

Kleine Regensburger Eisenbahngeschichte

von Bernd Heinrich

Um die Bedeutung Regensburgs als Eisenbahnknoten zu belegen soll hier ein kurzer Abriss über 150 Jahre Schienenverkehr in unserer Stadt gegeben werden. Wenn in den einzelnen Abschnitten hin und wieder einige **Zeitsprünge** stattfinden, so dient dies lediglich der Transparenz der einzelnen Themenbereiche.

1. Vorgeschichte, Planung, Bau, Ostbahnzeit

Eines vorweg - der Eisenbahnanschluss Regensburgs wurde nicht durch das Königreich Bayern, sondern aufgrund privater Initiative verwirklicht und durch eine private Aktiengesellschaft ausgeführt.

Der erste Zug erreichte Regensburg am **07. Dezember 1859**. Genauer gesagt waren es zwei, nämlich der Eröffnungszug aus Nürnberg und der aus München, welche gleichzeitig in den Bahnhof einfuhren. Tagelange Feierlichkeiten hatten die Regensburger Bevölkerung darauf eingestimmt. Ab den 12. Dezember konnte dann jeder das neue Verkehrsmittel benutzen.

Nach **Nürnberg** reiste man damals noch über Schwandorf und Amberg und nach **München** über Geiselhöring. Die heutige Nebenbahn Neufahrn-Straubing ist also die alte Ostbahnstrecke.

Beide Städte wurden in ca. 4 Std. 30 Min. erreicht. Für die Menschen damals war das eine Sensation, kannte man doch bis dato nur die Postkutsche welche wesentlich länger brauchte und weitaus unbequemer war.

Im Verlauf der ersten Nürnberger Strecke musste die Donau überquert werden, hier entstand das größte Bauwerk der Ostbahn, nämlich die **Schwabelweiser Brücke**. Mit einer Länge von 600m eine der größten Strombrücken der damaligen Zeit.

Am **20. September 1860** war dann auch die Strecke von Geiselhöring nach Passau fertig und somit auch das Grundgerüst des Eisenbahnknoten Regensburg fertiggestellt.

Doch wie kam es, dass Regensburg im Vergleich zu anderen bayerischen Städte wie Augsburg, Nürnberg oder Hof (**1848**), erst so spät Anschluss an das Eisenbahnnetz fand?

König Ludwig I., ein durchaus zukunftsorientierter Monarch, hatte für die verkehrsmäßige Erschließung unseres Raumes den Ludwig-Main-Donau-Kanal vorgesehen und gedachte auch nicht seine Meinung zu ändern. Ein langes, zähes Ringen der Städte Amberg, Nürnberg und Regensburg setzte ein. Denn der Kanal konnte nur Güter befördern, Personen wurde ausgespart. Immer wieder wurden Eingaben an den Hof in München gemacht. In Regensburg waren es vor allem das fürstliches Haus von Thurn und Taxis und der Bürgermeister Thon-Dittmer welche sich sehr engagierten.

Als am **19. März 1856** das **Gesetz, den Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmer von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von München über Landshut an die Donau, von der Amberg-Regensburger Eisenbahn an die Landesgrenze gegen Pilsen und von Regensburg an die Landesgrenze bei Passau, dann die Übernahme einer Zinsgewährschaft hierfür betreffend**, von König Maximilian II. unterzeichnet wurde, war die Freude in Regensburg natürlich groß. Ein über 20 Jähriges, zähes Ringen hatte ein erfolgreiches Ende gefunden.

Die Konzession wurde der **königlich privilegierten bayerischen Ostbahngesellschaft AG** übertragen, deren Hauptaktionär übrigens der Fürst von Thurn und Taxis war. Der erste Direktor der Ostbahn war Paul Camille von Denis, der damals herausragendste Bahnbauer Deutschlands.

2. Bahnhof, Wagenhalle

Regensburgs erster Bahnhof befand sich am gleichen Ort wie der Heutige, nur das erste Empfangsgebäude war um einiges kleiner und stand an der Stelle wo heute die Gleise 1 und 2 liegen. Es musste 1892 dem neuen, größeren weichen, genauer gesagt wurde das neue hinter dem alten erbaut und erst als das neue voll betriebsbereit war wurde das alte, davor stehende abgerissen. Eine Bahnhofsaufnahme aus dieser Zeit zeigt diese Situation sehr schön.

Einer baulichen Besonderheit aus dieser Zeit verdanken wir heute den Erhalt des letzten Ostbahngebäudes in Regensburg. Beim Bau des neuen Regensburger Bahnhofes wurde die auf der westlichen Seite stehende Wagenremise der Ostbahn, abgetragen und auf der

südlichen Seite wieder aufgebaut. Ein in damaliger Zeit kein ungewöhnlicher Aufwand, da Arbeitskräfte billiger als Baumaterial waren. Die Halle war jahrelang als Fahrleitungsmeisterei genutzt und beherbergt heute die Music Academy.



3. Ausbau, Verbesserungen

Das Verkehrsaufkommen stieg sehr schnell an und so machten sich die betrieblichen Unzulänglichkeiten in Geiselhöring schnell bemerkbar. So dachte man schon sehr früh über Linienverbesserungen nach und realisierte sie auch sehr zügig.

Am **1. Juli 1873** wurde die Abkürzung Sünching-Straubing und am **06. August 1873** die Abkürzung Neufahrn - Obertraubling dem Betrieb übergeben.

Der **1. Juli 1873** war auch der Tag, an dem der erste Zug von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg abdampfte. Trotz der topographisch wesentlich schwierigeren Streckenführung konnte eine Fahrzeitverkürzung erreicht werden. Schnellster Zug Regensburg – Nürnberg: 2 Std. 12 Min und das 1873



Viel wichtiger ist jedoch, dass durch diese Strecke die direkte Verbindung Frankfurt/M – Wien geschaffen wurde. Somit hatte Regensburg seine Bedeutung als Knotenpunkt im internationalen Eisenbahnverkehr erlangt. Knapp 1 Jahr später, genau am **01.06.1874**, erfolgte die Eröffnung der Strecke nach Ingolstadt. Der Bau dieser Strecke wurde durch die königlich bayerische Staatsbahn ausgeführt und hatte damals hauptsächlich militärische Gründe.

Bis zur Verstaatlichung der Bay. Ostbahn am **01. Januar 1876**, waren im Regensburger Bahnhof also 2 Bahngesellschaften tätig. Was in der damaligen Zeit immer wieder zu erheblichen Problemen führte, da jeder seine eigenen Anlagen hatte und die des anderen nutzte. Streitigkeiten waren da an der Tagesordnung.

Nun war das Netz der Fernstrecken komplett. Reisende konnten nun ohne Umsteigen nach Passau (Wien), München, Nürnberg (Frankfurt/M.) und Eger/Hof (Berlin, Leipzig, Dresden) fahren.

4. Weiter Entwicklung bis zum 2. WK

In den kommenden Jahrzehnten steigerte sich das Verkehrsaufkommen ständig. Besonders seit der Reichsgründung 1871, wuchs auch der Güterverkehr überproportional an.

Regensburg fiel nun eine Doppelfunktion als Bahnknoten und Hafenstadt zu.

In diese Zeitspanne fiel auch die Eröffnung der **Walhallabahn (23.07.1889)** von Stadtamhof bis zunächst Donaustauf, und die Eröffnung der beiden ersten **Straßenbahnlinien (21.04.1903)**. Da eine gute Woche später (**30.04.1903**) die Verlängerung der Walhallabahn bis Wörth fertiggestellt war, konnte man nun vom Hauptbahnhof mit der Straßenbahn nach Stadtamhof und von dort mit der Walhallabahn bis nach Wörth fahren. Um mit dem Zug von Regensburg nach Falkenstein zu gelangen mussten die Menschen in unserer Region allerdings noch bis zum **22.12.1912** warten. Allerdings ist das heute auch schon wieder Geschichte.

Dem ersten kleineren Industrialisierungsschwung folgte ab 1906 der Bau des Luitpoldhafens. Nach dessen Fertigstellung 1910 siedelten sich im direkten Umfeld mehrere Werften und Raffinerien an. Es kam generell zum verstärkten Bau von Industriebahnen, die größten waren die der Kalkwerke Schwabelweis und der Zuckerfabrik.

Der Ausbruch des **1. Weltkriegs** 1914 bedeutete für die Eisenbahn eine starke Zäsur. Den Bahnen fielen plötzlich große neue Transportaufgaben zu. Zuerst galt es den Rückreiseverkehr von Urlaubern noch vor Einstellung des Friedensfahrplans abzuwickeln. Zeitgleich mussten in den Werkstätten abgestellte Lokomotiven und Wagen beschleunigt ausgebessert, sowie Zusatzverkehr aufgrund der Mobilmachung gefahren werden. Dann kam es zu Aufmarschtransporten. Sie erreichten schnell extreme Verkehrsmengen. Umfangreiche Personalabgaben an das Heer dezimierten empfindlich die Beschäftigtenzahlen bei der

Bahn.

Die Kohlenversorgung war in den ersten zwei Kriegsjahren einigermaßen gut. Der Güterverkehr stieg beträchtlich, der Personenverkehr erreichte fast das Niveau von 1913. Anhaltender Kohlenmangel im Winter 1916/17 führte dann zu ersten gravierenden Betriebsproblemen.

Nach dem Waffenstillstand mit Russland im März 1918 kam es zu Truppenverlagerungen von dort nach Frankreich. Dies führte zu einer extremen Belastung der Strecke Passau-Nürnberg. Man stelle sich das Chaos vor wenn die alte Streckenführung noch Bestand gehabt hätte.

Nach dem Waffenstillstand im November 1918 kam es erneut zu extremen Belastungen, diesmal auf dem gesamten Hauptbahnnetz. Um die Monatswende November/Dezember 1918 befuhren täglich 200-300 Militärzüge das bayerische Bahnnetz.

Dem 1. Weltkrieg fielen insgesamt 268 Eisenbahner der Region zum Opfer.

In den Jahren zwischen den Kriegen war die Modernisierung der Bahnen das Hauptziel der königlich bay. Staatsbahn, welche ab 1920 Gruppenverwaltung Bayern der DRG hieß. d.h. neue bessere Gleispläne, einheitliches Zugleitsystem, Ausbau von Rangier- und Güterbahnhöfen.

Der Eisenbahntechnische Fortschritt erreichte mit der Elektrifizierung der Strecke München-Regensburg am **10. Mai 1927** die Stadt an der Donau.

Übrigens, die bay. Fahrleitungsmasten stehen heute noch teilweise!!

Die bedeutendste Erweiterung der Bahnanlagen war der Bau des sogenannten Gleisdreiecks, welches ab 1938 direkte Fahrten Hof-Regensburg-München/Passau ermöglichte ohne im Hbf umzuspinnen.

Seit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 stieg das Verkehrsaufkommen auf der Schiene rund um Regensburg extrem an. Die Transporte erreichten unglaubliche Ausmaße. Die Hintergründe hierfür lagen in der heiß laufenden Aufrüstungskonjunktur. Die Bahnen überschritten die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Eine Verschärfung der Situation kam durch die Sudetenkrise. Veränderte Verkehrsbedürfnisse und Truppentransporte sorgten für Abwicklungsprobleme. Normale Verkehrsverhältnisse traten erst wieder ab Frühsommer 1939 ein. Aber schon im August 1939 spitzte sich die Verkehrslage erneut zu. Die Truppenaufmärsche im Zusammenhang mit dem Polenfeldzug belasteten die Bahnen immens. Der 2. Weltkrieg führte zunächst zu einer weiteren Verknappung von Transportraum, Rohstoffen sowie menschlichen Arbeitskräften. Ab 1942 stieg aufgrund des Verlustes der deutschen Lufthoheit über dem Reich die Gefahr von feindlichen Luftangriffen. Ab 1944 griffen immer häufiger feindliche Flugzeuge Regensburger Ziele an. Hauptziele im Bahnbereich waren die Bahnhöfe sowie die Flussbrücken. Ab Februar 1944 wurden die Bahnlinien von Regensburg in Richtung Nürnberg und Ingolstadt mehrfach durch Bombenangriffe auf das Prüfeninger Messerschmidtwerk in Mitleidenschaft gezogen. Dabei erlitt auch der Güterbahnhof teilweise schwere Schäden. Ein Luftangriff am 04.11.1944 zerstörte die Schwabelweiser Brücke. Die schweren Luftangriffe gingen bis April 1945 weiter, mehrfach kam es zu umfangreichen Verwüstungen der Reichsbahn-Areale. Am **16. April** wurde das Gebäude des Hauptbahnhofs bei einem Angriff schwer beschädigt, der Mittelteil dabei völlig zerstört. Die Flügelbauten blieben aber erhalten.

5. Wiederaufbau und weitere Entwicklung

1948 begannen die ersten größeren Wiederaufbauarbeiten. Der Regensburger Hauptbahnhof wurde partiell bis 1955 wieder erstellt, 1. Etappe war die Fertigstellung der Schaltherhalle 1950. Der Mittelteil des Gebäudes wurde ohne Uhrenturm und etwas schlichter wieder errichtet. Der Unterschied zu den erhaltenen Teilen fällt auch heute noch an den Fensterstöcken auf. Große Nachteile erlitt die Region durch den aufkommenden Ost-West-Konflikt. Aufgrund des Eisernen Vorhangs sank der Eisenbahn-Güterverkehr auf der alten Nord-Süd-Magistrale Hof-Regensburg im Vergleich zu 1938 erheblich. Bis 1951 fiel der Verkehr in Richtung Norden auf 0,44%, der Verkehr nach Süden auf 9,30% des Vorkriegswertes.



Der bayerische Staat förderte ab 1948 massiv die Elektrifizierung der Bahnen. Die Staatsregierung nutzte die Elektrifizierung als strukturpolitische Maßnahme für Ostbayern. Sie ermöglichte durch finanzielle Hilfen die Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Nürnberg 1950, sowie später der Linie Regensburg-Passau (1959). Somit war die Strecke Frankfurt/M. – Passau durchgehend elektrisch befahrbar. Erst 1978 kam es dann zur Umstellung der Linie nach Ingolstadt auf elektrischen Betrieb. Die Strecke Regensburg-Nürnberg wurde darüber hinaus Vorreiter für die modernste Signaltechnik der damaligen Zeit in Deutschland. Seit 1954 wird der Verkehr dieser Linie auf der gesamten Länge mittels Fernsteuerung von Nürnberg aus betrieben.

Bei aller Modernisierungseuphorie darf jedoch auch das negative nicht unterschlagen werden. **Am 01. Oktober 1960** fuhr der letzte Personenzug der Walhallabahn (31.12.1968 letzter Güterzug) und am **01.08.1964** fuhr der letzte Straßenbahnzug ins Depot. Beides aus heutiger Sicht kurzfristige und voreilige Entscheidungen. Zum einen wäre die Walhallabahn heute die touristische Attraktion schlechthin und zum anderen wäre eine Straßenbahn als Stadtbahnkonzept besser in der Lage unsere Verkehrsprobleme zu lösen. Beispiele aus anderen Städten belegen dies.

Im Personenverkehr der 60er und 70er-Jahre war lange Zeit kein großer Fortschritt zu verzeichnen. Erst mit der Einführung einzelner TEE und IC- Züge Anfang der 70er, auf der Strecke Nürnberg-Regensburg-Passau, bewegte sich wieder etwas.

Der Personenverkehr auf der Nebenbahn nach Falkenstein wurde allerdings am **02. Juni 1984** eingestellt, der Güterverkehr folgte am **1. Juni 1985**. Im November 1986 war die Strecke bereits abgebaut. Hätte diese Strecke bis zur Bahnreform überlebt, so wäre heute ein attraktiver Taktverkehr, vor allem für B 16-geplagte Pendler denkbar.

Nach längeren bahninternen Überlegungen begannen 1981 konkrete Planungen zur Erneuerung der Signaltechnik in Regensburg. Von 1983-88 wurde an diesem Projekt gebaut. Die alten Flügelsignale im Hauptbahnhof verschwanden. Ein neues Zentralstellwerk nahm seinen Dienst auf.

Wie wichtig und klug diese Investition war zeigte sich bereits ein Jahr später, als eine große Anzahl von Sonderzügen mit DDR-Bürgern in die Domstadt kamen bzw. teilweise nach München weiterfuhren. Die betriebliche Abwicklung wurde durch die neue Technik erheblich beschleunigt.

In Folge des Mauerfalls welchen wir erst vergangenen Monat zum 20. Mal feierten, stieg auch das Verkehrsaufkommen Richtung Hof/Dresden sprunghaft an.

Die Bahnreform, mit der Regionalisierung des Nahverkehrs, Länderbestellung der Züge !!, brachte eine bisher nie da gewesene Zugdichte.

1997 fand ein größerer Umbau des Regensburger Hauptbahnhofs statt. Der Umbau stand im Zusammenhang mit der Bebauung des Geländes an der Friedensstraße genau südlich des Hauptbahnhofs- den Regensburg-Arcaden. Anstelle der Unterführung ist nun der Zugang zu den Bahnsteigen mittels eines breiten Steges über die Gleise möglich. Dieser Steg überspannt das ganze Gleisfeld und stellt so nicht nur eine Verbindung vom Hbf zu den Arcaden, sondern auch zur Südstadt und der Universität her. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude ist innen völlig neu gestaltet, der Zugang zu den Gleisen ist somit auch behindertengerecht gestaltet. Die Güter-Verkehrsabwicklung gestaltete sich trotz Modernisierungsmaßnahmen zunehmend schwieriger.

1968 wurde in Regensburg eine Containerumschlaganlage mit 2 Gleisen, in Betrieb genommen. Kern der Anlage war ein 35 t Kran mit einer Spannweite von 22 m. Es war eine Beladung von 20 Waggons gleichzeitig möglich.



Als Nachteil stellte sich immer wieder die Lage des Hauptbahnhofs zwischen Hafen sowie Industrie und Güterbahnhof heraus. Das Problem verschärfte sich durch den Bau des Osthafens in den Sechzigern Jahren noch zusätzlich. Zudem lagen fast alle größeren Regensburger Freiflächen für Gewerbe im Osten der Stadt.

Seit 1994 kam es aus oben beschriebenen Gründen zur Verlegung aller Güterumschlag-Anlagen nach Regensburg-Ost. Erste Pläne hierzu gab es seit 1923, bzw. seit 1938 als ein großer Rangierbahnhof-Ost östlich des Pürkelgutes geplant wurde. Die Ausführung scheiterte zunächst wegen Geldmangel, dann aufgrund des 2. Weltkriegs und schließlich aufgrund geänderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für den Bahnverkehr.

Als Ersatz für die verworfenen Planungen kam schließlich das Konzept eines **Güterverkehrszentrums (GVZ)** auf. Ziel des Konzeptes ist die optimale Verknüpfung der 3 Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße.

Den Anfang des GVZ machte der Bau des Bahnfrachtzentrums, allerdings ohne Gleisanschluss. Sein Einzugsgebiet umfasst die früheren Güterabfertigungen Weiden, Regensburg, Passau und Landshut. Hinzu kam zuerst das Frachtpostzentrum und danach das Briefzentrum, beide ebenfalls ohne Gleisanschluss. 1992 kam die Verlegung des Containerbahnhofs in das GVZ wo eine leistungsfähige, hochmoderne Anlage entstand, welche nun schon wieder ausgebaut werden soll. Seit dem besteht die Möglichkeit Kombi-Verkehr auf der Schiene, mit kurzen Wegen abzuwickeln.

Mit dem GVZ Regensburg ist eine Anlage entstanden welche im Süddeutschen Raum ihresgleichen sucht. Die verkehrsgünstige Lage Regensburgs wertet das Ganze noch auf. Für die Ansiedlung von Betrieben sind dies optimale Voraussetzungen.



6.Ausblick, Schluss

Wie der Bahnverkehr in den nächsten Jahren ausgebaut wird, ob der ICE-Verkehr noch stärker ausgeweitet wird, die Elektrifizierung der Strecke von Hof neue Impulse bringen wird und ob Regensburg internationaler Eisenbahnknoten bleibt, wird die nahe Zukunft zeigen.

Auch bleibt zu hoffen dass der Frachtverkehr auf Schiene und Wasser wieder zunimmt, die Notwendigkeit ist offensichtlich. Ob Regensburg wieder eine Straßenbahn in Form einer Stadtbahn bekommt liegt an den Politischen Mandatsträgern und auch an den Bürgern der Stadt und der Region Regensburg, geplant wird derzeit daran bei allen Straßen- und Brückenneubauten.

Doch auch in den Köpfen der Menschen muss ein Umdenkungsprozess einsetzen.



Aufnahmen: G.Turnwald, P.Kristl, B.Heinrich, Sammlung RSWE