

Die Rottalbahn historisch

Dr. Wilfred Hartleb, Kreisheimatpfleger und ehemaliger Leiter des Kulturreferats im Landkreis Passau, nimmt Sie mit auf eine kultur-historische Reise. Entdecken Sie geschichtlich bedeutsame Kulturgüter im Passauer Land.

Bedeutung der Eisenbahn

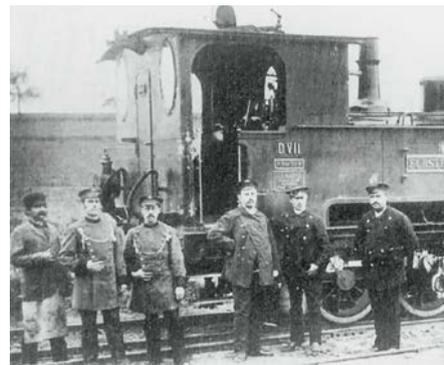
Die Eisenbahn hat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Verkehrsrevolution bewirkt und das Verhältnis von Raum und Zeit verändert. Die schienengebundene Eisenbahn wurde das dominierende Fortbewegungsmittel. Für die Industrialisierung und das Wirtschaftswachstum im 19. Jahrhundert spielte die Eisenbahn die Rolle eines „Zugpferdes“. Die Betriebe konnten mit niedrigeren Transportkosten bei gleichzeitig wesentlich höherer Transportgeschwindigkeit kalkulieren. Eine entscheidende Rolle spielte auch der von den Eisenbahnen vollzogene Übergang vom Gewichtszum Werttarifsystem: Nicht mehr das Gewicht, sondern der Wert der beförderten Güter war ausschlaggebend für den Beförderungspreis. Auch siedelten sich Gewerbe- und Industriebetriebe in Bahnnähe an. Auch ermöglichte die Bahn die Versorgung der Städte mit Lebensmitteln und das tägliche Pendeln zur Arbeit in die

Stadt, ohne den Wohnort auf dem Land aufgeben zu müssen. Fast jeder Ort träumte von einem Anschluss an die Eisenbahn. Wirtschaftstreibende und Verkehrsplaner erkannten die große Bedeutung der Eisenbahn für die Verkehrserschließung des Landes. 1860 war die Strecke von Regensburg nach Passau fertiggestellt worden. 1861 wurde die Verbindung von Passau nach Österreich über Wels geschaffen, eine abzweigende Bahnstrecke der Kaiserin Elisabeth-Bahn von Salzburg nach Wien. Somit war eine durchgängige Zugfahrt zwischen Frankfurt am Main über Passau nach Wien möglich.

Lokalbahnen

Nun konnte man mit den Strecken beginnen, die diesem Hauptstrang Personen- und Güterverkehr zuführen sollten. Mit den Planungen für die Verdichtung des Eisenbahnnetzes begann auch der Wettstreit zwischen den Städten und Märkten um den Bau von Lokalbahnen und die

Linienführung der einzelnen Verbindungen. So setzte ab 1880 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges der Bau der Lokalbahnen ein, um das Hinterland zu erschließen.



Lokomotive Fürstenzell mit der Typenbezeichnung D VII

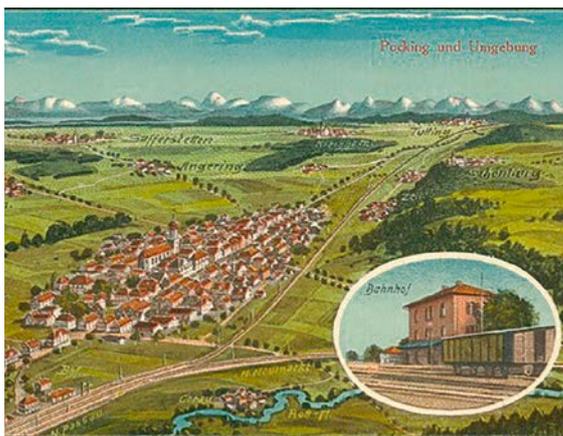


Ansichtskarte von Eugen Felle von 1910



Pocking

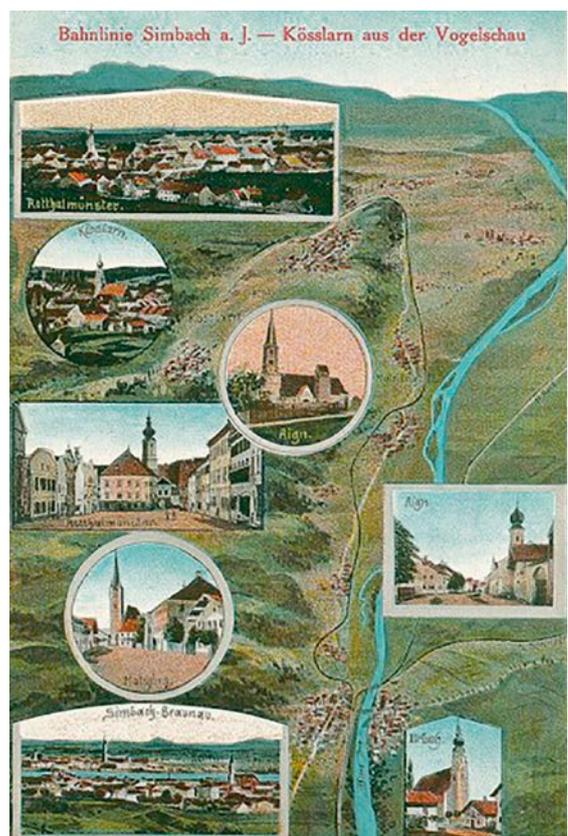
Auf der Ansichtskarte von Pocking ist das 1888 eröffnete Bahnhofsgebäude als Symbol für das neue Verkehrsmittel und als „Tor zur Stadt“ dargestellt. Die Bahn bescherte Pocking einen wirtschaftlichen Aufschwung, denn am 1. September 1879 erhielt der Ort durch die Eröffnung der „Rottalbahn“ von Neumarkt-Sankt Veit über Eggenfelden und Pfarrkirchen nach Pocking Anschluss an das Eisenbahnnetz. 1888 wurde die Strecke um die 35 km lange Verbindung von Pocking nach Passau ergänzt. Die Bahn ließ den Viehhandel in Pocking aufblühen, da nun Pferde und vor allem Rinder aus dem gesamten Rottal von hier aus bequem in alle Richtungen transportiert werden konnten, was schließlich 1908 im Bau einer eigenen Versteigerungshalle seinen Ausdruck fand. Am 29. Oktober 1910 wurde Pocking mit der Betriebsaufnahme der Bahnstrecke Simbach am Inn–Pocking zum Bahnknotenpunkt.



Ansichtskarte von Eugen Felle von 1910

Rotthalmünster und Kößlarn

Bereits 1894 stellte der Markt Rotthalmünster ein Ansuchen an die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen für den Bau einer Lokalbahn von Simbach am Inn nach Rotthalmünster. Aber erst 1897 wurde die Genehmigung zur Projektion einer Lokalbahn Simbach am Inn–Rotthalmünster über Erlach, Prienbach, Ering, Malching und Tutting erteilt. Auch Kößlarn wollte eine Bahn von Simbach über Kirchberg, Wittibreut, Fürstberg, Kößlarn nach Rotthalmünster. Es entbrannte ein jahrelanger Kampf über die sinnvollere Streckenführung, bis in den Jahren 1904 und 1908 das Lokalbahnprojekt Simbach-Tutting-Rotthalmünster Kößlarn Gesetzeskraft erlangte. Die vom bayerischen Staat gebaute 23,07 km lange Strecke Simbach-Tutting-Rotthalmünster wurde am 29. Oktober 1910 eröffnet und die 6,23 km lange Weiterführung nach Kößlarn am 1. Mai 1911. Durch die Fertigstellung des Abschnitts Pocking–Kößlarn am 1. Dezember 1914 erhielt die Strecke eine direkte Verbindung nach Simbach am Inn. Welche Bedeutung die Eisenbahn für Rotthalmünster hatte, zeigt die Ansichtskarte von Eugen Felle. Im Vordergrund fährt der Zug mit drei Personenanhängern und zwei Frachtanhängern mit vollem Dampf durch das Bild. Es ist eine Lokomotive der Gattung D VII. Es ist Nassdampflokomotive der Bayerischen Staatsbahn, die Kohle- und Wasservorräte in seitlichen Behältern mitführte.



Vogelschaukarte von Eugen Felle von 1920