

Drehzscheibe



Auszeichnung des Landes Steiermark

Ausgabe 70 | Juni 2015



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

Partner des



Find us on Facebook



Holen Sie sich die
GRÜNE JAHRESKARTE!

Mehr Infos unter: www.verbundlinie.at

oder **050 / 678910**

Aktuelles / Berichte:

Neuer Monitoring Report der WKÖ / Wirtschaftlichkeit & Transparenz bei der GKB

Interview / Koralmbahn:

Verkehrsminister A. Stöger im Interview / Ein aktueller Bericht von der Baustelle

Reiseimpression / StEF:

Neuseeland Special - Teil 2
Saisoneroöffnung im TEML & Die Bahnerlebnistage 2015

Inhalt

Editorial	2
Aktuelles von der Geschäftsführung	3
Wirtschaftlichkeit & Transparenz - Beschaffung, Ausschreibung und CMS	4
Ein Interview mit dem neuen Verkehrsminister Alois Stöger	6
Koralmbahnreport: Neues von der Baustelle	8
Historische Betrachtungen: „Wie funktioniert die Eisenbahn?“ - Teil 10. Zugsicherungs- und Zug- beeinflussungssysteme bei der GKB	10
Mittelposter: Güterzug 71383 mit der Lok DH 1700.1 bei Deutschlandsberg	12
Personal & News	14
Ganz Kurze Berichte	16
Reiseimpression: Neuseeland Special - Teil 2	20
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)	22
Promotion	24

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**

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: 3.500 Stück im Quartal

Fotos: Cover: Energie Stmk. Mobilitäts GmbH; Mittelposter HP Reschinger; Ansonsten: GKB-Archiv, P. Stoeßl, K. H. Ferk, HP Reschinger, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

Editorial

Ereignisse rund um unser Unternehmen, Eisenbahnthemen, Mitarbeiter/inneninformationen oder Nostalgieveranstaltungen - das GKB-Magazin Drehscheibe berichtet darüber!

Am Beginn steht dieses Mal ein Blick auf die Entwicklung der österreichischen und steirischen Regionalbahnen. Im Leitartikel widmen wir uns den Themen Wirtschaftlichkeit und Transparenz bei der GKB. Danach führen wir ein hochinteressantes Interview mit Bundesverkehrsminister Alois Stöger. Im Koralmbahnreport berichten wir über den Baufortschritt ober und unter Tage. Im Rahmen der historischen Betrachtungen führen wir die beliebte Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn“ weiter und informieren über Zugsicherungs- bzw. Zugbeeinflussungssysteme bei der GKB. Außerdem berichten wir über Themen der Personalentwicklung sowie über „News and Facts“ rund um unser Unternehmen. Darauf folgt der zweite Teil unseres großartigen Neuseeland Specials. Im Nostalgieartikel bringen wir einen Bericht über die Saisoneroöffnung im TEMPL und die große Modellbahnausstellung in Gleinstätten. Außerdem schauen wir kurz bei den Bahnerlebnistagen 2015 vorbei.

Mag. Ernst Suppan

www.schlossfestspiele-piber.at



SCHLOSSFESTSPIELE
PIBER
2015

Figaros Hochzeit

Komödie von Pierre-Augustin Caron de Beaumarchais
im historischen Arkadenhof auf Schloss Piber

Beste Aussichten für Regionalbahnen

Die GKB steht für Kundenzufriedenheit und Weiterentwicklung

Eine aktuelle Befragung durch die Wirtschaftskammer bestätigt die hohe Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit den Regionalbahnen sowie ihre wachsende Bedeutung.

Der aktuelle Monitoring Report der unabhängigen europäischen Schienenregulierungsbehörden (IRG-Rail) zeigte für die österreichische Bahnlandschaft äußerst erfreuliche Ergebnisse. Österreich ist im Personenverkehr erstmals das „Bahnland Nr. 1 in der Europäischen Union“ und die Österreicherinnen und Österreicher fahren laut dieser neuen Erhebung durchschnittlich um 45 % mehr Bahn als andere Europäerinnen und Europäer.

Hervorragende Ergebnisse durch hohe Flexibilität

Die Bewertung nach der Schulnoten-skala ergab „sehr gute“ Ergebnisse für die österreichischen Regionalbahnen - unter anderem für das Sicherheitsgefühl im Zug, die Einfachheit des Transports und die allgemeine Zufriedenheit mit den evaluierten Bahnen. Eine durch die Fachhochschule Joanneum durchgeführte Fahrgastbefragung bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ergab mit einer Durchschnittsbewertung von 1,49 ebenfalls hervorragende Ergebnisse. Besonders gute Werte erreichte die GKB dabei in den Bereichen Pünktlichkeit und Sicherheit. Was die Fahrgastzahlen betrifft liegt unser Unternehmen nach einer Analyse des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) mit 5,4 Millionen Fahrgästen bundesweit an 2. Stelle. Im Erhebungszeitraum des erwähnten Monitoring Reports beförderten regionale österreichische Eisenbahnunternehmen 40 Millionen Reisende. Dies stellt einen deutlichen Zuwachs gegenüber 2012 und eine Steigerung des Marktanteils der privaten Regionalbahnen von 13,9 % auf 14,5 % dar. Die österreichischen Regionalbahnen haben sich somit allen Umfra-

gen und Analysen zufolge, als kundenfreundliche und verlässliche Dienstleister etabliert, die ihre umfangreichen Leistungen auf die Bedürfnisse der lokalen Kundinnen und Kunden abgestimmt haben. Von besonderem Vorteil sind hierbei die flachen Organisationsstrukturen vieler Regionalbahnen. Auch die verantwortlichen Stellen der GKB sind bemüht durch Kundennähe und die direkte Kooperation mit regionalen bzw. lokalen Partnern ein Höchstmaß an Flexibilität zu erreichen. Denn insbesondere diese kundenorientierten, flexiblen Lösungsansätze und die große Verlässlichkeit machen unser Unternehmen erfolgreich!



Das zukünftige Potenzial von Regionalbahnen

Der Bedeutungszuwachs von Regionalbahnen, wie der GKB, spiegelt sich in allen aktuellen Statistiken wider. Ihnen kommt auch in der Steiermark, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, eine wichtige Stellung zu. Im Personenverkehr fungieren die Betreiber von Kurzstrecken als Zubringer zu den Hochleistungsstrecken und sind damit bereits jetzt ein wichtiger Bestandteil der steirischen Bahninfrastruktur. Im Güterverkehr nehmen sie eine unverzichtbare Sammel-



von
KR Mag. Franz Weintögl
Generaldirektor der GKB

oder Verteilerfunktion wahr. Die GKB ist außerdem mit ihren Tochterunternehmen LTE und Adria Transport europaweit tätig und verbindet über das Cargo Center Graz steirische Unternehmen mit vielen Ländern der Europäischen Union. Um diese weststeirische Erfolgsgeschichte weiterführen zu können, wäre es aber notwendig, dass es mittelfristig zu einem Ausbau der vorhandenen Infrastruktur kommt. Aus Sicht unseres Unternehmens wären ein - zumindest teilweiser - zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung der GKB-Strecke wünschenswert. Denn gerade für unser Bundesland mit dem Ballungsraum Graz und seiner Feinstaubbelastung ist der weitere Ausbau der S-Bahn Steiermark enorm wichtig, um die bereits vorhandenen Umweltprobleme verringern zu können. Wie VCÖ-Experte Mag. Markus Gansterer betont, „erstickt der Raum Graz regelrecht im Verkehr. In Zukunft werden hier laut Bevölkerungsprognosen noch deutlich mehr Menschen wohnen als heute. Die zusätzliche Mobilität ist nur dann zu bewältigen, wenn das öffentliche Verkehrsnetz ausgebaut wird!“ Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist bereit sich diesen neuen Herausforderungen zu stellen und vertraut dabei auf ihre Partnerinnen und Partner aus Bevölkerung, Politik und Wirtschaft.

Wirtschaftlich, transparent und modern ...

Beschaffung, Ausschreibung und Compliance Management bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Bis in die 1990er Jahre war die Vergabe öffentlicher Aufträge in Österreich kaum reglementiert. Mit dem Beitritt zur Europäischen Gemeinschaft, jetzt die Europäische Union, war Österreich aufgrund der EG-Vergaberichtlinien verpflichtet, verbindliche Vorschriften zur Vergabe öffentlicher Aufträge zu normieren und Rechtsschutzinstrumente für Bieterinnen und Bieter zur Verfügung zu stellen.

Dies führte dazu, dass im Jahr 2006 das österreichische Bundesvergabegesetz (BVergG) erlassen wurde. Nach mehreren Novellen hat dieses Gesetz in der gültigen Fassung 351 Paragraphen, die detaillierte Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge enthalten. Das Bundesvergabegesetz und eine Vielzahl an Verordnungen regeln insbesondere die Verfahren zur Beschaffung von Gütern und Leistungen im öffentlichen Bereich. Grundsätzlich kommt das Bundesvergabegesetz bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bei allen entgeltlichen Bauaufträgen, Lieferaufträgen, Dienstleistungsaufträgen und bei Wettbewerben zur Anwendung. Die GKB ist, weil nur im Eisenbahnsektor tätig, ein sogenannter Sektorenauftraggeber. Um ordnungsgemäße und richtlinienkonforme Vergabeverfahren durchführen zu können, sind unter anderem die gemeinschaftsrechtlichen Grundfreiheiten, ein Diskriminierungsverbot, die Wettbewerbsfreiheit und ein Gleichbehandlungsgebot zu beachten. Außerdem besteht die Verpflichtung zur Vergabe an befugte, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen mit angemessenen Preisen. Die neuesten

Vergaberichtlinien sehen zudem vor, dass bei Beschaffungen die Aspekte Innovation, Energieeffizienz, Umwelt und Soziales berücksichtigt werden müssen.

Der Beschaffungsvorgang

Für unser Unternehmen sind neben dem Preis für ein Gut oder eine Leistung v. a. die festgelegten Qualitätskriterien von zentraler Bedeutung. Bei der GKB beginnen alle Beschaffungsprozesse mit einer Bedarfs- oder Projektmeldung. Einem umfangreichen, digitalisierten Genehmigungsverfahren nach den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlich-

keit folgt eine Bestellung oder eine Ausschreibung, in deren Rahmen mehrere Preisauskünfte und Kostenvoranschläge eingeholt werden. Ab einem Bestellwert von 3.000 Euro ist für jede Beschaffung die Genehmigung sowohl des/der zuständigen Abteilungsleiters/in, des fachlich zuständigen Prokuristen und des Leiters der Abteilung Controlling notwendig. Ab einem Bestellwert von 10.000 Euro ist zusätzlich die verpflichtende Einholung von mindestens zwei Kostenvoranschlägen vorgesehen. Vor Zeichnung durch den Geschäftsführer erfolgt eine vergaberechtliche Überprüfung durch die Abteilung G-BA (Beschaffung ausschreibungspflichtiger Güter). Bedarfsmeldungen für nicht ausschreibungspflichtige Anschaffungen werden von der Abteilung G-BE (Beschaffung) bearbeitet. Im Rahmen dieser Abteilung wird auch ein Materialmagazin betrieben, in dem öfter benötigte Materialien, Werkstoffe und Ersatzteile verfügbar sind. Bestellanforderungen des Materialmagazins erfolgen in elektronischer Form innerhalb des Verwaltungsprogramms SAP. Die Beschaffung von Dienstbekleidung wird gemeinsam mit der Abteilung Personal organisiert.

Die Beschaffung ausschreibungspflichtiger Güter und Dienstleistungen

Das Bundesvergabegesetz legt für Ausschreibungen sogenannte „Schwellenwerte“ fest. Oberhalb dieser Werte muss eine Ausschreibung EU-weit erfolgen. Im Unterschwellenbereich sind Vergaben nur national im Amtsblatt der Wiener Zeitung zu verlautbaren. Die GKB darf gemäß der Schwellenwertverordnung aus



Compliance Managerin Mag. Kerstin Hernler mit AL Peter Stoeßl (G-BE) und AL Mag. Astrid Suppan (G-BA) - (v. l.)



Abteilungsleiter Peter Stoeßl (2. Reihe 2. v. l.) mit den Mitarbeitern der Abteilung Beschaffung und des GKB-Materialmagazins

dem Jahr 2012 Aufträge im Bau-, Liefer- und Dienstleistungsbereich bis zu einem Wert von 100.000 Euro direkt an geeignete, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen vergeben. Die Splitting von Aufträgen ist nicht zulässig. Wenn die Direktvergabe nicht erlaubt ist, kommt bei den Vergaben der GKB meistens ein Verhandlungsverfahren mit vorherigem Aufruf zum Wettbewerb zur Anwendung. Dabei werden die Ausschreibungsunterlagen von der Abteilung G-BA gemeinsam mit den Fachabteilungen erstellt und wie vorgeschrieben veröffentlicht. In der ersten Stufe prüft die Abteilung G-BA gemeinsam mit den Fachabteilungen anhand der fristgerecht eingereichten Teilnahmeanträge, ob die Bewerber/innen die geforderten Eignungskriterien erfüllen. In der zweiten Stufe werden die fristgerecht eingereichten Angebotsunterlagen durch die anfordernde Fachabteilung technisch geprüft und die Ergebnisse an

die Abteilung G-BA übermittelt. Die Vergabeverhandlungen werden von der Abteilung G-BA gemeinsam mit den Fachabteilungen geführt und dokumentiert. Der Abschluss des Vergabeverfahrens erfolgt mittels Zuschlagserteilung. Zur Fortsetzung des Beschaffungsvorganges wird das Ausschreibungsergebnis an die Abteilung G-BE übermittelt.

Compliance Management und interne Revision

Darunter versteht man die Gesamtheit aller Maßnahmen und Prozesse, welche die Regelkonformität im Unternehmen sicherstellen sollen. Aufgabe eines Compliance Management Systems (CMS) ist es sicherzustellen, dass Regelverstöße rechtzeitig erkannt bzw. verhindert werden. Im Rahmen der Etablierung dieses Systems wurde bei der GKB auch eine interne Revision geschaffen, da unser Unternehmen

für die strikte Ablehnung von Korruption und Manipulation bei Ausschreibungen oder Vergaben steht. Zusätzlich zu den strengen gesetzlichen Regelungen hat sich die GKB zur Einhaltung hoher moralischer Maßstäbe verpflichtet. Aus diesem Grund wurde ein „Code of Conduct“ als allgemeines Regelwerk für das Verhalten während des gesamten Vergabeprozesses erstellt und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Materie unterwiesen. Dieses Regelwerk schreibt das Verbot jeglicher Vorteilnahme in Zusammenhang mit einer laufenden Ausschreibung bzw. im Vorfeld einer Bestellung fest, definiert aber auch den fairen Umgang mit Lieferant/innen, Geschäftspartner/innen und Kund/innen. Gleichzeitig sorgt der klar strukturierte „Code of Conduct“ der GKB für die Wahrung eigener, aber auch fremder Geschäftsgeheimnisse.

Text & Fotos: ES

Beratung: P. Stoeßl, Mag. A. Suppan & Mag. K. Hernler

„Da geht es um sichere und leistbare Mobilität für alle!“

Verkehrsminister Alois Stöger will den Breitbandausbau, moderne Infrastruktur und ein noch besseres Angebot im Nahverkehr

Drehscheibe: Herr Bundesminister, sie sind jetzt seit fast einem Jahr für die Bereiche Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Was konnten Sie bereits umsetzen und welche Projekte stehen noch auf Ihrer Agenda?

BM Stöger: Wir sind beim Ausbau unserer Infrastruktur sehr gut unterwegs. Schon seit langem gilt das für Schiene und Straße, jetzt haben wir auch den Startschuss für den Breitbandausbau gegeben. Ultraschnelles Internet für alle – das wollen wir mit der Breitbandmilliarde erreichen. Mein Ziel ist es, dass wir die beste Infrastruktur für die Bevölkerung und die Wirtschaft anbieten können. Denn das bringt Wachstum und Arbeitsplätze in die Regionen. Dazu kommt unser technologiepolitischer Schwerpunkt auf Produktionstechnologien und Industrie 4.0. Österreich ist ein starker Industriestandort, durch neue Technologien, Forschung und Entwicklung sorgen wir dafür, dass wir diesen Vorsprung halten können. Denn die Produktion ist der stärkste Jobmotor mit mehr als 650.000 Beschäftigten.

Drehscheibe: Stichwort: Schieneninfrastruktur! Welche Vorteile bringen die Großprojekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel für die Steiermark?

BM Stöger: Ganz aktuell hat ja das Bundesverwaltungsgericht mit Nachdruck bestätigt, dass der Semmering-Basistunnel im öffentlichen Interesse ist, und den Baubescheid meines Ministeriums bestätigt. Das war eine richtungweisende Entscheidung. Für die Steiermark bedeuten diese beiden Großprojekte den Anschluss an das Hochleistungsnetz der Zukunft. Eine moderne Schieneninfrastruktur ist eine Lebensader für das Land.

Die Steiermark bekommt so die beste Verbindung zu den österreichischen und internationalen Wirtschaftszentren und zu den Seehäfen. Für ein Industrieland wie die Steiermark ist das ganz entscheidend. Zugleich bringt der Bahnausbau für den Personenverkehr unschlagbar schnelle Verbindungen.

Drehscheibe: Was bedeutet der Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) und insbesondere des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für Österreich?

BM Stöger: Österreich hat mit der Brenner-Strecke, der Weststrecke und der Südstrecke einen großen Anteil am neuen europäischen Kernnetz. Dass der Baltisch-Adriatische Korridor in der EU so stark aufgewertet wurde, halte ich für außerordentlich positiv. Denn die Strecke verbindet 6 Mitgliedsstaaten und 27 Regionen, von der Ostsee bis zu den Industrieregionen in Oberitalien und den Häfen der oberen Adria. Man kann nur unterstreichen, was der EU-Koordinator für diesen Korridor, der frühere deutsche Verkehrsminister Kurt Bodewig, gesagt hat, dass es eine sehr große Wertschöpfung für alle Regionen entlang des Baltisch-Adriatischen Korridors geben wird und dass wir damit die Wachstumsimpulse schaffen, die Europa dringend benötigt.

Drehscheibe: Thema: Umweltschutz! Wie beurteilen Sie aus österreichischer Sicht die Diskussion innerhalb der Europäischen Union über sogenannte Gigaliner und wie soll das angestrebte Ziel erreicht werden, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen?

BM Stöger: Gigaliner sind verkehrspolitisch und umweltpolitisch eine Sackgas-

Der 1960 in Linz/OÖ geborene, verheiratete Vater einer Tochter machte eine Lehre als Maschinenschlosser bei der voestalpine AG und war danach als Facharbeiter tätig. Als Sekretär der Gewerkschaft Metall-Bergbau-Energie absolvierte er unter anderem die europäische Gewerkschaftsakademie und schloss das Studium der sozialen Praxis an den Universitäten in Strasbourg und Linz mit dem Diplôme des Hautes Etudes des Pratiques Sociales ab. Danach war der Gemeinde- und Stadtrat in der Oberösterreichischen Gebietskrankenkasse beschäftigt. Zuerst war er Mitglied im Leistungsausschuss, aber bereits 2005 wurde er zum Obmann der GKK-Oberösterreich gewählt. Am 2. Dezember 2008 wurde Alois Stöger dann zum Bundesminister für Gesundheit bestellt, bevor er am 2. September 2014 das Verkehrsressort übernahm.

Fotos: [bmvit_herzenberger](#) & [bmvit_gruber](#)





für Sie der öffentliche Personennahverkehr und welche Maßnahmen plant das Verkehrsministerium zu seiner weiteren Förderung?

BM Stöger: Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ist verkehrspolitisch genauso wichtig wie umweltpolitisch und sozialpolitisch. Da geht es um sichere und leistbare Mobilität für alle. Österreich hat heute schon ein sehr gutes öffentliches Verkehrssystem. Wir arbeiten daran, das noch weiter zu verbessern. Und da haben wir wirklich ein sehr breites Aufgabengebiet. Das reicht vom Infrastrukturausbau bis hin zu modernsten Verkehrsinformations- und Ticketingsystemen. Und ganz wichtig: Mein Ministerium sorgt über die Bestellung der sogenannten Gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den ÖBB und Privatbahnen dafür, dass das Angebot im Nahverkehr immer besser wird.

Drehscheibe: Wo liegen für Sie in der Zukunft die Aufgaben von Regionalbahnen wie der GKB?

BM Stöger: Die GKB hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt. Was die Regionalbahnen auszeichnet, ist eben ihre Flexibilität und die Nähe zu ihren Kunden. Die GKB ist in der Region sehr gut verankert und ergänzt mit ihrem Angebot sehr gut das der ÖBB.

Drehscheibe: Wie, glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich und in Europa aussehen?

BM Stöger: Wenn wir uns die Entwicklung der letzten Jahre anschauen, kann man sehr optimistisch in die Zukunft schauen. Die Bahn in Österreich boomt. Immer mehr Menschen steigen um. Österreich ist mittlerweile das Bahnland Nummer eins in der EU. Und ich bin sicher, dass die Bahn in Zukunft eine noch größere Rolle spielen wird. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr tut sich einiges. Die großen europäischen Korridore werden ausgebaut; der Güterverkehr wird effizienter, der Personenverkehr schneller. Die Weichen sind auf Wachstum gestellt.



se. Österreich hat sich mit Erfolg dafür eingesetzt, dass diese bis zu 25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Lkws nicht im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden dürfen. Wir haben klar gemacht, dass diese Fahrzeuge Milliardenkosten verursachen, weil unsere Straßen nicht für diese Gewichte und Abmessungen ausgelegt sind. Sie sind auch eine erhebliche Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer/innen; das KfV hat berechnet, dass 20 Tonnen mehr Gewicht im Vergleich zum 40-Tonner das Risiko, bei einer Kollision zu sterben, vervierfacht. Und nicht zuletzt sind sie eine Bedrohung für die europäischen Güterbahnen, Gigaliner würden unweigerlich zu einer Verlagerung auf die Straße führen. Wir wollen das Gegenteil. Und dafür bauen wir die Infrastruktur aus und sorgen für Kostenwahrheit im Verkehr.

Drehscheibe: Welchen Stellenwert hat

Drehscheibe: Danke für das Interview!



Die Koralmbahn nimmt langsam Form an

Ab 2016 wird der Streckengleisbau fortgesetzt

**Es geht wieder etwas weiter ober Tage!
Immer augenscheinlicher wird der Trassenverlauf der Koralmbahn, auf Hochtouren laufen die Dammschüttungen.**

Im Jahr 2016 sollen die Arbeiten für das 2. Gleis zwischen Werndorf und Wettmannstätten sowie ab 2017 die Gleisbauarbeiten Richtung Koralmtunnel beginnen. Die beiden Tunnelvortriebsmaschinen arbeiten sich kontinuierlich Richtung Westen vor. Anfang Juni 2015 betrug der Vortrieb, vom Schacht Leibenfeld aus gemessen, in der Südöhre 11.380 m und in der Nordöhre 11.530 m. Für Ortskundige: Die beiden Tunnelvortriebsmaschinen befinden sich ungefähr im Bereich unterhalb der Schwanberger Brendlalm und etwa 500 m vor der geplanten Nothaltestelle.

Die Transportleistungen der GKB

Für unsere Statistikfreundinnen und -freunde: Mit Stichtag 29. Mai 2015 wurden von unserem Unternehmen 1.165 Abraumzüge gefahren, sie beförderten insgesamt 1.074.000 Tonnen an Tunnelausbruchsmaterial ab. Beindruckende 118 Perlkies- und 160 Zementzüge beförderten jeweils 130.000 Tonnen bzw. 74.500 Tonnen an Material zur Baustelle.

Text & Fotos: Ing. Christian Oitzl





4

1 „Full House“ in der Anschlussbahn Leibenfeld. Am linken Gleis die Waggonen für den Zementtransport, in der Mitte der entladene Perlkieszug und rechts ist die DH 1700.2 mit dem Verladen des Abraummaterials beschäftigt. Der vorläufig letzte Abraumzug verkehrte am 29. Mai 2015.

2 Das Planum der Koralmbahntrasse unmittelbar im Anschluss an den Bahnhof Wettmannstätten. Noch heuer wird mit dem Stellen der Oberleitungsmasten begonnen.

3 Die GKB-Anbindung vom GKB-Bahnhof Groß Sankt Florian zum zukünftigen Bahnhof Weststeiermark nimmt bereits konkrete Formen an.



5

4 Der Blick von der Erzherzog-Johann-Brücke in Gussendorf Richtung Westen und Bahnhof Weststeiermark.

5 Die Legende besagt, dass dort wo ein Regenbogen die Erde berührt, ein Topf voll Gold zu finden ist. In diesem Fall findet man dort aber nur die Einbindung der GKB-Trasse in den hinkünftigen Bahnhof Weststeiermark. Rechts hinten ist die in den letzten Monaten umgebaute und örtlich Richtung Tunnelportal zurückversetzte Förderbandabwurfanlage zu sehen (vgl. Drehscheibe März 2014).

6 Bauzustand der Anbindung Bahnhof Weststeiermark Richtung GKB (Wies-Eibiswald) Ende Mai. Das hinkünftige Gleis befindet sich in der Mitte des Baufeldes, rechts die Straßenanbindung zum neuen Bahnhof, links eine Begleitstraße.



6

„Wie funktioniert die Eisenbahn?“



10. Teil: Sicherheit durch Technik - Zugsicherungs- und Zugbeeinflussungssysteme bei der GKB

Der Bf. Preding-Wieselsdorf als Gleisbild am Stellpult: Einfahrender Zug (v. l. o.) u. für die Ausfahrt gestellte Fahrstraße (M. r.) in Richtung Wettmannstätten

Für die Überwachung, die Sicherung und die Beeinflussung von Fahrzeugbewegungen bei der Eisenbahn stehen neben den hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch viele technische Einrichtungen zur Verfügung.

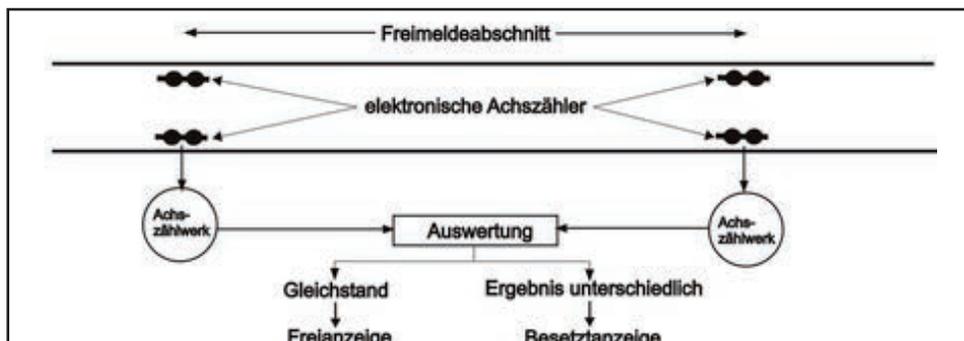
Diese Einrichtungen können ein Teil des Stellwerks selbst sein oder nur den Zuglauf überwachen und der Disposition dienen. Andere sind am Führerstand des Triebfahrzeuges installiert oder wirken von außen auf den Zug.

Gleisfreimeldeanlagen und Rechnergestützte Zugüberwachung

Die Gleisfreimeldeanlage ist ein Teil des Stellwerks und damit der Sicherungsanlage. Sie dient dazu, das Freisein der einzelnen Fahrwegabschnitte eines Zuges vor der Freistellung eines Signals festzustellen. Die Meldung ob das Gleis frei oder besetzt ist, dient in weiterer Folge als Argument für die Stellwerkstechnik. Zudem erleichtert der Wegfall der augenscheinlichen Fahrwegprüfung bei Relaisstellwerken und elektronischen Stellwerken das Einstellen, Sichern und Auflösen der Fahrstraßen oder das Stellen der Signale. Die Fahrwegabschnitte bzw. deren Frei- oder Besetztsein werden im schematisch dargestellten Gleisbild auf einem Stellpult oder Monitor angezeigt. Das GKB-Netz verfügt

durchgängig über Gleisfreimeldeanlagen, die entweder mit Achszählern oder Gleisstromkreisen arbeiten. Bei Anlagen mit Gleisstromkreisen wird im betreffenden Gleisabschnitt an die gegeneinander isolierten Schienen eine geringe elektrische Spannung angelegt. Solange dieser Stromkreis nicht kurzgeschlossen wird, zeigt die Anlage grundsätzlich frei an. Wird er durch die Achsen eines Schienenfahrzeuges zur anderen Schiene kurzgeschlossen erfolgt die Besetztanzeige. Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählkreisen funktionieren nach einem anderen System. Hier werden berührungsfreie elektromagnetische Impulsgeber – die Achszähler – verwendet, welche am Anfang und Ende eines Freimeldeabschnittes an den Schienen befestigt sind. Jede Schienenfahrzeugachse erzeugt beim Passieren dieser Achszähler einen richtungsbezogenen elektrischen Im-

puls, der von einem Zählwerk erfasst wird. Nur wenn die Stände der Zählwerke am Anfang und am Ende des Freimeldeabschnittes übereinstimmen, meldet die Anlage den Abschnitt frei. Eine Differenz der Zählwerke erzeugt eine Besetztanzeige. Bei der GKB werden hauptsächlich Anlagen mit Achszählern verwendet. Die rechnergestützte Zugüberwachung (RZü) ist ein Computersystem, das der Disposition dient und nicht auf die Sicherungsanlage wirkt. Von den einzelnen Stellwerken werden Zuglaufinformationen an die RZü übertragen und mit gespeicherten Daten verglichen. Abweichungen von den Sollwerten werden grafisch im Streckenspiegel oder als Zeit-Weg-Linien dargestellt. Auf einem zweiten Bildschirm wird das Zugverzeichnis angezeigt, in dem die Züge mit Nummer und Zugdaten aufgelistet sind. Diese übersichtlich gestalteten Informationen erleichtern



Schematischer Aufbau einer Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern



RZü: Zugverzeichnis und Streckenspiegel (v. o.)

den GKB-Fahrdienstleiter/innen die Überwachung des Zugverkehrs und die EVU-übergreifende Zusammenarbeit mit den ÖBB.

Zugbeeinflussungssysteme am Führerstand

Die Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa) ist eine auf Triebfahrzeugen (Tfz) eingebaute Einrichtung, die einen Zug per Zwangsbremmung sofort zum Stehen bringt, wenn der / die Triebfahrzeugführer/in während der Fahrt handlungsunfähig wird. Die Sifa auf dem Führerstand besteht aus mehreren Bedieneinrichtungen, welche dauernd oder in bestimmten Abständen losgelassen bzw. gedrückt werden müssen. Je nach Fahrzeug gibt es unterschiedliche Bedienelemente. Bei der GKB ist dies meist ein Pedal am Boden. Die Schaltung kann aber, wie beim „Roten Blitz“, auch durch Handbedienung erfolgen. Bei dieser „Weg-Weg-Sifa“ genannten Einrichtung muss das Pedal / die Taste durchgehend gedrückt und zwischendurch losgelassen werden.



Sifa-Pedal am Führerstand (im roten Kreis)

Wenn dies nicht passiert erfolgt eine akustische Warnung. Sollte der / die Tfz-Führer/in darauf nicht reagieren, leitet das Fahrzeug automatisch die Zwangsbremmung ein. Die Sifa ergänzt die von außen wirkenden Zugbeeinflussungssysteme wie die Punktformige Zugbeeinflussung (PZB) oder das European Train Control System (ETCS) und ermöglicht die Führung von Tfz durch nur eine Person.

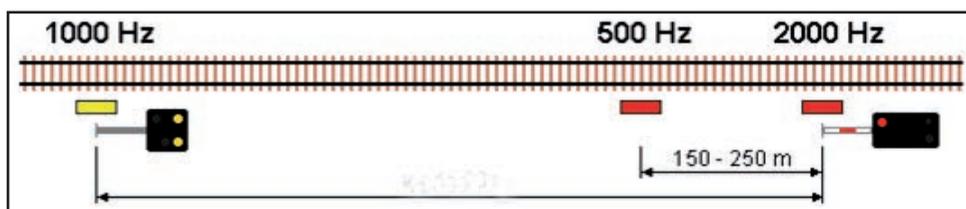
Zugbeeinflussungssysteme die auf das Schienenfahrzeug wirken

Als punktformige Zugbeeinflussung wird eine mikroprozessorgesteuerte Weiterentwicklung der induktiven Zugsicherung (INDUSI) bezeichnet. Durch die PZB wird die unzulässige Vorbeifahrt eines Zuges an einem Halt zeigenden Signal durch eine Zwangsbremmung verhindert. Außerdem überwacht sie die zulässige Geschwindigkeit vor Gefahrenpunkten bzw. in Geschwindigkeitsprüfabsechnitten. Die grundsätzliche Streckenausrüstung der PZB besteht aus 1000



PZB-Gleismagnet mit 2000 Hz am Bf. Lieboch

Hz-Gleismagneten am Standort von Vorsignalen, 500 Hz-Magneten vor Hauptsignalen und 2000 Hz-Magneten bei den Haupt- und Schutzsignalen. Der Fahrzeugmagnet enthält drei Schwingkreise für 500, 1000 und 2000 Hz. Diese erzeugen ein elektromagnetisches Wechselfeld, das beim Überfahren von wirksamen Gleismagneten eine Spannung induziert. Durch Gegeninduktion fällt der Ruhestrom der betreffenden Frequenz im Fahrzeugschwingkreis ab, wodurch eine Reaktion im Fahrzeuggerät ausgelöst wird. Bei Freizeigendem Signal werden die Schwingkreise kurzgeschlossen, sodass keine Wirkung ausgelöst wird. Ein an einem Hauptsignal positionierter 2000 Hz-Gleismagnet löst bei Halt zeigendem Signal sofort eine Zwangsbremmung aus, damit Züge innerhalb des Schutzweges zum Stillstand gebracht werden. Bei der Geschwindigkeitsüberwachung durch die PZB muss auf festgelegten Gleisabschnitten innerhalb von 4 Sekunden die „Wachsam“-Taste bedient werden, sonst wird eine Zwangsbremmung ausgelöst. Ein schriftlicher Befehl oder ein Ersatzsignal können den/die Tfz-Führer/in veranlassen, ein Halt zeigendes Hauptsignal zu überfahren. Dabei muss die Befehlstaste bedient werden, wodurch die Zwangsbremmung verhindert wird. Während dieser Tastenbedienung ist die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt und es ertönt ein Signalton. Um Betriebsbehinderungen zu vermeiden, kann sich der/die Tfz-Führer/in in ganz bestimmten Situationen durch das Betätigen einer Freitaste aus der Geschwindigkeitsüberwachung befreien. Bei ungerechtfertigter Bedienung dieser Taste erfolgt eine Zwangsbremmung. Alle PZB-Bedienhandlungen werden im Datenschreiber aufgezeichnet. Ein weiteres Registriergerät erfasst zudem ständig Daten wie Geschwindigkeit, Wegstrecke, Hauptluftleitungsdruck, Tastenbedienungen, Störungen u.a.m. Nach Unfällen oder gefährlichen Ereignissen werden diese Daten ausgewertet. Grenzüberschreitender Einsatz von Triebfahrzeugen wird zukünftig den Einbau mehrerer Zugbeeinflussungssysteme notwendig machen. Bereits jetzt kommt das European Train Control System zum Einsatz, welches die PZB ergänzt und die Verkehrsüberwachung erleichtert. Einige GKB-Triebfahrzeugführer wurden bereits für das ETCS geschult.



Die grundsätzliche Lage von PZB-Gleismagneten vor einem Hauptsignal

Text: ES / Beratung: K. Grubelnik

Fotos: F. Ferk & ES / Grafiken: GKB-AZ & wikipedia



GTRB



DH 1700.1

98 450017 001-9

HL4



Foto: HP Reschinger



Vorst. R. Stöcklöcker mit F. Hinterhofer (v. l.)

Übernahme Neuer Bereichs- vorstand für Graz

Am 1. Juni 2015 übernahm Robert Stöcklöcker die Funktion des Grazer Bereichsvorstandes von Fritz Hinterhofer, der in den Ruhestand trat.

Nach der Matura am BORG Birkfeld und dem Bundesheer trat Fritz Hinterhofer als Fahrdienstleiter in den Dienst der GKB. Der geborene Oststeirer war seit 1. Oktober 1980 im Unternehmen. Nach vielen Jahren als Fahrdienstleiter und Vorstandvertreter am Graz Köflacherbahnhof wurde er mit 1. Juni 2010 zum Bereichsvorstand für Graz bestellt. Kollege Hinterhofer plant im Ruhestand eine Südamerikareise. Außerdem will er liegen gebliebene Bücher lesen und sich seinem Garten widmen. Sein aus Söding stammender Nachfolger Robert Stöcklöcker begann, nach einer Lehre als Maurer und dem Bundesheer, am 4. Februar 1985 im Vershubdienst der GKB. Im Jahr 1990 absolvierte er die Ausbildung zum Fahrdienstleiter. Ab 1998 tat er Dienst als Fahrdienstleiter und als Personenkassier am Graz Köflacherbahnhof. Der neue Grazer Vorstand ist in seiner Freizeit gerne mit dem Fahrrad oder in Wanderschuhen unterwegs. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter/innen der GKB wünschen den beiden Kollegen alles Gute für den neuen Lebensabschnitt.

Text & Foto: ES

Mädchen am Zug - Mut zu neuen Girls Day 2015: Die Unternehmen der GKB-/LTE- en sich mit einem umfangreichen, interessanten

Am 23. April 2015 hatten Mädchen und junge Frauen der 7. und 8. Schulstufe aller Schultypen die Möglichkeit in die Berufswelt der Eisenbahn hinein zu schnuppern.

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und ihr Tochterunternehmen LTE – Logistics and Transport Europe beteiligten sich am „Girls' Day 2015“, der alljährlich vom Frauenressort des Landes Steiermark veranstaltet wird. Die am Girls Day teilnehmenden Unternehmen bieten Mädchen und jungen Frauen die Möglichkeit, in handwerklich-technische Unternehmen und Berufsfelder zu schnuppern und diese für Mädchen nach wie vor eher untypischen Berufe kennenzulernen. Die interessierten Mädchen besuchten ein Unternehmen, lernten dieses wie auch die Berufs- und Karrieremöglichkeiten kennen und konnten anhand von Aufgaben ihr Interesse für diese Bereiche entdecken. Die Technik ist nicht ausschließlich männlich, dennoch trauen sich viele Mädchen und junge Frauen einen solchen Beruf nicht zu, obwohl sie die dafür notwendigen Talente und Voraussetzungen mitbringen. Bei der GKB-/LTE-Gruppe hatten die Mädchen u. a. die Möglichkeit eine Fahrdienstleitung von innen zu sehen, europaweit agierenden Güterverkehrsdisponenten über die Schulter zu schauen oder in einer Instandhaltungswerkstatt Hand anzulegen. LTE-Geschäftsführer Mag. Andreas Mandl ließ es sich nicht nehmen die jungen Besucherinnen in seinem Unternehmen selbst zu betreuen. Ein besonderes Highlight war auch die Möglichkeit selbst einen „Zug“ als Lokführerin am Simulator der GKB-Ausbildungseinrichtung zu steuern. Generaldirektor KR Mag. Franz Weintögl von der GKB betonte, wie „wichtig solche Veranstaltungen für die zukunftsorientierte Personalpolitik eines Unternehmens sind“!

Text: PA_GKB / Fotos: ES



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der GKB und der LTE mit

Berufen!

Gruppe beteiligt-
Programm



den Teilnehmerinnen d. Girls Day 2015



Gerhard Koinegg
Oberbaumitarbeiter



Klaus Melcher
Oberbaumitarbeiter



Lukas Luckerbauer
Fahrdienstleiter i. A.



Denise Edler
Zugführerin i. A.



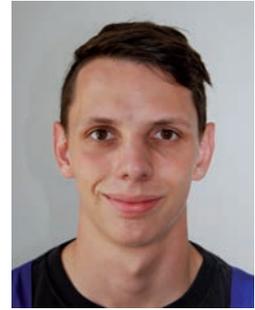
Michael Reiterer-Kern
Omnibuslenker

Neuaufnahmen

*Unser Unternehmen wird laufend jünger,
weiblicher und moderner!*

Im ersten Halbjahr 2015 wurden wieder 18 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgenommen. Die Geschäftsführung und die Kolleg/innenschaft wünschen den „Neuen“ viel Erfolg!

Text & Fotos: ES



Fabio Lucchesi Palli
Lehrling/Metaltechniker



Petra Petschnegg
Fahrdienstleiterin i. A.



Robert Sommer
Omnibuslenker



Siegfried Pusnik
Zugführer i. A.



Markus Movia
Kfz-Techniker



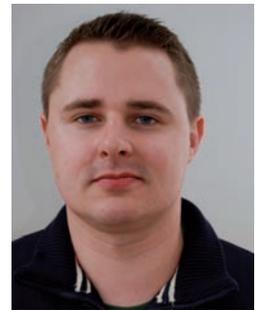
Günter Ziri
Omnibuslenker



Markus Mörth
Sicherungstechniker



Carina Reitbauer
Zugführerin i. A.



Patrick Fürbass
Fahrdienstleiter i. A.



Horst Potzinger
Fahrdienstleiter i. A.



Marion Tot
Bahnwärterin / SiPo



Jürgen Haring
Oberbaumitarbeiter



Bernd Reichelsdorfer
Oberbaumitarbeiter

Nur ganz knapp auf Schiene

Spektakulärer GKB-Sondertransport von Voitsberg nach Graz



Eine Lok der BR DH1700 zog die Spezialfahrzeuge mit dem Stator durch den Kremser Tunnel (o.) und über die Stahlbogenbrücke bei Krottendorf (u. l.)

Am 25. April 2015 transportierten die Güterverkehrsspezialisten der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH im Auftrag der Grazer Firma Felbermayr GmbH den Stator eines Elektromotors für die Andritz Hydro GmbH.

Aufgrund einer Lademaßüberschreitung erwies sich bereits im Vorfeld des Transports der Kremser Tunnel zwischen den Bahnhöfen Voitsberg und Krottendorf-Ligist als Nadelöhr. Wie in solchen Fällen vorgeschrieben erhielt der Lokführer bereits vor der Abfahrt dieses speziellen Güterzuges umfangreiche, schriftliche Anweisun-

gen. Der Triebfahrzeugführer stand zudem ständig mit einer hochqualifizierten Begleitmannschaft in Verbindung, die diesen GKB-Sondertransport überwachte. Nach der Durchfahrt durch den Kremser Tunnel, der größten logistischen Herausforderung dieses Schwertransportes, ging es mit dem sperrigen Ladegut über Lieboch nach Graz, von wo der Weitertransport nach Linz durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgt. Johann Blaschitz von der GKB betonte, dass „dieser Transport trotz der äußerst ungewöhnlichen Ladungsmaße ohne Probleme durchgeführt werden konnte.“

Text: PA_GKB / Fotos: K. Ferk



Schulung für den Ernstfall

Die FF Pirka-Windorf bei der GKB

Auf Initiative von GKB-Zugführer und Feuerwehrmann Franz Strommer waren die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr Pirka-Windorf (Bild unten) am 18. April 2015 zu Besuch am Graz Köflacherbahnhof der GKB.

Vorweg gab es allgemeine Informationen zu den bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH eingesetzten Schienenfahrzeugen und den infrastrukturellen Gegebenheiten im Bereich der Gemeinde Seiersberg-Pirka. Besonderes Augenmerk wurde hierbei auf die Kommunikation zwischen den Einsatzkräften und den Mitarbeiter/innen der GKB gelegt. Ein weiteres Thema waren die Abläufe und Verhaltensweisen bei außergewöhnlichen Ereignissen wie Unfällen oder Bergungsarbeiten im Gleisbereich.

Dann unterwies die Abteilungsleiter Johann Blaschitz (Betriebsdienst) und Dipl.-Ing. (FH) Roland Laubichler (Eisenbahn-Personenverkehr) die Feuerwehrleute aus dem Bezirk Graz-Umgebung an einem Gefahrgutkesselwaggon hinsichtlich der technischen Besonderheiten dieser Fahrzeuge. Danach wurden die Kameraden der freiwilligen Feuerwehr Pirka-Windorf an den Notöffnungseinrichtungen und Evakuierungshilfen der GKB-Doppelstockwaggons und der neuen Gelenktriebwagen geschult, wobei insbesondere das Installieren bzw. Sichern der Leitern und Rampen geübt wurde. Die enge Zusammenarbeit mit den regionalen Einsatzkräften ist Teil der umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen unseres Unternehmens!

Text & Foto: ES



Der LTE-Stand bei der wichtigen Branchenmesse

LTE in München

transport logistic 2015 mit Besucherrekord

Die Logistikbranche pilgerte zahlreich wie noch nie zur transport logistic 2015, der 15. internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Mit über 55.000 Besucherinnen und Besuchern aus 124 Ländern brach die transport logistic Messe in diesem Jahr den Besucherrekord.

FROM SEA TO SEA, also ganz europäisch - auch im Sinne der Cultural Diversity innerhalb der LTE GROUP präsentierte sich das GKB-Tochterunternehmen LTE - Logistik- und Transport GmbH gemeinsam mit der Adria Transport vom 5. - 8. Mai 2015 äußerst erfolgreich in der bayrischen Landeshauptstadt. Der Messestand hob sich durch frisches Design und eine einladende Gestaltung von den Mitbewerbern ab und erfreute sich vieler interessierter Besucherinnen und Besucher. Die LTE ist bei dieser wichtigen Branchenmesse bereits seit 2007 durchgängig vertreten. Die LTE GROUP ist inzwischen zu einem wirtschaftlich sehr erfolgreichen europäischen Konzern mit Niederlassungen in AT/SK/CZ/HU/NL/DE/RO/PL und insgesamt ca. 220 hoch qualifizierten Mitarbeiter_innen herangewachsen und überzeugt durch außergewöhnliche Flexibilität und Kundennähe. Mit ca. 30 teils emissionsfreien Mehrsystemloks sowie modernsten Dieselloks hat LTE Lösungen für alle Streckenarten, ob elektrifiziert oder nicht. Jährlich befördert die LTE GROUP ca. 6 Millionen Tonnen Güter durch ganz Europa.

Text: PA_LTE & ES / Foto: R. Barus



Auch ein hochmoderner japanischer Führerstand war beim UITP-Weltkongress zu sehen

Klein aber richtig cool

Brandneue GKB-Lokomotivmodelle

Seit April 2015 werden die Südbahnlokomotive „674“ und unserer „671“ im Kleinformat ausgeliefert. Im Mai kam die Lok 1700.2 der GKB als Modell in den guten Fachhandel.

Die Lokomotive „674“ ist in ihrer grünen Ursprungsausführung und mit dem offenem Führerhaus ihrem Vorbild bei der „k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“ nachempfunden. Das Original steht im Eisenbahnmuseum in Budapest. Die Lok 671 wurde in ihrem heutigen Erscheinungsbild nachgebaut. Der fortschrittliche Antrieb durch einen Glockenankermotor sorgt bei den Lokomotiven für ruhige Laufeigenschaften. Die 144 Gramm leichten Modelle sind liebevoll gearbeitet und haben beleuchtete Laternen. Die digitale Schnittstelle im Tender ist für den Einbau eines Sound Decoders vorbereitet. Das Modell der Diesellokomotive DH1700.2 der GKB gleicht ihrem Vorbild bis ins kleinste Detail. Es gibt das Modell in Gleichstrom- oder Wechselstromausführung und mit lastgeregeltem Digitaldecoder.

Internationaler Kongress

Geschäftsführung der GKB besuchte den UITP World Congress 2015 in Mailand

Der Weltkongress war ein Großereignis des öffentlichen Verkehrs. Aktuell findet dort auch die diesjährige Weltausstellung EXPO statt.

Drei Tage lang informierten sich eine große Anzahl von Manager/innen aus der ganzen Welt beim UITP-Weltkongress 2015 über die aktuellsten Neuerungen in den Bereichen Betriebsabwicklung und Kundenservice. Gezeigt wurden u. a. IT-Lösungen für das digitale Fahrscheinma-

nagement. GD KR Mag. Franz Weintögl und Prok. Peter Kronberger hoben besonders „den hohen Informationsgehalt der Veranstaltungen hervor“. Der Kongress bot mehr als 1.300 Delegierten und 270 Aussteller/innen die Möglichkeit sich zu informieren bzw. ihre Produkte zu präsentieren.

Text: ES / Fotos: A. Wallner

Text: ES / Foto: Fa. Dolischo



GD Mag. Weintögl & Prok. Kronberger (v. l.)



Die Südbahnlok „674“ (hinten) und unsere „671“ (vorne) wurden neu als Modell aufgelegt

Das Engagement geht weiter

Julius Glück – Stiftung finanziert teuren Therapieaufenthalt für GKB-Familie

Die gemeinnützige Stiftung unterstützt Bedienstete von Privatbahnen, die unverschuldet in Not geraten sind und deren Angehörige.

Auf gemeinsamen Antrag der Geschäftsführung und des Betriebsrates der GKB finanziert die Julius Glück – Stiftung für Eisenbahnbedienstete der Familie von GKB-Lokführer Manuel Korber mit einer einmaligen Zuwendung einen Therapieaufenthalt in der Slowakei. Durch die Initiative von Personalchefin Mag. Michaela Weyland und ZBRV Helmut Koch konnten die Vertreter der Julius Glück – Stiftung für Eisenbahnbedienstete, Rudolf Kaiser und Andreas Schwammerlin, der kleinen Laura und ihrer Mutter einen

Scheck über 6.000 Euro überreichen. Wie Frau Korber betonte, sind „Unterstützungen dieser Art außerordentlich wichtig und erlauben es uns Therapieangebote zu nutzen, die ansonsten nicht finanzierbar wären“. Die Familie freut sich sehr über das große Interesse der Geschäftsführung und der Kolleg/innenchaft. Die aktuelle Behandlung der kleinen Laura zeigt bereits erste Erfolge und man erhofft sich weitere Fortschritte durch eine innovative, aber zeitaufwendige und daher teure, Therapiemethode zur Muskelmobilisierung. Die Stiftung, die Geschäftsführung und die Mitarbeiter/innen der GKB wünschen der Familie Korber alles Gute!

Foto & Text: ES



OSM W. Schlosser als „Schlangenzüchter“

Reptilische Anwohner

Die Mitarbeiter/innen der GKB im Dienste des Tierschutzes

Die Bahndämme der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH sind ein Rückzugsgebiet für zahlreiche geschützte Tier- und Pflanzenarten.

Besonders Schlangen fühlen sich in den Kabeltrögen und den Grasflächen neben der Strecke äußerst wohl. Im Rahmen der regelmäßigen Erhaltungstätigkeiten durch die Abteilungen Fahrweg und Sicherungstechnik kommt es immer wieder zu Begegnungen zwischen Mitarbeiter/innen der GKB und reptilischen Anwohnern der Bahntrasse. Manchmal gelangen die Schlangen sogar in die Schaltstationen der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen. Meist sind es heimische Ringel- oder Äskulapattern, die behutsam eingefangen und weiter weg wieder in die Freiheit entlassen werden. Mitte April 2015 mussten gleich 15 Äskulapattern auf einen Schlag „umgesiedelt“ werden. Die GKB bekennt sich zum Tierschutz und ist bemüht die Belastungen durch den Bahnbetrieb für die Fauna gering zu halten.

Foto: Ing. Ch. Oitzl / Text: ES



GD Mag. Franz Weintögl, Rudolf Kaiser, ZBRV Helmut Koch, Andi Schwammerlin (2. R. v. l.) und die kleine Laura mit ihrer Mutter sowie Personalchefin Mag. Michaela Weyland (1. R. v. l.)

Neuseeland Special Teil 2: Schienenstränge am anderen Ende der Welt

Die Züge im Land der langen weißen Wolke

1 Die staatliche Eisenbahngesellschaft KiwiRail ist nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für die Führung der Güterzüge zuständig. Zudem betreibt sie auch die Personenzüge im Touristikverkehr. Diese bestehen aus modernen klimatisierten Panoramawagen sowie einem offenen Aussichtswagon. Der Coastal Pacific aus Christchurch hat sein Ziel, Picton, erreicht. Reisende in Richtung Wellington müssen hier in die ebenfalls von KiwiRail betriebenen Fähren umsteigen.

Dem Schienenverkehr in Neuseeland steht heute ein rund 4.000 km langes Streckennetz zur Verfügung.

Die erste Breitspurstrecke wurde 1863 auf der Südspitze errichtet. Bereits im Jahr 1867 wurde eine weitere Linie eröffnet, dieses Mal allerdings in Normalspur. Im Jahr 1870 wurde festgelegt, dass die nationale Spurweite 1067 mm (Kapspur) zu betragen hat. Die Eisenbahnstrecken in Neuseeland wurden ab diesem Zeitpunkt in dieser Spurweite errichtet und die zuvor genannten umgespurt. Ein dichtes Netz von Eisenbahnlinien überzog sowohl die Nord- als auch die Südspitze und trug somit maßgeblich zum wirtschaftlichen Aufschwung bei. Ab den 1970er Jahren begann langsam aber stetig die Bedeutung der Eisenbahn zu sinken. Heute spielt die Eisenbahn in Neuseeland nur mehr im Güterverkehr eine Rolle, der Personenverkehr ist, abgesehen vom S-Bahnverkehr um die großen Städte Auckland und Wellington, nahezu nicht mehr existent. Ebenfalls vollständig ausgelöscht wurden die umfangreichen Straßenbahnbetriebe in einer Vielzahl von Städten wie Auckland, New Plymouth, Wellington, Christchurch oder Dunedin. Doch es gibt einen Silber-

streifen am Horizont. Im Touristikverkehr ist es möglich drei großartige Bahnstrecken mit dem Zug zu bereisen. Der Northern Explorer von Auckland nach Wellington auf der Nordinsel bzw. der Coastal Pacific von Picton nach Christchurch oder der legendäre TranzAlpine

von Christchurch nach Greymouth auf der Südspitze, stellen eine ausgezeichnete Möglichkeit dar um Neuseeland zu entdecken. Die drei Zugfahrten zählen zu den Top-Bahnreisen dieser Welt!

Text & Fotos: Ing. Ch. Oitzl





3



4



5



6

2 Im Großraum Wellington ist das S-Bahnnetz mit 1500 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Die neuen zweiteiligen Triebwagen der FP-Reihe „Matangi“ lösen allmählich die in die Jahre gekommenen Triebwagen aus ungarischer Produktion ab.

3 In das S-Bahnnetz von Auckland wird massiv investiert, Schwerpunkt dabei die Elektrifizierung aller Linien mit 25 kV Wechselspannung. Im Juli 2015 soll diese vollendet sein, der Einsatz von Dieselloks wird dann auf ein Minimum reduziert. Ende 2014 dominierten noch die Wendezüge mit GM-Dieselloks, Lok DC4369 wie in Kürze den unterirdischen Hauptbahnhof von Auckland (Britomart) verlassen.

4 Neueste Errungenschaft für den Güterverkehr sind die in China gefertigten sechsachsigen Lokomotiven der DL-Reihe. Mit 3600 PS ist sie die stärkste Lokreihe in Neuseeland. DL9233 erreicht mit einem typischen Ganzzug den Güterbahnhof von Auckland.

5 Die Straßenbahnbetriebe in Neuseeland wurden alle durch O-Busse oder Dieselbusse ersetzt, jedoch besteht nur mehr in Wellington die Möglichkeit, mit einem O-Bus umweltfreundlich und leise durch das Stadtgebiet zu fahren. Der Betrieb hat zwei Kuriositäten aufzuweisen: Den einspurigen Hataitai Bustunnel sowie die Tatsache, dass O-Busse nicht an Sonn- und Feiertagen verkehren. Der Grund ist das fehlende Wartungspersonal für die Oberleitungsanlagen an diesen Tagen.

6 Im Jahr 1956 wurde die Straßenbahn in Auckland eingestellt. Derzeit gibt es zwei touristisch genutzte Kurzstrecken. Die Western Springs Tramway verkehrt zwischen den beiden Museen MOTAT 1 und 2 und die 2011 neu eröffnete Dockline Tram befährt einen 1,5 km langen Rundkurs im Hafengebiet. Hier wird der aus Melbourne stammende Triebwagen 257 eingesetzt.

7 Das umfangreiche Straßenbahnnetz in Christchurch wurde 1954 eingestellt. 1995 wurde eine 2,5 km lange eingleisige Neubaustrecke für touristischen Verkehr eröffnet. Diese wurde im Februar 2015 um weitere 1,4 km verlängert. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge aus verschiedenen neuseeländischen Städten. Rechts oberhalb von Triebwagen 178 ist die im schweren Erdbeben von 2011 zerstörte Kathedrale zu erkennen.



7

8 Der Ferrymead Heritage Park ist ein Museumsgelände in Christchurch in dem eine Vielzahl von Vereinen ihr Zuhause gefunden haben. Von Flugzeugen über Straßen- und Eisenbahnen, O-Busse bis hin zu Feuerwehrautos kann alles besichtigt und in teilweise in Betrieb erlebt werden. Anfang Jänner 2015 konnte Neuseelands älteste betriebsfähige Dampflokomotive F13 Peveril (Baujahr 1872) beim Vershub beobachtet werden.



8

Termine

12. September 2015 Dampfsonderzug: Mit der Lok 671 zum Lippizzaner-Almabtrieb nach Köflach mit TEML-Besuch!

27. September 2015 Dampfsonderzug: Mit der dienstältesten Dampflokomotive der Welt, unserer 671 nach Groß St. Florian zum Tag des Denkmals mit seinem Thema „Feuer und Flamme“ und Jubiläumsveranstaltung „40 Jahre Steirische Eisenbahnfreunde“!

3. Oktober 2015 ORF-Lange Nacht der Museen 2015: Von 18:00 – 01:00 Uhr im TEML und Pendelfahrten mit dem Roten Blitz zwischen Lieboch und Graz!

Öffnungszeiten des Technischen Eisenbahnmuseums Lieboch:

1. Mai - 26. Oktober 2015,
Mittwoch - Sonntag, 10:30 - 17:00 Uhr!

Informationen:

www.stef.at & www.gkb.at

Infos & Anmeldung: 0664/4883030

Die Bahnerlebnistage 2015

Große internationale Modellbahnausstellung

Heuer widmeten sich die Bahnerlebnistage vor allem der Modelleisenbahn. Gustostückerl in verschiedensten Maßstäben ließen die Herzen der kleinen und großen Modellbahnfreundinnen und -freunde höher schlagen!

Nach der offiziellen Eröffnung durch die vormals 2. LT-Präs. und jetzige Landesrätin Mag. Ursula Lackner, war die internationale Modellbahnausstellung von 4. - 7. Juni für Besucher/innen zugänglich. Am ersten Tag waren die Bahnerlebnistage bequem mit einem speziellen Oldtimer-Shuttle zu erreichen: Eine historische Straßenbahngarnitur und ein Oldtimer-Postbus brachten die Ausstellungsbesucher/innen nach Hart bei Graz. Auf 1.800 m² Ausstellungsfläche wurde ein gutes Dutzend Modellbahnanlagen in den Baugrößen Z, N, TT, H0e, H0, I und LGB präsentiert. An den Verkaufsständen von Modellbahnhändlern und Kleinserienherstellern konnte man sich so manchen



Vor Ort: Das größte Modell der Mariazellerbahn

Wunschtraum für die eigene Modellbahn erfüllen. Im Freigelände lud eine Gartenbahn des Dampfclub Graz zum Mitfahren ein. Die Partnerbetriebe des Bahnerlebnis Steiermark stellten ihre Betriebe und die Highlights der Saison vor. Organisiert wurde die Veranstaltung von den Freunden der Mariazellerbahn – Modellbau, die auch selbst mit der weltgrößten Modulanlage der Mariazellerbahn vertreten waren.

Text & Foto: PA_Bahnerlebnis Steiermark

Museum, Sonderfahrt & Modellbahn

Saisonöffnung im Technischen Eisenbahnmuseum & Große Sulmtalbahnausstellung in Gleinstätten

Wie jedes Jahr öffnete das Technische Eisenbahnmuseum in Lieboch am 1. Mai wieder seine Tore für die Besucher und von 22. – 25. Mai stellte die IG der Freunde der Sulmtalbahn ihre Modellbahnanlage aus.

Auch dieses Jahr wurde die Museumsaison im TEML mit der schon traditionellen Modellbahntauschbörse und einem Sonderzug aus Graz eröffnet und auch die Liebocher Marktmusik war erstmals dabei. Außerdem waren die beliebten E-Bikes der Gemeinde Lieboch im Einsatz. Ein großer Wermutstropfen an diesem Tag war aber, dass unsere „671“ - die dienstälteste Dampflok der Welt - leider nicht einsatzfähig war. Nach mehreren Lagerschäden am Schlepptender der Dampflok musste dieser leider abgestellt werden. Obwohl der Sonderzug mit einer Diesellok geführt werden musste, waren die großen und kleinen Eisenbahnfans ganz in ihrem Element, die einen kauften bei der Tauschbörse Modelle ein und die anderen spielten damit im Museum.

Ende Mai nahm die Sulmtalbahn für vier Tage wieder den Betrieb auf. Die Freunde der Sulmtalbahn zeigten ihre großarti-



Die Modelle der Loks Sulm 1 und Sulm 2 von Ing. A. Konecnik vor dem Heizhaus in Wies

ge Modellbahnanlage in Gleinstätten. Die mittlerweile 22 Mitglieder dieser Interessensgemeinschaft haben sich den Erhalt historischer Bilder sowie Unterlagen der ehemaligen Sulmtalbahn zu Aufgabe gemacht. Außerdem arbeiten sie an einem aktuell rund 120 m langen, detailgetreuen Nachbau dieser Bahnstrecke im Maßstab 1:87 (H0). Die Modellansichten, der

Fahrplan und die Fahrzeuge vermitteln einen Eindruck der Sulmtalbahn in den 1960er Jahren. Nun sind auch die Bahnhöfe Pöfing-Brunn und Leibnitz fertiggestellt. Wahre Kunstwerke sind aber auch die handgefertigten Modelle der für das Sulmtal so typischen Dampflokomotiven Sulm 1 und Sulm 2.

Text: GR & ES / Fotos: StEF, A. Konecnik & ES



Teilnehmer_innen d. Radwandertages mit der Marktmusik Lieboch



Detailgetreuer Nachbau des Bf. Pöfing-Brunn in den 1960er Jahren



S-Bahn
Steiermark



Steig ein! Mit der S-Bahn sicher und günstig nach Graz.



www.verbundlinie.at

VERBUND LINIE



www.gkb.at

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