



Die Geschichte der Schneebergbahn

Berg- und Bahnerlebnis seit 1897

Die Schneebergbahn – Bahn- & Bergerlebnis seit 1897



Barbara Komarek
Geschäftsführerin
Niederösterreich Bahnen



Hubert Resch
Geschäftsführer
Schneebergbahn

Herzlich willkommen zu einer Zeitreise durch die über 125-jährige Geschichte der Schneebergbahn! Wir freuen uns, Ihnen einen spannenden Einblick in die beeindruckende Pionierleistung zu Planung und Bau der Schneebergbahn, ihre bewegte Geschichte und die erfolgreiche Gegenwart der Zahnradbahn geben zu können.

Die Schneebergbahn zählt zu den ältesten und steilsten Bergbahnen Europas und hat sich seit ihrer Gründung zu einem unverzichtbaren Bestandteil der Region entwickelt. Die atemberaubende Landschaft, die einzigartige Technik und die Gastfreundschaft machen jede Fahrt zu einem besonderen Erlebnis.

In der vorliegenden Broschüre nehmen wir Sie mit auf eine Zeitreise durch die Geschichte unserer traditionsreichen Zahnradbahn – von der Zeit ihrer Gründung in der K.u.K-Monarchie bis in die Gegenwart. Sie werden erfahren, wie dieses historische Kulturgut entstanden ist, welche technischen Herausforderungen dabei überwunden werden mussten und welche Menschen hinter dem Erfolg der Schneebergbahn stehen.

Wir sind sehr stolz darauf, unseren Gästen seit über 125 Jahren ein einzigartiges Bahn- und Bergerlebnis bieten zu können. Unser Anspruch ist es daher, auch in Zukunft ein wichtiger Partner für den Tourismus und die Region zu sein und unsere Gäste mit derselben Begeisterung und Leidenschaft wie einst unsere Vorfahren auf den höchsten Berg Niederösterreichs zu bringen.

Wir laden Sie nun herzlich ein, tief in die Geschichte unserer Zahnradbahn einzutauchen und freuen uns darauf, Sie bald wieder an Bord unserer Schneebergbahn begrüßen zu dürfen.

Die Schneebergbahn: Berg- und Bahnerlebnis seit 1897

Von Karl Rieder / Hubert Resch

WIE ALLES BEGANN

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts kamen immer mehr Gäste nach Puchberg, um den Schneeberg aus der Nähe zu sehen. Das Gipfelerlebnis blieb den meisten aber verwehrt. So wurde zunehmend über eine Erschließung des Schneebergs durch eine Bergbahn nachgedacht. Ausschlaggebend war letztlich 1871 das erfolgreiche Projekt der Schweizer Rigibahn. Schon 1872 gab es einen ersten Vorstoß zum Bau einer Zahnradbahn von Payerbach auf den Schneeberg. Die Umsetzung scheiterte jedoch am Börsenkrach 1873. Auch mehreren weiteren Anläufen in den Folgejahren war kein Erfolg beschieden.

Ende der 1870er Jahre begannen intensive Bemühungen des Wiener Neustädter Gemeinderates, die Wirtschaftskraft der Stadt durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Mit der Anbindung von Fischau, Grünbach und Puchberg und ihrer Wirtschafts- und Industriebetriebe samt einer Verbindung zur Gutensteiner Bahnstrecke sollte Wiener Neustadt zum Knotenpunkt im südlichen Niederösterreich werden. Der Schneeberg als Tourismusziel war ebenfalls wesentlicher Teil der Überlegungen.



Je konkreter die Planungen für den Bau einer Bahn nach Wiener Neustadt wurden, desto größer wurde vorerst die Ablehnung in der Puchberger Bevölkerung. Vor allem wurden Einkommensverluste durch den Ausfall des traditionellen Transportgeschäftes, das für nicht wenige Bauern ein guter Nebenverdienst war, befürchtet. Positiv aufgeschlossen waren hingegen Puchberger Wirtschaftstreibende, allen voran Josef Hirschler (1894 bis 1900 Bürgermeister), und der aus Deutschland stammende Gipswerkbesitzer Wilhelm Frey (Bürgermeister 1900 bis 1908), hatten doch beide schon von sich aus eigenständige Pläne für die Errichtung einer Bahn vorangetrieben.





Bau der „Hohen Mauer“

DIE ALLES ERMÖGLICHT HABEN

Zu allererst muss hier der geniale Planer der Schneebergbahn genannt werden: der erfahrene Wiener Bahnbauingenieur Josef Tauber. Schon 1885 hatte ihm das k.k. Handelsministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn mit Zahnradsystem von Puchberg im Anschluss an die projektierte Lokalbahn Wiener Neustadt-Puchberg auf den Gipfel des Schneebergs erteilt. 1887 erwarb Tauber die Vorkonzession für die Bahn Wiener Neustadt – Puchberg. Die treibende Kraft für den Bau der Bahn war der Wiener Neustädter Rechtsanwalt Karl Haberl, Bürgermeister und Landtagsabgeordneter. Er gewann das Land Niederösterreich als Interessent für eine finanzielle Beteiligung. Allerdings nur für die Stammstrecke – dem Bau der Bergbahn stand das Land ablehnend gegenüber.



Josef Tauber (* 1847, † 1933)



Karl Haberl (* 1833, † 1908)

Überzeugt vom finanziellen Ertrag und Erfolg einer solchen Bergbahn steckte Haberl sein gesamtes Vermögen in das Projekt, stellte einen Finanzierungsplan auf und übernahm gemeinsam mit Tauber Vorzugsaktien und Prioritätsobligationen. Lokale Investoren zeichneten Stammaktien. Das Gesetz vom 19. Juni 1895 brachte schließlich eine Finanzierungszusicherung seitens des Staates in der Höhe von 300.000 Kronen (das entspricht etwa 1,8 Millionen Euro).

1894 begannen die Verhandlungen mit dem europaweit renommierten Bahnbauingenieur und Bahnbetreiber Leo de Arnoldi. Der Bauvertrag wurde am 5. November 1895 abgeschlossen.



Leo de Arnoldi
Deutscher Eisenbahn-Bauingenieur
und Unternehmer, * 29.4.1843 in
Arnsberg, Westfalen, † 4.5.1898
in Wien

LEO DE ARNOLDI - ERBAUER UND BETREIBER DER BAHN

Der deutsche Ingenieur Arnoldi (1843–1898) übernahm die Verpflichtung, das gesamte Projekt um 2.650.000 Kronen umzusetzen und den Betrieb der Bahn zu übernehmen, ohne das Land Niederösterreich und die anderen Interessenten zu größeren Leistungen heranzuziehen als für die Strecke Wr. Neustadt - Puchberg. Außerdem ging er die vertragliche Verpflichtung ein, das gewaltige Bauvorhaben (Normalspurstrecke und Zahnradstrecke samt Infrastruktur sowie das Hotel am Schneeberg) bis Ende März 1897 fertig zu stellen. Für Bauverzögerungen waren hohe Pönale vertraglich festgesetzt. Arnoldi kaufte nach der Konzessionserteilung (am 25. September 1895) Tauber das gesamte Projekt ab. Der feierliche Spatenstich in Puchberg erfolgte am 5. Dezember 1895.



Bau der beiden Tunnel zwischen
der Station Baumgartner und dem
Bergbahnhof Hochschneeberg

Es trat ein, was kaum für möglich gehalten worden war: Die Stammstrecke von Wr. Neustadt nach Puchberg wurde fast zeitgerecht fertig, sie wurde am 14. April 1897 eröffnet. Die 7,3 Kilometer lange Strecke der Zahnradbahn bis zur Haltestelle Baumgartner wurde am 1. Juni 1897 in Betrieb genommen. Die gesamte Strecke mit einer Länge von 9,7 Kilometern und einer Höhendifferenz von 1.218 Metern wurde schließlich am 25. September 1897 dem öffentlichen Verkehr übergeben.



Versammelte Mannschaft vor der
ehemaligen Werkstätte

Nach dem fulminanten Start der neuen Bahn und der beiden Luxushotels winkte der Betreiberfirma Arnoldi ein höchst erfolgreiches Jahr – da verstarb Leo Arnoldi völlig unerwartet am 4. Mai 1898. Kurzfristig führte sein älterer Sohn Carlos Arnoldi neben der florierenden Baufirma auch den Bahnbetrieb, bevor es zum Verkauf an die Aspangbahn kam.



Werbeplakat für die Schneebergbahn, entworfen von der Lithographischen Kunstanstalt Friedrich Sperl in Wien



Illustration des Kaiserbesuchs als Titelseite der Kronenzeitung



Inserat zur Betriebseröffnung der Schneebergbahn in der Reichspost im Jahr 1897

EIN BESONDERER IMPULS FÜR DIE REGION

Die Schneebergbahn brachte besondere touristische Impulse für Puchberg und die Region, da seit dem Bau der Bahn auch intensiv in touristische Infrastruktur investiert wurde – zum Beispiel in das „Hotel Schneebergbahn“ (heute Schneeberghof), das mit der Bahn errichtete Berghotel Hochschneeberg sowie weitere mit der Zeit (aus)gebaute Betriebe. Zahlreiche Veranstaltungen und Kongresse belegen eine mondäne touristische Entwicklung, die auch durch den Besuch von Kaiser Franz Josef I. am 18. Juni 1902 gewürdigt wurde, anlässlich dessen er auch die nach seiner verstorbenen Ehefrau benannte Kaiserin Elisabeth Kirche am Hochschneeberg besuchte.



Kaiser Franz Josef I. besucht die Schneebergbahn am 18. Juni 1902



Bürgermeister Frey und EWA-Betriebsdirektor Tunkler von Treuinsfeld



Das Berghaus Hochschneeberg abgebildet auf einer historischen Postkarte



Bahnhof Puchberg, abgebildet auf einer historischen Postkarte

BETRIEB DURCH DIE ASPANGBAHN (EWA)

Mit 1. Jänner 1899 übernahm die EWA sämtliche Anlagen der Schneebergbahn und die Betriebsführung. Finanziert wurde das Geschäft vom belgischen Hauptaktionär der Aspangbahn, den Chemins de fer de l'État belge.

Um die Attraktivität der Schneebergbahn zu steigern, wurde 1900 mit der Strecke Sollenau – Feuerwerksanstalt eine direkte Anbindung an die Aspangbahn geschaffen, die Fahrzeit von Wien damit um eine Stunde verkürzt. Allerdings protestierte Wiener Neustadt heftig gegen diese Umfahrung, war doch die Schneebergbahn ein wichtiges Element in der Verkehrspolitik der Stadt.



Der Kauf der Bahn und die massiven Investitionen führten dazu, dass sich die Aspangbahn verschuldete. Allein die Schneebergbahn war all die Jahre gewinnbringend. Als solides Unternehmen überstand sie alle Krisen der 1920er Jahre. Förderlich war besonders der stark steigende Skitourismus auf dem Schneeberg. Das Berghotel blieb ab 1925 auch im Winter geöffnet und die Zahnradbahn hielt den Betrieb, soweit es das Wetter zuließ, aufrecht.



Nicht so gut durch die Krisenzeit kamen die belgischen Gesellschafter. Ihre Probleme verschärften die finanzielle Situation der Aspangbahn. Schließlich konnte der Betrieb der Schneebergbahn durch die EWA nicht mehr garantiert werden. Per Gesetz vom 26. Juni 1937 wurde der Betrieb beider Bahnen ab 1. Juli 1937 mittels Pachtvertrag auf die Bundesbahnen Österreich (BBÖ) übertragen.

BUNDESBAHN - REICHSBAHN - STAATSBAHN - ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

Nach dem Konkurs der Aspangbahn übernahmen die BBÖ (Bundesbahnen Österreich) ab August 1937 den Betrieb der Schneebergbahn. Zwei Standbeine machten die Schneebergbahn trotz all der Wirren und Mühsale der Zeit profitabel: Die Steinkohlenwerke Grünbach und der Schneebergtourismus. Mit der Übernahme änderte die BBÖ die Streckenführung: Direkte Züge wurden nun nur mehr ab Wien Südbahnhof über Leobersdorf - Wittmannsdorf - Steina-brückl - Feuerwerksanstalt - Fischau geführt.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1938 wurde die Schneebergbahn in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert. Noch immer aber war die Bahn, da die Konzession bis 27. September 1985 lief, rechtlich gesehen eine eigenständige Einheit. Mit 1. Jänner 1940 machte das Deutsche Reich von der gesetzlichen Möglichkeit der vorzeitigen Einlösung Gebrauch, womit die Schneebergbahn als Rechtspersönlichkeit zu existieren aufhörte.

Während des Zweiten Weltkrieges und in der Besatzungszeit erbrachte die Schneebergbahn für das Steinkohlenwerk große Transportleistungen. Trotz der massiven Kampfhandlungen

zu Kriegsende in Puchberg waren keine wesentlichen Schäden bei der Bahn zu verzeichnen. Nach dem Zusammenbruch des Naziregimes und der Befreiung Österreichs übernahm die österreichische Staatseisenbahn zwischen 1945 und 1947 - unter sowjetischer Aufsicht - die Betriebsführung, danach war die Schneebergbahn wieder Teil der Österreichischen Bundesbahnen.

Für den weiteren Lauf der Geschichte empfiehlt sich eine getrennte Betrachtung der Normalspurstrecke (= Puchberger Bahn) und der Zahnradstrecke (= Schneebergbahn). Zwischen 1947 und 1997 wurde der Betrieb auf beiden Strecken von den Österreichischen Bundesbahnen geführt, 1997 aber die effektive Trennung in die Puchberger Bahn und die Schneebergbahn vollzogen. Die Stammstrecke, also die Puchberger Bahn, verblieb bei den ÖBB. Auf der Normalspurstrecke wurde von Bad Fischau/Brunn bis Puchberg ein Zugleitbetrieb eingerichtet und das Zugangebot durch die Einführung des Stundentakts verbessert. Durch eine Optimierung der Anschlüsse in Wiener Neustadt wurden weitere Fahrzeitverkürzungen von und nach Wien erzielt.

EIN NEUES KAPITEL: DIE NIEDERÖSTERREICHISCHE SCHNEEBERGBAHN UND IHRE SALAMANDER-ZÜGE



Niederösterreich

Unter der Federführung (Planung und Finanzierung) des Landes Niederösterreich wurde die Zahnradstrecke ab Jänner 1997 von einer eigenständigen Betriebsgesellschaft mit den Eigentümern NÖVOG und ÖBB unter dem Firmennamen „Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH.“ (NÖSBB) geführt. 2012 hat das Land Niederösterreich mit der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) die Anteile der ÖBB an der Gesellschaft übernommen und damit die Gesamtverantwortung für den Betrieb der Schneebergbahn.

Sichtbarstes Zeichen war die Anschaffung der neuen Salamander-Züge. Seit 1999 befördern drei dieselbetriebene Triebfahrzeuge mit maximal 119 Sitzplätzen Gäste einfach und bequem auf den höchsten Berg Niederösterreichs. Der Feuersalamander als Markenzeichen repräsentiert das besondere Tier der regionalen alpinen Bergwelt mitsamt seiner kriechenden, dem Umfeld angepassten, Fortbewegung. Der Weg der Salamander-Züge fügt sich ebenso nahtlos in die Landschaft ein, wirkt keinesfalls als Störfaktor und hat durch die markante Farbgebung entsprechende Signalwirkung. Die Züge werden fotografiert, über sie wird gesprochen und sie machen alpine Natur hautnah spürbar.

Die Fahrzeuge wurden von den Schulkindern aus der Region „getauft“: „Sisi“ (für Kaiserin Elisabeth, zu deren Gedächtnis das Elisabeth-Kircherl auf dem Hochschneeberg errichtet wurde), „Franz Joseph“ (für Kaiser Franz Josef I., welcher bereits 1902 mit der Zahnradbahn auf den Schneeberg fuhr) und „Leo“ (nach Leo Arnoldi, dem Erbauer der Zahnradbahn).

2009 kam ein weiterer Zug mit einer maximalen Kapazität von 95 Sitzplätzen hinzu, der Dank technischer Fortschritte diesel-elektrisch angetrieben wird. Durch Instandsetzungen und Verbesserungen an der Strecke sowie mittels technischer Optimierung der Fahrzeuge kann die Schneebergbahn an Hochfrequenztagen im Halbstundentakt verkehren. Die originalen Dampflokomotiven „Z2“ und „Z5“ sind auch heute noch im Einsatz und bringen die Gäste der Schneebergbahn im Nostalgie-Dampfbzug fast wie zur Gründerzeit auf den Schneeberg.



*Festakt zur
Taufe der
Salamander-Züge
im Jahr 1999*

Die Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH (NÖSBB)

Meilensteine einer niederösterreichischen Erfolgsgeschichte



Seit der Übernahme der Verantwortung durch das Land Niederösterreich wurden zahlreiche wesentliche Investitionen in Infrastruktur und Betrieb getätigt. Hier sind die wichtigsten:

1998	» Präsentation der neuen Salamander-Züge (11. Dezember 1998) und Baubeginn der neuen Werkstatt/Remise (Inbetriebnahme 1999)
1999	» Am 24. Juli kommen erstmals neben den traditionellen Dampfzügen die neuen „Salamander“-Triebwagen zum Einsatz
2002	» 4. Juni: Spatenstich zum Bau der Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlage Hochschneeberg sowie zum Bau einer Stromversorgungsleitung von Puchberg zum Bergbahnhof Hochschneeberg (Inbetriebnahme 2003) » 15. Juni: Eröffnung der Kinderbergwelt Hochschneeberg, nur 5 Gehminuten vom neuen Bergbahnhof entfernt
2003	» 19. April: Inbetriebnahme des neuen Vertriebs- und Informationssystems der Schneebergbahn. Fahrkartenverkauf via Internet-Ticketing wird eingeführt
2005	» 12. Mai: Feierliche Segnung und Inbetriebnahme des Kaiserin Elisabeth Nostalgie-Waggons und der Salamander-Babys
2007	» 12. Juni: Spatenstich für den Bau des Bergbahnhofs » Bau der neuen Haltestelle Hengsttal in Verbindung mit der Galerie VOKA (Eröffnung 8. Mai 2008)
2009	» Eröffnung des neuen Bergbahnhofs Hochschneeberg in 1.800 Meter Seehöhe (höchstgelegener Bahnhof Österreichs) » Spatenstich der Wasserversorgungs- und Abwasserbeseitigungsanlage für das Damböckhaus und die Fischerhütte (Fertigstellung 2010) » Inbetriebnahme des neuen diesel-elektrisch betriebenen Salamander-Zuges
2010	» Start des neuen Fahrgastinformationssystems in den Zügen sowie Übernahme und Sanierung der Haltestelle Baumgartner » Beginn umfangreicher Sanierungsarbeiten entlang der Strecke sowie Einbau neuer elektrischer Weichen

2011	» Eröffnung des „Paradies der Blicke“ und der höchstgelegenen Galerie Österreichs im historischen Bergbahnhof
2012	» Seit Jänner befindet sich die Bahn zu 100% in Besitz der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG)
2013	» Inbetriebnahme einer neuen Lichtzeichenanlage (Bahnhofsausfahrt Puchberg) » Umfangreiche Sanierung des Bahnhofs Puchberg » Fertigstellung der neuen WC-Anlagen bei der Station Baumgartner » Bau eines neuen Besucherparkplatzes in Puchberg
2014	» Spatenstich für das neue Tourismusportal am Bahnhof der Schneebergbahn in Puchberg (Fertigstellung und Eröffnung im Mai 2015)
2015	» 24. Oktober: Die Schneebergbahn erreicht den zweiten Platz in der ORF-Show „9 Plätze - 9 Schätze“
2016	» Mit 178.000 Besucher*innen in der Saison 2016 befördert die Schneebergbahn in diesem Jahr die höchste Anzahl an Fahrgästen in ihrer Geschichte
2017	» 25. Juni: Festakt anlässlich „120 Jahre Schneebergbahn“ » Eröffnung der Dauerausstellung „Kaiserlicher Schneeberg“ im Tourismusportal
2020	» Neugestaltung des Bergareals samt neuem Kinderspielplatz » Ausbau der Gastwirtschaft Baumgartner
2021	» Erfolgreiche Revision aller Salamander-Züge » Neugestaltung des Shops und der Besucherlenkung im Tourismusportal
2022	» Die Schneebergbahn feiert ihr 125-jähriges Jubiläum

Durch die Ausgliederung der Schneebergbahn konnte der mehrfach ernsthaft gefährdete Bestand der Zahnradbahn nachhaltig gesichert werden. Die Modernisierung des Fuhrparks und die Investitionen in die Infrastruktur sowie die Gestaltung des Unternehmens zum modernen touristischen Dienstleister waren die Garanten für den Erfolg.



» BESUCHEN SIE DIE AUSSTELLUNG „125 JAHRE SCHNEEBERGBAHN“ IM 1. STOCK DES TOURISMUSPORTALS IN PUCHBERG ODER ERLEBEN SIE DIE GESCHICHTE DER ZAHNRADBahn HAUTNAH IM ZAHNRADBahn-MUSEUM NEBENAN. «

Information und Anreise



anachb.vor.at



Planen Sie Ihre Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem kostenlosen VOR AnachB Routenplaner.



Web & App-Version
für Android & iOS

Wochenenddirektzug von Wien nach Puchberg
und täglich stündliche Umsteigeverbindungen
nach Puchberg.

Nähere Infos unter:
www.schneebergbahn.at



Infocenter

Information täglich unter +43 2742 360 990-1000 | info@niederosterreichbahnen.at
Werkstättenstraße 13 | 3100 St. Pölten
Ticketverkauf vor Ort: Mo – Fr von 7:30 – 17:00 Uhr



Gute öffentliche Anbindung

Bahnhof Puchberg: Bahnhofplatz 1, 2734 Puchberg am Schneeberg



Fahrkarten

webshop.niederosterreichbahnen.at



www.schneebergbahn.at

Hier erhalten Sie alle aktuellen Informationen und Angebote.



www.facebook.com/niederosterreichbahnen/
www.instagram.com/niederosterreich_bahnen/