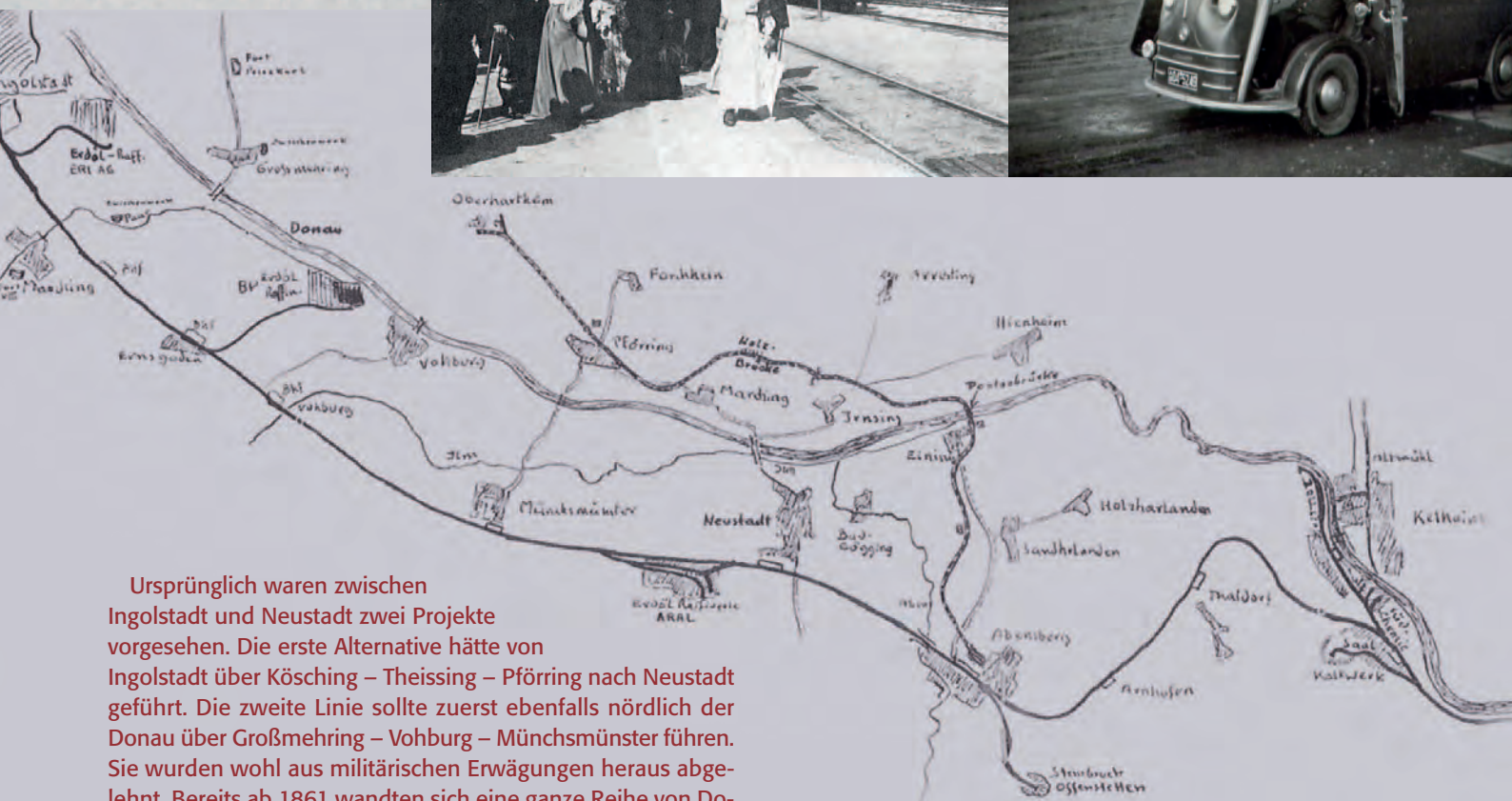


150 Jahre Donautalbahn – der Bahnhof Vohburg in Rockolding (Teil I)

Am 1. Juni 1874 fand die feierliche Eröffnung der unteren Donautalbahn statt. An diesem Tag dampften mit rußigen Rauchschwaden von Regensburg und Ingolstadt aus zwei Züge Richtung Abensberg, um sich dort zu den Feierlichkeiten zu treffen. Bereits am 7. Mai war der erste inoffizielle Probezug gefahren. Die Münchner Abendzeitung brachte am 19. Mai die erste Nachricht über den Fahrplan und die definitive Bahneröffnung am 1. Juni. Die Fahrt war an diesem Tag auf der ganzen Strecke kostenlos. Der Fahrplan sah damals je drei Fahrten von Regensburg nach Ingolstadt bzw. umgekehrt mit einer Fahrtdauer von jeweils 2 ½ Stunden vor.

Ankunft des ersten Zuges 1874

Busline Vohburg



Ursprünglich waren zwischen Ingolstadt und Neustadt zwei Projekte vorgesehen. Die erste Alternative hätte von Ingolstadt über Kösching – Theissing – Pförring nach Neustadt geführt. Die zweite Linie sollte zuerst ebenfalls nördlich der Donau über Großmehring – Vohburg – Münchsmünster führen. Sie wurden wohl aus militärischen Erwägungen heraus abgelehnt. Bereits ab 1861 wandten sich eine ganze Reihe von Donaustädten, darunter am 23. Mai 1961 auch der Markt Vohburg, wegen des Baus der Bahnlinie an die hohe Kammer der Abgeordneten und trugen ihre Wünsche vor.

Wollte man in den Anfangsjahren des Bahnbaus noch möglichst viele Städte verbinden – was zu Umwegen führte –, wurde ein Generalplan für ein bayerisches Eisenbahnnetz ent-

wickelt, wo geradlinige Verbindungen zwischen Knotenpunkten den Vorrang erhielten. Diese Linien sind auch der Grund dafür, dass manchmal Bahnhöfe weit ab von den Orten angelegt wurden, deren Namen sie tragen. Dies trifft nicht nur auf die ursprüngliche „Station Rockolding“ zu, den heutigen Bahnhof Vohburg, sondern z. B. auch auf Manching oder Bad Abbach.



1940



1950



1960



Nach den Ausführungen in der Vohburger Heimatliteratur hat der Vohburger Rat einen Anschluss an die Donautalbahn verhindert, weil man befürchtete, die Post würde überflüssig werden. Trotzdem fallen mit der Eröffnung der Bahn die Postlinien weg, auch der Dampfer-Verkehr auf der Donau wird eingestellt. 15 Jahre später beantragt man die Umbenennung in „Bahnhof Vohburg“, was die Eisenbahndirektion genehmigt. Unterlagen hierzu liegen leider nicht vor. Ab dem neuen Winterfahrplan soll der Bahnhof nun in „Vohburg-Rockolding“ umbenannt werden, was sich die Stadt rd. 45.000 € kosten lässt.

Der Bau der Bahnlinie Regensburg–Ingolstadt wurde am 29. April 1869 mit der Verabschiedung eines Baugesetzes beschlossen. Der Bau dieser Bahnlinie, mit der die Landesfestung Ingolstadt an den kurz zuvor in Betrieb genommenen Hauptbahnhof Regensburg und an dort bestehende Bahnlinien angebunden wurde, hatte ursprünglich vor allem militärische Gründe. Die Gesamtkosten wurden mit 22 Millionen Gulden veranschlagt.

Das Baulos XVI reichte von Ernsgraden nach Hartacker und weist 5 Brücken, 3 Durchlässe und 5 Wegdurchlässe auf. Es kam auf 88.788 Gulden 55 Kreuzer. Das Los wurde an den Bauunternehmer Josef Pletz, Markt Rohr, vergeben. Diese bildete später mit dem Regensburger Andreas Brandner eine Arbeitsgemeinschaft. Maurermeister Pletz musste 8.000 Gulden Kautions stellen. Wegen Bauverzögerungen kam es zu Differenzen, wobei letztlich aber auf eine Konventionalstrafe verzichtet und sogar Mehraufwendungen ersetzt wurden. Die 64 m lange Brücke über die Ilm wurde in einer Stahlkonstruktion errichtet. Für Vohburg war eine „Güterexpedition 1. Klasse“ vorgesehen. Der Bahnhof Ernsgraden wurde übrigens erst 1896 gebaut – und 1968 abgerissen.

Die Strecke ist 73,9 Kilometer lang und weitgehend eingleisig, wobei ein zweigleisiger Ausbau bereits vorbereitet ist. Vor allem die Entscheidung, die Region um Ingolstadt zu einem Zentrum der deutschen Petrochemie zu machen, führte zu

einem erneuten Aufschwung für die Bahnstrecke. Oberbau und Signaltechnik wurden erneuert, am 29. September 1978 konnte außerdem der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Im Zuge des Deutschlandtakts sind 46 Millionen Euro für einen zweigleisigen Ausbau zwischen Vohburg und Münchsmünster vorgesehen, um die auf diesem Abschnitt vorgesehenen Begegnungen von Regionalzügen zu ermöglichen. Besonders bedeutend ist die Donautalbahn für den Güterverkehr, vor allem in Hinblick auf die Erdölraffinerien und die chemische Industrie bei uns. Aber auch für die Verkehrsanbindung des Audi-Werkes in Ingolstadt sowie der Donauhäfen in Kelheim und Regensburg ist die Strecke wichtig.

Der Bahnhof Vohburg wurde 2013 verkauft und vom privaten Eigentümer renoviert. Zusammen mit dem von der Stadt vorgenommenen Maßnahmen im Außenbereich – die Anlegung und Gestaltung der Parkplätze und der modernen Abstellmöglichkeit für Fahrräder – ist der künftige Bahnhof „Vohburg-Rockolding“ jetzt wieder ein ansehnlicher Bestandteil unseres Ortsteils.

Nach den Zeiten der Länderbahnen (bis ca. 1920), der Reichsbahnzeit (bis 1949) und der Zeit der Bundesbahn (bis 1994) wurde der Personenverkehr bis 2010 von der Deutschen Bahn betrieben. Dann übernahm Agilis den Betrieb und nahm ab 11. Dezember 2011 den Fahrbetrieb auf der Donautalbahn auf. Dies war erfreulicherweise auch mit einer Verbesserung des Personennahverkehrs verbunden. Es finden bis zu 20 Prozent mehr Zugfahrten als bisher statt.

Quellenangaben:

siehe Fortsetzung

Zusammenstellung: Rudolf Kolbe (Mai 2024)

