfeste Fahrgastinformationssystem. Im Leitartikel widmen wir uns anlässlich der Inbetriebnahme des neuen Grazer Hauptbahnhofes dessen wechselvoller Geschichte. Außerdem führen wir ein Interview mit dem Grazer Verkehrsstadtrat Mag. (FH) Mario Eustacchio. Der Koralmbahnreport beschäftigt sich mit „Kora“ und den Baufortschritten auf der Kärntner Tunnelbaustelle. Im Rahmen der historischen Betrachtungen führen wir die beliebte Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn?“ weiter und erklären die Funktionsweise der Gleisinfrastruktur und berichten über die historische Entwicklung des Bahnhofes. Außerdem werfen wir einen Blick auf Personalthemen der GKB. Zudem berichten wir über „News and Facts“ rund um das Thema Verkehr und unser Unternehmen. Darauf folgt ein winterlicher Reisebericht aus dem Harzgebirge. Im Nostalgieartikel bringen wir einen Bericht über die Sonderfahrten im Herbst und eine Terminübersicht.

**Mag. Ernst Suppan**



Laden im  
 App Store

JETZT BEI  
 Google play





**GRATIS  
GKB-App!**

**Die neue App der GKB informiert rasch**

- » auf welchen Strecken Störungen auftreten
- » aus welchem Grund die Störung verursacht wurde und
- » wie lange der reguläre Bahnbetrieb gestört, unterbrochen oder verspätet sein wird.

Alle Inhalte und Informationen der App werden unmittelbar von der GKB zur Verfügung gestellt.

Außerdem bietet die App einen raschen und direkten Zugriff auf alle Bahn- und Bus-Fahrpläne der GKB.

Die Fahrgäste der GKB-Linien werden daher zeitnah aus erster Hand informiert und können somit optimal planen.



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

# Schnelle Information ist gutes Service

## Moderne Fahrgastinformation bei der GKB

**Seit 1. Oktober 2015 informiert eine neue App über unser Unternehmen und Anfang 2016 wird das neue Fahrgastinformationssystem der GKB in den Vollbetrieb gehen.**

Schnell verfügbare, digitale Informationen sind heute eine Selbstverständlichkeit. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH setzt auf viele verschiedene Kanäle, um ihre Fahrgäste und Kund/innen zu informieren. Neben herkömmlichen, analogen Informationsformen nutzen wir z. B. Facebook und Twitter. Nun steht der GKB zu diesem Zweck auch eine eigene Smartphone-Applikation zur Verfügung. Außerdem wird Anfang des neuen Jahres, nach langer Vorbereitungszeit, das neue ortsfeste Fahrgastinformationssystem der GKB in Betrieb genommen werden.



### Am Puls der Zeit: Die GKB-App

Mit der neuen Applikation erhalten die Kundinnen und Kunden der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH aktuelle Informationen zum Zuglauf, sowie News zum Unternehmen und haben Zugriff auf alle Fahrpläne. Die neue App ist auf den meisten modernen, marktüblichen Smartphones und Tablet-Computern anwendbar. Durch den schnellen und direkten Zugriff auf alle Bahn- und Bus-Fahrpläne der GKB bzw. die Verspätungsmeldung per Push-Benachrichtigung werden die Fahrgäste der GKB-Linien nun aus erster Hand informiert und können zeitnah planen.

### Das neue Fahrgastinformationssystem

Befinden sich die Fahrgäste am Bahn-

hof bzw. an der Haltestelle, informiert sie das neue Fahrgastinformationssystem der GKB über Zugverspätungen, die Dauer der Verspätung oder eventuelle Streckenunterbrechungen u.a.m.

In Zukunft werden die Abfahrtszeiten über 35 Informationsstelen und elf Monitore in Echtzeit dargestellt. Es können aber auch wichtige Sondermeldungen, wie z. B. Zugausfälle eingespield werden. An den Endbahnhöfen Köflach und Wies-Eibiswald wird zusätzlich die Ankunft der Züge angezeigt. Für Personen mit Sehheinschränkungen gibt es an den Stelen einen Informationstaster. Damit können akustische Informationen abgerufen werden. Die Stimme „Gudrun“ informiert dann verbal über die nächsten Zugabfahrten und aktuelle Sondermeldungen. Die Daten für das neue Fahrgastinformationssystem



von  
**KR Mag. Franz Weintögl**  
Generaldirektor der GKB

werden dem Advanced Railway Automation Management Information System, kurz ARAMIS genannt, entnommen. Dieses System ermöglicht Eisenbahnunternehmen die Online-Realtime-Zugverfolgung und unterstützt bereits seit längerer Zeit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Unternehmens bei der Zugdisposition. Ab 2016 stehen diese Echtzeitinformationen unseren Fahrgästen an allen Bahnhöfen und Haltestellen der GKB zur Verfügung.



Neue Informationsstelen auf den Bahnsteigen zeigen Abfahrtszeiten und Sondermeldungen

## Der Grazer Hauptbahnhof: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft



## Ein Sinnbild moderner Mobilität

Luftaufnahme des neuen Grazer Hbf mit dem neuen GKB-Bahnsteig 8/9 (o. l.) und der Nahverkehrs-drehscheibe mit dem „Golden Eye“ (Bildmitte)

**Am 30. Oktober 2015 wurde der neue Grazer Hauptbahnhof seiner Bestimmung übergeben. Er blickt auf eine lange, bewegte Geschichte zurück.**

Bereits ab Mitte der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts setzte sich Erzherzog Johann, der Steirer im Kaiserhaus, für eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Triest ein. Aber erst am 21. Oktober 1844 wurde die Teilstrecke Graz – Mürzzuschlag und mit ihr der „Stationsplatz Graz“ eröffnet. Im Rahmen des Bahnhofbaus wurden auch die Annenstraße und die Keplerstraße angelegt, denn das erste Bahnhofsgebäude lag weit außerhalb des damaligen Stadt-zentrums. Durch den wirtschaftlichen Aufschwung wurde der von Moritz von Löhr geplante Bau, bereits in den 1860er Jahren zu klein. Die k. k. priv. Südbahn-gesellschaft ließ daher von 1871 - 1876 nach Plänen des Architekten Wilhelm von

Flattich einen Erweiterungsbau errichten, wofür der Vorgängerbau abgetragen werden musste. Dieser zweite Bahnhof hatte bereits eine große Mittelhalle mit drei Bogenfenstern und zwei angeschlossenen Längstrakten. Am 1. April 1913 wurde der Bahnhof in „Graz Hauptbahnhof“ umbenannt und ab 1914 hatte er eine elektrische Beleuchtung. Als die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) im Jahr 1924 den Betrieb der Südbahn übernahmen, wurde der Grazer Hauptbahnhof dem Direktionsbereich Villach unterstellt. Im II. Weltkrieg kam es zu schweren Bombenschäden am Bahnhofsgebäude, sodass es abgerissen werden musste. Für die Neugestaltung des Bahnhofs wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, den der steirische Architekt und TU-Professor Wilhelm Aduatz gewann. Er plante die verglaste, heute unter Denkmalschutz stehende, Eingangshalle des Hauptbahnhofs in ihrer für die Nachkriegszeit



Ansicht des zweiten Grazer Hauptbahnhofes / Postkarte

# DER NEUE GRAZER HAUPTBAHNHOF



Gelenktriebwagen der GKB am neuen Bahnsteig 6/7 mit seinem modernen, offenen Wellendach mit LED-Beleuchtung

typischen Bauweise. Die Fertigstellung erfolgte im Frühjahr 1956. Die Halle des mittlerweile mehrfach umgebauten und erweiterten Bahnhofs wird nun von zwei gläsernen Seitentrakten umfasst, die eine Geschäftspassage bilden.

## Projekt Graz Hauptbahnhof 2020

Der größte Endbahnhof der GKB ist mit einer aktuellen Kund/innenfrequenz von rund 41.000 Personen pro Tag (11 Mio.

jährlich) einer der wichtigsten Bahnhöfe Österreichs und verbindet Fern- und Nahverkehrsstrecken mit Straßenbahn- und Buslinien. Damit er auch in Zukunft seiner Aufgabe als Nah- und Fernverkehrsknoten gerecht werden kann, wurde der Grazer Hauptbahnhof sechs Jahre lang umgebaut. In Zukunft „sollen jährlich mehr als 15 Mio. Fahrgäste den Grazer Hauptbahnhof nutzen“, definiert Projektleiter DI Dr. Klaus Schneider ein zentrales Ziel der Projektpartner. Die ÖBB, das Land Steiermark und die Stadt Graz haben rund 260 Mio. Euro investiert, um den Bahnhof für die Weiterentwicklung der S-Bahn Steiermark und seine Aufgaben an der neuen

Südbahn zu rüsten. Der Bahnhofsvorplatz mit dem Bus- und Straßenbahnknoten Europaplatz, wurde als Nahverkehrsdrehscheibe völlig neu konzipiert. Als herausragendste Neuerung bietet nun ein „Golden Eye“ genanntes ovales Dach, den Reisenden Schutz vor der Witterung beim Umstieg vom Zug auf den Bus. Die Straßenbahnstrecke wurde unter die Erde verlegt und unterquert nun in einer engen Kurve den Hauptbahnhof. Für die Straßenbahnlinien 1, 3, 5 und 7 wurde eine unterirdische Doppelhaltestelle errichtet. Rund 94.500 Kubikmeter Aushubmaterial fiel alleine bei der Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe an. Es wurden 41.300



- aufgenommen um das Jahr 1928



Der Bahnhofsvorplatz mit dem „Golden Eye“ und den Zugängen zur Straßenbahnstation



Moderne Bahnsteiginfrastruktur am neuen Grazer Hauptbahnhof

Kubikmeter Beton, 3.800 Tonnen Stahl und 500 Bohrpfähle verbaut. Am Bahnhof selbst wurden 20 km Gleise neu gebaut, die Bahnsteige verlängert und die Bahnsteigkanten auf ein barrierefreies Niveau angehoben. Das schnittige Wellendach über den Bahnsteigen hat eine Fläche von 4.500 m<sup>2</sup> und wiegt 800 Tonnen. Alle Bahnsteige verfügen nun auch über eine moderne LED-Beleuchtung. An der Südwestseite des Geländes wurde für die GKB der neue Bahnsteig 8/9 errichtet und der Personentunnel Süd dorthin verlängert. In der Waagner-Biro-Straße entstand ein Ein- und Ausgang für den Personentunnel Nord, wodurch eine neue West-Ost-Verbindung unter dem Hauptbahnhof geschaffen wurde. Mit all diesen Maßnahmen wurden die Kapazitäten für weitere Fahrgastzuwächse geschaffen.

## **Graz - der zentrale Bahnhof an der Südstrecke**

Der Umbau des Grazer Hauptbahnhofes ist ein wesentlicher Teil der Modernisierung der Südstrecke, die Teil des europäischen Korridors vom Baltikum bis nach Norditalien ist. Neben dem Wiener und dem Grazer Hauptbahnhof sind der Bau der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels essenzielle Bausteine dieser Strecke. Der Streckenausbau soll bis 2025 abgeschlossen sein. Er bringt nicht nur deutlich reduzierte Fahrzeiten, sondern auch die Modernisierung der Bahnhöfe an der Südstrecke wird intensiv betrieben. Davon profitieren nicht nur die Bahnreisenden, mittelfristig werden dadurch auch Arbeitsplätze geschaffen.

Text: Mag. E. Suppan / Fotos: ÖBB & GKB\_Archiv



Die neue LED-Beleuchtung am Grazer Hauptbahnhof

Mag. (FH) Mario Eustacchio

Der 1964 in Graz geborene, verheiratete Vater zweier Kinder machte nach einer Lehre als Bürokaufmann die Matura für Berufstätige an der BHAK Grazbachgasse und war auch als Geschäftsführer (Tenniscenter Waltendorf) tätig. Von 1990 bis 1995 war er in verschiedenen leitenden Positionen bei der Steiermärkischen Bank beschäftigt. 1995 Wechsel ins Bankhaus Krentschker und berufsbegleitend Absolvierung der FH für Marketing und Management (2000). Zunächst bei Krentschker Leiter Privat Banking, ab 2004 dann als Prokurist und Bereichsleiter tätig. Im November 2008 wechselte Eustacchio in die Politik und übernahm für die FPÖ-Graz die Position des Stadtrates für die Geriatrischen Gesundheitszentren der Stadt Graz (GGZ). Seit 2009 Parteichef der FP-Graz, ist Eustacchio seit 2012 auch Verkehrsstadtrat in Graz.



## Mit Öffis „ein attraktives Angebot für die Menschen bieten“

Der Grazer Verkehrsstadtrat Mario Eustacchio will mit neuen Straßenbahnlinien und vernetzten Verkehrsknoten den Feinstaub reduzieren

**Drehscheibe:** Herr Verkehrsstadtrat, benutzen Sie gerne die Straßenbahn in Graz bzw. die S-Bahn Steiermark?

**StR Eustacchio:** Mein Mobilitätsverhalten richtet sich nach der Praktikabilität. Ich nutze das Rad ebenso wie die Öffis in Graz regelmäßig. Die Straßenbahnen zu attraktivieren und die Nutzungsmöglichkeiten auszubauen ist für mich als Verkehrsstadtrat ein zentrales Anliegen. Auf meine Initiative hin haben wir in Graz die Altstadt-Bim eingeführt. Kostenfrei täglich auf allen innerstädtischen Kurzstrecken, von der Oper bis zum Kunsthaus und vom Schlossbergplatz bis zum Dietrichsteinplatz. Mit dieser Idee sind wir einzigartig in Europa. Und die steigenden Nutzerzahlen geben uns recht!

**Drehscheibe:** Welche Verkehrsprojekte und -initiativen stehen bis 2017 noch auf Ihrer Agenda?

**StR Eustacchio:** Wir haben ganz wesentliche verkehrsplanerische Leitprojekte im Programm: Planung einer Verlängerung der Straßenbahn-Linie 3 zum so wichtigen Stadterschließungsgebiet Reininghaus. Dazu die Linienplanung für die Anbindung der „Smart City“, eines weiteren Stadtentwicklungsprojektes, westlich des Grazer Hauptbahnhofes rund um die Waagner-Biro-Straße. Und von ganz entscheidender Bedeutung: Die Planung der Süd-Westlinie über den Griesplatz zur längst nötigen Entlastung der hochfrequenten Grazer Herrengasse. Mit dieser Südwest-Linie bekommt Graz eine völlig neue Linie 8. Wir haben uns also viel vorgenommen.

**Drehscheibe:** Stichwort: Verkehrsinfrastruktur! Wie wirken sich große Eisenbahnprojekte, wie das Projekt „Graz Hauptbahnhof 2020“, auf unsere Landeshauptstadt aus und was bedeutet der Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für die

größte Stadt der Steiermark?

**StR Eustacchio:** Die Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof ist zum nutzerfreundlichen Verkehrs-Knotenpunkt geworden. Die Vernetzung aller Verkehrsströme und Verkehrs-Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs ist hier bestens gelöst. Und der Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ wird den Standort Graz und auch die Steiermark als Standort aufwerten. Im wirtschaftlichen Sinne wie im touristischen – davon bin ich überzeugt.

**Drehscheibe:** Die Feinstaubproblematik ist in Graz ein zentrales Thema! Welche Rolle wird der öffentliche Personennahverkehr bei der Lösung des Problems spielen?

**StR Eustacchio:** Die Öffis müssen ein attraktives Angebot für die Menschen bieten. Vor allem in wachsenden urbanen Regionen, wie es der Großraum Graz darstellt. Die Öffis müssen vor allem im Bereich der Kapazitäten und der Frequenzen attraktiv sein, dann erst ändern die Menschen ihr Mobilitätsverhalten und reduzieren den motorisierten Individualverkehr.

**Drehscheibe:** Die GKB fährt mehrere Bahnhöfe und Haltestellen im Grazer Stadtgebiet an. Wie beurteilen Sie die Bedeutung der S-Bahn Steiermark als Stadtbahn bzw. wo besteht noch Entwicklungspotenzial?

**StR Eustacchio:** Das Verkehrskonzept beim Grazer Murpark ist für mich ein Paradebeispiel und Vorzeigeprojekt für praktikable und sinnvolle Verkehrslösungen. S-Bahn, Bim-Haltestelle, Park & Ride Garagen – sind hier in einem Knotenpunkt vernetzt. Potenzial für Entwicklung sehe ich vor allem im Grazer Norden. Auch hier braucht Graz einen derartig perfekt vernetzten Verkehrsknotenpunkt.

**Drehscheibe:** Danke für das Interview!

# „Kora“ arbeitet sich durch die Koralm

## Die Tunnelbaustelle in Kärnten

**Das Hauptbaugeschehen an der Koralmbahn spielte sich auch 2015 auf der Kärntner Seite der Koralm ab.**

Dort ist ein Großteil der Baulose in Arbeit bzw. werden nächstes Jahr begonnen. Am 2. Oktober 2015 fand in Mitterpichling die Andrehfeier für die Tunnelvortriebsmaschine (TVM) der Nordröhre des Bauloses KAT3 statt. Diese dritte große Tunnelvortriebsmaschine, liebevoll „Kora“ genannt, arbeitet sich von Kärnten aus durch die Koralm. Die neue TVM hat sich seit Anfang November schon über 250 Meter in den Berg vorgearbeitet. Die Südröhre des Bauloses KAT3 ist bereits am Baulosende angekommen. Hier wurde allerdings der bestehende Sondierstollen aufgeweitet und die restlichen Kilometer wurden im zyklischen Vortrieb aufgefahren. Beim Baulos KAT2 betrug der Vortrieb Anfang Dezember 2015 knapp 13.300 m in der Südröhre und 13.500 m in der Nordröhre. Die beiden „steirischen“ TVM haben damit die Nothaltestelle bei Bau-Kilometer 11,850 bereits weit hinter sich gelassen. Geht es nach Plan, wird der 33 km lange Tunnel in 4,5 Jahren bzw. die ganze Koralmbahn in 8 Jahren fertiggestellt sein. Bereits über 80% der Bahnstrecke sind im Bau oder im Teilbetrieb.

Text: Ing. Ch. Oitzl & ES / Fotos: Ing. Oitzl & Prok. P. Kronberger



- 1** Der Bohrkopf der 2.500 t schweren TVM bahnt dem 250 m langen und 10 m hohen Gerät mit 15 m pro Tag seinen Weg in den Berg
- 2** Am Allerheiligenwochenende wurden am Bf. Grafenstein die Einfahrweichen mittels Schienenkran eingebaut. Der Streckenabschnitt Klagenfurt – Grafenstein ist seit Mitte Nov. zweigleisig befahrbar
- 3** An der Tunnelkette Granitztal laufen die Arbeiten auf Hochtouren. Die Tunnel Deutsch-Grutschen und Langer Berg werden mit einer Einhausung verbunden. Diese wird in offener Bauweise errichtet und nach Fertigstellung überschüttet. Blickrichtung nach Osten (Granitztal, Westportal Tunnel Deutsch-Grutschen)
- 4** Der hinkünftige Bf. Lavanttal dient vorerst als Baustelleneinrichtungsfläche für den Koralmtunnel u. die Tunnelkette Granitztal. Wie auf steirischer Seite befindet sich hier u.a. ein Tübbingwerk. Die Tübbinge werden ebenfalls mittels Stollenbahn in den Berg gebracht
- 5** Von Wettmannstätten bis kurz vor dem hinkünftigen Bahnhof Weststeiermark wurden im Sommer die Oberleitungsmasten gestellt. Ende August gab es den spektakulären Ausblick Richtung Wettmannstätten (mit d. Rauchwolke beim Brand der Fa. Ecoplast)

# „Wie funktioniert die Eisenbahn?“

## 12. Teil: Gleisinfrastruktur, Kunstbauten, Tunnel und Bahnhöfe bei der GKB



Lückenlos verschweißtes Bahnhofsgleis in Weiche mit einem (Laschen-)Isolierstoß für die außer Betrieb genommene Gleisfreimeldeanlage

**Die bauliche Infrastruktur von Eisenbahngesellschaften ist von elementarer Notwendigkeit für den Betrieb.**

Erst qualitativ hochwertige Bahndämme, Gleise, Weichen, Gebäude, Bahnsteige, Brücken, Tunnel, Durchlässe, Verladeeinrichtungen, Anschlussbahnen u.a.m. ermöglichen den sicheren und störungsfreien Betrieb einer Eisenbahnstrecke.

### Der Gleiskörper und sein Aufbau

Der Begriff Gleis, vom mhd. „leis“, bezeichnet in Österreich die Fahrbahn eines Schienenfahrzeuges. Die Gesamtheit von Schienen, Schwellen und Schotterbett nennt man Gleiskörper. Das Gleis und das Gleisbett werden mit dem Fachbegriff Oberbau zusammengefasst. Anfang des 19. Jhdt. unterschied man nach den verwendeten Materialien vier Schienentypen. Durchsetzen konnten sich aber letztlich die als „Englische Schienen“

bezeichneten teuren, aber dauerhaften Eisenschienen. Schienen sind Stahlprofile, die zunächst mit Laschen vernagelt oder verschraubt wurden. Heute werden sie bereits bei der Herstellung in Regellängen zwischen 30 - 120 m gewalzt und beim Einbau entweder zu einem Stoßlückengleis verschraubt oder zu einem

lückenlosen Gleis verschweißt. Schienen wurden zuerst auf Schwellen verlegt und liegen in einem aus Schotter bestehenden Gleisbett auf dem Unterbau. Die Schwellen (Monoblockschwellen) sind heute aus Holz, Beton, Stahl oder Kunststoff gefertigt. Sie halten die Schienen im vorgesehenen Abstand zueinander. Die-



Zweigegefahrzeuge bei einer Gleisbaustelle mit einem Durchlass bei Deutschlandsberg

se sogenannte Spurweite ist ein zentrales Element der Gleisgeometrie. Das Rad wird durch den Spurkranz geführt, der ein Entgleisen i. d. R. verhindert (siehe DS Nr. 60). Die Kräfte die auf das Gleis wirken (neben den Vertikal- auch Längs- und Querkräfte) werden über Schiene, Kleineisen und Schwelle in das Schotterbett und in der Folge in den Unterbau abgeleitet. Von der Qualität des Ober- bzw. Unterbaus hängen u. a. die Strecken- höchstgeschwindigkeit oder die zulässige Achslast der Fahrzeuge ab. Die Projektierung, Verlegung und Erhaltung von Gleisen wird als Gleisbau bezeichnet. Die Linienführung eines Gleises setzt sich im Grundriss aus Geraden, Übergangsbogen und Bogen zusammen. Die Bogenschärfe wird durch den Halbmesser (=Bogenradius) ausgedrückt. Über und neben dem Gleis muss für den sicheren Fahrzeuglauf der sogenannte „Lichte Raum“ frei bleiben. Bahnstrecken können ein- oder mehrgleisig sein. Bahnhofsgleise werden in Haupt- oder Nebengleise unterschieden. Erstere können planmäßig von Zugfahrten befahren werden, alle anderen Gleise werden als Nebengleise bezeichnet. Unter dem durchgehenden Hauptgleis versteht man die Fortsetzung des Streckengleises im Bahnhof.

### Unterbau, Kunstbauten und Tunnel

Der Unterbau einer Bahntrasse gleicht die Unebenheiten des Geländes aus. Mit diesem Begriff wird somit die Gesamtheit aller Konstruktionen bezeichnet, die den Oberbau tragen. Dazu gehören einerseits die klassischen Formen des Erdkörpers, wie Geländegleichen, Dämme, Ein- bzw. Anschnitte, sowie andererseits die sogenannten Kunstbauten. Darunter versteht man z. B. Eisenbahnbrücken, Überführungsbauwerke, Durchlässe und Stütz- oder Futtermauern. Bei Erdkörpern wird



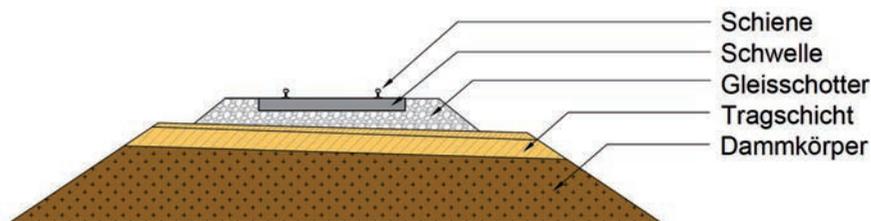
Neue Stahlbogenbrücke vor der Fertigstellung - daneben sieht man die alte Stahltrugbrücke



Ein moderner Gelenktriebwagen auf einem Brückenbauwerk der GKB

die Fläche, auf denen der Oberbau aufgebracht ist, auch Planum genannt. Damit das Oberflächenwasser abfließen

kann, ist das Planum trapezförmig im Verhältnis 1:20 geneigt. Die GKB betreibt 124 Brücken und Durchlässe. Außerdem gibt es entlang der Strecke unzählige Stützmauern und Sicherungsbauwerke. Zwischen Graz und Köflach führt die Trasse der GKB zudem durch zwei Tunnelbauwerke, sogenannte Sportunnel. Der Kremser Tunnel liegt mit einer Länge von 103 m zwischen Krems und Gaisfeld. Er wurde im Zuge des Baus der Strecke in den 1850iger Jahren errich-

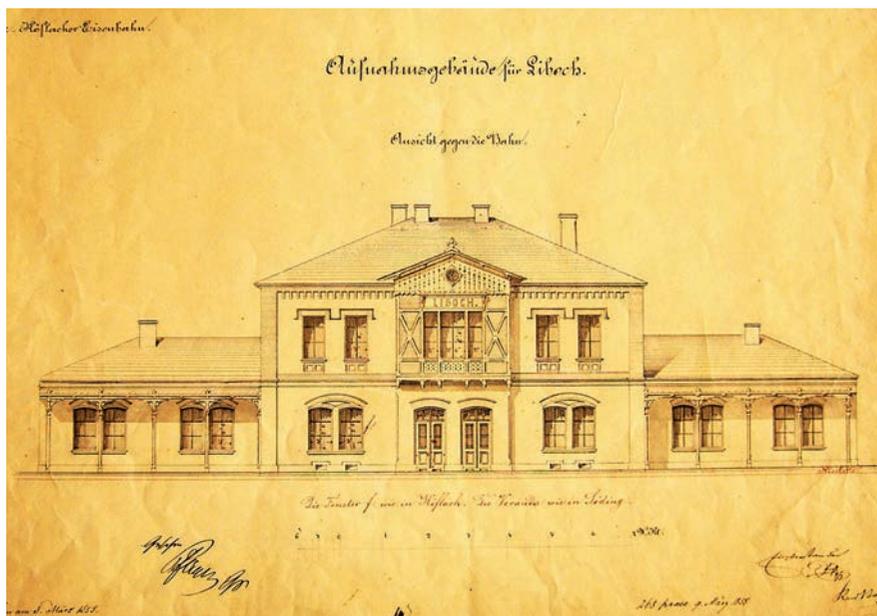


Schematischer Aufbau von Ober- und Unterbaus bzw. des Bahndamms

tet. Der Rosentaltunnel zwischen dem Bf. Köflach und der Hst. Bärnbach, mit seinen 244 m, wurde hingegen erst Mitte der 1950iger Jahre errichtet (siehe Mittelposter). Der Ober- und Unterbau, die Kunstbauten und die Tunnel der GKB-Strecken werden laufend überprüft und sind von hervorragender Qualität.

**Entwicklung, Arten und Aufgaben von Bahnhöfen**

Bahnhöfe waren für den Bahnbetrieb von Beginn an notwendig, mussten doch Züge gebildet, Güter verladen und Fahrzeuge abgestellt werden. Daher die Bezeichnung „Bahn-Hof“. Der Zu- und Ausstieg von Reisenden rückte bei der GKB erst später in den Fokus. Vorbild für die ersten Bahnhöfe waren Postkutschensstationen, sie hatten bereits Warteräume und Fahrkartenausgaben. Mit den steigenden Fahrgastzahlen entstanden Bahnsteige, Überdachungen und große Wartehallen. Anfangs dienten die teils prunkvollen Empfangsgebäude der Repräsentation von Eisenbahngesellschaften. Bald wuchsen die Städte über die Bahnhöfe am Stadtrand hinaus. Da der Personenverkehr zunehmend an Bedeutung gewann, wurden die Bahnhöfe bald zu sozialen Zentren regionaler Mobilität. Mit der Zunahme des Individualverkehrs in den 1960iger Jahren kam es aber auch in der Weststeiermark zu einem Niedergang der Bahnhofskultur. Diese Entwicklung endete bei der GKB erst durch Strukturoptimierungen während der Neuausrichtung des Unternehmens in den 1990iger Jahren. Heute bietet unser Unternehmen mit 16 Bahnhöfen und 16 Haltestellen ein kundenorientiertes Netz an Zu-, Aus- oder Umstiegsmöglichkeiten und auch die Ladestellen wurden den logistischen Erfordernissen angepasst. Bahnhöfe können nach Ort (steil) en, Bahngesellschaften oder geografischen Bezeichnungen benannt sein. In der Weststeiermark wurden auch Doppelnamen vergeben. In großen Städten kann es mehrere Bahnhöfe geben. Sie werden daher nach ihrer Lage im Netz, ihrem Grundriss, ihrer Funktion u.a.m. unterschieden. Im Netz der GKB gibt es End-, Unter-



Der GKB-Bahnhof in Lieboch als alte Ansichtszeichnung datiert mit 8. März 1858 (o.)

wegs- und Kreuzungsbahnhöfe sowie einen Abzweigbahnhof. Die häufigste Bahnhofsbauart ist der Durchgangs- oder Unterwegsbahnhof, zudem werden von unserem Unternehmen auch zwei „Kopfbahnhöfe“ (=Endbahnhöfe) betrieben. Während erstere Schienenverkehr aus zwei Richtungen zulassen, endet in einem Kopfbahnhof das Hauptgleis in Stumpfgleisen. Die Bahnhöfe der GKB sind nicht nach Funktionen getrennt, es kann an allen Bahnhöfen Personen- und Güterverkehr abgewickelt werden. Bahnhöfe sind Betriebsstellen „in denen Züge beginnen, enden oder einander ausweichen“ können. Zu Beginn waren sie daher v. a. Zugfolgestellen, in denen ein Zug den Gegenzug abwarten musste, bevor er weiterfahren konnte. Später

wurden die Züge vom Fahrdienstleiter per Telegraf bzw. Fernsprecher zwischen den einzelnen Zugfolgestellen voraus- bzw. abgemeldet. Heute übernimmt diese Aufgabe im Normalfall die Stellwerkstechnik. Die Erlaubnis zur Ein- oder Ausfahrt in einen bzw. aus einem Bahnhof wird den GKB-Triebfahrzeugführern vom/von der zuständigen Fahrdienstleiter/in mittels Ein- oder Ausfahrtsignal erteilt. Bei Untauglichkeit eines Signals kann diese Erlaubnis durch ein Ersatzsignal, mit einem schriftlichen Befehl, einem Handsignal und/oder (fern)mündlich erfolgen.

Text: Mag. Ernst Suppan  
Beratung: DI (FH) T. Schager,  
Dipl.-Ing. G. Winter & Dipl.-Ing. M. Griesberger  
Fotos: C. Rant, K. Ferk, G. Aldrian, Archiv, IN-FW & IN-BR



Moderne Bahnhofsinfrastruktur bei der GKB - hier die Nahverkehrs-drehscheibe Lieboch





Foto: HP Reschinger

# Personaloffensive in der Region geht weiter

## Die GKB als attraktiver Arbeitgeber in der Weststeiermark

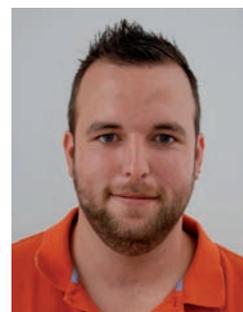
**Für Regionen wie die Weststeiermark sind wirtschaftlich verlässliche und soziale Arbeitgeber von besonderer Bedeutung.**

Das Traditionsunternehmen GKB erfüllt beide Anforderungen und ist außerdem fest in der Region verankert. Der aktuelle Generationenwechsel in der GKB und die stetige Weiterentwicklung des Unternehmens machen eine vorausschauende Personalpolitik notwendig. Im zweiten Halbjahr 2015 traten, nach fundierter Ausbildung, wieder 16 neue Kolleginnen und Kollegen in die Fußstapfen ihrer Vorgänger/innen und führen die Traditionen der GKB weiter. Für die Geschäftsführung stellen gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbei-



ter eine Investition in die Zukunft des Unternehmens dar! Zudem sind Mitarbeiter/innen aus der Region auch die Vertreter/innen der GKB vor Ort. Einzelne Kollegen sind bereits in der dritten, fünften oder sogar sechsten Generation bei der GKB. Diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen für die Tradition und die regionale Verankerung unseres Unternehmens! Die Geschäftsführung und die Kollegenschaft der GKB wünschen den neuen Kolleginnen und Kollegen alles Gute für ihre Zukunft im Unternehmen!

Text & Fotos: ES



**Daniel Resch**  
Verschieber



**Franz Riegler**  
Verschieber



**Thomas Godl**  
Verschieber



**Susanne Bäck**  
Zugführerin i. A.



**Michael Stefan**  
Verschieber



**Hildegard Muhr**  
Personalverrechnerin



**Philipp Landsteiner**  
Zugführer i. A.



**Markus Mörth**  
Zugführer i. A.



**Andreas Neumayer**  
Fahrdienstleiter i. A.



**Lukas Gasser**  
Lehrling/Metalstechniker



**Verena Walzl**  
Zugführerin i. A.



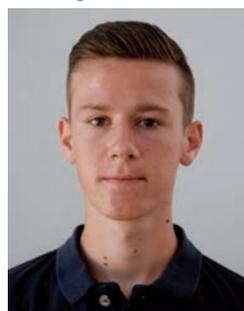
**Christopher Perner**  
Zugführer i. A.



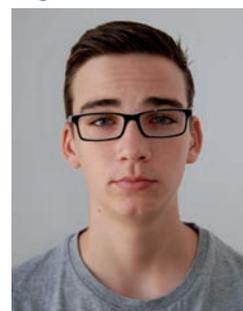
**Yvonne Platl**  
Fahrdienstleiterin i. A.



**Andreas Zimmermann**  
Fahrdienstleiter i. A.



**Daniel Melcher**  
Lehrling/Metalstechniker



**Lukas Kreßl**  
Lehrling/IN-FW-ST



## Die Wiener Linien, Falco und der Prater Der GKB-Lehrlingstag 2015

Geführt v. Ing. R. Hauenschild (M.) besichtigte die GKB-Gruppe mit Prok. P. Kronberger u. Ing. H. Muster (v. r.) d. Werkstätte d. Wiener Linien

**Die Werkstättenleiter der Wiener Linien GmbH & Co KG und der GKB, Herr Ing. Rudolf Hauenschild und Herr Ing. Helmut Muster, ermöglichten es uns am 1. Oktober 2015 in die Geschichte der Wiener Linien einzutauchen.**

Herr Ing. Hauenschild führte uns durch die riesigen neu umgebauten Hallen der Hauptwerkstätte. Wir bekamen einen sehr interessanten Einblick in die Welt der Straßen- und U-Bahnen von Wien. Bei unserer Besichtigung sahen wir nicht nur die sehr eindrucksvolle, große Werkstätte im Allgemeinen, sondern auch die Lehrlingswerkstätte. Die Lehrlinge bei den Wiener Linien werden im 1. und 2. Lehrjahr, in Praxis und Theorie, im Unternehmen unterrichtet. Dies hat uns alle sehr beeindruckt. Anschließend fuhren wir zum Wiener Zentralfriedhof an dem wir uns sehr interessante Gräber ansahen, wie zum Beispiel die Gräber von Falco, Udo Jürgens, Hans Moser und vielen weiteren berühmten Persönlichkeiten. Danach ging es weiter zum Wiener Prater. Mit einem köstlichen Essen im Schweizerhaus und viel Spaß im Vergnügungspark beendeten wir den Lehrlingstag 2015. Wir möchten uns herzlich bei der GKB-Geschäftsführung und den Organisator/innen dieses informativen und interessanten Lehrlingstages bedanken. Außerdem gebührt unser Dank Herrn Willibald Knoller, der uns sicher nach Wien und retour brachte.

Text: Selina Kendi & Lisa-Marie Polenz (Lehrlinge) / Fotos: G-PE



Die GKB-Lehrlinge am Wiener Zentralfriedhof beim Grab des „Falco“ ...



... und im Wiener Wurstelprater

## Neue Uniformen für die GKB

### Großprojekt: Hochwertige und funktionelle Dienstkleidung für die Mitarbeiter/innen

**Die Uniform oder die Arbeitskleidung machen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der GKB zu Repräsentantinnen und Repräsentanten des Unternehmens. Fahrgäste, Partner/innen oder Passant/innen erkennen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unabhängig davon, ob sie im Dienst oder auf dem Weg zum bzw. vom Dienort sind.**

Das optische Erscheinungsbild beeinflusst den ersten Eindruck. Auch aus diesem Grund haben Uniformen bei der GKB, abgesehen von ihrer betrieblichen Funktion, eine sehr lange Tradition. Sie zählen zu einem wesentlichen Element des Auftretts nach außen, da insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im direkten Kundenkontakt unser Unternehmen repräsentieren und für die Fahrgäste erst durch die Uniform erkennbar werden. Insbesondere Zugführer/innen, Buslenker, Fahrdienstleiter/innen oder Triebfahrzeugführer, aber auch Mitarbeiter/innen der Werkstätte oder des Baudienstes sind erst durch ihre Uniformen

bzw. ihre Arbeitskleidung erkenntlich.

#### Die brandneue Corporate Fashion Uniform Line der GKB

Aufgrund der unzufriedenstellenden Erfahrungen mit der bestehenden Uniformlinie, entschlossen sich Geschäftsführung und Personalabteilung der GKB zu einer Neukonzeption. Das aktuelle Uniformkonzept mit qualitativen Mängeln, schlechter Passform und massivem Lieferverzug, wird sukzessive durch die neue Corporate Fashion Uniform Line ersetzt. Die neue GKB-Bekleidungs-offensive will mit einheitlichem Design einen durchgängigen Markenauftritt schaffen, sowie die Funktionalität und die Passform erhöhen. Weitere zentrale Ziele sind die Steigerung der Mitarbeiter/innen-zufriedenheit, die Einhaltung wichtiger Nachhaltigkeitskriterien und die Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte. Das neue Dienstkleidungskonzept fasst die Passform, den Kleiderschnitt und die Größen in eine Norm zusammen, wofür auch eine eigene Maßtabelle entwickelt wurde. Eigene Damenschnitte garantieren eine perfekte Passform für die Mitarbeiterinnen. Qualitativ hochwertige Materialien, wie ein belastungsfähiger Uniformstoff aus einer Schurwollmischung, sorgen für einen hohen Tragekomfort. Die Hemden und Blusen bestechen durch einen angenehmen, leicht zu tragenden 100%igen Baumwollstoff, der gut waschbar und bügelleicht ist. Die Strickwesten sind aus einer hochwertigen, waschbaren Wollmischung (60% Merinowolle) gefertigt und mit einem Lederpatsch gestaltet. Die Krawatten und Halstücher sind im neuen, eigens entworfenen, modischen GKB-Design gestaltet. Die Dienstkleidung wird Anfang 2016 an die Dienststellen ausgeliefert.



Das neue Fahrzeugdesign der GKB



Damenschnitte garantieren die Passform



Das neu entworfene GKB-Design für Accessoires ...

Text: A. Macher / Fotos: G-PE & ES



Die neue Dienstkleidung ist Teil des Corporate Designs der GKB



Die neuen Uniformen sind detailreich und funktionell ausgeführt, sowie hochwertig gearbeitet



... wie Krawatten und Halstücher!



Moderne Strickwesten aus Merinowolle



KR Mag. Franz Weintögl  
Generaldirektor der GKB

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hat sich in den letzten Jahrzehnten weitgehend neu aufgestellt und ein modernes Corporate Design soll diesen Umstand verdeutlichen. Die neue Corporate Fashion Uniform Line der GKB stellt einen weiteren Bestandteil dieses Corporate Design dar. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeiter/innen hat bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bereits eine sehr lange Tradition. Die neuen Uniformen sind, gemeinsam mit dem modernen Design der GKB-Fahrzeuge, ein Instrument der Markenbildung. Die Marke GKB steht für Verlässlichkeit, Sicherheit und Mobilität. Neue Uniformen, komfortable Fahrzeuge, sowie moderne und formgleiche Bahnhöfe, Haltestellen und Bahnsteige sind sichtbare Elemente dieser neuen Unternehmens-Identität. Für die GKB-Geschäftsführung ist das einheitliche Erscheinungsbild der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wichtiger Bestandteil der Außenwahrnehmung des Unternehmens. Die neue Dienstkleidung hat aufgrund von Farbgebung und Gestaltung einen noch höheren Wiedererkennungswert für unsere Fahrgäste, ebenso dient sie der Identifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Unternehmen. Außerdem erfüllen diese hochwertigen und funktionellen Uniformen die höchsten Ansprüche an Qualität, Tragekomfort und Passform. Wir sind davon überzeugt, dass die neue Dienstkleidung die in sie gesetzten Ansprüche in höchstem Maße erfüllen wird.

# Die Entwicklung der S-Bahn geht weiter

## Nächste Ausbaustufe der S-Bahn Steiermark kommt 2016

Am 22. Oktober 2015 präsentierten Landeshauptmannstellvertreter Mag. Michael Schickhofer und Verkehrslandesrat Mag. Jörg Leichtfried die Pläne für den weiteren Ausbau der S-Bahn Steiermark.

Ab Dezember 2016 wird in zwei Stufen der Schienenverkehr in der obersteirischen Zentralregion auf S-Bahn-Niveau gehoben. Die erste Stufe beinhaltet die Aufwertung der Strecke Bruck/Mur – Unzmarkt zur neuen S8 sowie das Upgrade der Strecke Bruck/Mur – Mürz-zuschlag zur neuen S9. Es werden 12 zusätzliche Kurspaare eingeführt. Die neuen Kurse sind umsteigefrei und haben Anschlüsse an die anderen steirischen S-Bahn-Linien. In der zweiten Ausbaustufe wird eine zusätzliche Verdichtung angestrebt.



### Mögliche Angebotsausweitungen im Großraum Graz

Parallel zu den Ausbaumaßnahmen in der Obersteiermark, könnten je nach Vorhandensein der finanziellen Mittel weitere Infrastrukturmaßnahmen im Großraum Graz umgesetzt werden. Dadurch wäre die Realisierung notwendiger Angebotsausweitungen in der Weststeiermark möglich. Im Endausbau ist für die S-Bahn-Linien der GKB gemäß dem Konzept des Landes ein Halbstundentakt mit Verstärkern auf der S6 zwischen Wies-Eibiswald und Graz bzw. auf der S7 zwischen Köflach und Graz sowie auf der S61 zwischen Lannach und Graz vorgesehen. Durch die Überlagerung von S7 und S61 ergeben sich 4 Fahrten pro Stunde zwischen Lieboch und Graz. Zwischen Lannach und Wettnannstätten ist ein Stundentakt vorgesehen. Eine Erweiterung der Linie S6 bis Eibiswald wird geprüft. Im Endausbau soll die S-Bahn Steiermark rund 80 % mehr Fahrgäste, dies wären etwa 50.000 Einsteiger/innen pro Tag, befördern!

Text: Redaktion / Grafik: S-Bahn Steiermark

## Private steigern Marktanteile

### Neue Studie zeigt die volkswirtschaftliche Bedeutung der privaten Regionalbahnen

**Eine WKÖ-Studie analysierte erstmals die volkswirtschaftlichen Leistungen der heimischen privaten Regionalbahnen, darunter der GKB, mittels konkreter Zahlen.**

Im Jahr 2014 beförderten die 14 privaten regionalen Eisenbahnunternehmen 43,9 Mio. Personen. Das sind fast 5 % mehr Fahrgäste als noch 2013 und damit eine Steigerung des Marktanteils der privaten Regionalbahnen von 13,9 % auf 15,4 %. Im Rahmen einer Input-Output Analyse wurden direkte, indirekte und induzierte Effekte erhoben. Durch die privaten Regionalbahnen entsteht österreichweit eine Bruttowertschöpfung von 325 Mio. Euro und rd. 5.000 Beschäftig-

te tragen 93,6 Mio. Euro zum lohnabhängigen Steuer- und Abgabenaufkommen bei. Die 643 Mio. Euro Infrastruktur-Investitionen in die Regionalbahnen in den betrachteten 10 Jahren, lösten im Durchschnitt 40 Mio. Euro Wertschöpfung pro Jahr aus, wobei jeweils knapp 35 Mio. Euro im Bundesland verblieben. WKÖ-

Fachverbandsobmann KR Dr. Thomas Scheiber hält fest: „Die privaten Regionalbahnen sind ein starker Wirtschaftsmotor in ihrer Region: Mit jedem investierten Euro wird ein weiterer Euro an Wertschöpfung generiert. Dasselbe gilt für die Effekte auf den regionalen Arbeitsmarkt: Mit jedem Arbeitsplatz wird ein weiterer in der Region abgesichert.“

Quelle & Logo: WKÖ





Die neuen Fahrpläne sind an besetzten Bahnhöfen erhältlich oder im Internet verfügbar

## Der Fahrplan 2015/2016 Änderungen und Verbesserungen im neuen GKB-Eisenbahnfahrplan

**Durch Taktanpassungen und zusätzliche Halte kommt es seit 13. Dezember 2015 zu einigen Änderungen im Eisenbahnfahrplan der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.**

Vorweg die größte Neuerung: Alle Züge der S6 von Graz via Wettmannstätten nach Wies-Eibiswald halten seit 13. Dezember 2015 zusätzlich am ÖBB-Bahnhof in Werndorf. Allerdings ist dabei in Werndorf bei Zügen in Richtung Wies-Eibiswald nur der Zustieg und bei Zügen in Richtung Graz nur der Ausstieg erlaubt! Die Züge der Linie S6 Richtung Wies-Eibiswald fahren generell um eine Minute früher, d. h. zur vollen Stunde, am Grazer Hauptbahnhof ab. Auf der Linie S61 von Wies-Eibiswald über Lieboch nach Graz Hauptbahnhof verkehrt von Montag bis Freitag der erste Zug

ab Wies-Eibiswald um 14 Minuten später. An Samstagen verkehren die ersten beiden Züge auf der Linie S61 um 15 Minuten früher ab Wies-Eibiswald. In allen drei Fällen wird dadurch der Übergang zu den Railjet-Zügen Richtung Wien verbessert. Auf der Linie S7 von Graz nach Köflach fahren bestimmte Taktzüge um eine Minute später in Köflach ab. Alle Fahrplanänderungen sind in die Auskunftssysteme des steirischen Verkehrsverbundes und der ÖBB eingearbeitet.

Detailinformationen zum Fahrplan erhalten Sie unter 0316 / 5987-256 bzw. im Internet unter:

**[www.gkb.at](http://www.gkb.at)** oder  
**[www.verbundline.at](http://www.verbundline.at)**

Text: ES / Quelle: EB-PV



LTE-GF Dipl.-Betriebswirt M. Baier und T. Maaßen Mitglied der Geschäftsführung von Rhenus Port Logistics mit GKB-GD KR Mag. F. Weintögl und LTE-GF Mag. (FH) A. Mandl (v. l.)

## LTE-News

### Kartellrechtliche Prüfung abgeschlossen

Nach Abschluss der kartellrechtlichen Prüfungen am 2. Oktober 2015 hat die deutsche Rhenus-Gruppe 50 % der Anteile an der LTE Logistik- und Transport GmbH erworben.

Rhenus verantwortet die LTE Logistik- und Transport gemeinsam mit der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Das Joint Venture verfügt über 32 Lokomotiven und zahlreiche Güterwaggons, die für grenzüberschreitende Eisenbahntransporte eingesetzt werden können. Derzeit besitzt Logistik- und Transport GmbH Sicherheitsbescheinigungen für Österreich, Ungarn, die Slowakei, die Tschechische Republik, Rumänien, Deutschland und die Niederlande. Am 19. Oktober 2015 wurde Dipl.-Betriebswirt Michael Baier, der langjährige Bahnerfahrung besitzt, seitens Rhenus in die Geschäftsführung der Logistik- und Transport GmbH berufen. „Unser Ziel ist der weitere Ausbau der Bahnaktivitäten der LTE, um unsere Marktposition im europäischen Eisenbahntransportgeschäft zu verbessern und den Verkehrsträger Bahn für die Kunden der Rhenus noch attraktiver zu gestalten“, so Michael Viefers, Mitglied des Vorstands der Rhenus-Gruppe.

Text: PA\_Rhenus / Foto: Prok. Peter Kronberger

## Bonität & Sicherheit

### GKB erreicht 5. Platz beim TÜV-Austria Sicherheitscheck

**Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH gehört lt. Ranking der Zeitung Wirtschaftsblatt zu den besten und sichersten Unternehmen in Österreich.**

Die GKB wurde unter Austria's Leading Companies (ALC) in der Gruppe „Big Player“ auf den guten 12. Platz gereiht. Beim ALC-Ranking werden Österreichs dynamischste Firmen gesucht. Die Reihung erfolgte im Rahmen eines Kennzahlenmodells, bei dem die teilnehmenden Unternehmen in den Kriterien Umsatz, KSV-Rating und Mitarbeiterentwicklung bewertet wurden. Für die am ALC-Bewerb teilnehmenden Firmen bestand zudem die Möglichkeit den TÜV-Austria Sicherheitscheck zu absolvieren. Bei diesem österreichweiten Sicherheitscheck konnte die GKB den hervorragenden 5. Platz unter insgesamt 35 teilnehmenden Top-Unternehmen erreichen. Bewertungskriterien waren das Qualitätsmanagement-System, die Kund/innenzufriedenheit, die Legal-Compliance, die Arbeitszufriedenheit und die Mitarbeiter/innenschulung u.v.a.m.

Text: ES / Quelle: Wirtschaftsblatt

## Echte Treue zur GKB

### Fahrgast wurde von GKB für 41 Jahre Kundentreue geehrt

**Bereits seit 41 Jahren fährt Frau Theresia Pracher regelmäßig mit der Graz-Köflacher Bahn, nun wurde sie für diese außerordentliche Treue zur GKB geehrt.**

Frau Theresia Pracher pendelt bereits seit ihrer Lehrzeit zwischen Groß St. Florian und Graz, wozu sie vorwiegend die Züge der GKB nutzte. Zugführer Erich Seiner überreichte, auf einer

seiner letzten Fahrten vor der Pensionierung, gemeinsam mit Triebfahrzeugführer Gerhard Koch unserem treuen Fahrgast einen kleinen Blumenstrauß und ein Geschenk. Wir danken Frau Pracher stellvertretend für die vielen anderen treuen Kundinnen und Kunden der GKB für ihr Vertrauen in unser Unternehmen.



G. Koch, Th. Pracher u. E. Seiner (v. l.)

Text: ES / Foto: E. Seiner

## TÜV-Austria Sicherheitscheck

1. AVL Ditest GmbH
2. Wienerberger AG
3. Merck KGaA & Co. Werk Spittal
4. Kostwein Maschinenbau
5. **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH**
6. Elektro- und Automationstechnik GmbH
7. Fischer Elektronik GmbH
8. dft maschinenbau gmbh
9. Flowserve Austria GmbH
10. Profibaustoffe Austria GmbH

## Ein Betriebsbesuch

### Mitarbeiter der Linzer Firma CargoServ besuchten die GKB

**Am 9. Oktober 2015 besuchten 18 Mitarbeiter der Cargo Service GmbH (CargoServ) im Rahmen eines Betriebsausflugs die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.**

Bereits um 8:30 Uhr erreichten die Besucher die GKB und wurden von Prok. Peter Kronberger begrüßt. Im Anschluss daran besichtigten die Gäste, geführt durch Ing. Helmut Muster, die moderne GTW-Halle und die Werkstatt der GKB. Danach erläuterte Walter Ignatowicz die Aufgaben der Traktion und führte die Besucher durch die GKB-Ausbildungseinrichtung. Um 10:30 Uhr ging es mit dem historischen „Roten Blitz“ nach St. Martin/Bergla zum Mittagessen ins Gasthaus Lampl. Danach fuhr man zur Koralmbahnbaustelle nach Leibenfeld, wo eine 1½stündige Besichtigung von Infobox und Baustelle folgte. Mit einem GKB-Regelzug ging es dann nach Pöfing-Brunn zum Weingut Strohmaier, wo man den Tag bei einer Kellerführung mit Weinverkostung und regionalen weststeirischen Spezialitäten ausklingen ließ, bevor es per Bus zurück nach Linz ging.

Text & Foto: H. Koch



GKB-Prok. P. Kronberger (2. v. l.) mit den Gästen von CargoServ

# Winterdampf im Harz

## Eine Reise auf den höchsten Berg Norddeutschlands



1

**Der Harz, bis ins Mittelalter als „Hart“ (=Bergwald) bezeichnet, ist das höchste Gebirge Norddeutschlands und ein echtes Eldorado für Nostalgiefreunde.**

Dieses reizvolle Mittelgebirge liegt, mit einer Fläche von 110 km Länge und zwischen 30-40 km Breite, am Schnittpunkt von Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Der Harz hat verschiedene meist waldreiche Landschaften, sowie eine interessante Geologie zu bieten und zeigt sich besonders im Winter bzw. bei Schneefall von seiner schönsten Seite. Der Brocken ist mit 1141,2 m der höchste Berg des Harzgebirges. Wegen seiner exponierten Lage oberhalb der Waldgrenze gibt es auf diesem Gipfel extreme Wetterbedingungen, mit bis zu 300 Nebeltagen pro Jahr. Die besondere Stimmung im Harzgebirge regte bereits Vertreter der deutschen Romantik, wie Johann Wolfgang von Goethe oder Heinrich Heine, bei ihren Wanderungen zu berühmten Werken an. Durch das Gebiet verlief von 1949 bis 1990 die innerdeutsche

Grenze mit militärischem Sperrgebiet. Mit dem Fall der Berliner Mauer im Jahr 1989, wurde der Zugang zum Brocken unter dem Druck der Öffentlichkeit wieder freigegeben. Der letzte russische Soldat verließ den Brocken aber erst 1994. Das Brockenhaus, die Informationseinrichtung des Nationalparks Harz, befindet sich in der umgebauten ehemaligen Abhöreinrichtung des Ministeriums für Staatssicherheit (Stasi).

### Unterwegs auf schmaler Spur

Jährlich kommen ca. 800.000 Menschen auf den berühmten Gipfel, davon benutzen rund 90% die Dampfzüge der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Diese Bahn bringt, in Spurweite 1000 mm, bereits seit 1899 täglich Fahrgäste zum in 1125 m Seehöhe gelegenen Bahnhof Brocken, einem der höchstgelegenen Bahnhöfe in Deutschland. Die HSB betreibt das längste zusammenhängende, dampfbetriebene Schmalspurnetz Europas. Dieses Netz, mit einer Gesamtlänge von rund

140 km, besteht aus den Strecken Harzquerbahn, Selketalbahn und Brockenbahn (siehe Karte). Drei Endbahnhöfe verfügen über einen Anschluss an das normalspurige Netz der Deutschen Bahn AG. Die HSB wird im Personenverkehr überwiegend von Touristen und Ausflüglern genutzt. Der eigentliche Regionalverkehr spielt nur noch eine geringe Rolle.

Text & Fotos: Alois A. Wallner

## Erratum

**In der Septemбераusgabe des GKB-Magazins Drehscheibe war irrtümlich von einer Zahnstange des Systems „Rickenbach“ die Rede, gemeint war natürlich das System Riggenbach. Wir bitten um Verzeihung! Herzlichen Dank an unsere Leserinnen und Leser!**



**1** Entlang des Goetheweges bequem zum Brockengipfel

**2** Die Strecken der Harzer Schmalspurbahnen GmbH: Harzquerbahn, Selketalbahn und die Brockenbahn

**3** Autor Alois Anton Wallner am Hochplateau beim Gipfelstein vor dem Brockenhaus

**4** Regelzug im Bf. Nordhausen zum Endbahnhof Brocken mit Wasserturm

**5** Am Heinrich-Heine-Weg: Regelzug auf den Brocken



## StEF-Termine

**24. Dezember 2015** **Modellbahnausstellung** im **Heizhaus Wies**: **Erstmals** bieten wir anstatt der Stellwerksführungen am Bf. Deutschlandsberg eine große Modellbahnausstellung in Wies!

**11. Jänner 2016** **Clubabend**: Im GH Roschitz, Georgigasse 42/8020 Graz mit Beginn: 18:00! Herr Gerrit Freistätter führt uns zurück in die 70er Jahre mit dem Film zum Thema: „Drei Spuren in der Weststeiermark“!

**8. Februar 2016** **Clubabend**: Im GH Roschitz, Georgigasse 42/8020 Graz mit Beginn: 18:00! Wir sehen einen Beitrag über die Deutschlandsberger Waldbahn von Dr. Karl-Heinz Unger mit dem Titel: „Die Fürst Liechtenstein'sche Waldbahn von 1922 bis 1963“!

**7. März 2016** **Clubabend**: Im GH Roschitz, Georgigasse 42/8020 Graz mit Beginn: 18:00! Herr Gottfried Aldrian bringt uns einen interessanten Bericht von seiner „Reise nach Moldavien“!

## Museumsöffnungszeiten:

1. Mai - 26. Oktober 2016  
Mittwoch - Sonntag, 10:30 - 17:00 Uhr!

## Informationen & Anmeldung:

[www.stef.at](http://www.stef.at) & [www.gkb.at](http://www.gkb.at)  
043 (0)664 / 48 83 030

## „Feuer und Flamme“ für die Eisenbahn

Der „Tag des Denkmals“ und ein erfolgreicher Jahresausklang



**Die GKB-Dampflokomotive „671“ ist das einzige fahrende Denkmal der Steiermark und auch das historische Stellwerk in Deutschlandsberg ist denkmalgeschützt.**

Die dienstälteste Dampflokomotive der Welt dampfte am 27. September nach Groß St. Florian, mit dabei DI Dr. Robert Walle als Vertreter des BDA. Insgesamt wurden über 200 Gäste zur Ausstellung „Feuer und Flamme“ des Feuerwehrmuseums befördert und genossen dort die angebotenen Spezialführungen. Zusätzlich gab es eine 2. Anreisemöglichkeit mit dem „Roten Blitz“ von Köflach nach Groß St. Florian, von wo aus in der Folge mit beiden Fahrzeugen Pendelfahrten nach Deutschlandsberg durchgeführt wurden. Die Stellwerksführungen hat dankenswerterweise der ehemalige GKB-Mitarbeiter Gottfried Reiterer übernommen. Der für heuer letzte Einsatz der „671“ war wie immer am 26. Oktober von Graz zum Saisonabschlussfest ins TEML, diesmal mit Weiterfahrmöglichkeit nach Deutschlandsberg. Bei der Langen Nacht der Museen beförderte der „Rote Blitz“ wieder Museumsgäste zwischen Lieboch und Graz. Die Besucher/innen kamen wieder in den Genuss einer Kunstaussstellung von Roswitha Aldrian und Edith Kurre. Im Dezember wurden wieder zwei Nikolo-Sonderzüge geführt. Einer nach Köflach und einer nach Wies, wo die Kinder sogar eigene Nikolaus-Mützen aufsetzen durften. Als letzte beliebte Großveranstaltung ging am 8. Dezember, organisiert von der Modellbahngruppe Deutschlandsberg, die große Tauschbörse in der GVB-Remise über die Bühne. Das TEML wurde heuer von 6.000 großen und kleinen Gästen besucht (exkl. der Teilnehmer/innen an Sonderfahrten). Dafür bedanken sich die Steirischen Eisenbahnfreunde herzlich und wünschen allen Leser/innen ein besinnliches Weihnachtsfest und das Beste für das Jahr 2016.

Text: Mag. G. Rossmann / Fotos: K. Ferk



Die Sonderfahrt zum „Tag des Denkmals“ endete in Deutschlandsberg

## Nostalgisch unterwegs

Mit dem „Roten Blitz“ ins Sulmtal



Die FdSTB vor dem VT10.02 beim Bahnhof Gleinstätten im Sulmtal

**Am 18. Oktober 2015 unternahmen die „Freunde der Sulmtalbahn“ (FdSTB) eine Sonderfahrt mit dem historischen Triebwagen VT10.02!**

Die völlig ausgebuchte Sonderfahrt mit dem VT10.02 wurde von den Freunden der Sulmtalbahn für Partnervereine veranstaltet. Bei herrlichem Sonnenschein fuhr man von Wies-Eibiswald auf dem noch bestehenden Teilstück der Sulmtalbahn, wo die Gäste mit weststeirischen Spezialitäten, Kastanien und Sturm empfangen wurden. Livemusik und Fotofahrten im Bereich des Bf. Gleinstätten rundeten das Programm ab. Die FdSTB möchten sich nochmals bei allen Sponsor/innen und Helfer/innen bedanken. An einer Neuauflage der Veranstaltung im nächsten Jahr wird bereits gearbeitet ...

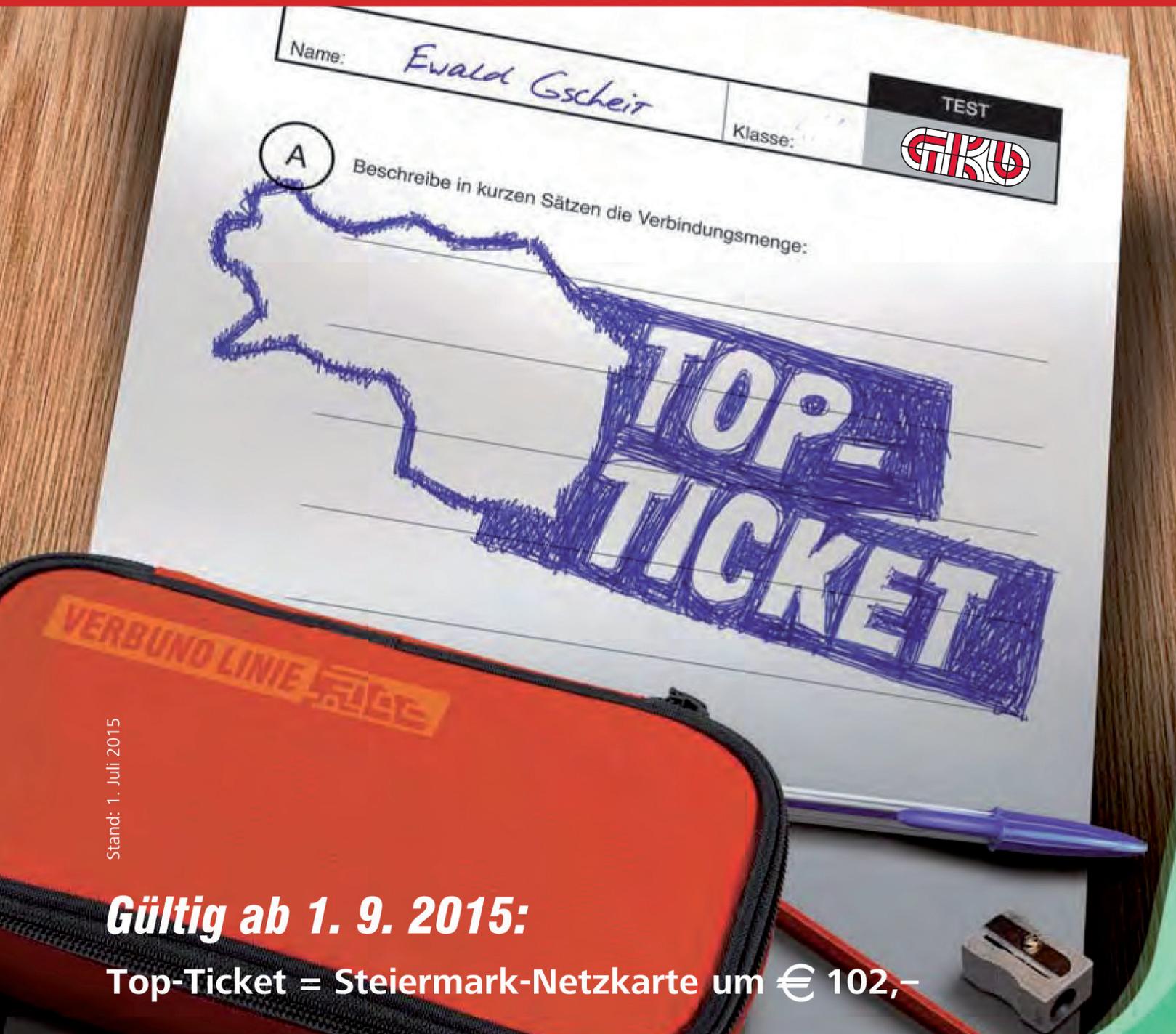
Text: KG & ES / Foto: K. Ferk



Pendelfahrten m. d. „Roten Blitz“ und Stellwerksbesichtigungen

# SchülerInnen-Ticket und TOP-TICKET

→ Freifahrt für SchülerInnen und Top-Ticket 2015/2016



Stand: 1. Juli 2015

**Gültig ab 1. 9. 2015:**

Top-Ticket = Steiermark-Netzkarte um € 102,-



**www.gkb.at**

DVR-Nr. 0066265  
Österreichische Post AG  
Info.Mail Entgelt bezahlt