

PRESSEKONFERENZ

**110 Jahre Pöstlingbergbahn
Eröffnung Pöstlingbergbahn-
Museum**

29. Mai 2008

110 Jahre Pöstlingbergbahn

Am 29. Mai 1898 ging die Pöstlingbergbahn in Betrieb. Damit erschloss die „Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr“ den Pöstlingberg, der ursprünglich nur als Wallfahrts- und Wanderziel bekannt war. Das liebevoll angelegte Ausflugsziel mit einem Restaurant und einer, von Architekten, Künstlern und Gärtnern zu einem „Gesamtkunstwerk“ gestalteten Parkanlage, entwickelte sich bald zum Hausberg der Linzer.

Baubeginn im Jahr 1897

Mit dem Bau der 2,9 Kilometer langen Strecke mit einer Spurweite von einem Meter wurde im Jahr 1897 begonnen. Obwohl sich der Bahnbau durch die händische Abwicklung der Erdarbeiten sehr schwierig gestaltete und nur Ochsenkarren als Transportmittel für die Baumaterialien zur Verfügung standen, konnte die Strecke innerhalb eines Jahres fertig gestellt werden.

Schwankende Besucherfrequenzen

Im ersten vollen Betriebsjahr 1899 benützten bereits 158.000 Ausflügler die Bergbahn. Die Frequenz der Pöstlingbergbahn spiegelte stets die gesellschaftspolitischen Verhältnisse wider.

Die Besucherzahl stieg trotz des Ersten Weltkrieges 1918 auf 700.000 Fahrgäste an, während in den 20er- und 30er-Jahren die wirtschaftliche Depression einen Rückgang auf etwa 300.000 beförderte Personen brachte. Erst im Zweiten Weltkrieg stiegen die Fahrgastzahlen wieder an und erreichten 1943 einen Höchstwert mit etwa 1,2 Millionen, der nie mehr wieder erreicht wurde. Die Motorisierungswelle Anfang der 60er-Jahre führte zu einer Stagnation, von der genauso andere Ausflugsbahnen betroffen waren. Erst die zunehmende Besiedelung des Pöstlingbergs bewirkte auch außerhalb der sommerlichen Verkehrsspitzen eine entsprechende Auslastung der Bergbahn, die sich in den letzten Jahren auf rund 500.000 Fahrgäste pro Jahr eingependelt hat.

Steilste Adhäsionsbahn der Welt

Als steilste Adhäsionsbahn Europas wurde die Bergbahn 1983 in das Guinness-Buch der Rekorde aufgenommen. Wahrscheinlich ist die Pöstlingbergbahn sogar die steilste Adhäsionsbahn der Welt.

Mit einer Geschwindigkeit von 12 Stundenkilometern überwand die Pöstlingbergbahn auf einer Streckenlänge von 2,9 Kilometern in 16 Minuten einen Höhenunterschied von fast 256 Metern. Die Steigung betrug mit Ausnahme der ebenen Endhaltestelle und der nur 3 Prozent geneigten Ausweichen durchwegs 10,5 Prozent.

Ursprüngliche technische Ausführung

Die eingleisig ausgeführte Bahn fuhr auf Schienen mit Keilkopfprofil, die mit einem Meter Spurweite auf Stahlschwellen verlegt waren. Drei Ausweichen ermöglichten bei Bedarf eine Verkehrsverdichtung bis zu einem 10-Minuten-Intervall mit drei Wagen in jeder Richtung. Der Fuhrpark bestand aus 13 Triebwagen mit je 2 Motoren mit einer Leistung von 22 Kilowatt. Die elektrische Versorgung erfolgte mit 600 Volt Gleichstrom.

Die Pöstlingbergbahn erreichte bergwärts eine Stundengeschwindigkeit von 12 Kilometern, talwärts war die Höchstgeschwindigkeit mit 13,5 Stundenkilometern festgelegt.

Neben der Hand- und der elektrischen Motorbremse gab es eine dritte Bremse, die Zangenbremse. Durch den Einsatz von Zangenbremsen war die Verwendung normaler Weichen nicht möglich. Die Bahn wurde mit Schleppweichen spezieller Bauart mit einem drehbaren Herzstück ausgestattet.

Erste Modernisierung der Bergbahn schon nach dem Ersten Weltkrieg

Seit ihrem Bestehen wurde die Bergbahn immer wieder technisch verbessert. So mussten infolge der großen Schienenabnutzung bereits nach dem ersten Weltkrieg Zwangsschienen eingebaut und abgeänderte Radsätze verwendet werden. Die Holzmaste der Oberleitung wurden durch Stahlmaste und die Rollenstromabnehmer durch Schleifschuhe ersetzt.

Mit der Erneuerung von 12 Wagenaufbauten in den Jahren 1950 bis 1960, einer neuerlichen Auswechslung der Schienen in den Jahren 1980 bis 1982 wurden weitere Schritte zur Modernisierung der Bahn gesetzt.

Am 11. Oktober 1988 wurde der Einmannbetrieb aufgenommen. Dazu war es notwendig, die Wagen mit einer zusätzlichen Sicherheitseinrichtung, der so genannten „Totmannbremse“, auszurüsten und die Weichen auf elektrischen Antrieb umzustellen.

1988 bis 1989 wurde die Talstation modernisiert, wobei jedoch das äußere Erscheinungsbild unverändert blieb.

Pöstlingbergbahn neu

Der Pöstlingberg, die Grottenbahn und die Pöstlingbergbahn sind Tourismusattraktionen ersten Rangs. Zur weiteren Attraktivierung der Pöstlingbergbahn und um den Erhalt zu sichern sowie mehr Fahrgäste zu gewinnen, wurde die Revitalisierung und Verlängerung der Pöstlingbergbahn bis zum Hauptplatz beschlossen.

Mehr Sicherheit für die Fahrgäste

Sicherheitstechnische und rechtliche Gründe erforderten Maßnahmen beim Fuhrpark und an der Bergstrecke, um den Betrieb der Pöstlingbergbahn aufrecht halten zu können. Die Altfahrzeuge waren mit Zangenbremsen ausgestattet, die auf Magnetschienenbremsen, die dem Stand der Technik entsprechen und bereits erprobt sind, ausgetauscht werden. Die Umrüstung der Fahrzeuge auf ein zeitgemäßes Bremssystem ist technisch jedoch nur mit einer völligen Neugestaltung des Fahrzeugunterbaus mit neuen Fahrgestellen realisierbar.

Behindertengerecht

Das 2006 in Kraft getretene Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz schreibt einen barrierefreien Zugang zum öffentlichen Verkehr vor. Daher ist eine Anpassung der Haltestellen und der Fahrzeuge notwendig. Um den gesetzlichen Auflagen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu entsprechen, müssen daher drei zusätzliche Neufahrzeuge in Niederflerbauweise beschafft werden.

Doppeltes Fahrgastaufkommen als Ziel

Mit der Verlängerung zum Hauptplatz soll eine Verdoppelung des Touristenaufkommens erreicht werden. Das sichert den wirtschaftlichen Bestand der Pöstlingbergbahn auch in Zukunft. Das höhere Fahrgastaufkommen wird durch größere Fahrgastkapazitäten bewältigt, die durch Neuanschaffungen bzw. Revitalisierung der Altfahrzeuge erreicht werden. Das doppelte Fassungsvermögen macht den Betrieb bei größerer Nachfrage (z. B. bei Reisegruppen) wesentlich wirtschaftlicher.

In Abstimmung auf die Intervalle der anderen Linien soll in Zukunft während der Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Intervall, ansonsten ein 30-Minuten-Intervall gefahren werden. Bei entsprechender Nachfrage kann jederzeit auf ein 15-Minuten-Intervall verkürzt werden.

Das neue Pöstlingbergbahn-Museum

Anlässlich des 110. Geburtstags der Pöstlingbergbahn eröffnen die LINZ AG LINIEN in der historisch erhaltenen Talstation ein Museum, das über die Geschichte der beliebten Bahn informiert.

Gelungene Mischung

Klein aber fein präsentiert sich das Informationszentrum, das Geschichte und Gegenwart der Pöstlingbergbahn vereint. Verschiedene Elemente im Raum verteilt unterstreichen den Kontrast zwischen historischen Gegebenheiten und neuen, modernen Materialien. Mithilfe von Schautafeln werden wesentliche Informationen zu verschiedenen Themen wie etwa Geschichte, Technik, historische und neue Wagen präsentiert. Fans der alten Bergbahn finden hier neben Schienen, Stromabnehmern und Tafeln auch eine Achse mit Antriebskranz und eine Zangenbremse.

Die Kombination des historischen Ambientes mit zeitgemäßer Technik ergibt interessante Einblicke, ohne den Eindruck des Gebäudes zu beeinträchtigen. Variable Informationen und interaktive Systeme decken die unterschiedlichen Interessen der Besucher ab.

Spannende Präsentation

Der ehemalige Kassenraum wurde zu einem kleinen Kinosaal umgebaut, in dem die Besucher auf einem 50-Zoll-Monitor Wissenswertes über die alte und die neue Pöstlingbergbahn erfahren. Präsentiert wird die Geschichte vom Grottenbahn-Maskottchen Sebastian, der als animierte Cartoonfigur durch den Film führt.

Fahrsimulator als Besonderheit

Ein besonderes Highlight ist der Fahrsimulator. Auf einem nachgebauten Fahrerstand samt Kurbel wird eine Fahrt mit der alten Bergbahn vom Pöstlingberg hinunter in die Stadt simuliert.

Originalfahrzeuge zu besichtigen

Auf den alten, unveränderten Gleisanlagen im Außenbereich stehen ein geschlossener und ein offener Wagen für Fotos zur Verfügung. Speziell die offenen Sommerwagen waren von jeher bei Fotografen und Fahrgästen gleichermaßen beliebt und stellten schon bei der Eröffnung der Bahn im Jahr 1898 einen besonderen Anziehungspunkt dar.

Ihre Gesprächspartner

- Bürgermeister Franz **Dobusch**
Aufsichtsratsvorsitzender LINZ AG

- Stadtrat Jürgen **Himmelbauer**
Aufsichtsratsvorsitzender LINZ LINIEN GmbH

- Mag. Alois **Froschauer**
Generaldirektor LINZ AG

- DI Walter **Rathberger**
Vorstandsdirektor LINZ AG
Geschäftsführer LINZ LINIEN GmbH

Presserückfragen:

Dr. Doris Fath-Gottinger, Pressesprecherin LINZ AG, Tel. 0664/80340 6721

Fotos: Im Internet unter [/http://www.linzag.at/Presse/Bilder/aktuell](http://www.linzag.at/Presse/Bilder/aktuell)

Die Veröffentlichung der Bilder ist honorarfrei, Fotonachweis: LINZ AG