



## **Medieninformation Schauinslandbahn**

### ***Geschichte der Schauinslandbahn Freiburg In diesem feiert sie ihren 80. Geburtstag***

#### **Der Bau 1929 -1930**

1893 stellte der „Stadtrath“ von Freiburg bei einer Besichtigung der Forst- und Fahrstraße auf den Schauinsland fest: „Dieser Berg muss der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden.“

Nach vielen Vorschlägen und Ideen zur Trassenführung wurde 1925 die Schauinslandbahn Studiengesellschaft ins Leben gerufen. Nach erfolgreicher Projektierung genehmigte am 7. August 1928 der Bauausschuss den Bau einer Seilschwebbahn auf den Schauinsland. Daraufhin wird am 19. Dezember 1928 die Schauinslandbahn Aktiengesellschaft gegründet, die neben der Kapitalbeschaffung auch für die Planung und Projektabwicklung zuständig war. Die Grundsteinlegung für das 2,15 Mio. Reichsmark teure Großprojekt war dann am 8. Mai 1929.

Am 12. März 1930 kam die erste Seiltrommel mit einem Tragseil an der Laderampe für Möbelwagen am Freiburger Güterbahnhof an. Das riesige Gewicht von je 28 Tonnen pro Haspel konnte nur von einer starken Dampfwalze der Firma Nickel & Seitz gezogen werden.

Auf der gesamten Strecke dienen 7 Stahlstützen mit Zugseilrollen und Tragseilaufgaben als Seilträger. Die größte Seilspannweite beträgt 734 m und die höchste Stütze ist 37,5 m hoch. Am 27. April 1930 – nicht ganz drei Monate vor der Eröffnung – sind die letzten Arbeiten an den Stützen beendet.

#### **Die Eröffnung 1930**

Großer Bahnhof in der Talstation. Bei der Eröffnungsfeier am 17. Juli 1930 waren alle Verantwortlichen, viele Honoratioren und Ehrengäste geladen. Das Stadtgartenorchester unterstrich die feierliche Stimmung



mit dem Divertimento von Wolfgang Amadeus Mozart bis zum Eintreffen der Kabine No.1, die mit jungen Trachten-Mädchen aus Horben und Hofsgund, von der Bergstation kommend, langsam in der Talstation einschwebte. Um 11.44 Uhr verlässt die Kabine dann besetzt mit Oberbürgermeister Bender und vielen Ehrengästen zu den Klängen des Deutschlandliedes die Talstation zur ersten Bergfahrt.

Die Schauinslandbahn ist die erste Großkabinenumlaufseilbahn der Welt, die große Menschenmassen befördern kann. Die Bahn war 1930 mit 10 „Wagen“ ausgestattet, die von einem Schaffner begleitet wurden. Jede Kabine fasste 23 bis 25 Fahrgäste und war nach der damaligen Meinung luxuriös ausgestattet. Pro Kabine gab es 6 Sitzplätze.

### **1930-1987**

Die Schauinslandbahn, Attraktion und Anziehungspunkt, war in den 40ziger Jahren das schnellste Verkehrsmittel auf den Berg. Die Fahrzeit von 16 Minuten war unerreicht und verband die Freiburger mit der schönen Natur, sowie mit allen Wander- und Wintersportmöglichkeiten. Der Verkehrsverein Freiburg erwähnte bereits 1913 in einem Schreiben an den Stadtrat: „Mit dieser Bahn könnte man in kurzer Zeit und für wenig Geld ein Landschaftspanorama zeigen, wie es wohl in wenig Gauen Deutschlands geschaut werden kann“.

Während des Krieges stiegen die Fahrgastzahlen dann auf 240.000, obwohl in den Jahren 1944 und 1945 wegen der permanenten Fliegerbedrohung nur nachts gefahren werden konnte. Gerade in dieser Zeit kam der Schauinslandbahn eine wichtige Aufgabe zu. Sie musste unter anderem die auf dem Berg eingerichteten Ausweichelazarette versorgen. Am 3. Dezember 1944 wurde die im Hotel Kyburg untergebrachte Universitätsklinik von Fliegern angegriffen. Trotz starken Sturms wurden noch in derselben Nacht über hundert Kinder mit der Schauinslandbahn in ein Notquartier auf den Berg befördert.

Im Jahre 1957 wurde die Aktiengesellschaft in eine GmbH umgewandelt. Die Stadt Freiburg übernahm bis 1969 alle fremden Anteile und war somit alleinige Gesellschafterin. Auf Wunsch der Stadt übernahm dann



1982 die Freiburger Verkehrs AG die Gesellschaftsanteile der Schauinslandbahn und integrierte das Unternehmen in ihre Gesellschaft.

1971 konnte der 7 Mio. Fahrgast bei der Schauinslandbahn begrüßt werden.

Doch 1986, nach 56 Jahren Betriebszeit und mehr als 12 Millionen beförderten Fahrgästen, musste aufgrund der großen Defizite und der alten, dringend erneuerungsbedürftigen Kabinen über ein neues wirtschaftlicheres Bahnkonzept nachgedacht werden

### **Der Umbau 1987**

7 Jahre nach dem 50. Jubiläum kam dann am 11. Oktober der unvermeidliche Einschnitt. Die Aufsichtsbehörde erteilte keine neue Betriebserlaubnis mehr. Der Zahn der Zeit – Steuer- und Sicherheitseinrichtungen waren nicht mehr auf dem neusten Stand – und Korrosion hatte den Kabinen zugesetzt. Die Freiburger Verkehrs AG als Betreiber entschied sich für den Umbau zu einer leistungsfähigeren und wirtschaftlichen Bahn (ohne Schaffner) und gegen die, von vielen aus Gründen des Denkmalschutzes, geforderte Sanierung. Die Umbaukosten betragen 9 Millionen DM.

Die neue Bahn wurde am 6. Dezember 1988 von Oberbürgermeister Dr. Rolf Böhme eingeweiht.

### **Die Neue Bahn**

#### **Technische Daten**

Streckenlänge 3.600 m

Höhenunterschied 746 m

Tragseildurchmesser 50 mm



Zerreißfestigkeit 250 t  
Zugseildurchmesser 25 mm  
Zerreißfestigkeit 44 t  
Anzahl der Stützen 7 + Spannstation  
Größte Spannweite zwischen Stütze 6 + 7 734 m  
Größte Höhe zwischen Stütze 6 + 7 67 m  
Hauptantrieb Nennleistung 220 KW max. 360 KW  
Notantrieb Nennleistung 55 KW max. 90 KW  
Anzahl der Kabinen 37 + 1 Revisionskabine  
Antrieb Bergstation

### **Betriebsleistungen**

Fördergeschwindigkeit max. 4 m pro Sekunde  
Fahrzeit rd. 15 Min.  
Kabinenzeitfolge max. 57 Sekunden  
Förderleistung in einer Richtung pro Std. bei 7 Personen/Kabine rd. 500 Pers.  
11 Personen/Kabine rd. 700 Pers.

### **Bergwelt Schauinsland 2001**

Das Konzept der Bergwelt Schauinsland setzt die Erlebnisvielfalt in den Mittelpunkt der Kommunikation. Zusammen mit Partnerunternehmen bietet die Schauinslandbahn, „als Schlüssel zur Bergwelt“, vielfältige Angebote aus den Bereichen Sport, Gastronomie, Kultur und Abenteuer. Auf diese Weise wird eine natur verträgliche Belebung des Schauinslandgebietes erreicht und gleichzeitig ein attraktives Naherholungsgebiet für Freiburg und die Region geschaffen.