

PRESSEFAHRT

„Nächster Halt: Pöstlingberg“

Seit 120 Jahren fährt die Pöstlingbergbahn



29. Mai 2018

Pöstlingbergbahn-Museum, Landgutstraße 19

1898: Die steile Geschichte der Pöstlingbergbahn beginnt

Der Pöstlingberg mit Grottenbahn und Wallfahrtskirche ist bis heute ein beliebtes Ausflugsziel für Jung und Alt. Was bei einem Besuch des Linzer Hausbergs nicht fehlen darf, ist die Fahrt dorthin mit der Pöstlingbergbahn, die heuer ein ganz besonderes Jubiläum bestreitet.

„Für die LINZ AG LINIEN gibt es Grund zu feiern, denn es ist heute auf den Tag genau 120 Jahre her, dass die Pöstlingbergbahn offiziell ihren Betrieb aufnahm. Als Touristenattraktion, Nahverkehrsmittel sowie als Wahrzeichen ist sie heute nicht mehr von der Landeshauptstadt Linz wegzudenken“, freut sich der Generaldirektor der LINZ AG, **DI Erich Haider, MBA**.

„Die Pöstlingbergbahn lockt mit ihrer besonderen Route Gäste von Jung bis Alt. Immerhin überwindet sie eine Steigung von durchschnittlich 105 Promille und zählt damit zu einer der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt. Auch der Fuhrpark macht die Bahn einzigartig: Hier wird mit modernen Niederflurwägen und revitalisierten Altfahrzeugen, die ein Gefühl der Originalbergbahn geben, Moderne mit Tradition vereint“, ergänzt die Vorstandsdirektorin der LINZ AG, **Dr.ⁱⁿ Jutta Rinner, MBA**.

Von der Idee der Zahnrad- zur Adhäsionsbahn

Verkehrstechnisch war der Pöstlingberg im 19. Jahrhundert durch damals übliche Karren- und Fahrwege erschlossen. Die erste Idee, die Anbindung durch Schienenwege aufzuwerten, hatte 1891 der Techniker Ing. Josef Urbanski, der ursprünglich eine Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg plante. Den Betrieb bewältigen sollten zwei Dampflokomotiven mit sechs Wägen. Er scheiterte aber aus finanziellen Gründen an den technischen Vorarbeiten. Erst als Urbanski in Gotthard Ritter von Ritschl & Comp. und dem Anwalt Dr. Carl Beurle die passenden Partner fand, kam wieder Schwung in das Bauvorhaben und eine neue Bergbahnvariante entstand. Mit der Einführung der Elektrizität in Linz und der Umstellung der Pferde-Tramway zur elektrisch betriebenen Straßenbahn wurde schlussendlich der

Grundstein für den Bau einer elektrischen Adhäsionsbahn auf den 537 Meter hohen Pöstlingberg gelegt. 1893 führte die Wiener Baufirma Ritschl & Comp. bereits die technischen Vorarbeiten zum Bau der Bahn durch. Ein „Konsortium zur Errichtung elektrischer Anlagen in Linz“, dem Ritschl und Beurle angehörten, konnte mit den nötigen Geldmitteln die Pläne in die Tat umsetzen – allerdings ohne Urbanski, der aber bis heute als geistiger Urheber der Pöstlingbergbahn gilt. Aus dem Konsortium ging 1898 die „Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr“ (TEG) hervor, ein Vorläuferunternehmen der LINZ AG.



Bildtext: 1897 beim Bau der Pöstlingbergbahn: Für den Transport der Geräte dienten Ochsespanne.



Bildtext: Die Pöstlingbergbahn am Eröffnungstag 1898.

Erste offizielle Fahrt vor 120 Jahren

Der Bau der Pöstlingbergbahn begann im Jahr 1897. Die Bauarbeiten gestalteten sich äußerst schwierig, denn die Erdarbeiten wurden händisch abgewickelt und als Transportmittel für die Baumaterialien standen damals nur Ochsenkarren zur Verfügung. Trotzdem konnte die Strecke innerhalb eines Jahres fertiggestellt werden. Die Pöstlingbergbahn erhielt am 28. Mai 1898 die Bewilligung zur Betriebsaufnahme. Die erste offizielle Fahrt des festlich dekorierten Motorwagens Nr. IV fand schließlich am **29. Mai 1898** um 7.36 Uhr statt. Damit war die Geschichte der Pöstlingbergbahn eingeleitet. Ende 1898/Anfang 1899 entstand ein neuer Endbahnhof, die heutige „alte“ Talstation in der Landgutstraße. Die Bahn hatte damals eine Spurwei-

te von 1.000 Millimetern, die sich aufgrund der Konstruktion der Motorwägen ergab. Denn für die Bahn, die auf der Fahrt eine Steigung von beachtlichen 105 Promille überwindet, mussten stärkere Motoren her. Die Strecke belief sich damals auf 2,9 Kilometer. In den ersten Jahren verfügte die Pöstlingbergbahn über sechs offene Bergbahntriebwägen, die sogenannten Sommerwägen. Ab 1900 war die Bergbahn dank der geschlossenen Wägen, die nach und nach dazukamen, ganzjährig im Einsatz.



Bildtext: Die offenen Sommerwägen waren eine besondere Attraktion.

Eine der steilsten Adhäsionsbahnen weltweit

Mit der Steigung von durchschnittlich 105 Promille – die Maximalsteigung auf der steilsten Stelle der Strecke beträgt sogar 116 Promille – sicherte sich die Pöstlingbergbahn 1983 als „steilste Bahn mit Schienenhaftung“ sogar einen Eintrag in das „Guinness Buch der Rekorde“.

Brückenschlag zwischen Tradition und Innovation

2008: Betrieb wird für Runderneuerung eingestellt

Seit ihrem Bestehen wurden an der Bergbahn laufend technische Verbesserungen notwendig. 2008 beendete die Pöstlingbergbahn wegen einer geplanten Erweiterung nach 110 Jahren den Betrieb in ihrer ursprünglichen Form. Aufwändige und teure Wartung und Reparatur der Gleiskörper und der Bahnen waren die Gründe dafür, eine Runderneuerung der Pöstlingbergbahn zu veranlassen.



Bildtext: Ein Niederflurwagen und ein revitalisierter Wagen am Hauptplatz (**Foto:** Kurt Aberl)

Dazu zählten zum Beispiel die Erneuerung der Gleise sowie die Modernisierung der Fahrzeuge. Bei den umfangreichen Um- und Ausbaurbeiten wurde vor allem großes Augenmerk darauf gelegt, das charakteristische Erscheinungsbild der Bergbahn zu erhalten und eine Verbindung zwischen Tradition und Innovation zu schaffen. Drei Triebwägen aus dem Bestand 1950 bis 1959 mit den Nummern VIII, X und XI wurden daher auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Der Unterbau und auch die elektrische Ausstattung wurden überholt. Auch das Koppeln zweier Fahrzeuge, die Doppeltraktion, war fortan möglich, um so die Fahrgastkapazität erhöhen zu können. Die Sitzplätze wurden nach ursprünglichem Vorbild als Holzsitze mit Sprossen gefertigt, die charakteristischen Elemente im Führerstand blieben erhalten. Neben den historischen Wägen stand auch die Anschaffung moderner Garnituren in Niederflurbauweise, ähnlich der Optik der alten Wägen, auf dem Programm. Heute stehen vier Niederflurwägen und drei revitalisierte „Nostalgiewägen“ zur Verfügung.

Streckenverlängerung bis zum Hauptplatz

Im Rahmen der Rundum-Modernisierung wurde auch das Streckenangebot erweitert. Ziel war es, den Linzer Hauptplatz zu erschließen. Die Erneuerung der Gleise ermöglichte die Anpassung der Spurbreite von 1.000 auf 900 Millimeter, um die Bahn in das Straßenbahnnetz der LINZ AG LINIEN integrieren zu können. Wie bei der Eröffnung 1898 war es auch 2009 ein Pfingstwochenende, als am 29. Mai die Bergbahn nach einem Jahr Bauzeit wieder den Betrieb aufnahm.

Seither fährt die Pöstlingbergbahn auf einer Strecke von 4,14 Kilometern direkt vom Hauptplatz auf den Pöstlingberg und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 255 Metern in 20 Minuten.

Mehr als 800.000 Fahrgäste im Geschäftsjahr 2017

Als Wahrzeichen der Landeshauptstadt, Touristenattraktion sowie als öffentliches Nahverkehrsmittel erfreut sich die Bahn heute, 120 Jahre später, ungebrochen großer Beliebtheit. Alleine im vergangenen Geschäftsjahr nutzten mehr als 800.000 Fahrgäste die Pöstlingbergbahn.

„In den letzten Jahren konnte sich die Pöstlingbergbahn über ein starkes Plus freuen. Wurden 2015 noch 660.000 und 2016 790.000 Passagiere befördert, verzeichnete die Pöstlingbergbahn im Geschäftsjahr 2017 erneut eine gesteigerte Fahrgastanzahl von insgesamt 810.000“, erklärt der Geschäftsführer der LINZ AG LINIEN, **Mag. Albert Waldhör**.

Doch die Bergbahn erlebte in ihrer 120-jährigen Geschichte wirtschaftlich herausfordernde Zeiten. Die schwierigste Phase erfuhr die Touristenattraktion aufgrund der Kriegswirren in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Die Weltwirtschaftskrise in den 20er- und 30er-Jahren brachte einen erheblichen Rückgang an Fahrgästen. Die Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr (TEG) als Betreiber konnte den Bahnbetrieb nur durch erhebliche Zuschüsse am Leben halten. Erst im zweiten Weltkrieg kletterten die

Fahrgastzahlen wieder hinauf und die Pöstlingbergbahn erlebte einen kontinuierlichen Aufschwung.

Die alte und neue Pöstlingbergbahn im Detail

Der Unterschied zwischen den alten und den derzeit im Einsatz befindlichen Garnituren besteht vor allem in der Spurweite und der Höchstgeschwindigkeit. Alle technischen Details im Vergleich:

Technik heute:



Bildtext: Eine der drei revitalisierten nostalgischen Triebwägen.



Bildtext: Ein moderner Niederflurwagen oder sogenannter „Mountainrunner“.

Technische Daten:

Streckenlänge	4.140,00 m
Höhenunterschied	254,68 m
Kleinster Radius	43,00 m
Maximale Steigung	11,6 %
Spurweite	900 mm
Motorleistung	2 x 68 PS
Fahrdrachtspannung	600 Volt
Wagengewicht, leer	14.400 kg
Wagengewicht, besetzt	16.700 kg
Anzahl Sitzplätze	22
Anzahl Stehplätze	16
Geschwindigkeit Ebene	50 km/h
Geschwindigkeit Berg	25 km/h

Technische Daten:

Streckenlänge	4.140,00 m
Höhenunterschied	254,68 m
Kleinster Radius	43,00 m
Maximale Steigung	11,6 %
Spurweite	900 mm
Motorleistung	4 x 143 PS
Fahrdrachtspannung	600 Volt
Wagengewicht, leer	28.000 kg
Wagengewicht, besetzt	35.000 kg
Anzahl Sitzplätze	33
Anzahl Stehplätze	55
Maximale Geschwindigkeit Ebene	50 km/h
Maximale Geschwindigkeit Berg	25 km/h

Technik damals:



Bildtext: Ein offener Sommerwagen und ein geschlossener Wagen von damals.

Technische Daten:

Streckenlänge	2.900,00 m
Höhenunterschied	254,68 m
Kleinster Radius	50,00 m
Maximale Steigung	11,6 %
Spurweite	1.000 mm
Motorleistung	2 x 20 PS
Fahrdrahtspannung	600 Volt
Wagengewicht, leer	10.000 kg
Wagengewicht, besetzt	12.300 kg
Geschwindigkeit bergwärts	12,0 km/h
Geschwindigkeit talwärts	13,5 km/h
Sitzplätze Sommerwagen	24
Sitzplätze geschlossener Wagen	22
Stehplätze geschlossener Wagen	16

Hearonymus: Der Pöstlingberg-Reiseführer informiert

Online- und Mobile-Services:

Audioguide „Erlebniswelt Pöstlingberg“

Der kostenlose Audioguide „Erlebniswelt Pöstlingberg“ bietet Informationen und Wissenswertes rund um den Linzer Hausberg und auch die Pöstlingbergbahn. Ein idealer „Reiseführer“ für einen Ausflug auf den Pöstlingberg. 29 Audioguide-Kapitel stehen zur Verfügung.

So einfach geht's: Die kostenlose Hearonymus-App downloaden und den Audioguide „Erlebniswelt Pöstlingberg“ auswählen. Und schon geht es los ...



Eintauchen in die Geschichte der Pöstlingbergbahn

Ein Hauch von Nostalgie:

Der Bergbahnhof in der Landgutstraße hatte nach den Umbauarbeiten 2008/2009 aufgrund der neuen Endhaltestelle am Hauptplatz keine Funktion mehr. Darum entstand am Standort der ehemaligen Talstation in der Landgutstraße in liebevoller Gestaltung das Pöstlingbergbahn-Museum, damit Interessierte auch in Zukunft ein Stück „Originalbergbahn 1898“ erleben können. Das kleine, feine Informationszentrum vereint Geschichte und Gegenwart der Pöstlingbergbahn. Verschiedene Elemente im Raum verteilt unterstreichen den Kontrast zwischen historischen Gegebenheiten und neuen, modernen Materialien. Schautafeln informieren über die Geschichte, Technik sowie Fahrzeugentwicklung. Neben Schienen, Stromabnehmern und Tafeln finden Fans der alten Bergbahn im Museum auch eine Achse mit Antriebskranz und eine Zangenbremse. Der ehemalige Kassenraum wurde zu einem Erlebniskino umfunktioniert. Im Film, in dem Grottenbahn-Maskottchen Sebastian als Cartoonfigur zu sehen ist, erfahren die Besucher alles Wissenswerte rund um die alte und die neue Bergbahn. Mithilfe eines Fahrsimulators können die Gäste eine Talfahrt aus Sicht des Fahrpersonals auf einem nachgebauten Fahrerstand samt Kurbel erleben. Die Krönung des Museumbesuches ist für viele die Besichtigung der alten Wagen: Es gibt einen historischen offenen Sommerwagen und einen geschlossenen Wagen zu bestaunen.



Bildtext: Ein Stromabnehmer mit Eisrad sowie ein Modell einer Zangenbremse der alten Garnituren.

Öffnungszeiten:

1. März bis 1. November, Samstag, Sonn- und Feiertag von 10.00 bis 16.00 Uhr, wochentags mit vorheriger Anmeldung (für Gruppen ab 10 Personen), Anmeldung unter sonderfahrten@linzag.at oder 0732 3400 7406. **Eintritt:** kostenlos

Betriebszeiten Pöstlingbergbahn

Montag bis Samstag

ab Pöstlingberg: ab 5.30 Uhr im 30-Minuten-Intervall

ab Hauptplatz: ab 6.00 Uhr im 30-Minuten-Intervall

Sonn- und Feiertage

ab Pöstlingberg: ab 7.00 Uhr bis 22.30 Uhr im 30 Minuten-Intervall

ab Hauptplatz: ab 7.30 Uhr bis 22.00 Uhr im 30 Minuten-Intervall

Aktuell gilt der Sommerfahrplan

Seit Anfang März gilt für die Pöstlingbergbahn (Linie 50) der Sommerfahrplan. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr ist die Bahn im **15-Minuten-Takt** unterwegs.

Infos zu den genauen Abfahrtszeiten finden Sie auf www.linzag.at/efa oder mobil mit der qando-App.

Pöstlingbergbahn mieten

Egal ob Hochzeit, Geburtstag oder ein besonderer Ausflug: Sowohl die Niederflurwägen, als auch die revitalisierten Wägen können für einen speziellen Anlass gemietet werden.

Als Startpunkt eignet sich neben der Talstation am Hauptplatz Linz jede beliebige Haltestelle im Schienennetz der LINZ AG LINIEN. Speziell bei größeren Gruppen empfiehlt es sich, das vielfältige Angebot der Sonderfahrten zu nutzen.

Informationen und Buchung unter sonderfahrten@linzag.at

Ihre Gesprächspartner

- DI Erich **Haider**, MBA
Generaldirektor der LINZ AG
- Dr.ⁱⁿ Jutta **Rinner**, MBA
Vorstandsdirektorin der LINZ AG, Ressort Verkehr & Konzernservice
- Mag. Albert **Waldhör**
Geschäftsführer der LINZ AG LINIEN

Die Veröffentlichung der Bilder ist honorarfrei,

Fotonachweis: LINZ AG, **Ausnahme** Seite 5 oben: **Fotonachweis:** Kurt Aberl

Presserückfragen:

Susanne Gillhofer, LINZ AG-Presse, Tel: 0732 3400 3424, s.gillhofer@linzag.at