

Vor 150 Jahren fuhr die erste Eisenbahn nach Passau

Die Feiern dazu fanden im „Wilden Mann“ statt

In Deutschland gibt es heuer viele Jubiläumsveranstaltungen zum 175-jährigen Gedenken an die erste Eisenbahn: Die „Ludwigs-Eisenbahn“ wurde am 7. Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. 25 Jahre später begann auch in Passau das Zeitalter der Eisenbahn. Am 16. September 1860, um 15 Uhr, fuhr der „Probezug“ von Straubing aus im Passauer Bahnhof ein, der damals noch in der erst 1870 einverleibten Gemeinde St. Nikola lag.

Eine begeisterte Menschenmenge um den „rechtskundigen Bürgermeister“ Dominikus Praßlsberger empfing die Gäste der Eröffnungsfahrt. Die Mitfahrt der drei bayerischen Minister Karl Ignatz Freiherr von Schrenck von Notzing, Max von Neumayr und Benno Heinrich von Pfeufer mit Ministerialräten zeigt die Bedeutung der Bahnstrecke für das Königreich.

Im Gasthof „Wilder Mann“ von Anna und Anton Niederleuthner fand zu Ehren der Bahneröffnung ein „fröhliches Mahl“ statt, an dem 40 Honoratioren teilnahmen. Wie der Erforscher der regionalen Eisenbahngeschichte Walther Zeitler recherchiert hat, wurden während des Festdiners mehrere Hochs auf seine Majestät König Maximilian II., auf die Firmen und Ingenieure, die am Bau beteiligt waren und auf Passau ausgebracht.

1858 hatte der Bahnbau im Passauer Raum begonnen, zwei Jahre nach Gründung der „Ostbahn AG“ waren am 10. Juni des Jahres bereits die Grundablösungen in der damaligen Vorstadtgemeinde St. Nikola „zur allgemeinen Zufriedenheit“ beendet. Anfangs hatte es nicht nach einer friedlichen Lösung ausgesehen. Als bei der Vermessung der Grundstücke Signalstangen gesetzt wurden, rissen die empörten Bewohner der Hofmark St. Nikola diese aus. Erst als mit Strafandrohungen gedroht wurde, so Heimatforscher Otto Geyer, wurden die Arbeiten fortgesetzt.

Gegenüber dem Peschkeller war man gezwungen, das Gelände durch Sprengschüsse aufzureißen, die einen Steinhagel in die Umgehung sandten, worüber sich die Gäste des Sommerkellers beschwerten, da sie in ihrer Gemütlichkeit nicht gestört sein wollten. Die zu erwartenden Grundstücks-Ablösungssummen löschten den anfänglichen Widerstand der Bevölkerung aus. Bereits 1857 setzten die Schätzmänner die Entschädigung für die Landabtretung fest. Trotz des Geldregens, der in Aussicht stand und über 33 Beteiligte niedergehen sollte, waren diese mit der Schätzungskommission unzufrieden, da sie ihre Grundstücke fast doppelt so hoch bewerteten als diese. Am geplanten Bahnhofsplatz mussten schließlich zwei Anwesen niedergerissen werden.

Zeitgleich begann von Vilshofen aus der Bau der Bahnlinie nach Passau. Der schwierigste und aufwendigste Bauabschnitt lag im Bereich der Löwenwand in Schalding r.d.D., hier mussten große Felssprengungen vorgenommen werden. Baubeginn des Bahnhofs war im Frühsommer 1858. Nachdem feststand, dass die vollkommene Fertigstellung nicht in weniger als 16 Monaten erfolgen konnte, wurde Ende Juli 1860 die provisorische Einsteighalle des Münchner Ostbahnhofs abgebrochen und in Passau im August wieder aufgebaut.

Ein Sorgenkind war die sandige und bei Nacht schlecht beleuchtete Straße vom Bahnhof zum Ludwigstor, das auf dem heutigen Ludwigsplatz stand. Laut Geyer beleuchteten lediglich „vier Ölfunzeln“ die Straße. Fünf Jahre lang wurde um eine bessere Beleuchtung gerungen. Die Gemeinde St. Nikola war zahlungsschwach, die Stadt Passau noch nicht zuständig. Da finanzierte der Brauereibesitzer Josef Schmerold von St. Nikola eine Gasbeleuchtung. 1865 brannten nun auf der „fast zehn Minuten langen Strecke fünf Gaslaternen“. Erst nach Eingemeindung der Hofmark St. Nikola 1870 besserten sich allmählich die Straßen und Beleuchtungsverhältnisse.

Eine besondere Herausforderung für den Sektionsingenieur Ludwig Schlichtegroll, der den Bahnbau in Passau leitete, war der 172 Meter lange Tunnel unter dem Kleinen Exerzierplatz. Der wichtige Veranstaltungsplatz, auf dem die Maidult stattfand, sollte nicht durch die Eisenbahn zerstört werden. Die Weiterführung der Strecke nach Österreich als „Königlich Kaiserliche privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“ war in einem Staatsvertrag geregelt. Für die 94,8 Meter lange Kaiserin-Elisabeth-Brücke über den Inn wurde am 20. Februar 1860 der Grundstein gelegt. Am 31. Juli 1861 fuhr die erste Eisenbahn mit „illustren Gästen“ von Schärding nach Passau. Bevor die Eisenbahnbrücke überquert wurde, stiegen die Fahrgäste aus und beobachteten, wie zehn Transportwägen von je 500

Zentner Gewicht die über die Brücke gezogen wurden und damit deren Tragfähigkeit erfolgreich unter Beweis stellten. Am 1. September 1861 wurde die Strecke Passau-Wels für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Umbau des Bahnhofs

Am 1. September 1879 wurde die Rottalbahn zwischen Neumarkt-St. Veit und Pocking in Betrieb genommen. In Erwartung des verstärkten Betriebs bei Einführung dieser Bahnlinie in den Bahnhof Passau musste dieser erweitert werden. Der Umbau begann am 14. April 1887. Damals wurde auch das neue Maschinenhaus an der Haitzinger Straße errichtet, mit 165 Metern Frontlänge und einer großen Drehscheibe. Bis zu diesem Umbau kreuzte die Staatsstraße nach Regensburg mehrmals das Bahnhofsgelände. 1887 entschloss man sich zum Bau eines eigenen Postamts neben dem Bahnhof. Als besondere Auflage war mit dem Bau die Errichtung eines Fußgängerstegs über den Bahnhof zum Preis von 20 000 Mark verbunden. Am 2. April 1888 genehmigte die bayerische Staatsregierung dieses Vorhaben.

Am 15. Oktober 1888 wurde die Rottalbahn zwischen Passau und Pocking eröffnet, die somit durchgehend bis München befahrbar war. Am 6. Dezember 1890 folgte die Strecke Passau-Röhrnbach, die am 15. Dezember 1892 für den Gesamtverkehr von Passau nach Freyung freigegeben wurde. Durch ein Gesetz vom 28. April 1882 wurde der Bau der Lokalbahn Passau-Hauzenberg genehmigt, die am 15. November 1904 in Betrieb genommen wurde. Die Lokalbahn Passau-Hauzenberg erhielt 1909 von Erlau aus einen Anschluss nach Oberzell, von wo 1912 die berühmte Zahnradstrecke Oberzell-Wegscheid in Betrieb genommen wurde. Einen neuen Abschnitt für den Passauer Hauptbahnhof leitet die Aufnahme des elektrischen Zugverkehrs durch die Österreichischen Bundesbahnen auf der Strecke Wels-Passau am 22. Mai 1955 ein. Damals wurde der Tunnel unter dem Kleinen Exerzierplatz erneuert und verkürzt sowie die Eisenbahnüberführung in der Grünaustraße abgebrochen und in Spannbeton neu aufgebaut. Am 26. Mai 1959 wurde der „elektrische Zugbetrieb“ auf der Strecke Passau-Regensburg eröffnet.

Zusammengestellt von Stadtarchivar Richard Schaffner