



Das Bahnhofgebäude Ende der 50er Jahre: Erst zur Olympiade 1972 in München sollte der Backsteinbau verputzt und angestrichen werden. 2004 wurde das Gebäude abgebrochen.



1962 entstand diese Farbaufnahme des Zugs nach Langquaid. Am 29. September 1968 fuhr der letzte Reisezug von Eggmühl nach Langquaid. (Fotos: Archiv Laabertalbahn)

Vor 140 Jahren rollte der erste Zug ein

Wie Eggmühl seinen Bahnhof bekam – Ein Rückblick auf die Geschichte des Bahnbetriebs

Von Stefan Zwingenberger

Man schrieb den 6. August 1873 als der erste Zug in den Bahnhof Eggmühl einfuhr. Dass der kleine Ort im Labertal eine Bahnstation bekam, war mehreren Umständen zu verdanken.

Bereits im Dezember 1859 sollte das Eisenbahnnetz der Bayrischen Ostbahn München mit Nürnberg über Regensburg verbinden. Die Strecke führte dabei jedoch von Neufahrn über Geiselhöring nach Regensburg und von dort dann weiter über Schwandorf und Amberg nach Nürnberg. Von einer direkten Linie konnte also nicht die Rede sein. Der Grund dafür war, dass die Ostbahn ihre Strecken möglichst durch Täler baute, um dadurch Kosten für aufwendige Bauten zu sparen. Mit solch einer Linienführung waren aber Umwege kaum zu vermeiden.

Diese Einstellung zum Bahnbau änderte sich erst, als die zur Ostbahn konkurrierende Staatsbahn eine Direktbahn München – Nürnberg über Ingolstadt plante. Nun musste man seitens der Privatbahn handeln, um nicht ins Hintertreffen zu geraten. Man entschied sich daher, das Vorhaben der Staatsbahn zu torpedieren, in dem man die eigene Strecke von München nach Nürnberg verkürzt. Dies bedeutete den Bau einer Direktbahn Regensburg – Nürnberg quer durch den Jura über Neumarkt, und eben die Verkürzung der Strecke München – Regensburg durch Umgehung des Bogens bei Geiselhöring.

Schierling will die Bahn nicht

Für die Abkürzung von Neufahrn nach Regensburg mussten zwei Wasserscheiden überwunden werden. Man war sich bewusst, dass zwischen diesen beiden Höhenrücken allein schon aus betrieblichen Gründen eine neue Station nötig wurde. Dieser Bahnhof sollte nun bei Schierling entstehen, da der Ort optimal in einer möglichst geraden Linie von Neufahrn nach Obertraubling lag, wo die neue Bahn in das bestehende Ostbahnnetz einmünden sollte.

Diese Pläne machten aber die Schierlinger zu Nichte, in dem man erklärte, man wolle keine Eisenbahn haben, da diese nur Gesinde mit sich bringe, jedoch für die Gemeinde selbst keinerlei Nutzen habe. Jetzt war bei der Ostbahn guter Rat teuer. Drohte doch das Projekt Direktbahn mit der Ablehnung Schierlings zu scheitern.

Man suchte nun fieberhaft nach einer für die Bahngesellschaft akzeptablen Lösung und fand diese dann schließlich auch, indem man sich entschied, die Linienführung so abzuändern, dass die neue Bahn bei Lindach östlich einen Bogen um das damalige Schierlinger Gebiet machte. Damit führte die Bahn jetzt durch die seinerzeit noch eigenständige Gemeinde Eggmühl. Anders als



Heute sieht der Bahnbetrieb in Eggmühl so aus.

(Foto: Zwingenberger)

ihre Nachbarn hatten die Eggmühler keinerlei Bedenken über die Nützlichkeit des neuen Verkehrsmittels, und so kam es, dass die Station in der Mitte der neuen Strecke eben dort errichtet wurde.

Die 31,14 Kilometer lange Abkürzungsbahn Neufahrn-Obertraubling und somit auch der Bahnhof Eggmühl gingen schließlich nach fast drei Jahren Planungs- und Bauphase am 6. August 1873 in Betrieb. Es dauerte jedoch nicht lange, bis man in Schierling merkte, was man für einen Fehler mit der Ablehnung der Bahn gemacht hatte. Nun versuchte man zusammen mit Langquaid eine Nebenbahn ins Labertal durchzusetzen, um doch noch in den Genuss eines Bahnanschlusses zu kommen. Es sollte aber 30 Jahre dauern, bis diesem Anliegen gehört geschenkt wurde und die Nebenbahn von Eggmühl nach Langquaid über Schierling am 3. Oktober 1903 eröffnet werden konnte. Mit der Eröffnung der Lokalbahn wurde der Bahnhof Eggmühl von einer bloßen Zwischenstation zum Abzweigungsbahnhof aufgewertet, wodurch ein mehr an Personal nötig wurde. Für dieses Plus an Bediensteten baute man neben den Bahnhof drei neue Wohnhäuser. Auch wurde für die Wartungsaufgaben auf der Nebenbahn eine Bahnmeisterei in Eggmühl eingerichtet.

Schleichender Niedergang der Strecke

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Regensburg im Jahr 1927 stellte die letzte große betriebliche Aufwertung des Bahnhofes Eggmühl dar. Kurze Zeit danach, Mitte der 1930er Jahre kreisten erstmals Gerüchte über eine Einstellung des Personenverkehrs nach Langquaid. Es vergingen jedoch noch über 30 Jahre, ehe am 29. September 1968 tatsächlich der letzte Reisezug nach Langquaid fuhr. Wenige Jahre zuvor verschwand aber schon die Bahnmeisterei aus Eggmühl, womit ein unaufhörlicher Personalabbau in dem Bahnhof beginnen sollte. So wurde 1982 die Stück- und Expressgutabfertigung geschlossen und damit die Ladeschaffner überflüssig. Durch

den 1997 fertig gestellten Mittelbahnsteig mit Bahnunterführung entfielen die Aufsichtsbeamten, die bis dato den Zutritt zu den Bahnsteigen kontrollierten. Die Fahrkartenausgabe am Schalter im Bahnhof endete zum Fahrplanwechsel 2003, wobei seit dem Wegfall der Bahnsteigaufsicht diese Tätigkeit eh schon der Fahrdienstleiter übernommen hatte. Mit Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks am 25. April 2004 und der damit verbundenen Fernsteuerung der Weichen und Signale von München aus, mussten die letzten Eisenbahner den Bahnhof Eggmühl verlassen. Es waren dies noch sechs Fahrdienstleiter und sechs Weichenwärter, die im Schichtbetrieb rund um die Uhr auf den beiden mechanischen Stellwerken aus dem Jahr 1934 ihren Dienst verrichteten. Seit jener Zeit nun ist der Bahnhof eisenbahnerfrei.

Mit dem Abzug der letzten Bahner aus Eggmühl wurde auch das einstige Bahnhofgebäude mit dem Fahrdienstleiter Stellwerk überflüssig. Konnte man bis dato als Reisender im Winter auf einen geheizten und von Wind und Wetter geschützten Warteraum zurückgreifen, so entfiel dies künftig auch. Das Bahnhofgebäude wurde schließlich an die Gemeinde Schierling verkauft, die dieses 2006 abriß und an selber Stelle ein neues Feuerwehrhaus errichtete.

Wäre es nach der Deutschen Bahn gegangen, dann würden heute in Eggmühl nur noch die beiden durchgehenden Hauptgleise der Strecke München-Regensburg liegen, denn die Einsparung des Staatsunternehmens hätte nicht nur das Personal getroffen, sondern auch die Bahnkunden und die Gleisanlagen. So weigerte man sich ab 1996 den Güterverkehr im Bahnhof und auf der Strecke nach Langquaid für die dortigen Kunden wieder aufrechtzuerhalten. Dies wollten aber einige Bürger und die beiden Gemeinden Schierling und Langquaid so nicht akzeptieren, und man gründete kurzerhand eine Initiative zum Bahnerhalt im Labertal. Diese kümmerte sich nun seit 2000 eigenverantwortlich unter Führung der privaten Rhein-Sieg-

Eisenbahn aus Bonn um Unterhalt und Betrieb der Nebenbahn sowie um den Unterhalt der für den Güterverkehr notwendigen Gleisanlagen in Eggmühl. Dadurch fiel 125 Jahre nach der Verstaatlichung der Ostbahn zumindest ein Teil des Bahnhofs wieder zurück in die Zuständigkeit einer Privatbahn.

Geburtsstätte eines bedeutenden Erfinders

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass der Bahnhof von Eggmühl die Geburtsstätte eines bedeutenden Erfinders war: Am 19. Dezember 1901 erblickte im dortigen Bahnhofgebäude Dr. Rudolf Hell als Sohn des hiesigen Bahnhofsvorstehers das Licht der Welt. Auf sein Genie gehen unter anderem die TV Bilderlegerröhre, der Hellschreiber (Vorläufer des Faxgerätes), der Klichografen, der Scanner sowie das Verfahren zur elektronischen Bildverarbeitung zurück.

Info

Stefan Zwingenberger ist seit 2003 bei Interessengemeinschaft „Lokalbahn Schierling – Langquaid“ als Techniker aktiv. Die Interessengemeinschaft, bestehend aus ehrenamtlich aktiven Eisenbahnfreunden sowie berufsmäßigen und ehemaligen Eisenbahnern, setzt sich seit fast zwei Jahrzehnten für den Erhalt, die Förderung, den Unterhalt und Weiterbetrieb der Nebenbahn von Eggmühl über Schierling nach Langquaid ein. Schwerpunkt ist der Güterverkehr, der vor allem der saisonalen – Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte dient. Zudem findet an ausgewählten Wochenenden und Feiertagen in Form von Sonderfahrten Personenverkehr auf der Laabertalbahn statt.

Quellennachweis: Die Ostbahnen von Manfred Bräunlein aus dem Lorenz Spindler Verlag 2000; Feuerross und Flügelrad von Josef Dollhofer aus dem Verlag Friedrich Pustet 2010; Die Hauptbahn München – Regensburg von Siegfried Bufe aus dem gleichnamig Verlag 1998; Walther Zeitler – Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz vom Buch und Kunstverlag Oberpfalz 1997.