

Aus dem Archiv: Beilngries und seine Bahnhöfe

„Alter Bahnhof“ steht bis heute an der Wand eines Gebäudes im Norden von Beilngries, das längst nicht mehr als solcher genutzt wird. Damit ist allerdings nicht nur gemeint, dass das Haus alt ist, sondern die Bezeichnung betont den Unterschied zu einem später errichteten „Neuen Bahnhof“, der 1989 abgerissen wurde.

Schon aus der Tatsache, dass es zwei Bahnhöfe gegeben hat, lässt sich erkennen, dass die Eisenbahn in der Geschichte von Beilngries eine bedeutende Rolle gespielt hat. Bereits im Jahre 1888 wurde die Bahnlinie nach Neumarkt eingeweiht. Im Norden der Stadt entstand ein Bahnhof mit verschiedenen Nebengebäuden.



Der alte Bahnhof

Von der Verbindung nach Neumarkt erhoffte man sich vor allem einen wirtschaftlichen Aufschwung. Das Reisen mit dem Zug hatte aber damals wenig gemein mit einer heutigen Fahrt mit dem ICE. Abgesehen vom wesentlich geringeren Komfort war auch die Fahrplangestaltung eine völlig andere. Anders als heute ging es nicht darum, Güter und Passagiere möglichst schnell von A nach B zu bringen; die Geschwindigkeit war mit der Eisenbahn ohnehin viel höher als zur Postkutschenzeit. Ziel war vor allem, den Menschen, die an der Strecke wohnten, die Nutzung des neuen Verkehrsmittels zu ermöglichen. Die Folge waren zahlreiche Haltestellen, was dazu führte, dass eine Fahrt von Beilngries nach Neumarkt mit dem Personenzug mehr als eineinhalb Stunden dauerte. So gab es zum Beispiel zeitweise bereits wenige Minuten nach der Abfahrt in Beilngries schon wieder eine Haltestelle in Gösselthal. Trotzdem war das für die damalige Zeit ein ungeheurer Fortschritt, und das Angebot wurde auch reichlich genutzt.

Darüber hinaus wurden Pläne für Bahnlinien von Neumarkt nach Ingolstadt oder von Nürnberg nach Landshut entwickelt, die beide über Beilngries laufen sollten. Realisiert wurde aber keines dieser recht optimistischen Vorhaben. Dafür wurde in Beilngries selbst gebaut: Verschiedene Straßen und Wege verbanden nun den Bahnhof mit der Innenstadt, und für die Reisenden entstand sogar das Bahnhofshotel Brand, das später von der Familie Gallus übernommen wurde.



Das Bahnhofshotel

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erlebte die Eisenbahn einen weiteren Aufschwung, was sich auch in der Verlängerung der bestehenden Strecke über Beilngries nach Dietfurt 1909 zeigte. Vor allem für Gewerbetreibende wurde der Bahnanschluss zunehmend von Bedeutung. Aber auch in ganz anderem Zusammenhang nutzte man die Einrichtungen der Bahn. Als in der Weltwirtschaftskrise nach 1929 immer mehr Menschen ihre Miete nicht mehr zahlen konnten, richtete die Stadt Beilngries in Waggons Notunterkünfte ein.

Schon länger bestanden Pläne für eine Verbindung von Beilngries nach Kinding. Dabei ergaben sich aber Probleme bei der Streckenführung, denn vom Bahnhof aus konnte man wegen der engen Kurvenführung keine Gleise nach Westen verlegen. Man entschloss sich deshalb, etwas weiter nördlich einen neuen Bahnhof zu errichten, vom dem dann die Züge in alle Richtungen abfahren konnten. 1931 wurde die Strecke nach Kinding in Betrieb genommen, von wo man dann weiter nach Eichstätt gelangen konnte. Der alte Bahnhof erhielt eine neue Aufgabe als Sitz der Bahnmeisterei mit einer Wohnung im Obergeschoss. Dass der Optimismus im Bezug auf die Zukunft der Eisenbahn ungebrochen war, erkennt man auch daran, dass bei der neuen Anlage bewusst Platz für weitere Gleise gelassen wurde. Diese würden, so die Annahme, bei dem zu erwartenden Ausbau der Bahnverbindungen nötig werden.

Den Zweiten Weltkrieg überstanden beide Gebäude ohne Schäden. Möglicherweise spielte dabei die Weigerung des Chefs der Bahnmeisterei eine Rolle, der SS eine Lokomotive für den Transport von Munition und Sprengstoff nach Beilngries zur Verfügung zu stellen. Stattdessen wurde die Lok heimlich unbrauchbar gemacht und die Anlagen unzerstört an die amerikanischen Truppen übergeben. So konnte also sofort nach Kriegsende der Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Dass diese Möglichkeit von enormer Bedeutung war, zeigt sich nicht zuletzt in den Bildern von Flüchtlingen, die am Bahnhof in Beilngries ankamen und von dort auf verschiedene Aufnahmeeinrichtungen in der Umgebung verteilt wurden.



Der neue Bahnhof

Später stellte sich heraus, dass vor allem die Linie nach Neumarkt genutzt wurde. Zum einen wurden Güter wie Holz und Kohle transportiert, zum anderen nutzte die Bevölkerung die Eisenbahn als Verkehrsmittel, da die meisten Familien noch nicht über ein Auto verfügten. So reisten 1953, als man in Beilngries das 900-jährige Marktjubiläum feierte, wahre Besuchermassen mit dem Zug an. Und am Volksfestdienstag wurde ein Sonderzug von Neumarkt nach Beilngries eingesetzt, um der Nachfrage gerecht zu werden.



Besucherandrang anlässlich der 900-Jahr-Feier 1953

Allerdings wurde schon damals ein Rückzug der Bahn aus der Fläche erkennbar. Im Jahre 1955 wurde die Bahnlinie nach Kinding eingestellt; es fuhren nun Busse. Die Linie, die als letzte in Betrieb genommen wurde und wegen der man eigens den neuen Bahnhof errichtet hatte, wurde also als erste wieder stillgelegt. Im Mai 1967 fuhr zum letzten Mal ein Zug nach Dietfurt, so dass dann nur noch die Verbindung nach Neumarkt übrig blieb.

Auch hier ging sowohl das Güteraufkommen wie auch der Personenverkehr kontinuierlich zurück. Das lag natürlich am Siegeszug von PKW und LKW, die für die Bahn eine enorme Konkurrenz darstellten. Doch auch andere Gründe spielten eine Rolle. So fiel sicher negativ ins Gewicht, dass es sich bei der Strecke um eine sogenannte Stichbahn handelte, das heißt, in Beilngries war Endstation. Hier rächte sich, dass die Pläne, eine Verbindung in Richtung Ingolstadt zu schaffen, nie realisiert worden sind. Eine wichtige Rolle spielte auch die Gebietsreform 1972, die Beilngries nicht mehr wie bisher der Oberpfalz, sondern Oberbayern zuordnete. War man früher in die weiterführenden Schulen, zum Facharzt oder zum Einkaufen wie selbstverständlich mit dem Zug nach Neumarkt und dann eventuell weiter nach Nürnberg gefahren, so orientierten sich die Beilngrieser zunehmend in Richtung Ingolstadt bzw. Eichstätt. Diese Entwicklung wurde auch durch den Ausbau von Busverbindungen unterstützt.

Der letzte Auslöser für das Ende der Eisenbahn in Beilngries war allerdings der Bau des Main-Donau-Kanals. Es zeigte sich nämlich, dass der Bahnhof genau dort lag, wo nach den Plänen die neue Wasserstraße verlaufen sollte. Wollte man die Anbindung an die Bahnlinie erhalten, gab es nur die Möglichkeit, den Bahnhof weiter nach Norden zu verlegen, aber damit wäre die Fahrt mit dem Zug für die Bevölkerung noch weniger attraktiv geworden. Aufgrund der ohnehin rückläufigen Zahlen war man auch nicht bereit, Geld in diesen Umbau zu investieren.

Da eine Verbindung von Neumarkt nach Süden ohne den Endhalt in Beilngries nicht rentabel schien, entschied sich die damalige Bundesbahn zur Stilllegung der gesamten Strecke und zum weitgehenden Rückbau der Anlagen. Der „neue“ Bahnhof wurde abgerissen.

Dort, wo sich jahrelang Menschen auf den Weg zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen gemacht haben, fahren jetzt Schiffe. Geblieben ist der „alte“ Bahnhof, von dem viele Neubürger und Touristen gar nicht mehr wissen, warum er überhaupt so heißt.