

Emma Mages

„... mit Dampfesflügeln auf der Eisenstraße fahren ...“

150 Jahre Eisenbahn im Regensburger Land

Der Landkreis Regensburg begeht Ende des Jahres 2009 ein denkwürdiges Jubiläum: Vor 150 Jahren, am 12. Dezember 1859, wurde die Bahnlinie Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regenstauf-Regensburg mit den Fortsetzungen bis Landshut und Straubing für den allgemeinen Verkehr freigegeben. Das Regensburger Land war damit an das schnellste Verkehrsmittel der Zeit angeschlossen – eine grundlegende Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert¹. Die feierlichen Eröffnungsfahrten hatten unter großer Anteilnahme der begeistert stauenden Bevölkerung bereits einige Tage vorher, am 7. Dezember 1859, stattgefunden. Das Regensburger Tagblatt berichtete darüber:

Regensburg, 7. Dez. Schon am gestrigen Abend versammelte sich eine große Menschenmenge vor dem bereits im festlichsten Schmuck prangenden brillant mit 300 Gasflammen beleuchteten Bahnhofs, wo man gegen 8 Uhr die Ankunft Sr. Durchlaucht des Herrn Erbfürsten Maximilian von Thurn und Taxis, von Nürnberg kommend, erwartete. – Heute aber strömte – es ist nicht zu viel gesagt – mehr als die Hälfte der Bewohnerschaft Regensburgs nach dem Bahnhofs, um die Ankunft der Festzüge mit den Gästen von München und Nürnberg zu begrüßen, welche um ½ 1 Uhr erwartet wurden. Jedermann war aufs Angenehmste überrascht durch die reich und sinnige Dekoration der langen und großen Bahnhofshalle. An den beiden Endepunkten des Firstes prangte das baye-



Abb. 1: Die Eisenbahnbrücke bei Schwabelweis 1859 – im Hintergrund unter dem linken Brückenbogen liegt die Stadt Regensburg mit den noch nicht ausgebauten Domtürmen, Aquarell von Albert Emil Kirchner

rische Wappen; Taxusfestons mit dergleichen Medaillons, in welchem die Wappen der die Bahn berührenden Städte angebracht waren, reichten sich von Pfeiler zu Pfeiler und hunderte der verschiedenfarbigsten Fähnchen verliehen der ganzen Dekoration das bunteste Farbenspiel. Vom Hauptgebäude selbst wehten viele blauweiße, schwarzgelbe und weißrothe Flaggen. Die Menge der Zuschauer hatte sich auf eine unabsehbare Linie nächst den beiden Bahnseiten postirt. Endlich hörte man das dumpfe Gerassel, welches das jedesmalige Befahren der eisernen Riesengitter-Brücke über die Donau weithin ertönen läßt und zu gleicher Zeit gewährte man von der Landshuter Linie den Dampf der heranbrausenden Lokomotive. Da trafen der von Nürnberg kommende und der von München kommende Festzug an jenem Punkte zusammen, wo beide Bahnlinien in verschiedenen Richtungen aus einander weichen. War dies Zusammentreffen zufällig, war es bestimmt, wir wissen es nicht, aber einen herrlichen Anblick gewährte es, die beiden Züge mit ihren festlich geschmückten Lokomotiven und Waggons (an jeder der ersteren war das Stadtwappen, woher sie kamen – Münchner Kind und Reichsadler [Nürnberg] – angebracht), wie von e i n e r Kraft bewegt gleichheitlich bis in die Bahnhofhalle einfahren zu sehen.

Nach der Begrüßung der Ehrengäste durch Abordnungen der Regensburger Behörden und Korporationen folgte die Besichtigung der neuen Gebäude, ein Empfang der Stadtverwaltung und gegen 4 Uhr nachmittags ein *glänzendes Diner* im Palais des Fürsten Thurn und Taxis. Am Abend versammelten sich die geladenen Gäste *in den obern Lokalitäten des neuen Gesellschaftshauses* [Neuhaussaal], wo der Magistrat zu Ehren der Anwesenden eine große Soirée veranstaltete². Am folgenden Tag brach die Festgesellschaft mit dem Zug nach Nürnberg auf, würdigte zunächst das technische Meisterwerk der Schwabelweiser Eisenbahnbrücke durch einen Extrahalt und kehrte nach den Festivitäten in Nürnberg am 9. Dezember 1859 wieder nach Regensburg zurück³.

Die Verkehrslage vor dem Eisenbahnbau

Vor dem Eisenbahnzeitalter vollzog sich der Verkehr auf den Landstraßen und Flüssen. Der Verkehr zu Lande war durch den allgemein schlechten Zustand und die starke Witterungsabhängigkeit der Straßen stark beeinträchtigt. Der Gütertransport wurde mit Ochsen- und Pferdegespannen auf oft beschwerlichen Wegen abgewickelt. Gerade die Bewegung von Massengütern war nicht beliebig zu steigern. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts engagierte sich der bayerische Staat zunehmend im Bau von Kunststraßen (Chausseen). Die 1826 eingeführte Eilpost war auf diese „modernen“ Straßen angewiesen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit lag aber immer noch unter 10 km/h. Der Reisekomfort hielt sich in Grenzen.

Ein farbiges Bild von Zustand und Verkehrsaufkommen auf der über Kürn führenden Landstraße von Regenstauf nach Nittenau ist für 1844 überliefert. Nach Ansicht des oberpfälzischen Landrats (Vorläufergremium des Bezirkstags) sei die Straße *in früherer Zeit gleichsam absichtlich über die höchsten Berggipfel geführt worden [...], was für schweres Fuhrwerk durch den Bedarf an Vorspann höchst belästigend und kostspielig [sei], für schnelles Fuhrwerk aber einen größeren Aufenthalt als ein Umweg von mehreren Stunden zur Folge habe*. Besonders negativ wirkten sich die hohen Vorspannkosten auf die Frachtkosten für die wachsende Steinkohlezufuhr aus Böhmen aus⁴. Die verkehrsreiche Straße durch das Naabtal bis Kallmünz und weiter bis Amberg war zeitweise wegen des sehr schnell auftretenden Hochwassers nicht befahrbar; bei Pielenhofen war es dabei schon öfter zu tödlichen Unfällen gekommen⁵.

Das „Eisenbahnzeitalter“ bricht an

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann eine neue Epoche im Verkehrswesen, das „Eisenbahnzeitalter“. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts war es, von England ausgehend, zu einer völligen Umgestaltung in der Eisenindustrie gekommen. Die neue Eisenhüttentechnik arbeitete mit Kokshochöfen, Dampfmaschinen und dem Walzen von schmiedbarem Eisen. Erst diese neuen Verfahren schufen die Voraussetzungen für den Bau von Eisenbahnen in großem Stil. Die Eisenbahn übertraf die herkömmlichen Verkehrsmittel an Schnelligkeit und vor allem an Beförderungskapazität bei weitem und verdrängte diese bald von den wichtigsten Verkehrsrouten.

Noch bevor eine Eisenbahnstrecke in der Oberpfalz gebaut wurde, waren im Sauforst bei Burglengenfeld große Braunkohlelager entdeckt worden. Deshalb wurde bei Haidhof 1851/53 das zukunftssträchtige Eisenwerk Maxhütte gegründet. Das Schienenwalzwerk, das von Lieferungen aus dem Ausland unabhängig machen sollte, war fundamental wichtig für die schon laufenden und noch bevorstehenden Bahnbauten in Bayern. Doch der für den Transport von Massengütern – Roheisen, Kohle, Holz – unabdingbare unmittelbare Bahnanschluss fehlte vorerst noch in der Gegend.

Bis 1859: „Eisenbahnwüste“ Ostbayern

In der Frühzeit der bayerischen Eisenbahnbaupolitik war die Erschließung Ostbayerns für den Bahnverkehr zwar schon im Gespräch, konkrete Planungen lagen aber noch in weiter Ferne. Auf die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Fürth im Jahr 1835 folgten 1839/40 die Strecke von München nach Augsburg sowie die ersten Staats-

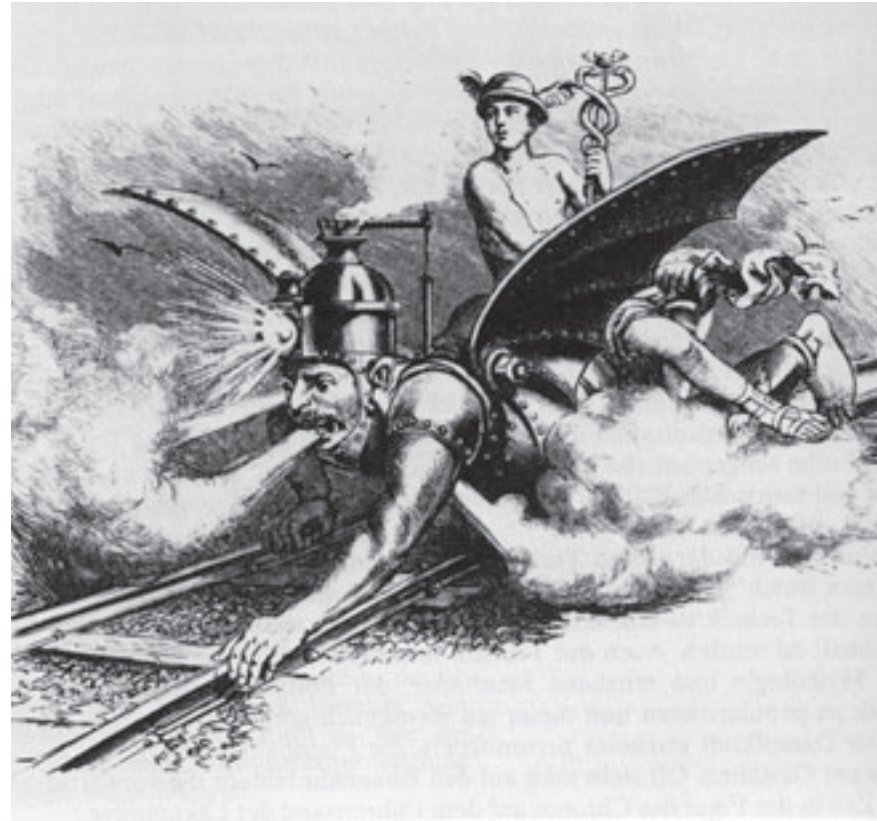


Abb. 2: *Die Zähmung der Dampfkraft, 1884:
Die Dampfkraft im beflügelten Eisenkorsett in Begleitung von Merkur, dem Gott des Handels*

bahnen Hof-Bamberg-Nürnberg-Augsburg-Lindau (1844-1853), Bamberg-Würzburg-Aschaffenburg (1852/54) und Augsburg-Ulm (1853/54). Damit waren gute Verbindungen in das Gebiet des Deutschen Zollvereins, nach Leipzig, Berlin und Frankfurt am Main, hergestellt, während Anbindungen an Böhmen und Österreich noch gänzlich fehlten. Ostbayern blieb bis 1859 eine „Eisenbahnwüste“.

Zur Vorgeschichte der Strecke Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regensburg

Schon seit den 1830er Jahren hatten sich die Städte Nürnberg, Fürth, Würzburg, Regensburg und Amberg ebenso wie die Regierung der Oberpfalz und der oberpfälzische Landrat immer wieder für Bahnlinien durch das Naab- und Vilstal, nach Böhmen und der Donau folgend nach Österreich eingesetzt, doch ihre Hoffnungen erfüllten sich lange nicht⁶. Zunächst hatte der in Bau befindliche Donau-Main-Kanal (1835-1846) Vorrang. Dieses Lieblingsprojekt König Ludwigs I. sollte nicht von Anfang an durch eine konkurrierende Eisenbahn zwischen Nürnberg und Regensburg belastet werden. Als sich dann die Erkenntnis durchsetzte, dass der Kanal den Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise gerecht werden konnte, fehlten der Staatskasse die nötigen Mittel. Die allmähliche Abkehr vom Staatsbahnprinzip war abzusehen, seit die Staatsbahnerträge rückläufig waren.

Erst 1851 erreichte das Projekt eine konkretere Phase. Die Staatsregierung legte der Abgeordnetenversammlung einen Gesetzentwurf über die Einleitung des Baues der Linie Nürnberg-Amberg-Regensburg vor. Die Stadt Nürnberg erlaubte sich gegenüber dem neuen König Max II. nun auch massive Kritik an der Nützlichkeit des Kanals. Im Mai 1851 wurde das Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten durch Gesetz ermächtigt, die Projektierung der Strecke Nürnberg-

Amberg-Regensburg einzuleiten. Die Planung beschränkte sich jedoch auf die Trassenführung von Amberg über Schwandorf und Regenstauf nach Regensburg. Die Alternativstrecke durch das Vilstal wurde gar nicht untersucht.

Eine Petition aus dem Naab- und Vilstal 1852

Besonders die Gemeinden des Naab-, Vils- und Lauterachtales fühlten sich übergangen. Sie verfassten im Oktober 1852 eine Bittschrift, unterzeichnet von der Gutsverwaltung Etterzhausen (Alte Kapelle), den Gemeinden Etterzhausen, Pielenhofen, Duggendorf, Kallmünz, Traidendorf, Rohrbach, Dietldorf, Emhof und Schmidmühlen. Die Bittsteller flehten den König an, die Bahnlinie über Etterzhausen, Pielenhofen, Kallmünz und Schmidmühlen nach Amberg prüfen zu lassen. Dies sei sowohl der kürzere als auch der ebenere Weg; eine Brücke bei Mariaort wäre zwei Drittel billiger als eine hochwassergefährdete Brücke unterhalb von Regensburg. Dabei vergaß man nicht die Bewohner von Weichs bei Regensburg zu erwähnen, die *beim Eisgange der Donau hülfesuchend auf ihren Hausdächern jammern [...], wo sie Tage und Nächte lang in Todesverweilung erstarren*. Die gewünschte Trasse habe gegenüber der Schwandorfer Strecke noch weitere Vorteile wie die Nähe von Baumaterialien (Holz, Steine) und festen Untergrund, *während auf der Linie über Schwandorf auf dem oft bodenlosen Sumpfe weit und breit kein Stein zu finden* sei. Auch der Nutzen dieser Trasse sei entschieden größer: Die Schifffahrt auf Naab und Vils sei schon vor 30 Jahren eingestellt worden; eine ausgebaute Straße wie sie zwischen Amberg, Schwandorf, Burglengenfeld und Regenstauf vorhanden sei, fehle jedoch hier⁷. Die Petition aus dem Naab- und Vilstal wurde vom Handelsministerium aus allgemeinen volkswirtschaftlichen und strategischen Gründen abgewiesen⁸.

Da man eingesehen hatte, dass die Staatsregierung die Bahn in jedem Fall am Schienenwerk im Sauforst vorbeiführen würde, setzten sich die Städte Amberg und Regensburg in den Jahren 1853 und 1854 für eine neue Variante der Vilstalbahn ein. Die Trasse sollte überwiegend durch Staatsforste von Regensburg über Mariaort, den Schwaighauser Forst und Burglengenfeld oder Kallmünz in die Nähe des Sauforstes und dann über Pottenstetten, Thanheim, Leidersdorf am Vilsufer entlang nach Amberg führen. Beiden ging es dabei aber vor allem um die Lage ihrer Bahnhöfe, die möglichst nahe der Städte gebaut werden sollten und zwar so, dass die zum zukünftigen Bahnhof strömenden Menschen und Fuhrwerke die Städte zu durchqueren hätten. Über das weitere Vorgehen war man jedoch uneins, so dass für eine Naab-Vilstalbahn in den 1850er Jahren keinerlei konkrete Aussicht auf Durchführung bestand.

Ausschlaggebend für die Trassenführung zwischen Nürnberg und Regensburg waren allgemeine Aspekte: Die längere Bahn über Schwandorf bot gegenüber der Alternativstrecke durch das Naab- und Vilstal – ohne beträchtliche Mehrkosten – die Vorteile, dass sie dem Haupthandelsweg von Regensburg in die Oberpfalz und nach Oberfranken folgte und die einzigen Bodenschätze der Oberpfalz, die Eisenerz-lager bei Amberg und die Braunkohlelager im Sauforst bei Burglengenfeld, berührte. In strategischer Hinsicht bot die Bahn über Schwandorf eine wichtige militärische Operationsbasis in Richtung Bayerischer Wald und Böhmen. Zudem erlaubte diese Strecke den Anschluss weiterer Bahnlinien nach Bayreuth und Pilsen.



Abb. 3: Interimsschein, wie er an Personen ausgegeben wurde, die eine Ostbahnaktie in Teilbeträgen erwarben

Abkehr vom Staatsbahnprinzip 1855 – Gründung der Ostbahngesellschaft 1856

Die Durchführung von Bahnprojekten scheiterte um die Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem an der allgemein schlechten Finanzlage des Staates. Die geringen Staatsbahnerträge ließen den weiteren Ausbau des Streckennetzes durch den Staat nicht lukrativ erscheinen. Hatte die bayerische Regierung unter Minister von Abel noch 1845 eine Übergabe des Bahnbetriebs in private Hände unter allen Umständen völlig ausgeschlossen, zeichnete sich ein Jahrzehnt später ein Gesinnungswandel ab. Die Entwicklung des Streckennetzes und die wichtige Anbindung an die Nachbarländer konnte nur durch die Abkehr vom Staatsbahnprinzip vorwärts gebracht werden. Und die Zeit drängte, da schon 1851 in einem Staatsvertrag mit Österreich die Vorbereitung einer Strecke Nürnberg-Regensburg-Linz vereinbart worden war.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Gründung der Ostbahn AG schufen die Bestimmungen vom 20. Juni 1855 über die Erbauung von Eisenbahnen. Sie ermöglichten von Privatleuten gebildeten Vereinen nach Erlangung von staatlichen Konzessionen für Projektierung, Bau und Betrieb Eisenbahnlinien zu bauen. Nun stand der Bildung der Ostbahngesellschaft nichts mehr im Weg. Vertreter der Städte Nürnberg, Fürth, Regensburg und Amberg trafen sich im September 1855 auf Konferenzen in Amberg und München, bereiteten das weitere Vorgehen vor und trafen Absprachen hinsichtlich der für Ostbayern vorrangigen Streckenführungen⁹.

Die 1856 unter Beteiligung der Königlichen Bank in Nürnberg, des Hauses Thurn und Taxis, der Bankiers Eichthal (München), Hirsch (Würzburg), Rothschild (Frankfurt) und Bischofsheim (Brüssel) und der Städte Nürnberg, Fürth, Regensburg und Amberg gegründete Ostbahn-Aktiengesellschaft konnte schließlich die viel beklagte „Eisenbahnwüste Ostbayern“ erschließen. Die Konzession vom 12. April 1856

bezog sich zunächst auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Nürnberg über Amberg nach Regensburg, von München über Landshut an die Donau, von Regensburg über Straubing nach Passau an die Landesgrenze und von der Amberg-Regensburger Linie an die böhmische Grenze. Die Bauzeit war auf sieben Jahre befristet. Die Ostbahngesellschaft erhielt eine staatliche Zinsgarantie von 4 1/2 Prozent. Das Grundkapital der Gesellschaft war auf 60 Millionen Gulden festgesetzt. Davon waren 5 Millionen Gulden zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Da es sich um eine sichere Investition handelte, war die Nachfrage nach den Aktien (je 200 Gulden) sehr groß. Nach einem bestimmten Verteilungsschlüssel erhielt der Privataktionär bei einer gezeichneten Aktie eine halbe, bei 250 gezeichneten 10 Aktien. Einer der Hauptaktionäre, Fürst von Thurn und Taxis, hatte sich sofort Aktien für 4 Millionen Gulden und ein Optionsrecht auf weitere 8 Millionen Gulden gesichert.

Am 14. Juli 1856 genehmigte König Maximilian II. den Verlauf der Bahnlinie von Nürnberg über Lauf, Hersbruck, Sulzbach, Amberg, Schwandorf, Regenstauf nach Regensburg. Aufbauend auf den staatlichen Vorarbeiten war die Streckenplanung bereits weit fortgeschritten; die Ostbahngesellschaft konnte noch 1856 die Bauarbeiten aufnehmen und die Hauptstrecken im heutigen Landkreis Regensburg bis Dezember 1859 fertigstellen. Die Teilstrecke Nürnberg-Hersbruck konnte schon im Winter 1858/59 mit Material- und Arbeitszügen befahren werden und wurde am 9. Mai 1859 offiziell eröffnet.

Zur Vorgeschichte der Strecke Regensburg-Landshut-München

Seit den 1840er Jahren setzte sich der niederbayerische Landrat für eine Fortsetzung einer künftigen Linie Nürnberg-

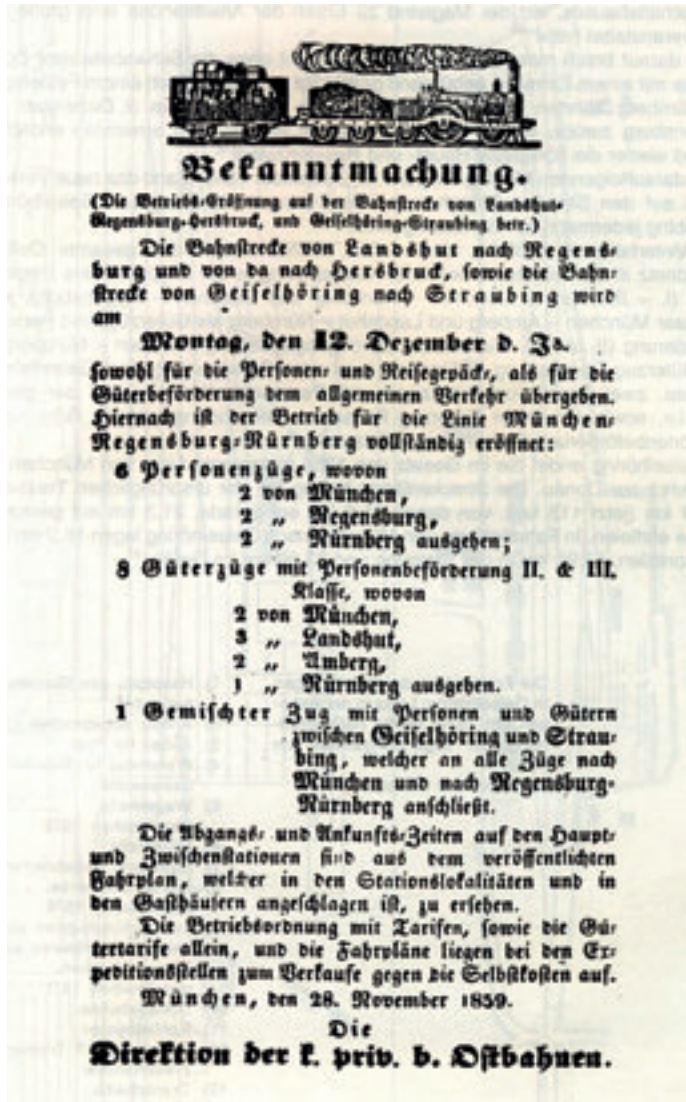


Abb. 4: Die Inbetriebnahme der Ostbahnen wurde Ende des Jahres 1859 in der Region bekannt gemacht.

Regensburg nach Landshut und München ein¹⁰. 1851 wurde das Projekt erstmals im Landtag angeregt. Die Staatsregierung war grundsätzlich sehr positiv gegenüber einer Bahnverbindung zwischen München und der Donau eingestellt. Es standen drei Trassen zur Diskussion: Von München dem Isartal folgend über Landshut nach Plattling, von München über Landshut nach Straubing oder von München über Landshut nach Regensburg. Der Gesetzentwurf über die Vorarbeiten für eine Linie München-Donau wurde 1853 angenommen; die Frage nach dem Anschlusspunkt blieb zunächst offen. Die Stadt Regensburg setzte sich Mitte der 1850er Jahre entschieden für einen Anschluss der Strecke in Regensburg ein, während die Vertreter der niederbayerischen Städte und Gutsbesitzer einen weiter donauabwärts gelegenen Anschluss an die ebenfalls zu projektierende Strecke Regensburg-Passau favorisierten. Die bis 1856 durchgeführten staatlichen Projektierungsarbeiten konzentrierten sich auf die Trassen München-Landshut-Mallersdorf-Labertal-Geiseltal-Straubing bzw. Regensburg und München-Landshut-Regensburg. Der bautechnisch günstigste Trassenverlauf von Landshut nach Plattling schied wegen des großen Umweges von Regensburg nach Landshut und München aus. Schließlich setzte sich eine Kompromisslösung durch, die weder die Interessen der niederbayerischen Landwirtschaft noch die der Stadt Regensburg zufriedenstellen konnte: Die Gabel von Geiseltal. In Geiseltal sollten die Strecken von Regensburg und von Straubing zusammentreffen und von hier nach Landshut und München weiterführen. Die Ostbahngesellschaft begründete die Entscheidung: Geiseltal liege in einem Dreieck, dessen Ecken die Städte Regensburg, Landshut und Straubing bilden. Dadurch würden die Entfernung zwischen diesen Städten und die Umwege von München nach Regensburg und Passau ausgeglichen. Ausschlaggebend war also, bei möglichst geringem Bauaufwand die günstigsten Verbindungen für den überlokalen Verkehr herzustellen. Die Stadt Regensburg fühlte sich durch die Lösung Geiseltal stark beeinträchtigt, da sie als



Abb. 5: Die Eisenbahnbrücke über den Regen mit Blick auf Regenstauf. Am rechten Bildrand ist das Ostbahnstationsgebäude zu erkennen, Aquarell von Albert Emil Kirchner, 1857

Hauptstadt der Oberpfalz und wichtiger Wirtschaftsstandort zugunsten eines vergleichsweise unbedeutenden Ortes auf zentralörtliche Funktionen verzichten musste.

Zur Vorgeschichte der Strecke Regensburg-Straubing-Passau

Schon 1848 hatte die bayerische Staatsregierung dem Landrat von Niederbayern auf wiederholte Bitten hin zugesichert, dass im Falle der Erbauung einer Bahn Nürnberg-Amberg-Regensburg diese bis zu der von Österreich über Linz an die bayerische Grenze projektierten Linie fortgesetzt werde¹¹. Auch die niederbayerischen Abgeordneten im Landtag betonten immer wieder die Notwendigkeit einer Bahnlinie für ihre an Getreide und Vieh reiche Provinz. In einem Staatsvertrag mit Österreich wurden 1851 als Endpunkte der zu bauenden Bahn Nürnberg und Linz festgelegt. Die staatliche Eisenbahnbaukommission ging daran, den Streckenverlauf auf bayerischem Gebiet zu untersuchen. Sie sprach sich im Dezember 1851 dafür aus, die Trasse von Regensburg aus unter Berührung möglichst vieler Städte und Märkte auf dem rechten Donauufer bis Vilsbiburg zu führen. Bis Februar 1855 waren als vorläufige Stationen im Regensburger Land Barbing und Pfatter festgelegt. Als aber schließlich nicht der Staat, sondern die Ostbahngesellschaft die Bahn baute, wurde das Projekt abgeändert, um Baukosten zu sparen. Die Trasse wurde von Regensburg über Obertraubling, Mangolding, Moosham, Taimering, Sünching und Geiselhöring nach Straubing geführt. Die Weiterführung der Strecke Regensburg-Straubing bis Passau wurde erst am 20. September 1860 dem Verkehr übergeben.

Die Stadt Regensburg hätte eine der Straße nach Straubing (später Bundesstraße 8) folgende Trassenführung der bis Geiselhöring ausbiegenden Strecke entschieden vorgezogen. Als die Ostbahn Mitte der 1860er Jahre auch noch den Kreuzungspunkt von Geiselhöring nach Sünching verlegen wollte, wandte sich die Stadt entschieden gegen diese Pläne. Man befürchtete, dass eine die obere Donau erschließende Bahn direkt von Sünching nach Kelheim gebaut werden könnte und

The image shows a historical railway timetable for the Munich-Regensburg-Nuremberg line, dated 1863. The title is "München-Regensburg-Nürnberg." The table is organized into columns for stations and time intervals. The stations listed include München, Regensburg, Nürnberg, and several intermediate stops like Straubing, Mangolding, Moosham, Taimering, Sünching, and Geiselhöring. The columns show departure and arrival times, as well as distances in miles and minutes. The table is divided into two main sections, likely representing different directions of travel.

Abb. 6: Der Ostbahn-Fahrplan für die Strecke München-Regensburg-Nürnberg, 1863

zungspunkt von Geiselhöring nach Sünching verlegen wollte, wandte sich die Stadt entschieden gegen diese Pläne. Man befürchtete, dass eine die obere Donau erschließende Bahn direkt von Sünching nach Kelheim gebaut werden könnte und



Abb. 7: Die Karte zeigt den Verlauf der 1859 und 1873 eröffneten Ostbahnlinien im Raum Regensburg. Einige der eingezeichneten Haltestellen bzw. Haltepunkte wurden erst im ausgehenden 19. Jahrhundert (z.B. Burgweinting) und später eingerichtet und sind nicht mehr in Betrieb.

Regensburg ganz umgangen würde. Als Lösung schlug die Stadt eine grundsätzliche Berichtigung der Strecke Regensburg-Straubing durch den Bau einer Bahn Regensburg-Barbing-Pfatter-Straubing vor. Dazu kam es bekanntlich nicht.

Weiterer Ausbau des Bahnnetzes und Abkürzungslinien

In den 1860er und 1870er Jahren wurde das Hauptbahnnetz weiter ausgebaut. Die ebenfalls schon 1856 genehmigte, bei Schwandorf abzweigende Strecke über Cham und Furth im Wald nach Pilsen und Prag wurde 1861/62 eröffnet. Nach Fertigstellung der 1856 genehmigten Bahnen verblieb der Ostbahngesellschaft ein Kapital von 1.500.000 Gulden. Deshalb erhielt sie 1861 die Konzession zum Bau der Strecken Schwandorf (Irrenlohe)-Weiden, Weiden-Bayreuth (beide 1863 eröffnet) und Weiden-Eger (1864/65 eröffnet). Damit hatte die Oberpfalz zwei besonders für die Kohleversorgung wichtige Bahnverbindungen nach Böhmen; über Eger lief auch der Personenverkehr in die böhmischen Bäder. Die mittlere und nördliche Oberpfalz war mit der Kreishauptstadt Regensburg verbunden, der Verkehr mit Oberfranken, Sachsen und Thüringen beträchtlich erleichtert.

Die Ostbahn erkannte bald, dass die 1859 eröffneten Bahnstrecken einen für den Durchgangsverkehr ungünstigen Verlauf hatten. Ging es bei den ersten Bahnlinien darum, möglichst viele größere Orte zu berühren, so sah man nun die Notwendigkeit, Abkürzungslinien zwischen den größeren Städten zu schaffen. Dadurch ergaben sich volks- und betriebswirtschaftliche Vorteile, die Ostbahn AG wollte in ihrem Verkehrsgebiet aber auch staatlichen Konkurrenzlinien zuvorkommen. Bis 1873 wurde die für den Durchgangsverkehr von Österreich nach Westdeutschland besonders güns-

tige direkte Bahnlinie Regensburg-Neumarkt-Nürnberg mit den Bahnstationen Prüfening, Etterzhausen, Eichhofen (später umbenannt in Undorf), Deuerling, Laaber, Beratzhausen und Mausheim gebaut (Eröffnung am 15. Mai 1873). Die Bahnverbindung Regensburg-Straubing erfuhr durch den Bau der Abkürzungslinie Straubing-Sünching, die sich kurz vor Radldorf von der Trasse Straubing-Landshut trennte, eine gewisse Verbesserung. Dieses um 8,44 km kürzere Teilstück wurde am 1. Juli 1873 in Betrieb genommen. Durch die am 6. August 1873 eröffnete, 31 km lange Abkürzungslinie Neufahrn-Obertraubling verkürzte sich die Strecke München-Regensburg um 13,26 km¹². Die Orte Köfering, Hagelstadt, Eggmühl und Steinrain erhielten Bahnstationen. Die Gabel von Geiselhöring hatte damit ihre Bedeutung verloren¹³.

Trotz aller Bemühungen der betroffenen Bevölkerung, das „Sünchinger Bockerl“ zu erhalten, wurde der Lokalverkehr zwischen Sünching und Geiselhöring am 30. September 1896 eingestellt. Die Bahn wurde 1897 abgebaut, der frei gewordene Trassengrund und die Gebäude verkauft. Die vielen Proteste aus Sünching und Geiselhöring hatten keinen Erfolg. Die direkte Bahnverbindung zwischen den Orten war damit aufgehoben. Immerhin wurden für die um 6 km längere Strecke mit Umsteigen in Radldorf die früheren Fahrpreise beibehalten¹⁴.

Seit Anfang der 1870er Jahre engagierte sich der Staat wieder stärker im Bahnbau. Für den Regensburger Raum war die bis 1874 fertiggestellte Donautalbahn Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth mit Weiterführung nach Dillingen, Gundelfingen und Neuoffingen (1876/77) besonders wichtig¹⁵. Auch die Vizinalbahn Sinzing-Mittelalling (1875), die das gewerbereiche Tal der Schwarzen Laber an das Hauptbahnnetz anschloss, wurde vom Staat gebaut¹⁶. Da das Nebeneinander von Staatsbahnen und Ostbahnen zu verschiedenen Problemen in der Streckenplanung sowie im Bau und Betrieb führte und auch allgemeine politische und wirtschaftliche

Erwägungen dafür sprachen, entschloss sich die bayerische Regierung 1875, die Ostbahnen mit einem Streckennetz von fast 800 Kilometern zu verstaatlichen.

Der Trassenverlauf im Regensburger Land

Der Bau der ersten Ostbahnlinien war nur deshalb innerhalb so kurzer Zeit möglich, weil die Strecken in Bausektionen aufgeteilt wurden und dort zeitgleich mit dem Bau begonnen werden konnte. Für den heutigen Landkreis Regensburg waren folgende Sektionen zuständig: Die Sektion Regenstauf für den Streckenabschnitt von Leonberg bis Schwabelweis, die Sektion Regensburg für den Abschnitt von Schwabelweis über Regensburg bis Moosham, die Sektion Geiselhöring für den Abschnitt von Moosham über Geiselhöring nach Thalkirchen¹⁷. Die Trasse Nürnberg-Amberg-Regensburg kommt von Schwandorf, Klardorf und Maxhütte-Haidhof her und umfährt den Bergkegel des Ponholzer Forstes, um ein besseres Neigungsverhältnis für den Abstieg in das Regental zu erlangen. Auf einer massiven Steinbrücke mit drei Öffnungen von je 11,67 m Lichtweite und einer ebenfalls massiven Hauptbrücke mit sechs Bögen von je 17,51 m Lichtweite wurde der Regen unterhalb von Regenstauf überschritten¹⁸. Die Trasse folgt dem linken Hochufer bis Neuhof nördlich von Zeitlarn, verlässt dann das Regental in südöstlicher Richtung, um sich vor Wutzlhofen nach Süden zu wenden. Bei der Station Walhallastraße wird das Donautal erreicht.

Die zunächst bei Wutzlhofen vorgesehene Bahnstation wurde schon 1859/60 nach Walhallastraße verlegt. Hier wurden in massiver Steinbauweise ein zweistöckiges „Aufnahmsgebäude“ und ein Güterschuppen, dann ein „Abtrittsgebäude“ in Holz erbaut. Das in Wutzlhofen bereits errichtete Stationsgebäude wurde ab 1860 als Bahnmeisterwohnung

genutzt. Seit dem Betriebsjahr 1862/63 bestand in Wutzlhofen eine eigene Haltestelle zunächst nur für Personenverkehr¹⁹.

Beginnend bei der Station Walhallastraße führt zwei Kilometer unterhalb von Regensburg bei Schwabelweis eine zweiteilige Brücke mit einer Gesamtlänge von 635 m über die Donau und ihr Überschwemmungsgebiet: Die massive steinerne Flutbrücke am linken Ufer hat fünf Öffnungen mit je 14,59 m Weite. Die eiserne Gitterbrücke über den



Abb. 8: Regensburg war zunächst nur Kopfbahnhof der Ostbahngesellschaft. Die Bahntrasse verlief im Jahr 1862 noch durch unbebautes Gebiet im Südosten der Stadt. Mit dem Bau der direkten Ostbahnstrecke nach Nürnberg (1873) und der vom Staat gebauten Donautalbahn in Richtung Ingolstadt (1874) wurde der Sackbahnhof in einen größeren Durchgangsbahnhof umgewandelt.

Hauptstrom hat ebenfalls fünf Öffnungen, jedoch mit je 46,69 m Lichtweite, an die sich links drei und rechts zwölf steinerne Bögen von je 14,59 m lichter Öffnung anschließen. Die Schwabelweiser Eisenbahnbrücke gilt als bedeutendstes Brückenbauwerk der Ostbahngesellschaft. Auf den Stromwiderlagerpfeilern der Eisenbrücke standen ursprünglich zwei burgtorartige Portale mit je zwei seitlichen Türmen im neugotischen Stil, der sogenannten Maximiliansgotik. Sie bildeten bis zum Abriss im Jahr 1933 den weithin sichtbaren krönenden Abschluss dieses technischen Meisterwerks. Dämme, Steinbrücken, Portale und Pfeiler waren schon 1859 für den zweigleisigen Ausbau vorbereitet; nur die Gitterbrücke blieb zunächst eingleisig²⁰.

Am rechten Donauufer wendet sich die Trasse stromaufwärts und endet an dem zwischen der alten Stadt und dem Galgenberg gelegenen Bahnhof Regensburg²¹. Die Bahnlinie Richtung Landshut (bis 1873) und Straubing verläuft vom Bahnhof Regensburg aus zunächst parallel zur Regensburg-Amberger Strecke, biegt dann vor Pürklgut nach Südosten in Richtung Obertraubling ab und verlässt bei der Station Moosham das Donautal nach Taimering, Sünching und Geiselhöring²².

Der Bahnbau im Umland von Regensburg

Durch den Bahnbau wurden in einer an chronischer Unterbeschäftigung leidenden Gesellschaft für einige Jahre zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen. Die verschiedenen lokalen Erwerbszweige (z.B. Steinbrüche, Holzhandel und -verarbeitung, Bau- und Versorgungsgewerbe) erlebten einen Aufschwung. Auch im Umland von Regensburg brachte der Bau der Ostbahnstrecken seit 1856 Absatzmöglichkeiten für vielerlei Baustoffe und neue Aufträge für die verschiedensten Sparten des Handwerks und der Industrie. Viele Menschen fanden in

Steinbrüchen, Sand- und Kiesgruben, in der Eisen- und Holzverarbeitung und im Transportgewerbe Beschäftigung. Die Ausschreibungen in der lokalen Presse belegen die Vielfalt der neuen Verdienstmöglichkeiten. Im Regensburger Tagblatt finden sich seit Herbst 1856 Anzeigen über die Vergabe von größeren Posten von Hau- und Bruchsteinen, Marksteinen, Lehm, Flusssand, Steingeröll, Kalk, Fichten- und Föhrenrundholz und vieles andere. Auch die verschiedenen Stationsgebäude und Bahnwärterhäuser wurden ausgeschrieben. Maurermeister Wagner aus Regensburg hatte beispielsweise 1858 umfangreiche Erdarbeiten bei Mangolding übernommen und suchte dafür 100 Erdarbeiter und 25 Maurergesellen²³.

Die größte Baustelle im Regensburger Land war die Eisenbahnbrücke bei Schwabelweis. Schon im November 1856 waren hier circa 500 Arbeiter mit Erdarbeiten beschäftigt. Mehrere Marketenderhütten und Brantweinschenken sorgten für die Verpflegung der Arbeiter²⁴. Nach Abschluss der Vermessungsarbeiten und des Grunderwerbs wurde der Brückenbau 1857 voll in Angriff genommen, die Zahl der Arbeiter erhöhte sich noch. Die Eisenkonstruktion der Brücke stammte aus der seit März 1859 betriebenen Brückenbauabteilung der Schiffswerft Maffei am Unteren Wöhrd in Regensburg, die zu dieser Zeit über 300 Arbeiter beschäftigte. Das Material für den „Eisenkoloss“, über 500 Tonnen Schmiede- und Gusseisen, kam zu 90 Prozent von der Maxhütte bei Burglengenfeld²⁵.

Eine zweite Großbaustelle war der Bau der Bahnbrücke über den Regen bei Regenstauf. Diese Bauarbeiten wurden sogar im Bischöflichen Ordinariat aktenkundig. Der zuständige Ostbahn-Sektionsingenieur bat im März 1857 um Erlaubnis, Brücken- und Grundarbeiten dort auch an Sonn- und Feiertagen verrichten zu dürfen. Dies wurde ihm schließlich für den Bau der Regenbrücke gestattet, aber nur wenn Gefahr im Verzug ist. Ähnliche Genehmigungen wurden auch für bautechnische Notfälle bei Sünching und andere Baustellen erteilt²⁶.

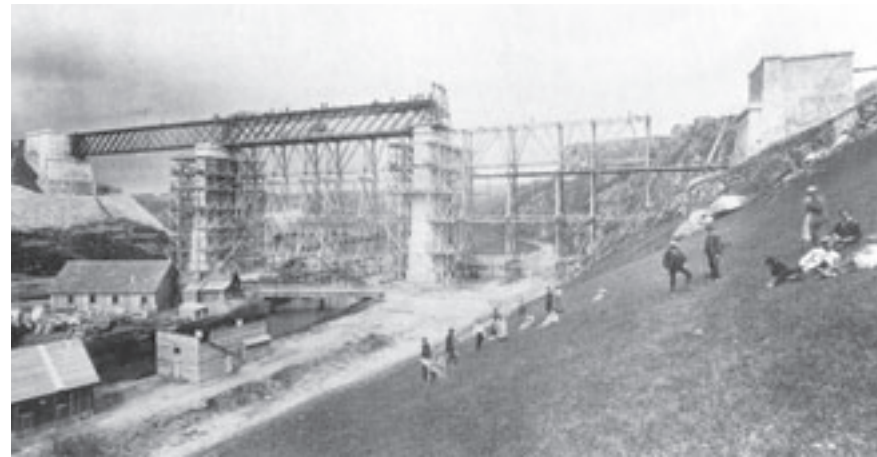


Abb. 9: Fotos vom Bahnbau in der Region gibt es erst seit Anfang der 1870er Jahre, hier der Bau der Eisenbahnbrücke bei Friesenmühle nahe Beratzhausen, die in schwindelnder Höhe von über 40 m das Labertal überspannt.

Negative Begleiterscheinungen

Der Bahnbau hatte nicht nur belebende Auswirkungen auf das Wirtschaftsleben. Gerade die überwiegend in der Landwirtschaft tätige Bevölkerung hatte zum Teil unter schwerwiegenden Beeinträchtigungen der bisherigen ökonomischen Abläufe zu leiden. Erst waren in großem Stil Grundstücke abzutreten, dann waren schon während der Projektierung und Aussteckung einer Trasse vielfache Behinderungen der landwirtschaftlichen Arbeiten hinzunehmen. Die Bauarbeiten brachten zahlreiche Flur- und Ernteschäden mit sich;



Abb. 10: Bahnhof Obertraubling mit Personal 1904



Abb. 12: Bahnhof Walhallastraße um 1900



Abb. 11: Bahnhof Regenstauf



Abb. 13: Bahnhof Sünching um 1900

Schadenersatzforderungen waren innerhalb kurzer Fristen anzumelden. Die Bahnstrecken durchschnitten das bisherige Wegenetz. Geländeerschnitte und Dammaufschüttungen veränderten die Landschaft; die bisherige Nutzung der Felder und Wiesen war oft nicht mehr möglich²⁷. Erst nach der Herstellung von Bahnübergängen, Unter- und Überführungen konnte sich wieder ein geregelter Ablauf des landwirtschaftlichen Verkehrs etablieren.

Eisenbahn und Wirtschaftsleben

Die Eisenbahn brachte grundlegenden Wandel für Handwerk, Handel und Industrie mit sich. Direkt vom Eisenbahnverkehr betroffen waren die Fuhrleute und die vom Landreiseverkehr abhängigen Versorgungsgewerbe. Bisher vielbefahrene Landstraßen verloren den überlokalen Durchgangsverkehr weitgehend. Den Fuhrleuten, Gastwirten, aber auch vielen anderen vom Reiseverkehr direkt oder indirekt profitierenden Berufen, wie z.B. Sattlern, Schmieden, Bäckern, Metzgern, Bauern, wurde der Lebensunterhalt teilweise entzogen. Viele mussten sich ein neues Betätigungsfeld suchen. Die Vernichtung von Arbeitsplätzen wurde aber durch die Schaffung neuer Erwerbsmöglichkeiten in den Siedlungen an den Bahnlinien mehr als kompensiert. Im expandierenden Güterverkehr waren umfangreiche Zubringerdienste zu leisten. Die Personenbeförderung vom und zum Bahnhof und die Bahnhofsgaststätten boten weitere Arbeitsmöglichkeiten. Im Eisenbahnbetrieb und in der Verwaltung waren viele neue Stellen zu besetzen²⁸. Auch das Postwesen weitete sich besonders an Bahnknotenpunkten aus und bot oft in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstation neue Arbeitsplätze.

In der südlichen Oberpfalz schuf erst die Eisenbahn die Voraussetzungen für die Ansiedlung der modernen Massen-

güterindustrie. Großbetriebe der Baustoffindustrie entwickelten sich erfolgreich in den früher zum Bezirksamt Stadtamhof gehörenden Gemeinden Schwabelweis, Dechbetten, Steinweg, Reinhausen, Sallern und Kareth. Besonders zu nennen sind hier die Kalkbrüche nahe der Bahnstation Walhallastraße und der Donau. Wo zunächst nur kleine Kalkbrenneien für den lokalen Bedarf betrieben wurden, entstanden seit den 1870er Jahren große Kalkwerke (Funk, Micheler, Buechl) und eine Zementfabrik. Weitere, mit Industriegleisen an das Bahnnetz angeschlossene Großunternehmen waren die Dampfziegelei Zinstag in Kareth, das Tonwerk Mayer & Reinhard in Prüfening und andere²⁹. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Regenstauf befand sich bis Anfang der 1960er Jahre das Dampfziegelwerk Puchner³⁰. Auf die Eisenbahn als Transportmittel setzte auch die Teerprodukte-, Dachpappen- und Isoliermaterialfabrik Büsscher & Hoffmann in Regenstauf (später Gelände der Firma Stegherr)³¹.

In der Umgebung von Regensburg siedelten sich seit dem Bahnbau auch größere holzverarbeitende Betriebe an, die vor allem Holz aus dem Bayerischen Wald und Böhmen verarbeiteten, so z.B. die Sägewerke Meyer Löwi in Reinhausen, Pielmühle und Regenstauf. An der Station Walhallastraße wurde 1899 die Imprägnieranstalt Himmelsbach gegründet, deren Anfänge in Freiburg im Breisgau (1846) eng mit dem Bahnbau verbunden waren. Die Firma stellte in großem Stil imprägnierte Eisenbahnschwellen, Telegraf- und Strommasten her. Ebenfalls bei Walhallastraße wurde 1905 das große Dampfsägewerk Müller & Zimmer gegründet³². Eine besondere Fabrikanlage mit Industriegleisanschluss bestand seit 1885 am Bahnhof Regenstauf, die vom örtlichen Apotheker begründete Heidelbeerweinkelerei Dr. Pfannenstiel (bis in die späten 1950er Jahre Konservenfabrik). Ein zweiter Geschäftsbereich der Firma war die Herstellung konzentrierter Tinten. Seit der Eisenbahnzeit entwickelte sich das Heidelbeersammeln gerade in der Oberpfalz zu einem wichtigen Nebenverdienst. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg setzten die



Abb. 14: Bahnhof Regenstauf mit Konservenfabrik Pfannenstiel (im Vordergrund) und Dampfziegelwerk Puchner (am rechten Rand): Der unmittelbare Anschluss an das Hauptbahnnetz war für transportintensive Industriebetriebe ausschlaggebend bei der Standortwahl.

bayerischen Staatsbahnen eigene Beerenzüge ein, um die vielerorts gegründeten Heidelbeerkerlereien zu beliefern³³.

Der in der Landwirtschaft tätigen Bevölkerung erschlossen sich ganz neue Absatzmärkte. Die Produktionsbedingungen verbesserten sich durch den zunehmenden Einsatz von Kunstdünger und Landmaschinen. An vielen Bahnstationen wurden

meist durch Genossenschaften landwirtschaftliche Lagerhäuser erbaut³⁴. Für den Arbeitsmarkt und die Landwirtschaft im Umland von Regensburg war die 1899 gegründete neue Zuckerfabrik im Stadtosten von großer Bedeutung. Für die Heranschaffung der Rüben, Kohlen und anderer Materialien und für den Abtransport der Zuckererzeugnisse und der in der Landwirtschaft als Futtermittel geschätzten Rübenabfälle war die Eisenbahn das wichtigste Transportmittel³⁵. Wegen des großen Steinkohlebedarfs war der Bahnanschluss auch eine Grundvoraussetzung für die Kartoffelstärkefabrik Sünching (gegründet 1916 als Gemüsetrocknungsanlage, 1919 Kartoffelflockenfabrik, 1949 Stärkefabrik)³⁶. Weitere Betriebe anderer Branchen waren vielerorts durch Industriegleise mit dem Hauptbahnnetz verbunden.

Der Anschluss an das Eisenbahnnetz bot in Verbindung mit den Bodenschätzen und Erzeugnissen der Gegend und der gesicherten Kohlezufuhr aus Böhmen und anderen Revieren seit 1859 neue wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten. Detaillierte Informationen über den Personen-, Vieh- und Güterverkehr an den einzelnen Bahnstationen im heutigen Landkreis Regensburg sind den höchst aufschlussreichen Geschäftsberichten der Ostbahnen (bis 1875) und den Statistischen Berichten der bayerischen Staatsbahnen (bis 1920) zu entnehmen.

Gesellschaftliche Auswirkungen der Eisenbahn

Vielfältig und tiefgreifend waren die gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen der Eisenbahn. Die Eisenbahn verursachte eine Kommunikationsrevolution, die individuelle Mobilität nahm zu: Reisen wurde schneller, billiger und häufiger. Langfristig boten sich ganz neue Möglichkeiten in der Wahl des Berufes, des Arbeitsplatzes und auf dem Bildungssektor. Die Mobili-

tät auch der unteren Bevölkerungsschichten stieg an. Bedingt durch die Konzentration von Arbeitsplätzen an Bahnknotenpunkten und -stationen (Industrie, Geschäfte, Behörden, Schulen usw.) verlagerte sich die Bevölkerung mehr und mehr von den ländlichen in die aufstrebenden städtischen Gemeinden. Der Mangel an landwirtschaftlichen Dienstboten und Tagelöhnern wurde besonders im ausgehenden 19. Jahrhundert häufig beklagt. Bahnhofsnähe wurde nicht nur für transportintensive Industriezweige, sondern auch für andere Einrichtungen mit überlokalen Einzugsbereichen zu einem Standortvorteil, den später durch Lokalbahnen erschlossene³⁷ oder gar bahnferne Gebiete in der Regel nicht mehr aufholen konnten.



- 1 Ausführlich zur Geschichte der einzelnen Bahnstrecken in der südlichen Oberpfalz und ihren strukturellen Auswirkungen: Emma MAGES, Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz (1850-1920) (Regensburger Historische Forschungen 10), Kallmünz 1984. – Der Titel dieses Beitrags ist einem Artikel in der Passauer Zeitung vom 27. Dezember 1859 entnommen. Von Passau aus blickte man auf die Städte, die bereits mit einer Eisenbahn gesegnet waren: „Während sie nun zwischen Nürnberg und München über Regensburg mit Dampfesflügeln auf der Eisenstraße fahren, blüht hier nochmals das Institut der Stellwägen auf, welche sämtlich ihre Richtung nach dem neuen Ausgangspunkt, Straubing nehmen. Die Hauptstraße nach Straubing erfreut sich einer Frequenz, wie wohl noch nie zuvor. Aber nur eine Gnadenfrist, dann wird auch auf dieser Strecke die Maschine erscheinen, und erschrocken werden die Stellwägen nach anderen Richtungen Reißaus nehmen und sich in den finstersten Winkel der Remise verkriechen.“ Zit. nach ZEITLER, Eisenbahnen (wie Anm. 2), S. 54f.
- 2 Regensburger Tagblatt Nr. 338 vom 8. Dezember 1859, S. 1350; vgl. auch Karl BÖHM, Die Ostbahnzeit 1859-1875, in: Eisenbahnknoten Regensburg. 140 Jahre Schienenverkehr in der Domstadt, Stuttgart 2000, S. 27f.; Walther ZEITLER, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Amberg 1997, S. 53f.

Abb. 15: Bahnhof Obertraubling im Mai 2009: Durch den Bau der Abkürzungsstrecke Obertraubling-Neufahrn (1873) wurde der Bau eines größeren Stationsgebäudes und eines Stellwerks notwendig. Bemerkenswert: Der erste Bahnhof von 1859 steht noch immer östlich des Bahnhofts unmittelbar an den Gleisen und wird als Wohnhaus genutzt.

- 3 BÖHM, Ostbahnzeit (wie Anm. 2), S. 28.
 4 StAAm, Regierung Kammer des Innern 5747, Protokoll vom 3.-15. Juni 1844; vgl. dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 12f.
 5 Vgl. Regensburger Tagblatt Nr. 342 vom 12. Dezember 1859, S. 1365f.
 6 Ausführlich dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 14-23 (mit Belegen).
 7 BayHStA, Verkehrsarchiv 6689, 15. Oktober 1852.
 8 BayHStA, Verkehrsarchiv 6689, 3. Dezember 1852.
 9 StAAm, Regierung Kammer des Innern 4859 I, Protokoll vom 3. September 1855.
 10 Ausführlich dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 23-27; vgl. auch Karl BÖHM, 125 Jahre Eisenbahn München-Landshut-Donau. Zur Geschichte der „Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ in Niederbayern (1856-1875), Festschrift zu den Tagen der Deutschen Bundesbahn in Geiselhöring und Neufahrn/Ndb. am 27. und 28. Oktober 1984, Neufahrn i.NB 1984.
 11 Ausführlich dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 27-29.
 12 Vgl. Kosmas LUTZ, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines, München/Leipzig 1883, S. 222f. Ausführlich zur weiteren Entwicklung der Strecke Obertraubling-Neufahrn: Walther ZEITLER, Obertraubling und die Eisenbahn, in: Obertraubling, Regensburg 1982, S. 219-228.
 13 Ausführlich zum Schicksal des Bahnhofs und der Gabel von Geiselhöring: BÖHM, 125 Jahre (wie Anm. 10), S. 29-47.
 14 Ausführlich dazu Walther ZEITLER, Sünching war einmal Eisenbahnknotenpunkt, in: 1200 Jahre Sünching, Sünching 1977, S. 71-74; BÖHM, 125 Jahre (wie Anm. 10), S. 37-45 (besonders zu den Überresten im Gelände). Durch die 1896 in Betrieb genommene neue Streckenführung von Radldorf über Perkam wurde auch die ursprüngliche Trasse über Pilling überflüssig. Sie wurde ebenfalls 1896/97 abgebaut; ausführlich dazu BÖHM, 125 Jahre (wie Anm. 10), S. 40-47.
 15 Vgl. dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 34-40.
 16 Ausführlich dazu Peter HEIGL, Das Allinger Bockerl. Bayerns kürzeste Bahnstrecke 1875-1967, Regensburg 1997; Emma MAGES, Die Labertalbahn Sinzing-Mittelalling (1875), in: Sinzing von den Anfängen bis zur Gegenwart, Sinzing 2005, S. 142-148; MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 40-44.
 17 ZEITLER, Eisenbahnen (wie Anm. 2), S. 29.
 18 Die Eisenbahnbrücke bei Regenstauf wurde am 23. April 1945 von einem SS-Kommando gesprengt und von der amerikanischen Besatzungsmacht unter Einsatz deutscher Gefangener bis Juli 1945 wieder passierbar gemacht. 1962 erfolgte eine grundlegende Erneuerung der Brücke; Wilhelm SCHWERTNER, Beiträge zur Geschichte des Marktes Regenstauf, in: 1000 Jahre Regenstauf 970-1970, Regenstauf 1970 (ohne S.).
 19 Vgl. Geschäftsberichte der Ostbahnen I (1856-60), S. 61; II (1860/61) S. 48f., III (1861/62), S. 52f., V (1863/64), S. 56f.
 20 ZEITLER, Eisenbahnen (wie Anm. 2), S. 43f.; BÖHM, Ostbahnzeit (wie Anm. 2), S. 26f.; zum Abriss der Portale im Zuge des Brückenausbaues 1933: Mittelbayerische Zeitung vom 19. September 1997. Die Schwabelweiser Eisenbahnbrücke wurde durch einen Luftangriff am 4. November 1944 schwer beschädigt und war ab Sommer 1945 zunächst nur im Notverkehr befahrbar; Klaus-Ulrich GIMBAL, Die Eisenbahnregion Regensburg im Wandel der Zeiten 1875-1999, in: Eisenbahnknoten Regensburg (wie Anm. 2), S. 44.
 21 LUTZ, Bau (wie Anm. 12), S. 208.
 22 Vgl. ebd. S. 210, 212.
 23 Regensburger Tagblatt Nr. 174 vom 27. Juni 1858.
 24 MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 72, 82.
 25 Ebd. S. 65-68, 145.
 26 BZAR, Ordinariatsarchiv Generalien 3216.
 27 Ausführlich zur Problematik: MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 70f., 260-267.
 28 Vgl. dazu Emma MAGES, Die Eisenbahn als Arbeitgeber im Bau- und Betriebsbereich, in: Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835-1920. Katalog zur Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs, München 2001, S. 408-419.
 29 Ausführlich dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 133-140.
 30 Vgl. Gerhard KEMMETER, Regenstauf – gestern und heute. Der Markt Regenstauf und seine Ortsteile auf alten und neuen Fotos. Eine Gegenüberstellung von Erinnerung und Gegenwart, Regenstauf 2003, S. 44.
 31 Vgl. Die Industrie der Oberpfalz in Wort und Bild, hg. von der Handelskammer Regensburg 1914, S. 173; KEMMETER, Regenstauf (wie Anm. 30), S. 46.
 32 Ausführlich dazu MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 140-144.
 33 Vgl. Die Industrie der Oberpfalz (wie Anm. 31), S. 174f.; KEMMETER, Regenstauf (wie Anm. 30), S. 47.
 34 Ausführlich zu den Wirkungen der Eisenbahn auf die Landwirtschaft: MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 146f. (seit 1864 Vertriebsfiliale der Landmaschinenfabrik Lanz in Regensburg), 344-358; vgl. auch Emma MAGES, Die Veränderung einer ländlichen Region. Die Eisenbahn im Landkreis Cham, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985, Berlin 1985, Bd. 1, S. 366-377.
 35 Vgl. MAGES, Eisenbahnbau (wie Anm. 1), S. 153-155.
 36 Vgl. http://www.labertal.com/exkursion/kartoffel_suenching/exkursion_kartoffel_suenching.html (Stand 27.4.2009).
 37 Lokalbahnen im heutigen Landkreis Regensburg: Regensburg/Stadtamhof-Donauf-Wörth („Walhalla-Bockerl“, eröffnet 1889/1903, stillgelegt 1968), Regensburg/Wutzlhofen-Falkenstein („Falkensteiner Bockerl“, eröffnet 1913, stillgelegt 1985/86), Eggmühl-Schierling-Langquaid (eröffnet 1903, Reisezugverkehr 1968 eingestellt).

Abbildungsnachweis:

- Abb. 1, 3, 5, 10 bis 13: DB Museum Nürnberg
 Abb. 2: Armand von SCHWEIGER-LERCHENFELD,
 Das eiserne Jahrhundert, Wien/Budapest/Leipzig 1884, vor S. 1
 Abb. 4: Karl BÖHM, 125 Jahre Eisenbahn München-Landshut-Donau.
 Zur Geschichte der „Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ in Niederbayern (1856-1875), Festschrift zu den Tagen der Deutschen Bundesbahn in Geiselhöring und Neufahrn/Ndb. am 27. und 28. Oktober 1984, Neufahrn i. NB 1984, S. 31
 Abb. 6: REGENSBURGER EISENBAHNFREUNDE RSWE E. V. (Hg.),
 Eisenbahnknoten Regensburg. 140 Jahre Schienenverkehr in der
 Domstadt, Stuttgart 2000, S. 88
 Abb. 7, 15: Emma Mages
 Abb. 8: Walther ZEITLER, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz,
 Amberg 1997, S. 52
 Abb. 9: Marktarchiv Beratzhausen
 Abb. 14: Marktarchiv Regenstauf