

Beiträge zur Zeitgeschichte



Von Dr. Klaus Rose

Als Vilshofen seine Eisenbahn-Unterführung bekam

Die Nummer 50 aus der Reihe „Beiträge zur Zeitgeschichte“ befasst sich mit unserer Heimatstadt Vilshofen. Denn vor genau 50 Jahren begann die Realisierung des so sehr gewünschten Baus einer Bahn-Unterführung an zwei belebten Staatsstraßen und an einer damals neu elektrifizierten Bahnlinie.

Wer derzeit die Totalersperrung der Bundesstraße 8 an der „Löwenwand“ sowie die Teilsperrung der dortigen Bahnstrecke erlebt, kann nachvollziehen, welche Probleme und Ärgernisse Baumaßnahmen an neuralgischen Punkten bedeuten. Die von König Max I. von Bayern veranlasste Sprengung der Felsen zwischen Schalding und Seestetten in der Nähe von Passau (dem Denkmal mit dem Bayerischen Löwen ist der Name „Löwenwand“ zu verdanken) hatte eine kleine Straße ermöglicht und vor genau 150 Jahren auch eine Eisenbahnlinie. Doch der Streckenabschnitt blieb ein Nadelöhr. So waren auch vor 25 Jahren fertige Pläne vorgelegt worden, in einem „Dreiklang“ Schiene, Straße und Donau zu „begradigen“. Der in Bonn im Haushaltsausschuss tätige Wahlkreisabgeordnete brauchte sich bloß noch um die Finanzierung zu kümmern, um – laut „Passauer Neue Presse“ – sich ebenfalls einen „Löwen“ zu verdienen. Die Großmaßnahme wurde aber dann von den Zeitereignissen überholt (beginnende Ablehnung jedweden Donauausbaus sowie Finanzknappheit seit dem Mauerfall).

Schienengleiche Bahnübergänge werden zum Ärgernis

Für die früheren Eisenbahnbauer war es kein Problem, zur Versorgung der jenseits von Bahnstrecken liegenden Wiesen und Felder behelfsmäßige Holzprügel zu verlegen oder sogar Schranken zu errichten. Auch die wichtigsten Landstraßen bekamen bei Kreuzungen mit der Eisenbahn Schranken oder zumindest Warnkreuze. Als die Züge noch im „Piroschka-Tempo“ fuhren und Autos unbekannt waren, erwischte es höchstens einmal eine Kuh- oder Ziegenherde, wenn ein Zug vorbei fuhr. Menschen kamen selten zu Schaden. Im 20. Jahrhundert änderten sich die Zeiten. Die ungezähl-



Baufortschritt 1962 – zunächst ebenerdig (Hintergrund rechts Baywa-Lagerhaus und Kloster Schweiklberg) und schon nach drei Monaten in der Tiefe (als Hilfsarbeiter schaufelte der Autor fleißig für den Fortschritt – Foto links und mit Hut in der Mitte).

ten und für die Landwirtschaft notwendigen schienengleichen Bahnübergänge behinderten mehr und mehr den Zugverkehr. Sie mussten modernisiert oder ganz beseitigt werden. Vor allem die Kreuzungen von Schiene und Landstraße waren zur tödlichen Falle geworden. Auch die Linie Regensburg–Passau wurde bis zu ihrem hundertjährigen Bestehen oftmals Zeuge tragischer Verkehrsunfälle. In den 1950er Jahren erfasste beispielsweise ein Schnellzug mit einer Lok der berühmten Baureihe 18 einen Passauer Brauerei-Lastwagen, der in die sich öffnende Schranke am Bahnhof Heining einfuhr – der Fahrdienstleiter war von dem gerade auf dem Gegengleis abfahrenden Personenzug abgelenkt worden und hatte irrtümlich hinter diesem die Schranken hochgedreht. Die vielen Schüler, die mittags mit diesem Zug nach Hause fuhren, hatten zwar einen fürchterlichen Knall gehört. Doch erst am nächsten Tag erfuhren sie, dass in ihrer unmittelbaren Umgebung die zwei Auto-Insassen ihr Leben lassen mussten. Ähnliches passierte am Westausgang von Schalding kurz vor der „Löwenwand“. Dort kreuzte die B 8 bis 1972 die Eisenbahn. Die

Zusage, die Bundesstraße 8 aus dem Ort hinaus an die Donau zu verlegen, war vom Bundesverkehrsminister 1965 gegeben worden, als der Ausbau der Umgehungsstraße Sandbach-Seestetten abgeschlossen war und damit auch die Schranke westlich von Sandbach beseitigt werden konnte. Ab 1964 gab es Pläne für mehrere Bahnüberführungen bei Pleinting. Bei Langenisarhofen wurde die B 8 in einem langen Anstieg über die Eisenbahn hinüber geführt. Die vielen kleineren Übergänge waren schon längst verschwunden. Im „Vilshofener Anzeiger“ vom 13. Juni 1964 hatte es geheißen: „Fünf schienengleiche Bahnübergänge werden aufgelassen“.

Großbaustelle Stadt Vilshofen von 1960 bis 1965

Jahrzehnte hatte man geplant und vom Stadtrat gefordert, die große Schrankenanlage am westlichen Ausgang des Bahnhofs Vilshofen zu beseitigen. So hieß es in einem Artikel des „Vilshofener Anzeigers“ vom 5. Februar 1953, dass den Stadtrat am 30. Dezember 1931 ein von 97 Bürgern unterzeichnetes Schreiben erreicht habe mit dem Hinweis auf die letzte Gemeindewahl, bei der der Bevölkerung versprochen worden



sei, „man werde das Möglichste tun, um einen ungehinderten Bahnübergang zu bekommen.“ Da die Bahn nicht interessiert war, die Straße zu verändern, tat sich nichts. Dann kamen Krieg und Nachkriegszeit. Penibel rechnete jetzt, 1953, der Zeitungsredakteur vor: „Rund 120mal senken sich innerhalb von 24 Stunden die Schranken am Bahnübergang in Vilshofen und jedes Mal stoppen sie den über die Gleise flutenden Verkehr für geraume Zeit. Dass es dabei oft zu Massenansammlungen aller Verkehrsteilnehmer, vom Lastzug bis zum Ochsengepann, vom ungeduldig wartenden Mercedes bis zum Radfahrer und Fußgänger kommt, ist eine unvermeidliche Tatsache. Fast ein Wunder ist es jedoch, dass bei dem geräuschvollen Durcheinander nach Öffnen der Schranken bis jetzt noch kein ernsthafter Unfall an dieser Stelle passierte.“ In blumiger Sprache wird dann berichtet, dass es stets einige Minuten dauere, „bis sich der Trubel wieder entwirrt und verlaufen hat“. Das alles erinnert an Indien oder

China, aber nicht an das heutige hochmoderne Deutschland. Was trotzdem an heute erinnert, ist der weitere Zeiteinsatz: „Seit mehr als 60 Jahren hat sich die Stadtverwaltung in wiederholten Eingaben an die zuständigen Stellen bemüht, die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs und die Errichtung einer Unterführung zu erreichen.“ 1953 war immer noch nichts geschehen. Dann kam das Jahr 1960. Im Stadtratswahlkampf präsentierte die örtliche CSU ihre Forderung, „endlich die lange geplante Bahnunterführung an der Aidenbacher Straße“ anzupacken. Tatsächlich: Am 25. April 1964 konnte man dem „Vilshofener Anzeiger“ entnehmen: „Von der Bevölkerung ziemlich unbemerkt, ist in dieser Woche an der Bahnunterführung in Vilshofen ein wesentlicher Bauabschnitt zu Ende gegangen: Auf der dritten Bahnbrücke konnten die Eisenbahnschienen verlegt werden, so dass nun wieder alle drei von Westen her in den Vilshofener Bahnhof führenden Gleise befahrbar sind. Abgesehen von

verschiedenen Nebenarbeiten ist damit das Bauwerk, soweit es den Bahnverkehr betrifft, fertiggestellt. Voraussichtlich schon nächste Woche werden die Züge in unverminderter Geschwindigkeit über die Unterführung fahren können.“ Zuvor war alles schwierig, weil täglich 70 Züge zwischen Regensburg und Passau fuhren und weil während des Baus der gesamte Straßenverkehr (rund 8000 Fahrzeuge) über eine Behelfsbrücke geleitet werden musste. Die neuen Straßen nach Ortenburg und Aidenbach wurden allerdings erst später befahrbar.

→ **Sie erreichen den Autor unter per Email unter: klausrose.vilshofen@web.de.**