

Thema: Prater Wien

Autor: Paul Vecsei

Wo auch „große Männer“ wieder Kinder werden: Wiens Liliputbahn

Das kleine technische Wunderwerk im Wiener Prater geht demnächst in seine 92. Saison und bastelt an Innovationen für mehr Umweltschutz.



Wiener
G'schichten

von Paul Vecsei

In der Welt der kleinen Züge bereitet man den großen Bahnhof vor: Am Anfang der Hauptallee im Prater wird gerade geputzt, geschrubbt, geschweißt und gelötet. Die Liliputbahn bereitet sich nach dem Winterschlaf auf ihr 92. Frühlingserwachen vor, denn die Minizüge gibt es in Wien seit 1928. Eine „kleine Schwester“ fährt seit 1965 im Donaupark.

Je nach Wetterlage sollen spätestens am 15. März zwei kleine Dampfzüge und drei Dieselloks mit den entzückenden Waggons zur regelmäßigen Fahrt durch den Prater anrollen. Seit ein paar Monaten hat der Wiener Traditionsbetrieb „Liliputbahn“ eine neue Geschäftsführung. Die junge Anna Kleindienst, die in dritter Generation die Eigentümerfamilie repräsentiert, übernahm gemeinsam mit dem Technischen Direktor Philipp Fabschütz die Kelle der Fahrdienstleitung des Gesamtunternehmens. Die Existenz der kleinen Bahn ist dabei von Quereinnahmen anderer Fahrbetriebe der Eigentümerfamilie im Prater ebenso abhängig, wie von vielen kleinen und großen Eisenbahnfreunden. Da gibt es nicht nur die Passagiere, sondern zum Beispiel den Zahnarzt, der in der Freizeit eine Lokomotive lenkt. Denn das darf nicht jeder: Alle Sparten bei der Liliputbahn unterliegen strengen Auflagen durch das Eisenbahngesetz und anderen ernst zu nehmenden Vorschriften. Hier kennen die Gesetzgeber keinerlei Spaß.

Wer also eine Lok lenken will, braucht Fahrprüfungen, wie bei einer großen Bahn. Und so helfen noch viele andere Freiwillige zur

Freude der vielen tausenden Besucher bei der beliebten Sehenswürdigkeit aus. Denn was wäre Wien und sein Prater wohl ohne die Liliputbahn?

Die Betreiber versuchen technisch und in Fragen von Umwelt und Nachhaltigkeit „up to date“ zu sein. „Natürlich kann man eine Dampflok nicht ohne Kohle fahren“, meint Anna Kleindienst. „Aber jene für die kleinen Loks kaufen wir extra in Großbritannien ein, weil sie weniger Partikel und Russ produziert, auch wenn sie teurer ist“. Jetzt könnte den Betreibern noch der Brexit auf den Kopf fallen. Bahnchefin Kleindienst: „Wir hoffen, das wir uns das weiter leisten können.“

In der kleinen Remise und den Werkstätten im Prater bastelt man ohnehin längst an Zukunftsprojekten: Gemeinsam mit den ÖBB hat man sogar eine Wasserstofflok entwickelt. Die steht jetzt in den Mini-Hangars bei der Hauptallee. Denn die Ingenieure von Bundes- und Liliputbahn halten sie noch nicht für ausgereift. Und an einer vollelektrischen Version einer Lokomotive wird ebenfalls bereits gebaut. Denn die grüne Praterlandschaft soll als „Lunge“ der Stadt auch künftig keinen Schaden nehmen. Dennoch will Kleindienst, „dass auch kleine und große Passagiere in der Zukunft echte Eisenbahn-Gefühle nach altem Muster erleben können.“

Thema: Prater Wien

Autor: Paul Vecsei



Das neue Führungsduo der alten Liliputbahn im Wiener Prater: Philipp Fabschitz (Technik) und Anna Kleindienst. Foto: Philipp Pertl