Flügelrad

Sonderausgabe **Frühjahr 2018**

Wissenswertes aus dem RSWE e.V. und aus der Welt des Schienenverkehrs

Der Regensburger Hauptbahnhof im Wandel der Zeit

Die Vereinszeitschrift der

Postfach 120 403 93026 Regensburg
www.rswe.de

RSWE e.V.
Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde e.V.

Sonderdruck der Vereinszeitschrift *Flügelrad* der
Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde RSWE e.V.
Postfach 120 403, 93026 Regensburg

Nachdruck und Vervielfältigung nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Vereins

Vorwort

Der Bahnhof stellt eigentlich - soweit vorhanden - in jedem Ort einen zentralen Punkt dar. So verhält es sich auch in Regensburg, obwohl unsere Stadt nicht nur über den Hauptbahnhof, sondern über einige weitere Bahnhöfe verfügt, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind und sich nicht nur dem Personenverkehr widmen. In dieser Abhandlung möchte ich mich jedoch auf den Hauptbahnhof mit seinen Nebenbereichen beschränken, denn auf all die Regensburger Bahnhöfe einzugehen, würde dieses Werk sprengen.

Egal, ob man selbst auf eine Reise geht, jemanden vom Zug abholt oder auch nur den einen oder anderen Einkauf erledigt, man hetzt meist durch das Empfangsgebäude und es macht sich fast niemand Gedanken, wann und wie sich die Eisenbahn eigentlich hier auf dem Gelände entwickelt hat.

Die wenigsten Leute werden wissen, dass sie sich hier auf einem inzwischen auch schon historischen Gelände bewegen, auch wenn es in der Zeitschiene nicht gerade an die historischen Bauwerke der Innenstadt hinreicht, denn bereits im Jahre 1859 erhielt Regensburg seinen ersten Bahnhof und zwar den der "Königlich privilegierten Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen". Dass dieser etwas südlich des heutigen Bahnhofsgebäudes im Bereich der Gleise 1 und 2 stand, werden wohl meist nur Eisenbahn-Interessierte und Insider wissen.

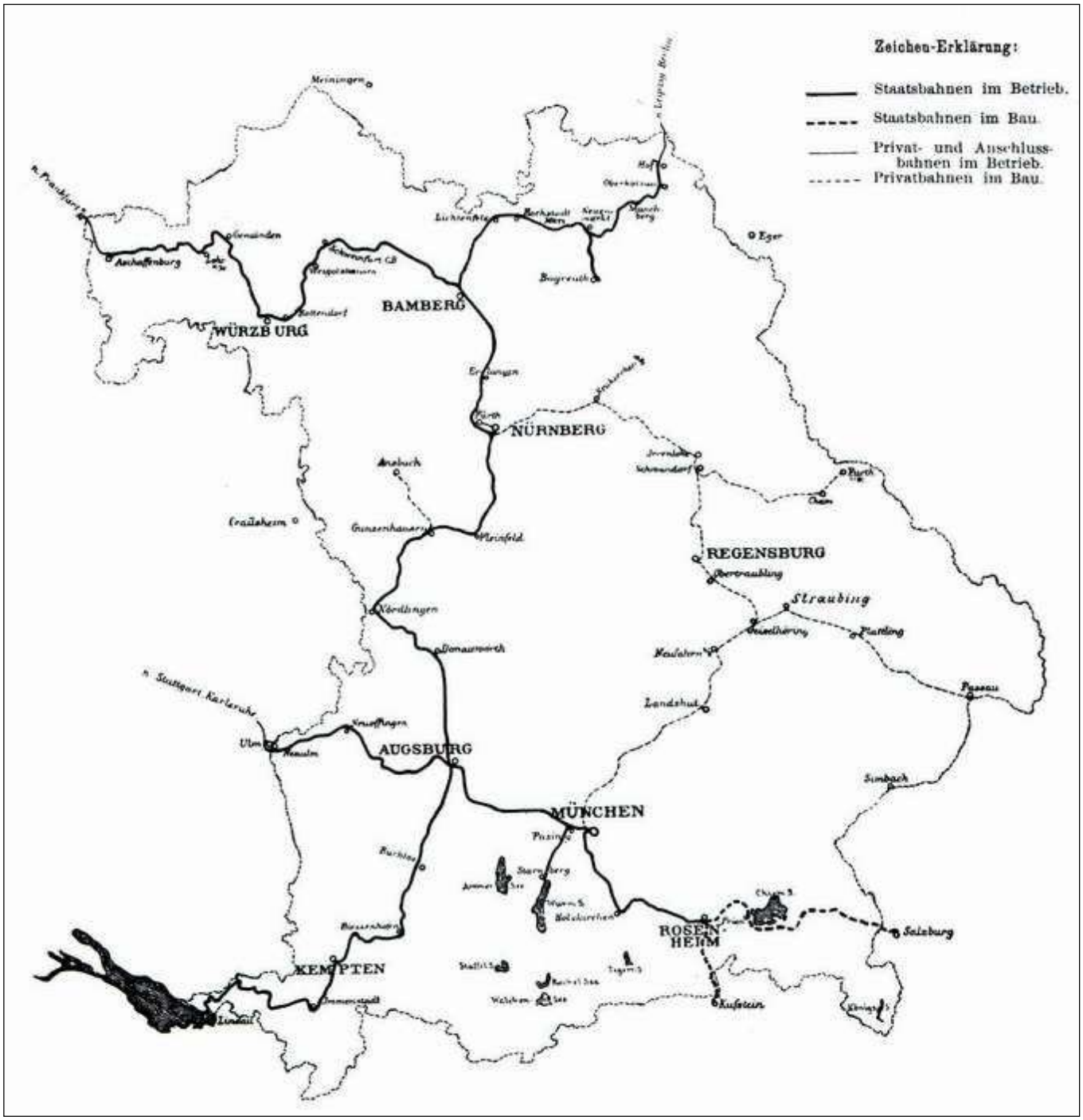
In der folgenden Abhandlung wollen wir die Geschichte unseres Bahnhofsgebäudes und seines Umfeldes etwas näher betrachten.

Vielleicht habe ich Sie angeregt, sich bei Ihrem nächsten Besuch am Bahnhof oder seinem Umfeld etwas näher umzusehen und vielleicht die eine oder andere Besonderheit, die hier angesprochen wird, zu entdecken.

Regensburg, im Frühjahr 2018

Wolfram Salberg

Im Jahre 1859 erhielt Regensburg seinen Bahnanschluss und damit seinen ersten Bahnhof, denn die Stadt lag an der Verbindung von München über Regensburg nach Nürnberg. Betreiber der damaligen Strecke war die "Königlich privilegierte Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen". Nachdem die Bahnlinie von München kommend bereits südlich von Regensburg ab Neufahrn/Nby. einen Umweg über Geiselhöring nach Obertraubling machte, führte die Strecke ab Regensburg nach Nürnberg anfangs über Schwandorf und Amberg, weil die direkte Verbindung über Neumarkt erst zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich im Jahre 1873, entstand.



Quelle: deacademic.com

Streckenkarte Kgl. bayer. Ostbahn (1859)

Das Bahnhofsgebäude der bayerischen Ostbahn wurde 1857 bis 1859 am südlichen Ende der Maximilianstrasse errichtet, ausführender Architekt war Heinrich von Hügel, der sich seinerzeit auch mit dem Bau vieler Bahngebäude einen Namen gemacht hatte.

Vorbild des langgestreckten Gebäudes mit seinem Portikus mit fünf Bogen waren die Gebäude der italienischen Renaissance.

Sammlung RSWE

Ostbahn-Bahnhof ca. 1860

Sammlung RSWE

Ostbahn-Bahnhof ca. 1860

Quelle: Sammlung RSWE

Ostbahn-Bahnhof mit Vorplatz ca. 1863

Zum Ostbahn-Bahnhof gehörte auch eine Wagenremise, welche sich vorher westlich des Bahnhofes befand. Auf dem oberen Bild ist sie am rechten Bildrand gerade noch zu erkennen. Im Volksmund wird auch erzählt, in dieser Halle wäre einst der Salonwagen des Fürsten von Thurn & Taxis abgestellt gewesen, was jedoch aufgrund der Entfernung zum Schloss unwahrscheinlich erscheint.
Zu einem späteren Zeitpunkt wurde diese Halle Stein für Stein abgetragen und südlich der Gleise in ihrer ursprünglichen Form wiedererrichtet.

Quelle: Stadtarchiv Regensburg

Ehemalige Wagen-Remise der bayerischen Ostbahn ca. 1989

Nachdem die Deutsche Bundesbahn bzw. die spätere Deutsche Bahn AG für die Remise keine Verwendung mehr hatte, wurde sie verkauft und mit finanziellen Mitteln des Regensburger Möbelspediteurs Oswald Zitzelsberger renoviert. Heute befindet sich in darin die "music academy".

Foto: Wolfram Salberg

Ehemalige Wagen-Remise, heute music academy

Als dann die Strecke nach Nürnberg über Neumarkt fertig gestellt war und der Bahnbetrieb erheblich zunahm, wurde zwischen 1888 und 1892 nördlich des bisherigen Bahnhofes ein wesentlich größerer Neubau aus Klinkerstein im Stil der Neorenaissance der Gründerzeit erstellt.

Quelle: Sammlung RSWE

Ostbahn-Bahnhof und Neubau ca. 1892

Der alte Ostbahn-Bahnhof stand etwa dort, wo sich heute die Gleise 1 und 2 befinden bzw. bis hin zum Bereich des heutigen Bahnsteig 1.

Die neu eingerichtete Regensburger Straßenbahn verkehrte zeitweise auch bis zum Hauptbahnhof.

Quelle: Sammlung RSWE

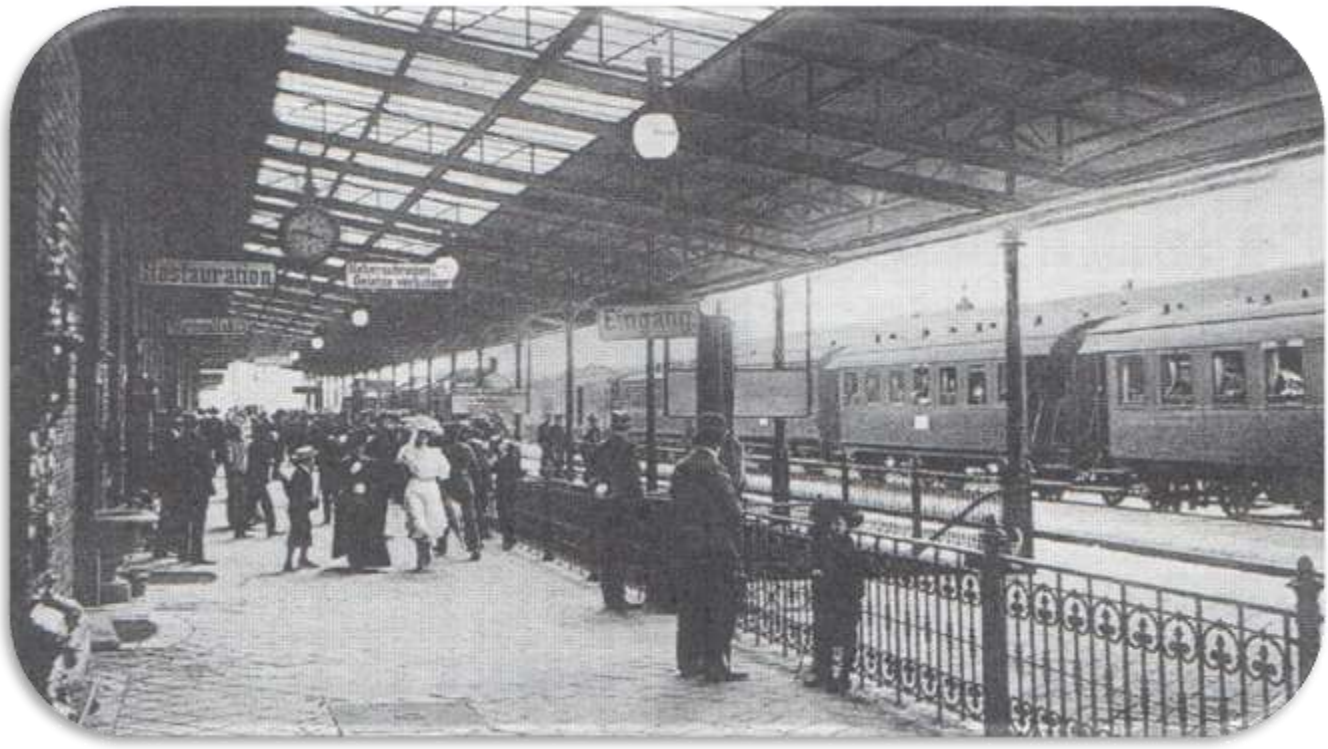
Bahnhofvorplatz mit Straßenbahn ca. 1904

Quelle: Sammlung RSWE

Hauptbahnhof und Bahnhofvorplatz um 1900

Bereits um 1900 herrschte im Regensburger Hauptbahnhof reger Betrieb.

Gleisanlagen Quelle: Sammlung RSWE



Quelle: Feuerross und Flügelrad

Zeiten, als es noch die Bahnsteigsperre gab - 1909
(die Sperren gab´s sogar noch bis in die 1970er-Jahre)

Quelle: Sammlung RSWE

Hauptbahnhof mit Galgenberg-Brücke

Noch während des 2. Weltkrieges pulsierte das Leben im Bereich des Hauptbahnhofes. Die Straßenbahn verkehrte immer noch bis zum Bahnhofsvorplatz.

Quelle: Sammlung RSWE

Hauptbahnhof und Maximilianstrasse im August 1942

Im 2. Weltkrieg war der Bahnhof aufgrund seiner Knotenfunktion mehrmals Ziel von Bombenangriffen und wurde stark beschädigt.

Quelle: Stadtarchiv Regensburg

Hauptbahnhof im April 1945

Quelle: Stadtarchiv Regensburg

Hauptbahnhof nach Kriegsende im Juli 1946

Der Wiederaufbau des Hauptbahnhofes zog sich bis 1955 hin, jedoch herrschte ab ca. 1950 schon wieder reger Bahnverkehr.

reger Betrieb im Hauptbahnhof ca. 1950 Foto:Gottfried Turnwald

Foto:Gottfried Turnwald

Foto: Gottfried Turnwald

Inzwischen verkehrten auch schon wieder Fernzüge, wie der Donau-Kurier und wie sie alle hießen. Ich selbst (links vorne) kam als "Rodinger Landei" im Juli 1964 auch mal in den Genuss, ab Regensburg mit einem D-Zug nach Hannover fahren zu dürfen. Die Still-Elektrokarren der Deutschen Bundesport am Bahnsteig hatten es mir damals besonders angetan.

Foto: Dr. Lothar Salberg

Foto: Berger

Bahnhofshalle, Innenansicht

Foto: Berger

Auskunftsschalter

In den folgenden Jahren dümpelte der Regensburger Hauptbahnhof mehr oder weniger so dahin und kam immer mehr herunter. Wer erinnert sich nicht mehr an die schmuddelige und zugige Unterführung.

Quelle: Stadtarchiv Regensburg

Gut, dass das gesamte Bahnhofsareal im Jahre 2004 eine umfassende Renovierung und Neugestaltung erhielt, denn für die im Jahre 2006 mit dem Titel "UNESCO-Weltkulturerbe" ausgezeichnete Stadt wäre dieser Bahnhof mit Sicherheit kein Aushängeschild gewesen. Die Renovierung bot sich alleine auch schon deshalb an, denn auf der Südseite der Gleisanlagen war inzwischen ein attraktives und modernes Einkaufszentrum, die "Regensburg-Arcaden", entstanden. Somit lag es auch nahe, den Bahnhof und den Gleisbereich auch von Süden erreichbar zu machen. Das Zaubermittel hieß "Arcadensteg", er verbindet das Bahnhofsgebäude an der Nordseite der Gleisanlagen mit dem neuen Einkaufszentrum auf der Südseite.

Und wenn man auf dem Bahnsteig steht und auf seinen Zug wartet, zeigt sich der neue Steg schon als imposantes Bauwerk. Durch die moderne Bauweise mit Sicht-Stahl und viel Glas wirkt der Steg auch nicht bedrückend, sondern eher luftig und leicht.

Im Bahnhofsgebäude ist der Steg per Rolltreppe oder behindertengerecht per Aufzug zu erreichen, auf der Seite der Arcaden kommt zusätzlich ein außenliegender Fußsteig hinzu.

Foto: Wolfram Salberg

Arcadensteg von den Regensburg-Arcaden ausgesehen

Foto: Wolfram Salberg

Vom außenliegenden Fußsteig an den Arcaden hat man einen schönen Blick auf die Gleisanlagen.

Foto: Wolfram Salberg

Blick vom Arcaden-Fußsteig auf die Gleisanlagen 2015

Foto: Wolfram Salberg

Gleisanlagen mit Arcadensteg 21.07.2012

Für eventuelle Notfälle wurde die alte Bahnunterführung nicht zugeschüttet, so dass sie im Ernstfall jederzeit - wenn auch eingeschränkt - zur Verfügung steht. Ein Aushängeschild ist sie jedoch nicht mehr.

Foto: regensburger-tagebuch.de

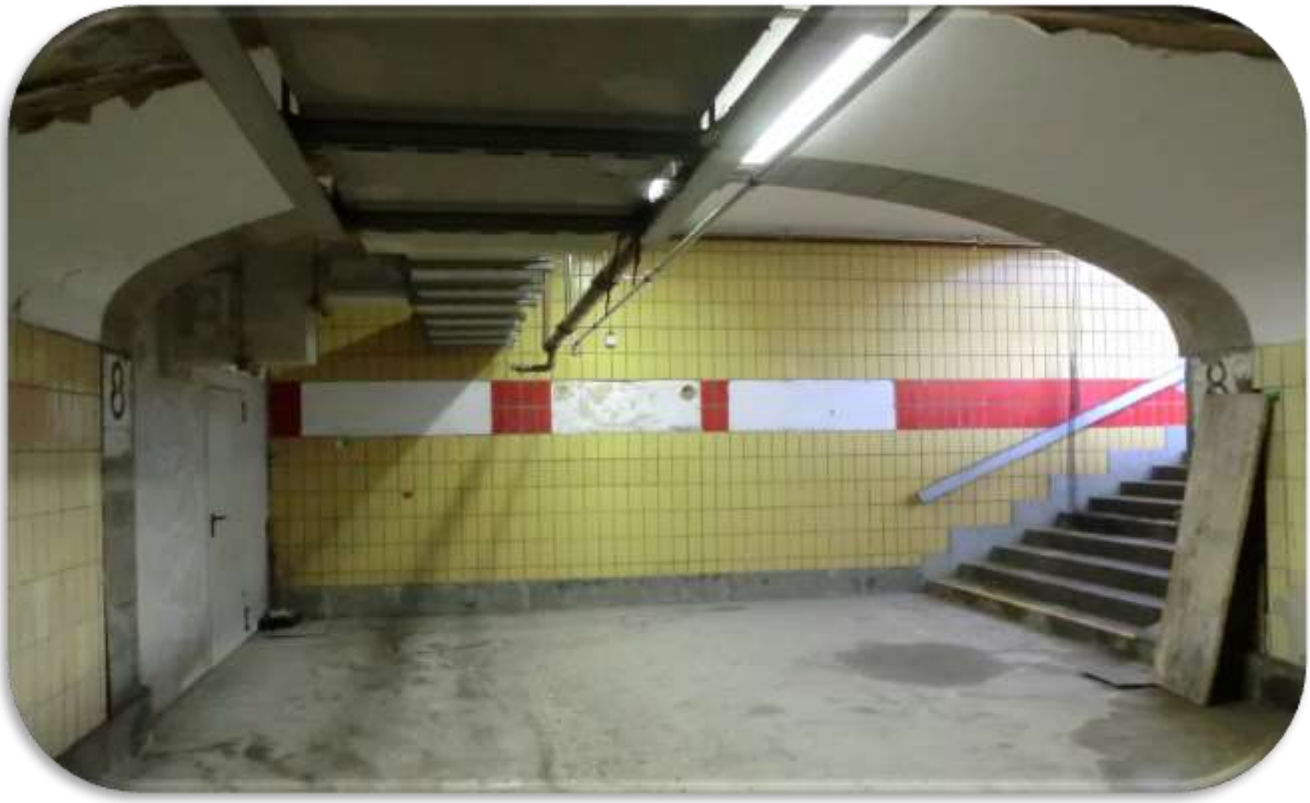


Foto: regensburger-tagebuch.de

Alles in allem macht der Bahnhofsbereich heute - auch aus der Luft gesehen - einen freundlichen und modernen Eindruck, welcher einer Stadt, die an die 170000-Einwohnergrenze stößt, nur recht sein kann.

Foto: Heiko Focken, Eisenbahn von oben

Ein modernes Bahnhofsmanagement hat es auch geschafft, inzwischen alle zwei Jahre ein Bahnhofsfest auf die Beine zu stellen, bei welchem die verschiedensten Fahrzeuge zu sehen sind.

Foto: Wolfram Salberg

Schneefräse beim Bahnhofsfest 2014

Foto: Wolfram Salberg

Baureihe 169 005 des Bayerischen Localbahnvereins

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes war schon seit den 1970er-Jahren immer ein Stiefkind und man wusste nicht, wie man mit ihm umgehen soll. Im Jahre 1910 war die Welt noch in Ordnung, als am Bahnhofsvorplatz lediglich Pferdefuhrwerke fuhren.

Quelle: Sammlung RSWE

Bahnhofsvorplatz 1910

Heute sieht es dort schon ganz anders aus und die Stadtväter sind dran, ein komplett neues Konzept zu erarbeiten.

Foto: Mittelbayerische Zeitung

Bereits im Jahre 1963 kamen Gedanken auf, wie man den Bahnhofsvorplatz neugestalten könnte.

REGENSBURGER STADT-UMSCHAU

Nähere Erläuterungen zu dem vom Stadtrat verabschiedeten Verkehrsplan von Regensburg

Ein neuer Omnibusbahnhof soll nördlich des Hauptbahnhofs beim Peterskirchlein entstehen

Die Pläne dazu werden schon lange überlegt / Entlastung des Dachauplatzes / 20 bis 30 An- und Abfahrtsplätze sind vorgesehen

So soll der Omnibusbahnhof mit Tiefgarage vor dem Hauptbahnhof einmal aussehen. Freilich ist es ein Projekt, das nicht von heute auf morgen verwirklicht werden wird. Südlich des Peters- ... entstehen die Buchten für die Omnibusse, die nach der Anfahrt und vor der Abfahrt auf einem Gelände an der Einmündung der Bahnhof- in die Margaretenstraße abgestellt werden. Im Zuge der Anlage des Omnibusbahnhofs erfahren auch verschiedene Straßenführungen Verände- rungen. Die Zufahrt zur Tiefgarage, die etwa 500 bis 600 Personenwagen aufnehmen soll, erfolgt von der Albertstraße aus.

Aufnahme: Berg

Quelle Mittelbayerische Zeitung/regensburger-tagebuch.de

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Derzeit ist geplant, den gesamten Bahnhofsvorplatz bis hin zur Maximilianstrasse neu zu gestalten, wozu auch die Bürger mit befragt wurden. Dabei wird auch in Erwägung gezogen, dass in den 1970er-Jahren erbaute Studentenheim auf dem ehemaligen Kepler-Areal abzureißen und dort ein Kongresszentrum zu erstellen. Wie man das Gelände neugestalten und dabei den bis dahin aufgearbeiteten Straßenbahn-Triebwagen Nr. 47 einsetzen könnte, dazu hat sich die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. schon mal ihre Gedanken gemacht.

Quelle: IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

Auch die alte Galgenbergbrücke war lange Zeit ein Problem, da sie dem wachsenden Verkehr - vor allem zur Universität und zur Fachhochschule (heute OTH) am Galgenberg - nicht mehr gewachsen war.

Quelle: Sammlung RSWE

Deshalb musste Anfang der 2000er-Jahre eine komplett neue Brücke erstellt werden, deren Bau viele Monate lang für erhebliche Verkehrsbehinderungen und Umleitungen sorgte.

Galgenbergbrücke

Foto: Wolfram Salberg

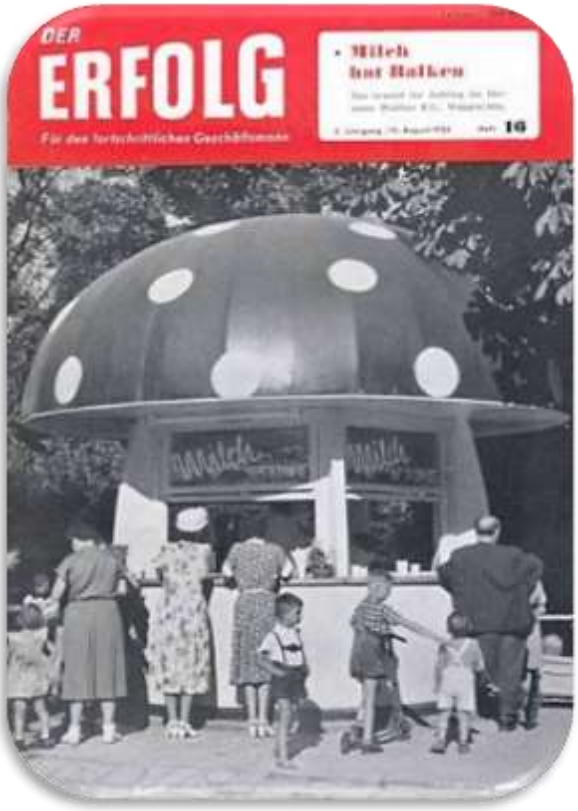
Quelle: Mittelbayerische Zeitung

Sogar eine Einhausung der Bahngleise ist bzw. war im Gespräch, um dort eventuell die neue "Busdrehscheibe" für den innerstädtischen Busverkehr und den regionalen Nahverkehr einzurichten.

Doch schon die Auffahrt zur Galgenbergbrücke war in früheren Jahren problematisch. Manche Leute können sich noch an die alte Rampe zur Brücke mit ihrer verkehrsungünstigen Stoppstelle (Fahrschule!) an der Einmündung oben erinnern. Dem wurde durch eine Kehrschleife entlang des neu gebauten Castra-Regina-Centers abgeholfen.

Quelle: regensburger-tagebuch.de

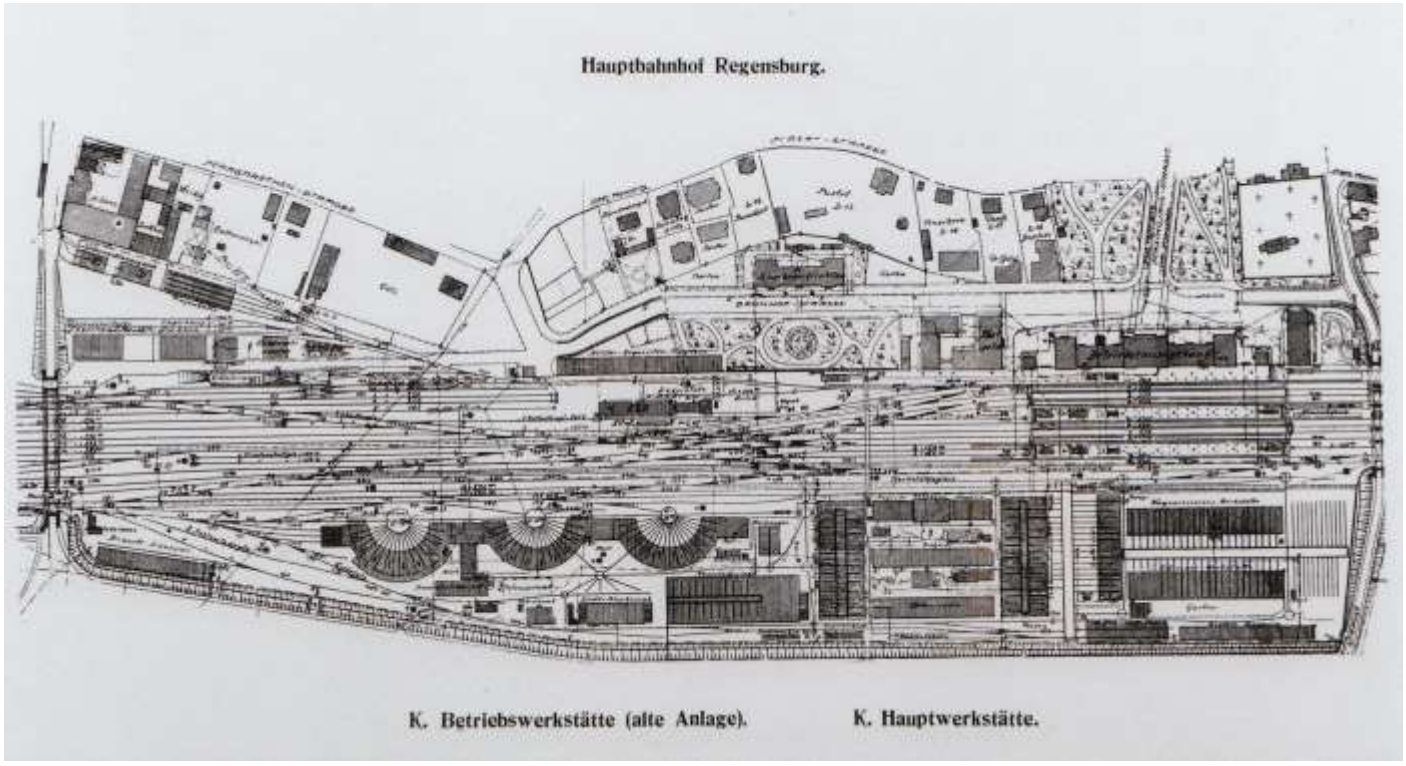
Auch wenn er nicht in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, sondern in der Fürst-Anselm-Allee, steht, soll er hier dennoch kurz erwähnt werden.



Die Rede ist vom allseits bekannten Milchschwammerl, einem Relikt aus der Mitte der 1950er-Jahre, als in einer bundesweiten Werbekampagne darum geworben wurde, mehr Milch zu trinken. Hintergrund war auch, dass Alkohol damals erst ab einem Alter von 21 Jahren ausgegeben werden durfte. Insgesamt wurden 49 solcher Pilz-Kioske hergestellt, der Regensburger trägt die laufende Nummer 38, datiert von 1954 und steht inzwischen unter Denkmalschutz.
Weitere Pilze aus der damaligen Kampagne in genau dieser Form sind noch bekannt in Lindau, Wangen und Bregenz/Österreich.

Quelle: Wikipedia und Zeitschrift Erfolg vom 15.08.1956

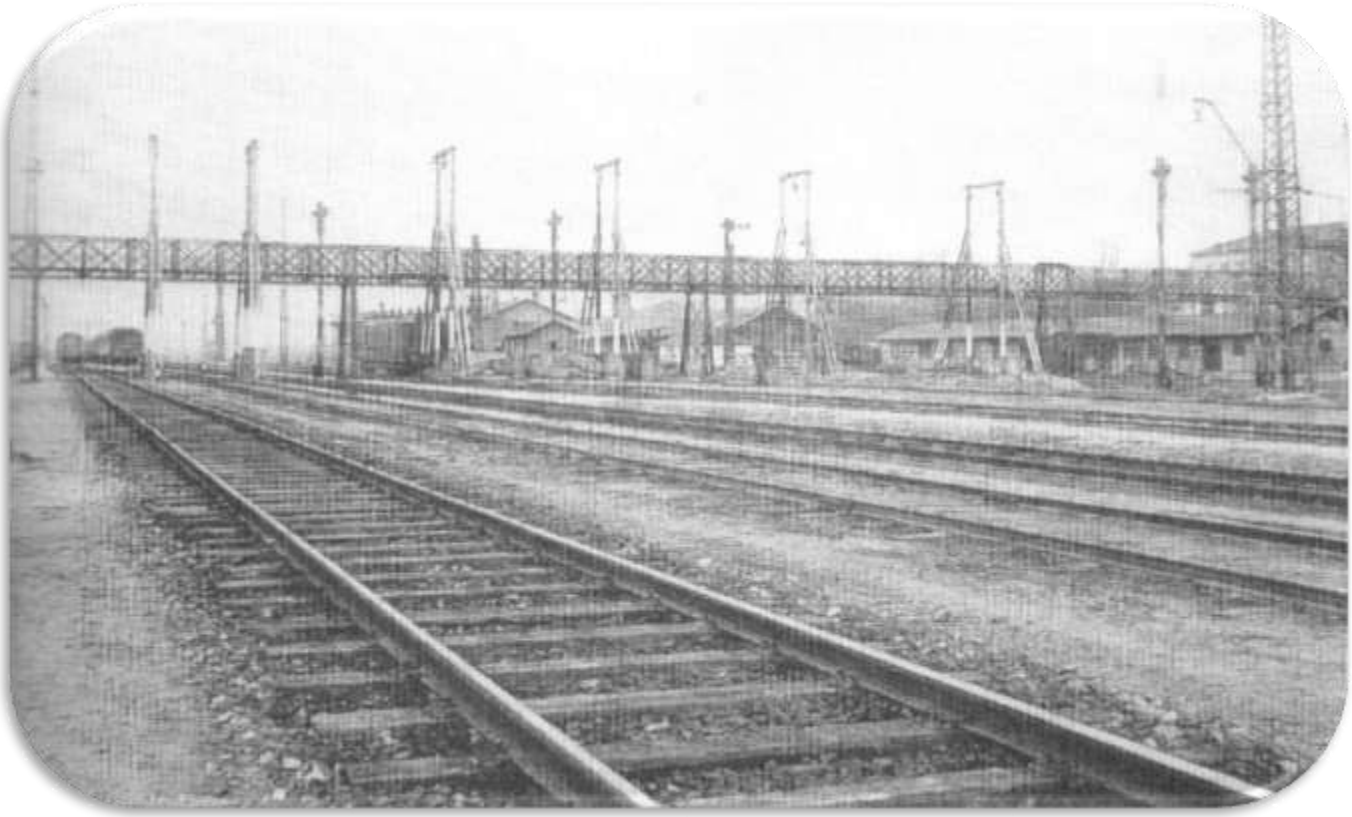
Nun aber wieder zurück zu den eigentlichen Bahnanlagen. Südlich der Bahnanlagen, dort wo heute die Regensburg-Arcaden stehen, befand sich in früheren Jahren die Bundesbahn-Zentralwerkstätte. Es war eine sehr ausgedehnte Anlage, welche sich südlich der Gleise zwischen der Kumpfmühler Brücke im Westen und der Galgenbergbrücke im Osten erstreckte und damit eine Gesamtlänge von fast 1000 Metern aufwies.



Hauptbahnhof mit Zentralwerkstätte Quelle: Sammlung RSWE

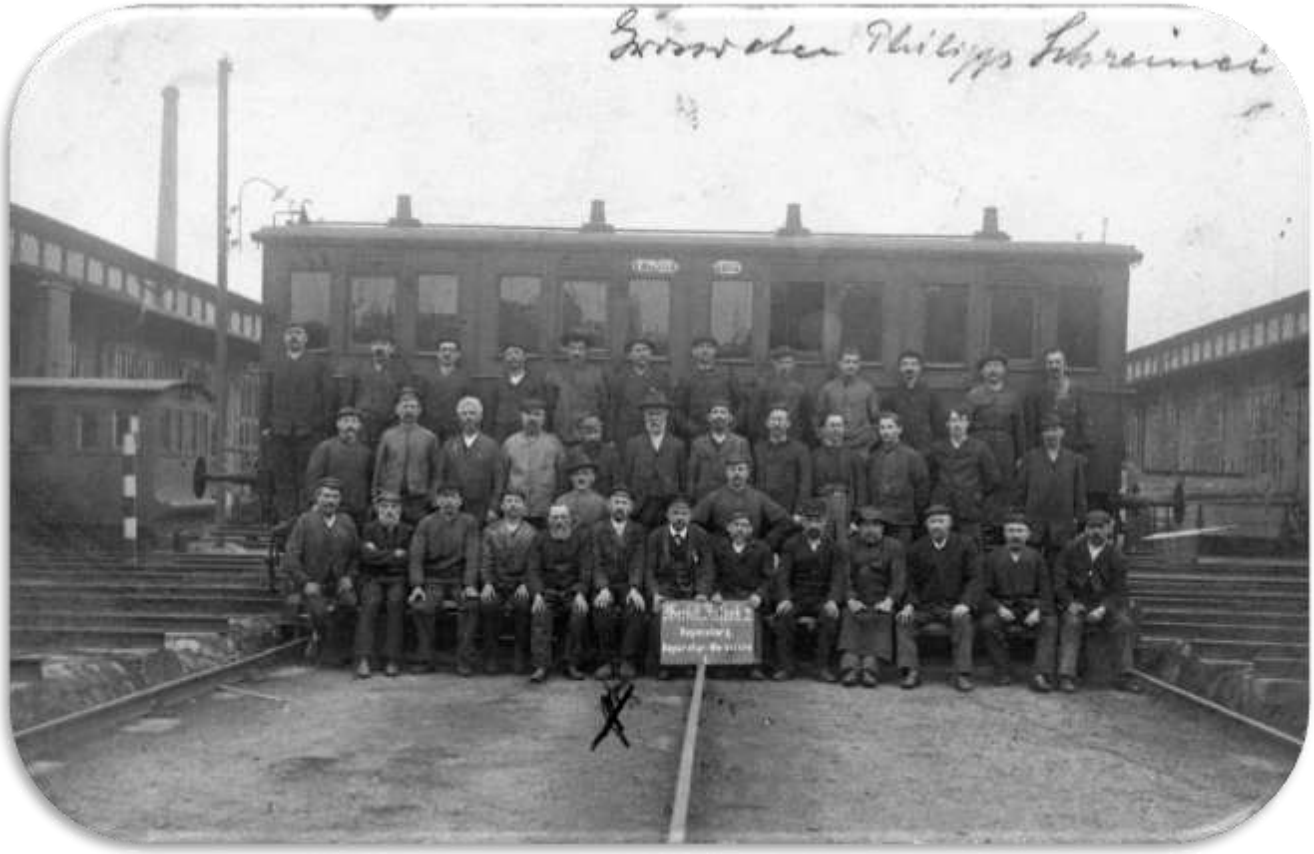
Quelle: Sammlung RSWE

Bau des ersten Bahnbetriebswerkes



Sammlung Heribert Haseneder

Die Zentralwerkstätte war etwa auf Höhe des heutigen Zentralstellwerkes durch einen Fußgängersteg mit dem Bahnhofsgebäude verbunden - 1924



Gruppenfoto des Personals Quelle: Sammlung RSWE

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Fotos gibt es leider nicht allzu viele von der ehemaligen Zentralwerkstätte - 1958

Quelle: Sammlung RSWE

ehem. Zentralwerkstätte - 1999

Foto: Peter Ferstl

ehem. Zentralwerkstätte - 1999

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Betriebswagenwerk 1999

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Für die in Regensburg beheimateten Pesonenwagons

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Nachdem die Reste der ehemaligen Zentralwerkstätte und das Betriebswagenwerk komplett dem Erdboden gleichgemacht wurde, entstand hier 2002 eine Großbaustelle für den Bau der Regensburg-Arcaden - 25.04.2002

An gleicher Stelle stehen heute die Regensburg-Arcaden

Quelle: regensburg-arcaden.de

Jedoch zählte zu den technischen Einrichtungen nicht nur die Zentralwerkstätte, westlich des Bahnhofsgeländes befand sich gleich bei der Kumpfmühler Brücke das Betriebswerk zur Wartung und Pflege der Lokomotiven. Die Zahl der Baureihen,
welche hier einst beheimatet waren, zu nennen und diese zu erklären, würde zu weit führen.

Foto: Wolfram Salberg

Bahnbetriebswerk Regensburg - 2008

Foto: G.Haslbeck

In den 1960er- und 1970er-Jahren ging es im Bw noch mächtig zu

Bahnbetriebswerk in den 1960er-Jahren

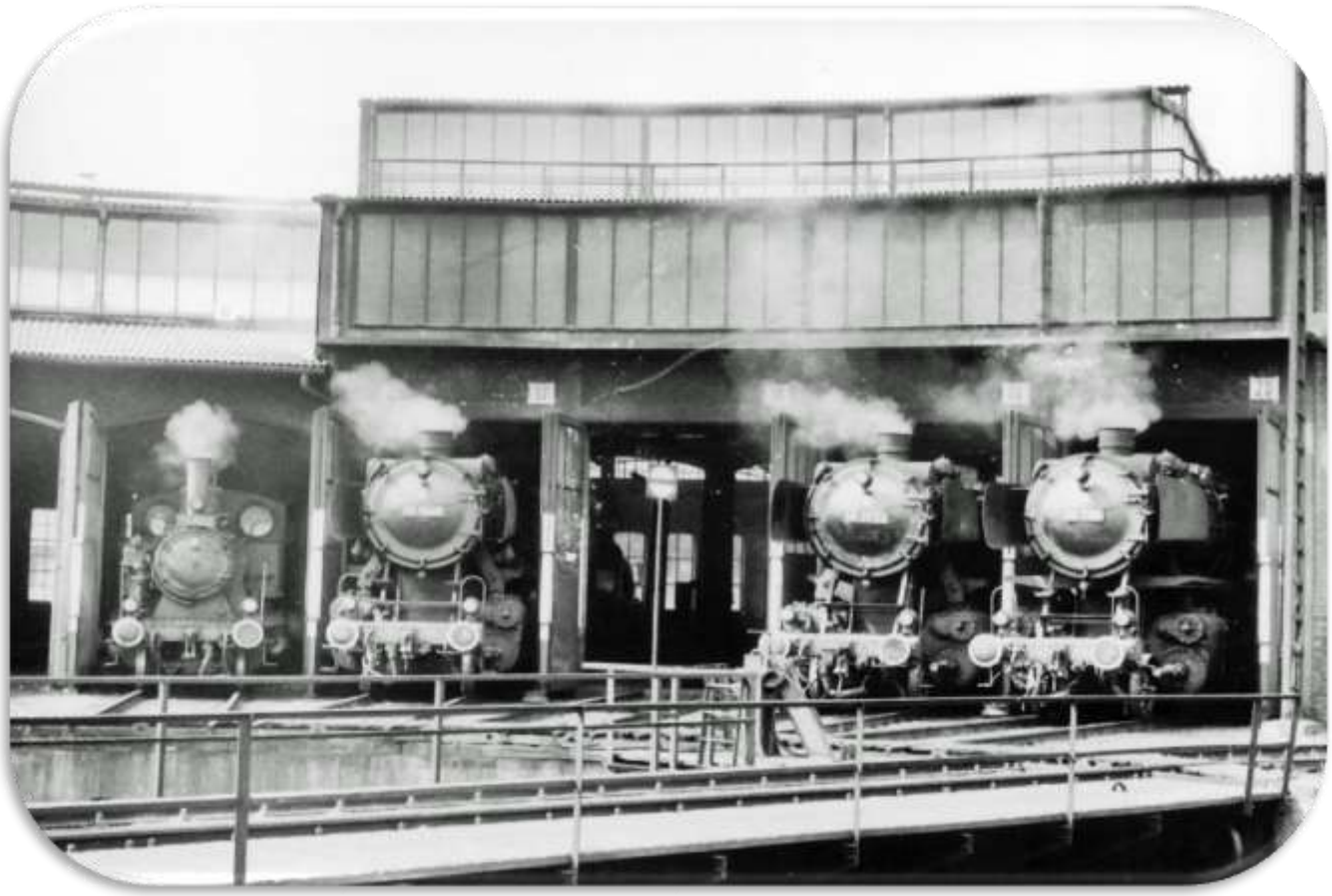


Foto: Dr.Kristl, Sammlung RSWE

Foto: G.Haslbeck

Foto: G.Haslbeck

Inzwischen waren die Dampfloks ausgestorben und es waren E-Loks und Dieselloks an der Tagesordnung

Quelle: mysnip.de

Bahnbetriebswerk am 22.08.1986

Foto: G.Haslbeck

Inzwischen waren die Tage des Betriebswerkes gezählt

Quelle: doku-des-alltags.de

Bahnbetriebswerk am 17.04.1990

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Ende 2006 wurde der Ringlokschuppen abgerissen

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Foto: Wolfram Salberg

Fahrzeuge konnten nur noch im Freien abgestellt werden...

Foto: Bernd Heinrich

...und das Areal des ehemaligen Betriebswerks wartet darauf, einer neuen Verwendung (Wohnungsbebaung) zugeführt zu werden.

Wie zu jedem Bahnhof, gehörte natürlich auch zum Hauptbahnhof Regensburg ein Güterbahnhof. Bevor dieser in den Osten der Stadt verlagert wurde, befand er sich ebenfalls westlich der Kumpfmühler Brücke, jedoch nördlich der Gleisanlagen.

Foto: Gottfried Turnwald

Auch hier herrschte reger Betrieb, besonders immer im Herbst zur Zeit der Zuckerrübenkampagne der Zuckerfabrik (Südzucker AG)

Foto: G.Haslbeck

Foto: Wolfram Salberg

Ab Anfang des neuen Jahrtausends wurde der Güterbahnhof immer mehr zurückgebaut - 2012

Foto: Wolfram Salberg

Quelle: regensburger-tagebuch.de

Das Stellwerk am Ablaufberg wurde abgerissen - März 2014

Quelle: regensburg-digital.de

Der Schenker-Turm hielt am längsten aus - Juli 2015

Foto: Mittelbayerische-Zeitung

Ab 2014/2015 wurde hier eine Großbaustelle eingerichtet

Foto: Mittelbayerische-Zeitung.de

Das Neubaugebiet, genannt "Dörnberg-Quartier", nimmt schon Formen an - Sommer 2017

Quelle: Haupt-Immobilien

...und so soll es hier, wo sich einst der Güterbahnhof befand, mal in naher Zukunft aussehen: Das "Dörnberg" als Computer-Animation

Titelbild:
Hauptbahnhof Regensburg, Foto: Wikipedia.de

Restliche Bilder:
Quellenangabe am jeweiligen Bild

Quellenangaben:
Siegfried Bufe - Eisenbahn in der Oberpfalz (1979)
Josef Dollhofer - Feuerross und Flügelrad in Ostbayern (2010)
RSWE - Eisenbahnknoten Regensburg (2000)
RSWE - Eisenbahn in Regensburg (2010)
Wilhelm Zeidler - Regensburger Eisenbahn-Chronik (1997)
Wikipedia