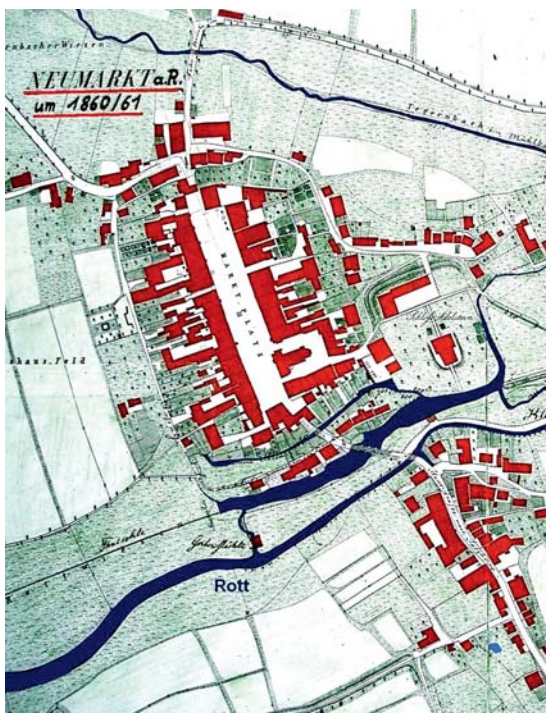
Walter Jani

Der Eisenbahnknotenpunkt Neumarkt-St.Veit

Neumarkt an der Rott vor der Eisenbahn

Der Katasterplan von 1860 zeigt die Marktgemeinde Neumarkt a.d.Rott mit seinem immer noch mittelalterlich wirkenden Marktplatz.[1] Von Nord nach Süd durchquert die Straße Landshut – Mühldorf den Marktplatz und läuft durch die „Schermer Loh“, einem



Katasterplan Neumarkt a. Rott 1860

Armenviertel im Süden. Die Anzahl der Einwohner beträgt zur Mitte des 19. Jahrhunderts knapp 1000 Personen.[2] Wirtschaftlich ist man seit Jahrhunderten relativ unabhängig, da fasst alles Lebensnotwendige in und um Neumarkt selbst produziert wird. Andere Handelswaren konnte man auf den Woll- und Viehmärkten erwerben, die alle paar Wochen auf dem Marktplatz abgehalten wurden. Bis zur Säkularisation des Klosters Sankt Veit im Jahre 1802 besaß man zusätzlich noch rege wirtschaftliche Kontakte zu den Mönchen. Doch diese Epoche neigt sich nun dem Ende zu, die technischen Revolutionen des 19. Jahrhunderts läuten eine neue Zeit an. Im 250 km entfernten Nürnberg hatte man 1835 die erste Dampflokomotive auf die Schienen gestellt und veränderte damit das gesamte Verkehrswesen radikal.

Das Schienennetz in Bayern wuchs rasant heran und bis 1860 waren die meisten großen Städte an die Eisenbahn angeschlossen. Wenn

Eisenbahnkarte Königreich Bayern um 1860

Fuhrleute von Landshut nach Burghausen oder Mühldorf in Neumarkt am Marktplatz Rast machten, dann drehten sich die Gespräche nicht ausschließlich um Rösser, sondern auch um sogenannte Dampfrösser. Seit dem 3. November 1858 hatte die niederbayerische Regierungsstadt Landshut einen Eisenbahnanschluss von München her erhalten. Der Streckenbaustand des Jahres 1860 im Königreich Bayern zeigt im Bereich zwischen München, Landshut Straubing, Passau, Salzburg, und Rosenheim einen großen weißen eisenbahnlosen Fleck, der noch erschlossen werden soll.[3] In der Generaldirektion der königlich bayerischen Eisenbahnen werden die ersten Vorschläge zur weiteren Erschließung diskutiert. Gefordert wurde unter anderem der Bau einer weiteren West-Ost-Verbindung zur Entlastung der Linie München nach Salzburg. Diese sollte von München durch das Isental über Buchbach und Oberbergkirchen ins Rottal und über Neumarkt, Massing, Eggenfelden und Pfarrkirchen bis Neuhaus und Schärding führen. Die Bürgermeister, Landtagsabgeordneten, Bauern und alle Honoratioren die an dieser vorgeschlagenen Eisenbahntrasse wohnten, kämpften natürlich jetzt um die Realisierung dieses Projekts. Auch im kleinen Neumarkt a. Rott hatte man die Zeichen der Zeit erkannt und schickte ebenfalls Deputierte in Sachen Eisenbahn nach München. Zu den Neumarkter Lokalpolitikern die sich besonders um den Eisenbahnbau verdient gemacht haben, gehören die Bürgermeister Anton Jaud, Max Emmer, Franz Paul Einmayr und der kgl. Notar Josef Bachmair.

Für eine West-Ost-Verbindung werden letztendlich zwei Varianten vorgeschlagen. Eine davon soll von München aus über Dorfen, Mühldorf, Simbach/Inn bis nach Braunau führen. Die zweite Streckenplanung verlief von München über Erding, Velden, Vilsbiburg und Gangkofen in das Rottal und sollte bei Schärding mit dem österreichischen Eisenbahnnetz verbunden werden. Im August 1863 wurde durch eine Eingabe an die Abgeordnetenkammer die letztgenannte Linienführung von Velden über Neumarkt in das Rottal vorgeschlagen. Die alles entscheidende Landtagssitzung erfolgte am 24. September 1863 und endet für alle Befürworter der Rottallinie und damit auch für Neumarkt mit einer Niederlage. Die Landtagsabgeordneten entscheiden sich für die Streckenführung über Dorfen, Mühldorf und Simbach.[4]

1865 – eine Bittschrift an den König – Neumarkt darf weiter hoffen

Nach dem Neumarkt a. Rott 1863 mit der ersten Entscheidung im wahrsten Sinne des Wortes nicht zum Zug gekommen war, hofft man nun auf die weiteren Ausbaumaßnahmen und schließt sich einer Interessengemeinschaft von mehreren Städten und Märkten an. Die Stadt Straubing hatte bereits 1863 versucht, die zwischen Rosenheim und Straubing gelegenen Städte und Märkte zu einem Komitee zu vereinen. Nach zweijährigen Vorarbeiten wurde am 25. April 1865 eine Bittschrift an den König Ludwig II. verfasst und die dafür aufgebrachten Kosten von 2711 Gulden auf die beteiligten Orte Rosenheim, Wasserburg, Gars a. Inn, Mühldorf, Neumarkt, Gangkofen, Reisbach, Landau a. Isar, Pilsting, Straubing und Cham je nach Einwohnerzahl umgelegt. Für Neumarkt werden 1130 Seelen gezählt und eine Kostenbeteiligung von 95,41 fl. errechnet.[5]

Streckenplan Rosenheim – Plattling

Parallel zur genehmigten Linie München – Mühldorf – Simbach laufen auch die Planungen für eine Verbindung von Regensburg oder Straubing nach Rosenheim. Diese Strecke war als Fortsetzung der Brennerbahn gedacht und sollte den Nord-Süd-Verkehr von München ableiten, sowie über Eisenstein eine Verbindung nach Böhmen herstellen. Das Gesetz *„Die Vervollständigung des bayerischen Staatseisenbahnnetzes betreffend“* vom 29. April 1869 enthielt nun neben anderen Linien auch die beiden Abschnitte Mühldorf – Rosenheim und Mühldorf – Landau a. Isar. Der deutsch-französische Krieg von 1870/71 blockierte für kurze Zeit die Ausführung dieser Projekte, zeigte aber zugleich die zunehmende Bedeutung eines gut ausgebauten Streckennetzes sowohl für die Wirtschaft als auch für das Militär. Am 28. April 1872 unterzeichnete König Ludwig II. die notwendigen Urkunden für den Streckenausbau. Die geplanten Kosten belaufen sich auf 9,9 Mio. Gulden, den Bauauftrag erhält die private königlich privilegierte Ostbahngesellschaft.[6]

Der Bau der Strecke Mühldorf – Landau/Isar

Die Bauleitung war in den Händen von Oberingenieur Ludwig Fromm und seinem Architekten Karl Zenger. Die gesamte Strecke von Mühldorf bis Landau a. Isar wurde in drei Bausektionen unterteilt, in denen gleichzeitig gearbeitet werden konnte. Neumarkt a. R. lag in der Bausektion Mühldorf bis Thambach, die zuständigen Bausektionsingenieure waren von 1871–1873 Remigius Götz, 1873–1874 Lorenz Seemann und von 1874–1878 Friedrich Schnitzlein. Sie mussten zuerst mit den Gemeinden und Privatpersonen die für den Bau notwendigen Verträge abschließen, wie z. B. den Erwerb von Grundstücken, die Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte, sowie deren Versorgung bei Erkrankung, Verletzung oder ähnliches. Im Frühjahr 1873 beginnen die Arbeiten mit den notwenigen Geländevorbereitungen. Täler und Flüsse müssen durch Brücken und Bahndämme überquert und Hügel entsprechend durchschnitten werden. Erdbewegungen in diesem Ausmaß hatte es bis dahin in und um Neumarkt noch nicht gegeben, die über Jahrhunderte gleich gebliebene

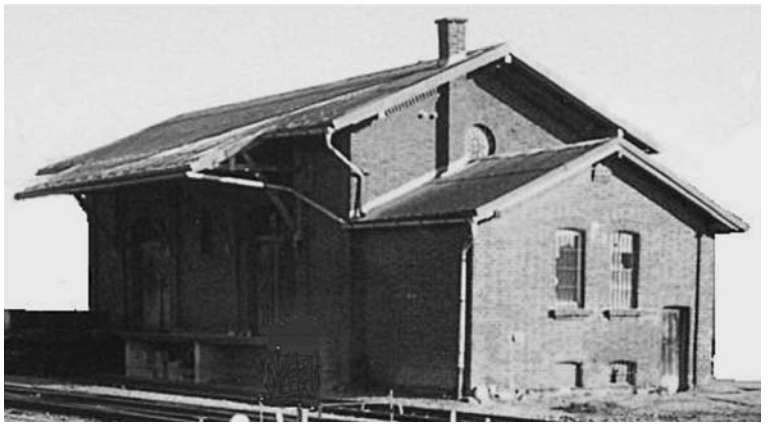
Landschaft wird erheblich verändert. Nach der Vorbereitung des Geländes können die Gleise und Weichen auf ein Schotterbett verlegt werden. In den dafür vorgesehenen Gemeinden und Dörfern werden 1874 und 1875 die Bahnhofsgebäude, Güterhallen und Versorgungseinrichtung für den Bahnbetrieb errichtet. Zur Nachrichtenverbindung zwischen den Stationen mittels neuartiger Morsegeräte werden Telegraphenleitungen entlang des neuen Schienennetzes installiert. Das Projekt kommt gut voran, bereits im Mai 1875 können zur Beschleunigung des Baufortschrittes zusätzlich Materialzüge eingesetzt werden. Die Inbetriebnahme der Strecke Mühldorf – Neumarkt – Landau/Isar wird für den Herbst 1875 terminiert[7] und das rollende Material wie Lokomotiven, Personen- und Güterwaggons von den entsprechenden Herstellerfirmen bestellt.

Die königliche Bahn- und Poststation Neumarkt a. Rott

Der Plan von 1873[8] sieht für die Station Neumarkt a. d. Rott zwei Bahnhofsgleise und ein Ladegleis mit angeschlossener Güterhalle[9] vor. Als Empfangsgebäude dient ein zweistöckiges Haus, dass im Erdgeschoß sowohl die Diensträume des Personals als auch die Warteräume der I., II. und III. Klasse für die Fahrgäste beherbergt. Im Obergeschoss befindet sich die Dienstwohnung des Stationsvorstehers.[10] Das für die Bedienung und Wartung der Weichen benötigte Personal mit ihren Familien wird in zwei Weichenwärterhäusern untergebracht. Für die Sicherung der Bahnübergänge auf der freien Strecke werden Schrankenanlagen und Bahnwärterhäuser gebaut, die als Wohn- und Arbeitsstätten der Schrankenwärter und ihrer Familien dienen.[11]

Bahnhofsplan Neumarkt a. Rott 1875

Für das rechtzeitige Schließen der Schrankenanlagen werden auch die Gattinnen der Bahnwärter eingesetzt.


Güterhalle Neumarkt a. Rott

Bahnhofsempfangsgebäude 1875

Schrankenposten 34 bei Rott mit Bahnwärterfamilie Müller um 1930

Neumarkt während der Bauzeit

Der Bau der Bahnstrecke Mühldorf – Neumarkt – Plattling in den Jahren 1873–1875 verändert alle Orte, die sich im Dunstkreis der Baustellen befinden. Mit dem Eisenbahnbau brechen Heerscharen von Arbeitern mit ihren Familien in die ländliche Idylle und mit der über Jahrhunderte gewachsenen Ruhe im kleinen Markt an der Rott war es vorbei. In den Wirtshäusern war man nicht mehr unter sich, man konnte Dialekte hören die noch nie in Neumarkt zu hören waren.

Manche der Einheimischen erkannten aber schon damals die neuen Möglichkeiten die sich mit dem Bahnbau eröffnen. Zur Verpflegung der Bauarbeiter richten die Eheleute Etzelsbeck im oberen Vormarkt ein neues Gasthaus ein und geben ihm den Namen „Gasthaus zur Eisenbahn“. Aber die vorübergehende Unterbringung der meist schlecht bezahlten Bahnbauarbeiter hatten auch ihre Schattenseiten, so wird öfters von Bettel und anderen negativen Vorkommnissen berichtet. Die wahren Sensationen konnten die „Alt-Neumarkter“ natürlich an den Baustellen bestaunen. Eisenbahnbrücken müssen über die Rott, den Tegernbach und über die alten Landstraßen nach Landshut und Elsenbach gebaut werden, Dämme und Einschnitte verändern die ursprünglich gewachsene Landschaft nachhaltig. Neuartige Maschinen und Geräte kommen zum Einsatz und der Anblick der ersten Lokomotiven, die auf den neu verlegten Gleisen daher dampfen, hinterlassen bei den Einheimischen einen bleibenden Eindruck. Ein Gebäude nach dem anderen schießt aus dem Boden, Weichen und Gleise werden verlegt. Wer von den Alteingesessenen allerdings die Meinung vertrat, dies alles würde sich schon wieder verändern, wenn der Bahnbau im Herbst 1875 abgeschlossen ist, sollte nicht Recht behalten.

Die Eröffnung der Strecke Mühldorf – Landau a. d. Isar

Die ursprünglich geplante Eröffnung der gesamten Bahnlinie Rosenheim – Plattling wird im Sommer 1875 verworfen und die Eröffnung der Teilstrecke Mühldorf – Plattling auf den 15. Oktober festgelegt. Vom Erteilen der Baukonzession am 25. November 1872 hatte es die Ostbahn AG geschafft, die 80,8 km lange Verbindung Mühldorf – Plattling innerhalb von nur drei Jahren fertigzustellen. Der Streckenneubau von Mühldorf bis Plattling kostete insgesamt 26,3 Millionen Gulden und umfasste die Stationen und Haltestellen: Plattling, Otzing, Wallersdorf, Landau a. Isar, Pilsting, Mamming, Griesbach, Frontenhausen, Trennbach, Gangkofen, Neumarkt, Rohrbach und Mühldorf. Bahnmeistereien wurden eingerichtet in Rohrbach, Gangkofen, Frontenhausen, Pilsting, Landau und Plattling.

Neumarkt 15. Oktober 1875:

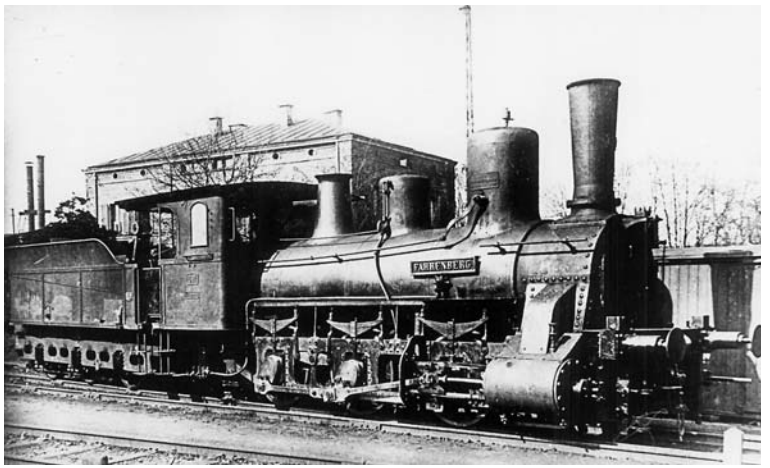
Am 15. Oktober 1875 verlässt der erste, festlich geschmückte Zug Mühldorf in Richtung Plattling. Es ist arbeitsfrei, überall strömt die Bevölkerung zu den Bahnhöfen und an die Strecke, so auch in Neumarkt. Die Honoratioren in Frack und Zylinder, weiß gekleidete Mädchen und alles was laufen konnte, fand sich am Bahnhof ein um die stolz daher schnaubende Lokomotive jubelnd und mit Böllerschüssen willkommen zu heißen.

Am 1. Mai 1876 kann auch der Streckenabschnitt Rosenheim – Mühldorf seiner Bestimmung übergeben werden. Der erste Fahrplan 1875/76 sah jeweils drei Züge in beide Richtungen vor und zwar zwei Personenzüge und einen gemischten Zug, der sowohl Personen als auch Güter beförderte.[12] Auf den Fahrplänen wurde vermerkt, dass für die Abfahrtszeiten der gemischten Züge auf den Unterwegsbahnhöfen keine Garantie übernommen werden könne und die Reisenden sich schon 20 Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit am Bahnhof einzufinden hätten. Die ersten Jahre bestimmen nun die bis zu 45 km/h schnellen Dampfloks der Gattung C III das Geschehen in und um den Bahnhof Neumarkt a. Rott.[13]

№ 21. Plattling—Mühldorf—Rosenheim.

Entfernung	Billetpreise I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Stationen.	330 Pers. Zug	332 Pers. Zug	334 Gem. Zug
Kil.	Markpfennige						
	ab Plattling			Plattling ..... ab	700	215	581
6	50	35	25	Oßing ..... „	710	275	544
11	90	60	40	Wallersdorf .... „	721	286	559
19	155	105	65	Landau[11] ..... „	736	252	620
23	185	125	80	Pilsting ..... „	745	301	632
27	220	145	95	Mamming ..... „	754	311	642
35	280	190	120	Griesbach ..... „	812	330	706
41	330	220	140	Frontenhausen[12] .. „	834	351	730
50	400	265	170	Trembach ..... „	855	411	756
56	450	300	195	Gangkofen[13] .... „	910	424	815
67	540	360	230	Neumarkt a. R.[14]. „	931	447	848
75	600	400	255	Rohrbach ..... „	949	506	912
82	660	435	280	Mühldorf ..... an	1000	517	930
				n. Simbach Nr. 18 S. 14			
				n. München „ 19 „ 14			
	ab Mühldorf			Mühldorf ..... ab	1020	545	230
10	80	55	35	Kraiburg[7a] ..... „	1039	603	256
16	130	85	55	Jettenbach ..... „	1051	615	312
22	180	120	75	Gars ..... „	1105	628	324
31	250	165	110	Soien ..... „	1128	643	324
36	290	195	125	Wasserburg[6] .. „	1140	702	412
46	370	245	160	Rott ..... „	1159	720	448
53	425	285	185	Schechen ..... „	1213	734	503
62	500	330	215	Rosenheim .... an	1230	749	527
				n. Salzburg Nr. 13 S. 10			
				n. Kufstein „ 10 „ 9			

Fahrplan Plattling – Rosenheim 1876



Dampflokomotive der Gattung C III

1878 – 1883 Neumarkt a. d. Rott wird Knotenbahnhof

Während 1875 die Bauarbeiten im Bereich Mühldorf – Plattling voll im Gange sind, werden bereits weitere Pläne für eine neue Strecke in das Rottal erstellt. Als Abzweigbahnhof ins Rottal sollte nach den Vorstellungen der Planer der Ostbahngesellschaft der Bahnhof Gangkofen dienen.[14] Zum 1. Januar 1876 wird die Ostbahngesellschaft in die königlich bayerische Staatsbahn integriert. Sämtliche weiteren Planungen und Baumaßnahmen werden nun in die Hände der bayerischen Staatsbahn gelegt. Dies war die Chance für Neumarkt a. Rott sich dafür stark zu machen, dass Neumarkt die Abzweigstelle für die Rottalbahn erhält und es gelingt. 1877 werden neue Vermessungsarbeiten für den Bereich zwischen Neumarkt a. Rott und Dietfurt in Auftrag gegeben und anschließend die Verlegung des Ausgangspunktes nach Neumarkt a. Rott im Gesetzblatt vom 14. Februar 1878 Art. 5 bekanntgegeben. Die Rottalbahn soll aber im Gegensatz zur Hauptbahn Rosenheim – Mühldorf – Plattling nur als Sekundärbahn (Nebenbahn) ausgebaut werden.[15] Für diese Art von Bahnstrecken galten vereinfachte Vorschriften, sowohl für den Bau als auch für den Betrieb.

Die geplanten Kosten werden auf rund 8,5 Mill. Mark geschätzt. Der Mühldorfer Anzeiger vermeldet am 31.08.1879: *„Bei günstiger Witterung findet am Sonntag, den 31. August in der Restauration Einweck in Neumarkt zur Feier der Eröffnung der Rottalbahn eine große musikalische Produktion statt, und zwar aufgeführt von der rühmlichst bekannten Kapelle Penzkofer aus Neuötting".*

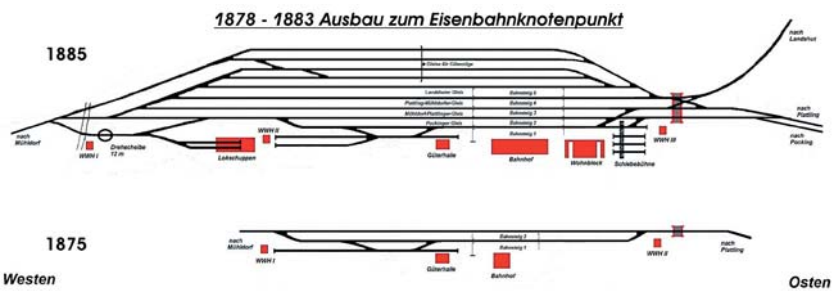
Während die letzten Gleise auf der Rottalbahn verlegt werden, meldet am 2. August 1879 der Vilsbiburger Anzeiger kurz und knapp, dass der jahrelange Kampf der Städte und Gemeinden zwischen Landshut und Neumarkt a. Rott um einen eigenen Bahnanschluss endlich zum Erfolg geführt hat. Die Strecke wird wie die Rottalbahn zunächst als Nebenbahn ausgeführt, die Fertigstellung soll im Herbst 1883 erfolgen; geschätzte Kosten 10 Mio. Mark.[16] Der Mühldorfer Anzeiger vermeldet am 4. Oktober 1883: *„Heute morgen 4.30 Uhr wurde mit dem von hier ausgehenden Lokalzug die Eisenbahnlinie nach Landshut dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Zug kam 6.30 Uhr in Landshut an. Weitere Feierlichkeiten fanden nicht statt. Bis zur Winter-Fahrordnung werden täglich zwei Züge in jeder Richtung verkehren, vom 15. Oktober an täglich drei".*

Um den zukünftigen Aufgaben als neuer Knotenbahnhof gewachsen zu sein, muss der Bahnhof Neumarkt a. Rott erheblich vergrößert werden. Neben dem schon bestehenden Zugverkehr der Hauptbahnlinie Rosenheim – Mühldorf – Neumarkt – Landau – Plattling müssen die beiden neuen Nebenbahnen in den Betrieb integriert werden. So war vorgesehen, dass alle Züge von Pocking und Landshut in Neumarkt enden sollen und für die Rückfahrt ins Rottal bzw. nach Landshut vorbereitet werden müssen. Das bedeutete, dass sämtliche Lokomotiven die aus Pocking bzw. Landshut gekommen waren, als erstes von der Zugspitze abgehängt und für die Rückfahrt auf die andere Zugseite rangiert werden müssen. Da aber die Lokomotiven für die Rückfahrt nicht mit dem Tender voran fahren durften, mussten sie vorher auf einer Drehscheibe in die passende Richtung gedreht werden. Zusätzlich sollten im Bahnhof Neumarkt auch noch die Kohle- und Wasservorräte der gefräßigen Dampfloks aufgefüllt bzw. ergänzt werden. Die Berechnungen für die notwendigen Erdarbeiten, Wegeübergänge, Kunstbauten und den Bahnunterbau führten 1878 zu einem Kostenvoranschlag von 255.000 Mark. Dazu

gehörte auch ein Neubau der erst 1875 fertiggestellten Eisenbahnbrücke über die Straße nach Landshut, die nun statt einem Gleis nun drei aufnehmen muss.

Neubau von Gebäuden und Gleisanlagen ab 1878

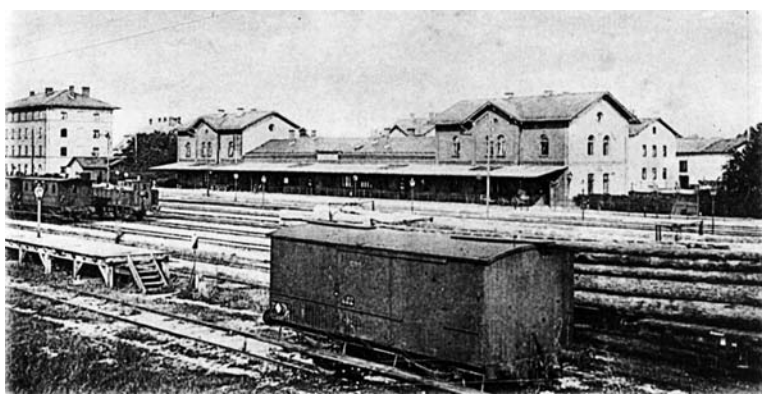
Mit der neuen Gleisanlage[17] konnten nun die Personenzüge aus Landshut, Plattling und Pocking nach Bedarf gleichzeitig ein- und ausfahren ohne sich gegenseitig zu gefährden und ohne das viele Weichen umgestellt werden mussten. Dies war umso wichtiger, da in Neumarkt noch keine Stellwerksanlage vorhanden war und alle Weichen



Bahnhofspläne (Vergleich) 1878 und 1883

noch vor Ort per Hand umgestellt werden mussten. Neben den neuen Personenzuggleisen werden nördlich davon neue Güterzuggleise verlegt und auch der Bereich der Verladeeinrichtungen rund um die Güterhalle vergrößert. Im westlichen Bereich entstehen die neuen Versorgungseinrichtungen für den Dampflokbetrieb. Für die Loks aus Landshut und Pocking wird 1879 ein Lokschuppen mit zwei Gleisen gebaut, in dem bis zu vier Maschinen abgestellt und gewartet werden können. An den Lokschuppen wird ein Wohn- und Dienstgebäude angebaut, in dem das Zugpersonal übernachten kann. Im Jahre 1898 macht es der steigende Verkehr notwendig, den Lokschuppen auf drei Gleise zu erweitern und seine Kapazität auf sechs Loks aufzustocken.[18] Die Entschlackung der Heizkessel der Dampfloks kann im

Lokschuppen mit Übernachtungsgebäude 1957



Postkarte Bahnhof Neumarkt a. Rott um 1895

östlichen Bereich des Bahnhofs vorgenommen werden, wo über eine Schiebebühne drei kurze Gleise mit entsprechenden Einrichtungen zu erreichen sind.

Der Ausbau der Station zum Eisenbahnknotenpunkt machte es auch notwendig das Empfangsgebäude[19] den neuen Bedürfnissen anzupassen. Dem bestehenden zweistöckigen Gebäude wird ein weiteres baugleiches Haus angefügt und mit einem einstöckigen Zwischenbau verbunden. Im neuen Ostflügel findet nun das Personal der Bahnhofsverwaltung ihre neuen Arbeitsplätze, während im alten Gebäudeteil das Postamt verbleibt. Im Mitteltrakt befinden sich die Billett- und Gepäckausgabe, die Warteräume I., II, und III. Klasse nebst Küche, Büffet und ein Damenkabinett. Diese für die Kunden wichtigen Einrichtungen sind über einen großen Zugang von der Straßenseite erreichbar. Der Durchgang zu den Zügen erfolgt über die verschiedenen Warteräume, die jeweils nach Klassen voneinander getrennt sind. Zur Unterbringung des Personals wird östlich des Hauptgebäudes ein Wohnblock errichtet. Durch die Vergrößerung der Gleisanlagen von 6 auf 36 Weichen, musste zu deren Bedienung eine größere Anzahl an Weichenwärter eingestellt werden. Um das Personal und ihre Familien möglichst ortsnah an ihrer Arbeitsstelle unterbringen zu können, wurde auf der Westseite des Bahnhofs ein neues Weichenwärterhaus gebaut.

1888/1889 Ausbau der Strecken nach Passau und Landshut

Die Rottalbahn führte seit ihrer Eröffnung im Jahre 1879 von Neumarkt a. Rott bis nach Pocking, der Weiterbau zur damaligen Kreis-, Garnisons- und Bischofstadt Passau unterblieb zunächst. Sowohl aus dem Raum Pocking, wie von der Stadt Passau aus setzten aber schon bald Bemühungen ein, die den Weiterbau nach Passau durchsetzen. Langwierige Grundstücksverhandlungen und die schwierige Trassenführung verzögerten die Fertigstellung, sodass die offizielle Eröffnung erst am 15. Oktober 1888 vorgenommen werden konnte. Eine weitere Änderung trat auf der Strecke nach Landshut ein, die ein erheblich höheres Verkehrsaufkommen hatte, wie ursprünglich gedacht.

Der Ausbau der Bahnlinie von einer Nebenbahn zu einer Hauptbahn wurde in den Jahren 1885/86 vorbereitet, was unter Anderem zur Folge hatte, dass die 27 höhengleichen Bahnübergänge durch Schranken gesichert werden mussten. Dazu wurden 15 Schrankenwärterposten mit den dazugehörigen Bahnwärterhäuser gebaut. Bei Aufnahme des Hauptbahnbetriebes ab dem 1. Juni 1889 vermeldete der Neumarkter Anzeiger: *„Es werden als dann täglich zwischen Landshut und Neumarkt a. Rott hin und zurück je 4 Personenzüge mit einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 48 Kilometer per Stunde verkehren (bisher 30 km/h), sowie ein gesonderter Güterzug".*

Der Bahnhof Neumarkt a. Rott im neuen Jahrhundert

Die Fotografie von 1902[20] zeigt über 60 Bedienstete vor dem Empfangsgebäude. Hinter ihnen steht auf Gleis 1 die Bahnhofsrangierlok „Orion" (bayr. Baureihe D IV) mit rauchenden Kamin und stolz herausblickenden Lokführer. Was das Bild nicht zeigt, sind die

Bahnhof Neumarkt a. Rott mit Personal 1902

vielen Bediensteten, die bei der königlichen Bausektion Neumarkt a. Rott (später Bahnmeisterei) oder auf der Strecke in den Bahnwärterhäusern ihren Dienst taten. Insgesamt dürften in Neumarkt zu dieser Zeit rund 120–150 Menschen durch die Eisenbahn und die Post in Lohn und Brot gestanden sein.

In Neumarkt a. Rott entsteht ein neues Viertel

Die Eisenbahn sprengte den über Jahrhunderte gleichgebliebenen Ortskern um den Marktplatz und ein neues Viertel entsteht. Neben einigen Wohnhäusern, einem Wirtshaus und der Restauration Schwinghammer (später Hotel Peterhof) baute auch der bayerische Staat ein neues Gebäude für das königliche Amtsgericht Neumarkt a. Rott. Die weitere Ausdehnung des Ortes vollzieht sich rund um den Bahnhof, der für Fortschritt und Modernität steht. Die Anzahl der Einwohner von Neumarkt betrug vor dem Eisenbahnbau im Jahre 1875 knapp 1000 Personen und wuchs innerhalb von nur 30 Jahren auf rund 1600 Menschen an. Auch die damals angrenzenden Gemeinden St.Veit und Wolfsberg, die heute zur Stadt Neumarkt-St.Veit gehören, profitierten von der Bahn und wuchsen ebenfalls beständig an. Die drei Gemeinden bringen es bei der Volkszählung von 1907 gemeinsam auf knapp 2600 Einwohner.[21]

Modernisierungen bis zum Ersten Weltkrieg

Im Jahre 1904 kommt mit dem Telefon eine neue und für damalige Zeiten revolutionäre technische Neuerung nach Neumarkt a. Rott. Für die Unterbringung der technischen Einrichtungen und der Vermittlungsstelle wird ein Flachbau an die Westseite des Empfangsgebäudes angebaut. Im Jahre 1912 beginnen am Bahnhof die größten Modernisierungsarbeiten seit 1883. Neumarkt erhält seine erste Stellwerksanlage mit einem Befehlsstellwerk im Empfangsgebäude und zwei Weichenwärterstellwerke, von denen je eines an der west-

lichen bzw. östlichen Bahnhofseite errichtet wird. Über einen sogenannten Haupt- oder Befehlsblock kann der Fahrdienstleiter vom Empfangsgebäude aus Aufträge mittels elektrischer Leitungen an die an die beiden Wärterstellwerke geben. Die beauftragten Weichenwärter stellen dann die befohlenen Fahrstraßen für die jeweiligen Zugfahrten ein. Dazu werden vom Weichenwärter die notwendigen Weichen und Signale über Drahtzugleitungen in die entsprechenden Stellungen gebracht.[22] Im Zuge dieser Umbauten wird auf der West-

Wärterstellwerk 2 Innenaufnahme 1962

seite zum schnelleren Aufstellen der Güterzüge ein Ablaufberg mit eigenem Ausziehgleis installiert. Im Gleisbereich des Empfangsgebäudes werden zwei überdachte Inselbahnsteige für die Personenzuggleise 2 bis 5 gebaut, die über eine neue Unterführung nun gefahrlos erreichbar sind. Die Luftaufnahme[23] zeigt die neuen Inselbahnsteige und den Hausbahnsteig 1. Der Flachanbau am Empfangsgebäude beherbergt seit 1904 die Telefonzentrale.

Bahnsteiganlage ab 1913, Aufnahme 1957

Beschreibung der Bahnstation Neumarkt a. Rott aus dem Jahre 1914[24]

Neumarkt (Rott) ist königliche Bahnstation I. Klasse und liegt bei km 77,2 an der eingleisigen Hauptbahnlinie Rosenheim – Pilsting – Plattling, 447,16 m über der Nordsee. Neumarkt ist Zugmeldestelle, Überholungs- und Kreuzungsstation und hat unbeschränkten Abfertigungsdienst. Die Station Neumarkt a. Rott ist Endstation für die Personenzuggarnituren Passau – Pfarrkirchen – Neumarkt a. Rott und Landshut – Neumarkt a. Rott, ausgenommen bestimmter Züge; in der Station Neumarkt a. Rott findet zur Zeit Lokomotivwechsel bei sämtlichen Personen- und Güterzügen der Linien von Landshut und Pfarrkirchen statt, mit Ausnahme der Züge Nr. 150, 151, 1040 und 2460. Die Station Neumarkt a. Rott ist auch Aufsichts- und Sammelstation für die Station Thambach. Sie ist nach Klasse 3 zentralisiert (Stellwerksanlage) und zur Einlegung von Bedarfszügen und anderen Sonderzügen in dringenden Fällen berechtigt.

Die Gebäude und Einrichtungen

Das Betriebshauptgebäude (Empfangsgebäude) beherbergt die Diensträume und die Wohnung des Stationsvorstandes. Im Dachteil des nordöstlichen Gebäudeteils befindet sich eine Stationsuhr mit Zeigerblatt. Im Keller des Mittelbaues werden u. a. die Dienstkohlen der Bahnstation und des Postamtes aufbewahrt. Im Erdgeschoß befinden sich je ein Warteraum II. und III. Klasse mit Wirtschaftsbetrieb. Im südwestlichen Flügel ist das Postamt untergebracht, ferner die Wohnung für den Stationsvorstandsstellvertreter sowie – wie auch in den anderen Gebäudeteilen – ein Wasserbottich gegen alle Feuersgefahr. Unter dem Vordach sind bahnsteigseitig u. A. eine Bahnsteiguhr, ein Trinkbrunnen, ein Verkaufsautomat für Reisebedürfnisse und Postkarten, ein Verkaufsschrank für Reiselektüre, ein Briefkasten, eine hölzerne Bahnsteigabgrenzung sowie eine Kabine für die Bahnsteigsperre vorhanden. Das Dienstwohngebäude (nordwestlich vom Betriebshauptgebäude) enthält u. A. das Dienstzimmer des Bahnmeisters. Zu beiden Seiten dieses Gebäudes befinden sich Ökonomiegebäude. Die Baumaterialien sind im Bahnmeisterlagerhaus aufbewahrt. Außerhalb der Bahnsteigeinfriedung befindet sich das Feuerlöschgerätehaus mit einer zweirädrigen Feuerspritze. Südwestlich vom Betriebshauptgebäude befindet sich die Güterhalle. Der Lokomotivschuppen befindet sich am südwestlichen Ende des Bahnhofs. Das Maschinenhaus besteht aus einem dreiständigen Lokomotivschuppen für sechs Lokomotiven sowie vier Wasserkranen und dem an die Remise angebauten Kessel- und Wasserhaus, ferner dem daran angebauten Wohnhaus. Neben dem Kesselhaus ist der Brunnen für die Stativmaschine; dort befindet sich auch eine Pulsometeranlage, welche Wasser aus dem Brunnenschacht liefert. Im Wohngebäude befinden sich im Erdgeschoss die Übernachtungsräume für das Plattlinger Bremspersonal, für das Landshuter, Plattlinger und Rosenheimer Heizerpersonal sowie die Wohnung des Stativwärters. Im Obergeschoß liegen die Mietwohnung für einen Lokführer und die Übernachtungsräume für die Rosenheimer, Landshuter und Plattlinger Lokführer. Ferner sind noch drei Weichenstellerhäuser, der Petroleumkeller und ein Eiskeller für die Bahnhofswirtschaft vorhanden. Für die Beheizung der Dienst- und Warteräume im Betriebshauptgebäude werden Steinkohlen verwendet. Die Beleuchtung in den Räumen erfolgt mit Beagidgas (Acetylengas), ansonsten (z. B. in den Aborten) mit Petroleum. Die Beleuchtung des äußeren Bahnhofs erfolgt mit Spiritusglühlicht (die Umstellung auf elektrisches Licht erlebt der Bahnhof erst 1919). Die Station hat 7 Hauptgleise. Die Bahnsteige sind überdacht. Industriegleise sind nicht vorhanden. Die Drehscheibe hat einen Durchmesser von 12 Metern. Zur Sicherung der Wagen gegen Entlaufen sind sechs Wagensperrvorrichtungen vorhanden und an verschiedenen Stellen des Bahnhofs hinterlegt. Zum rollenden Inventar gehören: Drei Handbrückenwagen, ein Gepäckkarren und ein Handkarren mit Gitter zum Kleinviehtransport. Für den Eisenbahntelegraphen- und Telefondienst sind vorhanden: Fünf Morseapparate, zwei Einfach- und ein Doppelstreckentelefon und ein Staatstelefon.

Die Abwicklung des Dienstes im Bahnhof Neumarkt a. Rott im Jahre 1914

Die Beaufsichtigung und Leitung des gesamten Stationsdienstes obliegt dem Stationsvorstand, in dessen Abwesenheit seinem Stellvertreter. Der Aufsichtsbeamte ist zugleich Fahrdienstleiter. Der Telegraphen- und Telefondienst wird vom Fahrkartenbeamten versehen. Die Prüfung des Freiseins der Gleise ist dem Aufsichtsrangiermeister und den Wärtern auf den Stellwerken übertragen. Zur Aufstellung der Wagen dürfen Hauptgleise nicht verwendet werden. Die der Station zugewiesenen Reservewagen stehen im Gleis 22. Hilfslokomotiven stellt die Betriebswerkstätte Landshut für die Strecke Landshut – Neumarkt a. Rott (ausschließlich), für die Strecken Mühldorf – Frontenhausen (ausschließlich) und Neumarkt a. Rott – Pfarrkirchen (einschließlich) die Lokomotivstation Mühldorf (der Betriebswerkstätte Simbach a. Inn). Nachschiebedienst ist zu leisten auf der Strecke Neumarkt a. Rott – Mühldorf bis zum Brechpunkt bei km 75,07 und zwar bei Zug-Nr. 2372 von der Landshuter Lokomotive des Zuges 2461, bei den übrigen Zügen von der Neumarkter Rangierlok. Der Dienst an der Bahnsteigsperre wird durch den Gehilfen im Stationsdienst ausgeführt und vom Stationsvorstand überwacht. Das Abrufen in den Warteräumen besorgt der Stationsdiener von 7 Uhr bis 6 Uhr (abends),

von da an bis 10 Uhr der Beleuchtungsgehilfe und während der Nachtzeit ein Gehilfe im Stundendienst. Zu jedem Zug wird einmal, und zwar 5 Minuten vor der Abfahrt des Zuges, abgerufen. Die Warteräume sind von 1.55 Uhr morgens bis 11.30 Uhr nachts geöffnet. Das Schließen und Öffnen der Warteräume besorgt der jeweils diensttuende Stationsdiener an der Bahnsteigsperre. Kommen mit den Nachtzügen Reisende an, die mit dem nächsten Frühzug weiterfahren wollen, bleibt der Warteraum III. Klasse auf Verlangen die ganze Nacht geöffnet. Die Entscheidung hierüber trifft der Fahrdienstleiter, der den Bahnhofswirt wegen Abräumen des Buffets zu verständigen hat.

Güterabfertigungs- und Personenzugsdienst

Die Beaufsichtigung und Leitung des gesamten Güterabfertigungsdienstes obliegt dem Stationsvorstand. Die Betriebsmaterialien für die Bedürfnisse der Station und des Lokomotivhauses werden vom Magazin der königlichen Betriebswerkstätte Plattling bezogen. Gegen Missbrauch von Alkohol wurde eine Abgabestelle für alkoholfreie Getränke (Selterswasser und Limonaden) errichtet. Die Bezugsquelle hierfür ist die königliche Betriebswerkstätte Regensburg, während das dazu benötigte Eis durch die Station Landshut vermittelt wird. Hotelpersonal ist zu allen Personenzügen am Bahnhof (Ausgang des Betriebshauptgebäudes) anwesend.

Für Sonderfälle im Zugverkehr sind u. A. entsprechende Vorkehrungen in der Station Neumarkt a. Rott zu treffen: Anlässlich der an den Feiertagen in Landshut stattfindenden Wochenmärkte ist an diesen Tagen Zug 1042 mit 1–2 Wagen zu verstärken; Zug 2462 erhält am Dienstag und Donnerstag einen Kleinviehwagen. An jeden ersten Mittwoch des Monats ist in Landshut größerer Viehmarkt; der Zug 1042 ist daher mit 2 C-Wagen zu verstärken. An Ostern und Pfingsten ist lebhafter Personenverkehr. Deshalb sind die Züge zwischen Landshut und Neumarkt, beginnend am Samstag mit Zug 1049 entweder mit Vorspann- oder mit C IV-Lokomotiven zu fahren und wagenmäßig entsprechend zu verstärken. An den Tagen der Militärbeurlaubungen sind die Züge Pfa 81 und 85 nach Pfarrkirchen und bestimmte Züge

an Schulschlusstagen ebenfalls zu verstärken. In den Monaten Mai und August ist Dult in Landshut. An beiden Sonntagen sind zu den Zügen 2464, 1042 und 1044 je ca. 8 Verstärkungswagen beizustellen. Im Juni finden die historischen Festspiele in Landshut statt; am Haupttag wird in der Regel ein Vorzug zu 1042 Neumarkt a. Rott – Landshut gefahren; außerdem erfolgt Verstärkung aller Züge gegen Landshut. Der Bartholomäusmarkt in Landshut vom 24. August ist sehr bedeutend und ist Zug 2464 mit ca. 16–20 C–Wagen, Zug 1042 mit 8–10 C-Wagen zu verstärken. In Vilsbiburg ist im September Maria Namensfeier und im Oktober Dionysimarkt. Die Abfertigung von Sonderzügen und die Verstärkung der Personenzüge wird durch die Bahnstation Vilsbiburg beantragt. Im September finden in Landshut Pferderennen statt; falls Vorzug 1044 nicht verkehrt, ist Personenzug 1044 mit mindestens 10 C-Wagen zu verstärken und mit Vorspannlokomotive, welche rechtzeitig von der Betriebswerkstätte Landshut zu verlangen ist, zu fahren.

„Der König kommt“

Am 12.12.1912 verstarb der langjährige Herrscher Bayerns Prinzregent Luitpold und sein Sohn Ludwig wurde anschließend zum neuen König Ludwig III. ernannt. Im Frühjahr 1914 wird bekannt,

Empfang des König Ludwig III. am Bahnhof 1914

dass dieser am 18. Juni 1914 Neumarkt a. Rott einen Besuch abstatten wird. Der König wird per Eisenbahn von Passau kommend am Bahnhof empfangen werden und anschließend auf einer Ehrentribüne an der Straßenseite des Empfangsgebäudes die Huldigungen seiner Untertanen entgegennehmen. Es war natürlich dem Ersten Bürgermeister Franz Einmayr[25] vorbehalten, die hohen Gäste am neu gebauten und überdachten Bahnsteig 1 willkommen zu heißen. Tausende von Bürgern aus Nah und Fern hatten sich am 18. Juni am Bahnhofsvorplatz eingefunden um dieses einmalige Ereignis hautnah mitzuerleben. Sechs Wochen später beginnt der Erste Weltkrieg und verändert den gesamten Betriebsablauf der kgl. Staatsbahn. Der Krieg bestimmt nun das Handeln und Arbeiten in den Bahnhöfen, die mit immer weniger Material und Personal auskommen müssen. Der Bahnhof Neumarkt sieht in den nächsten vier Jahren viele Familien und Angehörige die ihre Liebsten verabschieden müssen, ohne zu wissen ob und wie sie wieder heimkommen werden.

Der Bahnhof Neumarkt a. Rott in der Zeit der Weimarer Republik

Die königlich bayerische Staatsbahn ist nach Kriegsende in der neuen Deutschen Reichsbahngesellschaft aufgegangen. Die erste Hälfte der 1920er Jahre ist für den Bahnhof Neumarkt a. Rott eine schwierige Zeit, das ganze Verkehrsaufkommen ist rückläufig und die Inflationsjahre tun ihr übriges. Der Bahnhof muss seine Rangierlok abliefern, da überall im Lande ein großer Mangel an Lokomotiven besteht, die entweder durch den Kriegseinsatz nicht mehr vorhanden waren oder an die Siegermächte als Reparationsleistung abgeliefert werden mussten. Auch organisatorische Veränderungen wurden in Neumarkt a. Rott durchgeführt, wie aus einem Schreiben der Reichsbahndirektion Regensburg vom 27. Januar 1925 zu entnehmen ist. *„… dass die Wiedereinreihung der bisherigen Station 1. Klasse Neumarkt a. Rott nun mehr unter die 2. Klasse genehmigt worden ist und das örtliche Personal teilweise abgebaut werden muss“*. Nach Mitte der 1920er Jahre erholt sich die deutsche Wirtschaft langsam und auch für die Reichsbahn (RB) läuft es wieder besser. Das alte rollende Material wird geordnet und

Stück für Stück durch neue Wagen und Lokomotiven ersetzt. So kommen auch im Bereich der Station Neumarkt a. Rott neue und größere Loks zum Einsatz, die 1926 eine Vergrößerung der Drehscheibe von 12 m auf 18 m Nutzlänge notwendig machte. An der Güterhalle herrscht nun wieder reges Treiben und auch die Bahnspedition Brummer hat wieder viele Warensendungen in und um Neumarkt zu verteilen.[26]

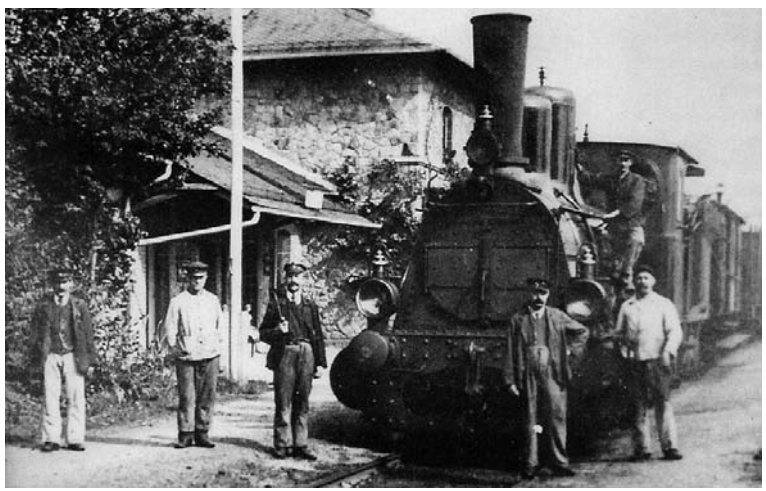
Bahnspedition Brummer um 1930

Nebenbahnidylle auf der Rottalbahn

Die Geschwindigkeit und die Häufigkeit der Züge auf der Nebenbahn Neumarkt a. Rott nach Passau waren seit ihrer Eröffnung nicht gerade atemberaubend, wie der Neumarkter Anzeiger am 7. Februar 1922 aus gegebenem Anlass vermeldete:

„Das langsame Zügle. Zwischen Hörbering und Massing legte sich ein Lebensmüder, der mit dieser schönen Welt Schluß gemacht hatte, mit einem Brotwecken versehen, auf die Schienen der Eisenbahn. Ein Streckengeher fand ihn in dieser entsetzlichen Lage und fragte ihn, was er hier vorhabe. Mich überfahren lassen! Und was soll der Brotlaib hier? erwiderte der neugierige Streckengeher, worauf ihm der Selbstmordkandidat seelenruhig zur Antwort gab: Ja, moanans vielleicht, ich möchte verhungern, bis der Zug von Neumarkt kommt!“

Wie man sich den Zugverkehr auf der Rottalbahn vorstellen muss, schilderte der Neumarkter Anzeiger am 15. Februar 1925 in einem Artikel mit der Überschrift „Kleinbahnidyll“: „*Mit welchen Hindernissen ein Reisender bei einer Bahnfahrt mit der Rottalbahn*[27] *zu rechnen hat, konnte man wieder, wie schon so oft, am Dienstag mit dem Vormittagszügle erleben. Hatte der Zug ohnehin schon etwas Verspätung, als er in Pfarrkirchen eintraf, was wahrscheinlich auf die an den einzelnen Stationen erfolgten Vieheinladungen zurückzuführen ist, so*



Zug der Rottalbahn um 1925

vergrößerte sich die Verspätung immer mehr. Das größte Hindernis aber sollte den Reisenden des auch sonst nicht mit Blitzessschnelle dahinsausenden Zügleins in Massing a. R. noch bevorstehen. Als da eine ca. 4 Zentner schwere Sau eingeladen werden sollte, erkannte diese, daß der Transport der Anfang vom Ende sein könnte und suchte das Weite. Wenn es ihr auch nicht gelang, ganz zu entwischen, so veranstaltete sie doch ein richtiges Versteckspiel, suchte sich hinter dem Bahnhof in Schutz zu bringen, wo man sie dann allerdings aufstöbern, aber immer noch nicht erwischen konnte. Auch einige Reisende beteiligten sich an dem lustigen Spiel, während die anderen Reisenden die Wagen verlassen hatten und sich an dem „herrlichen Schauspiel“ erfreuten. Endlich nach langer Zeit konnte die Eigensinnige hinter Schloß und Riegel gebracht werden und das Zügle mit seinem paar Personen- und vielen, vielen Viehwagen konnte seine Fahrt fortsetzen und mit mehr als einstündigen Verspätung in Neumarkt a. R. eintreffen, was natürlich bei allen Reisenden nunmehr eine stürmische Empörung hervorrief. Dieser Vorfall zeigt wieder so recht deutlich, wie die Rottalerbahn von Seiten der Eisenbahnbehörden in der Lösung der Personenbeförderungsfrage behandelt wird und es wäre höchste Zeit, daß für ordnungsgemäßen Verlauf der Beförderungsmöglichkeiten Sorge getragen wird.“

Die Eisenbahn in und um Neumarkt von 1933 bis 1945 – Führerzüge

Die Bahnstation wird 1933 wieder um eine Rangklasse höher eingestuft und hat nun seine größte Ausdehnung[28] erreicht. Ab April 1934 erhält der Bahnhof den Namen Neumarkt-St.Veit, nachdem die beiden Gemeinden Neumarkt a. Rott und St.Veit zusammengelegt

Bahnhof Neumarkt a. Rott (Blick von Osten) 1932

worden waren. Ein Jahr später wird ein neues Postamt gebaut und die freigewordenen Räumlichkeiten im Hauptgebäude können nun für die Bahnmeistereiverwaltung verwendet werden. In den 1930er Jahren erwachte die Reiselust der Deutschen, die sehr stark von der nationalsozialistischen Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (NSG KdF) gefördert wurde. Die Organisation hatte unter anderem die Aufgabe den Urlaub und die Reisen in die Ferienorte zu organisieren. Solche KdF-Züge fuhren auch von Landshut kommend durch Neumarkt-St.Veit und weiter in die Alpen. Um zukünftig noch mehr Züge im Bereich zwischen Mühldorf nach Neumarkt-St.Veit fahren zu können, werden im Sommer 1939 die Betriebsstelle Taibrechting und die Blockstelle Frixing errichtet. Ab Kriegsbeginn 1939 werden alle Transportkapazitäten der Bahn für den Krieg bereitgestellt um den erhofften Endsieg zu erreichen. In den ersten Kriegsjahren waren die Auswirkungen auf den Normalbetrieb noch sehr wenig zu spüren. Selbst die in Friedenszeiten so begehrten KdF-Sonderzüge verkehrten weiter. Eine Besonderheit stellten aber die sogenannten „Führerzüge“ dar, die während der Kriegszeit hohe und höchste NS-Politiker von Berlin über Regensburg – Landshut – Mühldorf – Berchtesgaden zum Obersalzberg transportierten. Sie waren stets mit zwei Schnellzuglokomotiven bespannt und hatten zwischen 12–15 zum Teil gepanzerte Wagen. Der normale Fahrplan erfuhr durch Führerzüge keine Veränderungen, das Einlegen der Sonderzüge wurde durch ein sogenanntes „graues Netz“ ermöglicht und unterlag höchster Geheimhaltung.[29] Während des Zweiten Weltkrieges kam der Bahnlinie Landshut – Neumarkt-St.Veit – Mühldorf – Freilassing – Salzburg mit Fortsetzung durch den Tauerntunnel nach Villach und nach Italien eine wichtige strategische Bedeutung zu. Dabei wurden Militärtransporte von erheblichen Längen gefahren, die nun von den 1938 begonnenen Streckenausbauten profitierten. Damit wurden aber die gesamte Strecke und vor allem die Bahnhöfe auch zu einem begehrten Angriffsziel alliierter Fliegerverbände. Der Bahnhof Neumarkt-St.Veit blieb aber im Gegensatz zum Bahnhof Mühldorf und Landshut von Bombenangriffen und vor schweren Verwüstungen verschont. Lediglich am 15. April 1945 kam es in Neumarkt zu einem Tiefflegerangriff auf einen Personenzug, der mit Bordwaffen beschossen wurde und einige Todesopfer forderte. Am 2. Mai

rückten amerikanische Verbände in Neumarkt-St.Veit ein und verhinderten damit weitere Luftangriffe. Der Zugverkehr kommt nun vollkommen zum Erliegen, da die Bahnlinien nach Landshut und Mühldorf unterbrochen sind. Die Nachbarbahnhöfe Mühldorf und Landshut sind durch Bombenangriffe schwer beschädigt und die Eisenbahnbrücken über den Inn, die Isar und die Rott in Neumarkt-St.Veit unbefahrbar. Nach Berichten von Augenzeugen standen am Bahnhof nur mehr zerschossene Waggons und nicht mehr einsatzfähige Lokomotiven herum. Ein Zeitzeuge beschrieb die Lage in Neumarkt so: „Im Bahnhof stand ein zerschossener Güterzug mit aufgebrochenen Türen, alle Waggons waren mit Pelzmänteln vollgestopft, die anschließend von der Ortsbevölkerung geöffnet und geplündert wurden.“

Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nach dem Weltkrieg

Als neuer Bahnhofsvorstand kam 1945 der Bundesbahninspektor Otto Auhuber nach Neumarkt-St.Veit. Seine erste und wichtigste Aufgabe bestand darin, alles vorzubereiten, dass der Zugverkehr Stück für Stück wieder aufgenommen werden konnte. Während die Anlagen innerhalb des Bahnhofs fast völlig unzerstört geblieben waren, mussten die Schäden bei der gesprengten Rottbrücke bei Furth in den Folgemonaten zuerst notdürftig instand gesetzt werden. Diese durchgeführte Instandsetzung der Eisenbahnbrücke war allerdings so gut, dass das Provisorium bis zu einer umfassenden Sanierung im Juli 1962 hielt. Eine weitere wichtige Aufgabe bestand darin, schnellstmöglich wieder genügend Personal für einen geordneten Bahnbetrieb zu organisieren. Das zweifellos größte Hindernis bei der Betriebsaufnahme zwischen Mühldorf und Landshut war die Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnbrücken und die Reparatur der Gleis- und Stellwerksanlagen, sowie der Bahnbetriebswerke. Die Eisenbahnlinie Neumarkt-St.Veit nach Landshut Süd war ab dem 1. Juli 1946 wieder befahrbar. Nach der Instandsetzung der Isarbrücke konnte auch der Landshuter Hauptbahnhof wieder angefahren werden und damit der planmäßige Reise- und Güterzug-

verkehr mit dem Winterfahrplan 1946/47 wieder aufgenommen werden.[30] Im Bahnhof Neumarkt wird zu dieser Zeit der zweigleisige Ausfahrbereich in östlicher Richtung auf einer Länge von etwa 2 km auf ein Gleis zusammengelegt und bei der Abzweigung der Strecke nach Plattling bzw. nach Passau bei der Ortschaft Rott eine Abzweigstelle errichtet. Sie trägt die Bezeichnung Elsenbach, da in unmittelbarer Nähe der kleine Fluss Elsenbach die Gleise unterquert. In der neuen Abzweigstelle regeln nun die Bahnwärter mit einer Weiche und drei Signalen die Ein- und Ausfahrten in und aus Richtung Neumarkt-St.Veit. Gleichzeitige Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof aus Richtung Passau und Plattling sind nun allerdings nicht mehr möglich. Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1949 erhält die alte Reichsbahn den neuen Namen Deutsche Bundesbahn (DB).

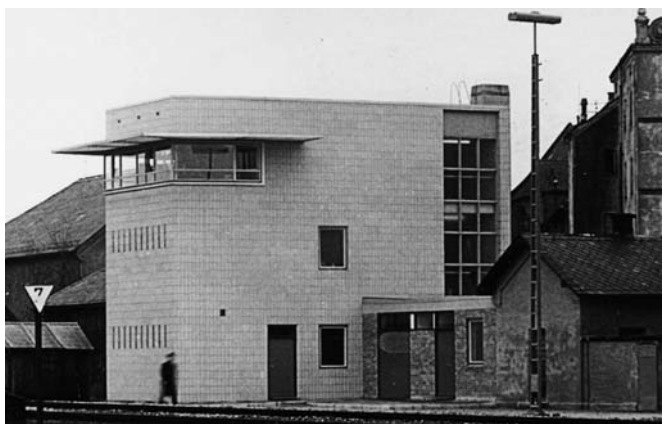
Der Bahnhof Neumarkt-St.Veit in den 1950er und 1960er Jahren

Der Zugverkehr nimmt nun wieder merklich zu, das westdeutsche Wirtschaftswunder beschert der neuen DB ab den beginnenden 1950er Jahren einen stetig steigenden Aufschwung, sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr. Am Bahnhof Neumarkt-St.Veit herrscht wieder Hochbetrieb und neue Baumaßnahmen werden in Angriff genommen. So errichtet die Firma BayWa neben der Ladestraße ein neues Lagerhaus mit einem eigenen Gleisanschluss und auch der Antrag der nördlich des Bahnhofs gelegenen Firma Reißl auf einen Firmengleisanschluss wird genehmigt. Während der Eisenbahnverkehr auf den Strecken rund um Neumarkt-St.Veit wieder auf Hochtouren läuft, zeigen sich auf der Strecke nach Plattling die ersten gravierenden Probleme wegen fehlender Wirtschaftlichkeit. Um dem entgegenzusteuern und die Betriebskosten zu senken, wird der Streckenabschnitt von Neumarkt nach Pilsting zur Nebenbahn herabgestuft. Im Gegensatz zu einem Hauptbahnbetrieb müssen nun die vielen Bahnübergänge nicht mehr zwingend mit einer technischen Absicherung versehen sein müssen. Die vielen Bahnwärterhäuser entlang der Strecke werden aufgelöst, die Schrankenanlagen abgebaut und das Personal abgezogen. Zur Sicherung des Übergangs verbleiben nur noch die Andreaskreuze übrig. Im Bereich von Neumarkt ist das Bahnwärterhaus Po 33 sowie der benachbarte Posten 34 in Höhe der Ortschaft Rott betroffen und verschwinden bis 1960. Der Bahnhof Neumarkt-St.Veit steigt wieder zu der Bedeutung auf, den er vor dem Zweiten Weltkrieg eingenommen hatte. Neumarkt-St.Veit wird im Jahre 1956 zur Stadt erhoben, die Einwohnerzahl war durch die große Anzahl an Flüchtlingen nach dem Zweiten Weltkrieg stark angestiegen. Neue Firmen und Handwerksbetriebe siedeln sich an und die Stadt dehnt immer weiter aus. Im Jahre 1959 wird der Eingangsbereich zu den Fahrkarten- und Gepäckschaltern und der Bahnhofsgaststätte neu gestaltet. Der weitere Aufstieg der Eisenbahn wird im Laufe der 1960er Jahre aber durch den ständig steigenden Individualverkehr auf den Straßen gebremst. Der Wechsel des Hauptverkehrsträgers bringt die Deutsche Bundesbahn immer mehr in wirtschaftliche Schwierigkeiten und sie versucht verstärkt durch entsprechende Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen gegenzusteuern. Einer der größten Modernisierungen ist die Umstellung von Dampf- auf Diesellokomotiven. Neuartige Dieseltriebwagen ersetzen die alten Nahverkehrszüge während die schweren Dieselloks immer mehr Eil- und Schnellzüge übernehmen. Nur im Güterzugbereich werden noch Dampfloks eingesetzt[31]. Die letzte Fahrt eines mit einer Dampflok bespannten Güterzuges zwischen Landshut und Mühldorf fand am 26. Mai 1972 statt.[32]

Einfahrender Güterzug von Mühldorf und Wärterstellwerk 1 im Jahre 1957

Das neue Spurplanstellwerk in Neumarkt-St.Veit

Um die Personalzahlen der DB weiter absenken zu können, werden in Deutschland neuartige Stellwerkstypen entwickelt und gebaut. Neumarkt-St.Veit wird 1960 als Standort eines hochmodernen Spurplanstellwerks auserkoren. Die Umsetzung des Bauprojekts beginnt 1961mit der Errichtung eines neuen Stellwerksgebäudes[33] und endet



Neues Stellwerksgebäude Nrf 1963

mit der Übergabe am 3. Dezember 1963. Der Neumarkter Anzeiger berichtet ein paar Tage zuvor über die bevorstehende Inbetriebnahme: *„Für 1,3 Millionen Mark wurde in Neumarkt-St.Veit ein hochmodernes Zentralstellwerk errichtet, das am kommenden Dienstag 3. Dezember vom Bahnhofsvorstand Anton Schmid in Betrieb genommen wird.*[34] *Es ersetzt vier alte Stellwerke deren Personal eingespart, aber dringend an anderer Stelle gebraucht wird. Mit der Neueinrichtung kann der tägliche Zugverkehr (77 Züge) und die Rangierfahrten flüssiger abgewickelt werden. Das Gehirn befindet sich in einem neuen mehrstöckigen Stellwerksbau in der obersten Etage, wo mittels eines Stelltisches der gesamte Zugbetrieb gesteuert wird. Er besteht aus fast 870 Feldern mit Tasten und Meldern, über die nunmehr der Fahrdienstleiter einen sicheren und flüssigen Verkehr auf 38 Zugstraßen*

und 103 Rangierstraßen sorgen kann. 27 Weichen, 31 Haupt- und Vorsignale und 43 Gleisstromkreise für die selbstständige Gleisfreimeldeanlage sind dem neuen Stellwerk angeschlossen. An Signalkabeln wurden im Zuge seiner Errichtung 26000 Meter verlegt. Die etwa zwei Kilometer entfernt liegende Weiche der Abzweigstelle Elsenbach wird vom neuen Stellwerk ferngesteuert und wie alle neuen elektrisch betriebenen Weichen mit einer Weichenheizung ausgestattet. Die neuen Fernmeldereinrichtungen, Fernsprech- und Lautsprecheranlagen sind

Inbetriebnahme des Stellwerks Nrf durch Bahnhofsvorstand Anton Schmid 1963

in einem „Allfernsprecher“ zusammengefasst und ermöglichen dem Fahrdienstleiter rasche und zuverlässige Meldungen und Gegenmeldungen mit allen erforderlichen Stellen des Bahnhofs, sowie auch der umliegenden Bahnhöfe und Betriebsstellen. Dafür wurden rund 6300 Meter Fernmeldekabel verlegt. Nach neuesten Erkenntnissen wurde auch die Gleisfeldbeleuchtung mit zentraler Bedienung vom neuen Stellwerk aus eingerichtet. Mit einer eigenen Starkstromanlage im Stellwerksgebäude kann in Sekundenschnelle ein eventueller Stromausfall überbrückt werden. Die neuen Einrichtungen stammen von der Firma Siemens Halske in Braunschweig. Dem Neubau ging eine Durcharbeitung der Gleis- und Weichenanlagen, sowie eine Spurverbesserung im Bahnhofsgelände voraus.“ Nach der Inbetriebnahme des

neuen Zentralstellwerks wurden neben dem alten Fahrdienstleiterstellwerk im Bahnhofsgebäude natürlich auch die beiden alten Wärterstellwerke 1 und 2 und die Abzweigstelle Elsenbach außer Betrieb genommen und abgebaut. Da jedoch die Weichenwärter auf dem alten Stellwerk 1 auch die Schrankenanlage an der Straße nach Teising (später Werksiedlung) mitbedient hatten, musste ein neuer Schrankenwärterposten eingerichtet werden.

Neumarkter Eisenbahner

Die Anzahl aller Eisenbahner die zur Dienststelle Bahnhof und Bahnmeisterei gehörten Neumarkt-St.Veit betrug bis in die 1960er Jahre über 100 Personen. Zur Unterbringung des Personals hat die DB 1954 ein weiteres Wohngebäude an der Bahnhofstraße neben dem Postamt errichtet. Der Zusammenhalt unter den Eisenbahnern war grundsätzlich sehr groß. Die Löhne und Gehälter waren eher bescheiden aber dafür sicher, man arbeitete und lebte zusammen und half

Eisenbahnerkameradschaft beim Faschingszug 1958

sich gegenseitig so gut es ging. Feierlichkeiten gab es natürlich auch genügend und so war die Gründung einer Neumarkter Eisenbahnerkameradschaft im Jahre 1956 keine große Überraschung. Neben der Organisation von Festen und Feierlichkeiten für die Eisenbahner, nahm man auch bei den verschiedensten Veranstaltungen der Stadt oder anderer Vereine teil, so z.B. beim Faschingszug 1958[35]. Aber nicht nur im Fasching machten die Neumarkter Eisenbahner von sich reden, sondern auch bei dienstlichen Angelegenheiten, wie z.B. bei Einstellungen, Pensionierungen, Beförderungen oder runden Dienstjubiläum wurde ordentlich gefeiert. Aber nicht nur bei erfreulichen Angelegenheiten hielten die Eisenbahner zusammen, auch die Teilnahme bei der Beerdigung eines Kollegen war eine Selbstverständlichkeit.

Der langsame Niedergang des Bahnhofs Neumarkt-St.Veit beginnt

Der Güter- und Personenverkehr verlagert sich bis Ende der 1960er Jahre immer mehr auf die Straße. Die DB gerät weiter in die roten Zahlen und versucht durch verstärkte Einsparungsmaßnahmen dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten. Sie verlegt große Teile ihres Stückgutverkehrs auf die Straße und schließt viele der alten Güterhallen, so auch 1970 die in Neumarkt-St.Veit. Es beginnt die Zeit der Überprüfung einzelner Strecken nach ihrer Rentabilität und es folgen die ersten Stilllegungen. Obwohl 1964 der Teilabschnitt Neumarkt-St.Veit – Gangkofen – Pilsting endgültig zu einer Nebenbahn abgestuft wurde, ist nach Meinung der DB-Führung der wirtschaftliche Niedergang nicht mehr aufzuhalten. Trotz diverser Initiativen stellt die DB zum 29. September 1969 den Schienenpersonennahverkehr sowie zum 13. Dezember 1969 auch den Güterverkehr zwischen Frontenhausen und Pilsting ein. Mit der Aufgabe des Schienenverkehrs wird der Abschnitt Frontenhausen – Pilsting schließlich komplett stillgelegt. Die Gleisanlagen werden abgerissen, die Gebäude verkauft und die mit großem Aufwand gebauten Brücken gesprengt.[36] Der Wegfall des durchgehenden Verkehrs nach Plattling macht bereits ein Jahr später auch dem Personenverkehr von Neumarkt-St.Veit nach Frontenhau-

sen den Garaus. Der letzte Nahverkehrszug verkehrte am 27. September 1970 und viele Bürger von Frontenhausen, Trennbach und Gangkofen ließen sich am letzten Verkehrstag den Spaß nicht nehmen, und fuhren mit dem Zug nach Neumarkt-St.Veit. Nach einer großen Trauerfeier wird der letzte Zug mit einem Trauerkranz geschmückt und die Zugverbindung zur letzten Ruhestatt begleitet[37]. Der ersatzweise eingeführte Busverkehr wird nach wenigen Jahren wieder eingestellt. Im Güterverkehr sorgte hingegen ein in Marklkofen ansässiges Werk

Letzter Nahverkehrszug nach Frontenhausen 1970

eines Automobilzulieferers noch über viele Jahre für gut ausgelastete Züge, ehe das Unternehmen nach der Jahrtausendwende seine Transporte aus verschiedenen Gründen von der Bahn auf die Straße verlagerte. Einziger regelmäßiger Nutzer der Teilstrecke Neumarkt-St.Veit – Frontenhausen-Marklkofen ist seither ein regionaler Abfallzweckverband, der in Marklkofen Hausmüll in Containern umschlägt und diese per Bahn zu einer Müllverbrennungsanlage in Burgkirchen befördern lässt.

Der Bahnhof Neumarkt-St.Veit verliert seine Eigenständigkeit

Zum Bereich der Dienststelle Bahnhof Neumarkt-St.Veit gehören seit den 1960er Jahren die Bahnhöfe und Haltestellen Frontenhausen-Marklkofen, Trennbach, Gangkofen, Thambach, Egglkofen, Aich, Hörbering, Massing, Taibrechting und Rohrbach. Der Bezirk der Bahnmeisterei Neumarkt-St.Veit umfasst denselben Bereich, ausgenommen auf der Rottalbahn, hier reicht ihre Befugnis sogar bis zum Haltepunkt Pfenningbach kurz vor Passau. Die beiden Dienststellen gehören seit 1949 zur Bundesbahndirektion (BD) Regensburg, die im Jahre 1972 aufgelöst wird.[38] Die Neumarkter Dienststellen gehören nun zur BD München, die in ihrem neuen Bereich einschneidende Verwaltungsreformen vorbereitet und sieben Jahre später auch umsetzt. Zum 01. Februar 1979 verlieren im Bereich Mühldorf die Bahnhöfe Altötting, Dorfen, Garching, Neuötting, Tüßling, Töging, Waldkraiburg-Kraiburg und Neumarkt-St.Veit ihre Eigenständigkeit und werden in den Knotenbahnhof Mühldorf übergeführt. Mit dieser Knotenbildung wird der Bahnhof Mühldorf verwaltungsmäßig größer, der Personalbestand wächst um 280 auf 600 Bedienstete. Außenstellen mit beschränktem Geschäftsbereich werden vorerst in Dorfen, Garching und Neumarkt-St.Veit unterhalten. Ferner werden zum 01. Mai 1979 die Bahnmeistereien Pfarrkirchen, Neumarkt-St.Veit, Garching, Dorfen und die beiden Bahnmeistereien in Mühldorf aufgelöst und zu einer Großbahnmeisterei Mühldorf zusammengefasst.[39] Nach Abzug des Neumarkter Verwaltungspersonals nach Mühldorf wird das Bahnhofsgebäude merklich leerer. Im östlichen Gebäudetrakt verbleibt nur mehr das Büro des Außenstellenleiters, die Fahrkarten-, Gepäck- und Expressgutabfertigung und der nebenliegende Raum in dem das Elektrofahrzeug steht, das für die Be- und Entladung von Expressgütern und Gepäckstücke zur Verfügung steht. Ein weiterer kleiner Raum steht den beiden Ortsrangierern zur Verfügung, die vorläufig noch in Neumarkt verbleiben können. Als neuer Außenstellenleiter fungiert bis zu seiner Pensionierung Günther Beschoner, der nun für die Überwachung des örtlichen Betriebes und für den Wagendienst zuständig ist. Nach dem auch die Außenstelle Neumarkt-St.Veit um 1985 aufgelöst wurde, verbleiben als einziges

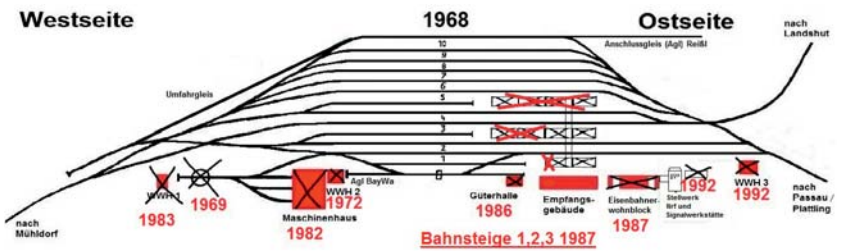
nur mehr der Schalterbeamte[40], die beiden Ortsrangierer, die Bahnhofgaststätte und zwei Mietparteien im Bahnhofsgebäude übrig, aber auch ihre Tage sind gezählt. Nach der Verlegung großer Teile des Personals im Jahre 1979 ging der wirtschaftliche Abschwung der Bahnhofsgaststätte mit großen Schritten voran und zwingt den letzten Pächter zur Aufgabe. Das große Haus steht nun fast leer und erhöht natürlich den Kostendruck auf die DB, die sich jetzt mit der weiteren Zukunft des Gebäudes beschäftigen muss. Nach Kündigung der

Fahrkartenschalter mit Bahnbeamten Walter Jani 1990 wenige Tage vor endgültiger Schließung

beiden Mietparteien wird zum 1. Juli 1990 die Fahrkarten-, Gepäck- und Expressabfertigung geschlossen und das verbliebene Rangierpersonal nach Mühldorf verlegt. Der Fahrtenkartenverkauf erfolgt nun im örtlichen Postamt, wird aber nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Der Abbau der letzten Arbeitsplätze im Hauptgebäude macht nun für die BD München den Weg frei für den Verkauf des Hauses an die Stadt Neumarkt-St.Veit, der im Jahre 1993 erfolgt. Diese plant das unter Denkmalschutz stehende Gebäude zu restaurieren und es neuen Aufgaben zuzuführen, kann diesen Wunsch aber aus finanziellen Gründen nicht sofort in die Tat umsetzen. Der für die Fahrgäste zur Verfügung stehende Warteraum wird wegen Vandalismus geschlossen und das große Gebäude verkommt langsam zu einem Schandfleck für die Stadt.

Die Verkleinerung des Bahnhofs[41]

Die Rationalisierungsmaßnahmen seit den 1960er Jahren machen viele der alten Betriebsgebäude und Einrichtungen „arbeitslos“ und werden abgebaut. Nach dem Abriss der alten Stellwerke und der Abzweigstelle Elsenbach im Jahre 1964 folgt 1969 die Drehscheibe. Nicht mehr benötigt werden auch die drei Weichenwärterwohnhäuser, die 1972, 1983 und 1992 verschwinden. Die Güterhalle und



Bahnhofsplan mit Gebäudeabrisse ab 1968

der Eisenbahnerwohnblock östlich des Empfangsgebäudes fallen 1986 bzw. 1987 der Spitzhacke zum Opfer. Das frei gewordene Areal vom Wohnblock wird zuerst als provisorischer Parkplatz genutzt und im Jahre 2001 von der Stadt Neumarkt-St.Veit zu einer modernen Park&Ride-Anlage ausgebaut. Weitere große Änderungen vollziehen sich auch im Bereich der Gleisanlagen des Bahnhofs, der nun Stück für Stück verkleinert wird. 1986 wird der östliche Gleisbereich so verändert, dass Züge von und nach Landshut auch die Bahnsteiggleise 1 und 2 anfahren können. Das hat zur Folge, dass der Bahnsteig 3 mit seinen Personenzuggleisen 4 und 5 nicht mehr gebraucht wird und abgebaut werden kann. Beim Abriss werden auch gleich die Bedachungen der verbliebenen Bahnsteige 1 und 2 erheblich verkürzt. Das Werkstattgebäude der Signalmeisterei neben dem Stellwerk verschwindet 1992. Am westlich gelegenen Bahnhofsteil sind bereits 1984 die Anlagen für den Rangierbetrieb erheblich umgebaut worden. Der Ablaufberg mit dem Umfahrgleis verschwindet vollständig, die angeschlossenen Rangiergleise 8, 9 und 10 werden verkürzt und mit jeweils einem Prellbock versehen. Der Lokschuppen und das gesamte Gleis-

vorfeld fällt schon 1982 der Spitzhacke zum Opfer und macht den Platz frei für den Bau eines Lagerhauses und eines Einkaufsmarktes. Nach dem Umbau des westlichen Bereichs wird der 1963 eingerichtete Schrankenposten 1 zur Werksiedlung durch eine moderne Bahnübergangssicherungsanlage ersetzt, deren Steuerung und Überwachung nun vom Stellwerk aus erfolgt.

Der Bahnhof Neumarkt-St.Veit im Wandel der Privatisierung

Zum 1.1.1994 wird im Zuge der Privatisierung der Deutschen Bahn (DB) der Knotenbahnhof Mühldorf aufgelöst und ein Teil der DBAG-Niederlassung Rosenheim. Für den Bereich Mühldorf wird ein neues Konzept des Schienennahverkehrs mit dem Namen „Linienstern Mühldorf“ ausgearbeitet und am 29. Mai 1994 in die Tat umgesetzt. Die Hauptlast des Nahverkehrs im neuen Linienstern Mühldorf übernehmen die neuen Triebwagen der Baureihe VT 628. Die Privatisierung zeigt auch im Bereich Neumarkt-St.Veit seine Auswirkung und weitere Einsparmaßnahmen werden durchgeführt. So werden die Rangiergleise 8, 9, 10 und der Gleisanschluss zur Firma Reißl stillgelegt. Ab dem 1.1.1997 gehört der Bahnhof zur DB Netz AG München, Betriebsstandort Regensburg. In Zusammenarbeit mit der neuen DB Cargo AG, zuständig für den Güterverkehr, werden weitere Überprüfungen der Wirtschaftlichkeit der Gleisanlagen erarbeitet. Die Aufgabe des Einzelladungsverkehrs seitens der DB Cargo AG macht zukünftig die Vorhaltung von öffentlichen Ladegleisen, Rangiergleisen und vieler Privatgleisanschlüsse nicht mehr notwendig. In Neumarkt-St.Veit werden bis Ende 1998 der Ladegleisbereich mit der Kopf- und Seitenrampe, der Privatgleisanschluss der Firma Raiffeisen und das Rangiergleis 4 stillgelegt. Ebenso Opfer der Einsparungen wird das Güterzuggleis 6 mit 600 m Länge. Von 1998 ab waren nur mehr Zugfahrten durch die Gleise 1, 2, 3, 5 und 7 möglich. Damit war aber auch ein Be- und Entladen von Güterwagen im Bahnhof Neumarkt-St.Veit nach 123 Jahren nicht mehr möglich.

Der Dienst im Stellwerk Neumarkt im Jahre 2000

Von den vielen Eisenbahnern die am Neumarkter Bahnhof Lohn und Brot gefunden haben, sind nur noch vier Fahrdienstleiter übriggeblieben, die abwechselnd im Schichtdienst ihren verantwortungsvollen Dienst auf dem 1963 errichteten Stellwerk versehen. Den Bahnhof passieren pro Tag ca. 75–80 Züge aus und in Richtung Mühldorf, Passau, Landshut und Frontenhausen-Marklkofen. Der erste Zug ist ein Güterzug der von Mühldorf kommend um 5.00 Uhr ins Rottal fährt. In der Müllumladestation in Huldsessen, im Gastanklager in Dietfurt und im Bahnhof Eggenfelden werden in den Anschluss- und Ladegleisen die beladenen und die leeren Waggons zugestellt und auch wieder abgezogen. Auf der Güterzugstrecke nach Frontenhausen-Marklkofen verkehrt werktäglich ein Güterzugpaar, dessen Wagen gegen 7.45 Uhr von Mühldorf kommen. Nach der Abstellung der Waggons für das Rottal, fährt der Zug um 8.15 Uhr weiter zum Bahnhof Frontenhausen-Marklkofen, den er nach einer Fahrzeit von etwa 40 Minuten erreicht. Bedient werden dort die Anschlussgleise der Firma Mann&Hummel (Filterfabrik) und der Müllumladestation des Landkreises Dingolfing. Gegen Mittag kehrt der Güterzug von Frontenhausen-Marklkofen zurück und wird in Neumarkt-St.Veit mit dem Güterzug, der aus dem Rottal zurückgekommen ist, vereinigt. Während dieser Zug nach der Fertigstellung nach Mühldorf weiterfährt, stellt die Rangierlok aus dem Rottal ihren, seit 7.45 Uhr abgestellten, Wagenpark zur Abfahrt in Richtung Pocking fertig. Nach Fertigstellung des Übergabezuges verlässt dieser Neumarkt-St.Veit planmäßig um 13.08 Uhr in Richtung Pocking und bedient bis dahin alle noch vorhandenen Güterverkehrsstellen. Der erste Personenzug fährt um 5.29 Uhr von Neumarkt-St.Veit nach Mühldorf. Der letzte Personenzug fährt von Landshut kommend um 22.31 Uhr nach Mühldorf. Die Frühschicht der Neumarkter Fahrdienstleiter beginnt am Morgen um 4.21 Uhr und endet um 13.30 Uhr. Die Nachmittagsschicht geht von 13.30 Uhr bis 23.45 Uhr. Am Samstag, Sonntag und an den Feiertagen sind die Arbeitszeiten etwas kürzer.

2001–2010 der Bahnhof Neumarkt-St.Veit wird restauriert

Die Stadt Neumarkt-St.Veit beginnt 2001 mit dem Bau einer modernen Parkplatzanlage am Bahnhof und nach deren Fertigstellung 2002 mit dem ersten Teilabschnitt der Sanierung des Empfangsgebäudes. In Zusammenarbeit mit dem Denkmalschutz werden von 2003 bis 2005 die Restaurierung der Außenfassade und des Daches in Angriff genommen, dass wieder wie schon 1875 mit Schiefer bedeckt wird. Bei den Arbeiten an der Fassade wird nach der Abnahme des Wetterschutzes an der westlichen Stirnseite der älteste Schriftzug des ersten Bahnhofsgebäudes von 1875 entdeckt und wieder hergestellt. Im Rahmen des zweiten Bauabschnittes wird ab 2008 bis 2010 das Gebäude durch umfangreiche Umbauten der Innenräume seiner neuen Nutzung als Kulturbahnhof zugeführt. Im Zuge dieser Arbeiten wird der Wartesaal mit Toiletten wieder instandgesetzt und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Das Bahnhofsgebäude mit seinem Umgriff ist zu einem Zentrum des öffentlichen Nahverkehrs geworden und wird für vielschichtige Kulturveranstaltungen genutzt.[42] Die Südostbayernbahn hat ab dem Jahre 2007 ebenfalls mit baulichen Verbesserungen an den Bahnsteigen begonnen und so das Umfeld für die Reisenden verbessert. Letztendlich erfolgt im Jahre 2007 der Neubau der Eisenbahnbrücke an der Landshuter Straße, die einen über 100 Jahre alten Vorgängerbau ersetzt.

Bahnhofsgebäude Neumarkt-St.Veit (Westansicht) 2012

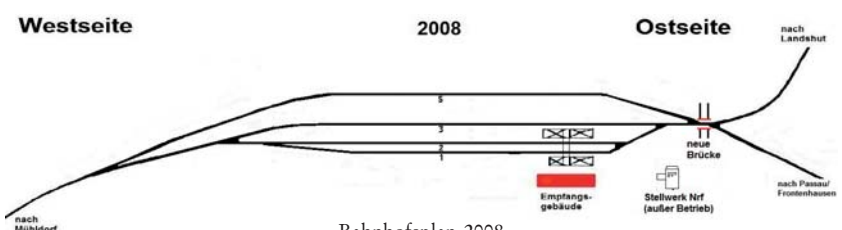
2002 – die SüdostBayernBahn wird gegründet

Im Jahre 2001 werden weitere Veränderungen innerhalb der DBAG vorbereitet. Der öffentliche Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV) soll nun mit der Gründung von regionalen, wirtschaftlich eigenständig arbeitenden Bahngesellschaften zu einer neuen Blüte geführt werden. Als einer der ersten Pilotprojekte ist der Bereich des bisherigen Inn-Salzach-Netzes[43] ausgesucht worden und nimmt 2002 ihren Betrieb auf. Bei der Namensgebung für das neue mittelständische Verkehrsunternehmen wird auch die örtliche Bevölkerung miteinbezogen. Nach einer Umfrage erhält das neue Unternehmen den Namen „SüdostBayernBahn“, abgekürzt SOB. Sie ist neben der Abwicklung des Schienenverkehrs auch für die Infrastruktur in ihrem Bereich zuständig und strebt hier weitere Modernisierungen an, wie z. B. die Fernsteuerung ihres Streckennetzes.

Liniennetzplan der SüdostBayernBahn 2004

2008 – das Ende der personellen Besetzung des Bahnhofs Neumarkt-St.Veit

Im Bahnhof Mühldorf wird im Jahre 1999 nach jahrelanger Planungsphase der Neubau eines hochmodernen elektronischen Stellwerks (ESTW) vollendet. Im ersten Schritt wird von diesem ESTW der Zugverkehr und die Rangierarbeiten im Bereich des Bahnhofs Mühldorf abgewickelt und die Strecke nach Rosenheim ferngesteuert. Weitere Fernsteuerprojekte werden ab 2002 von der SOB geplant, so die Strecke Mühldorf – Neumarkt – Landshut. Nachdem die dazu notwendigen Finanzmittel genehmigt wurden, wird ab 2007 das ehrgeizige Projekt in Angriff genommen. Um die gesamte Strecke bis Landshut vom ESTW Mühldorf aus steuern zu können, müssen alle Weichen- und Signalanlagen auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Die digitale Steuerungselektronik der örtlichen Anlagen wird in neugebauten Betonhäuschen untergebracht und mittels eines Glasfaserkabels mit dem ESTW in Mühldorf verbunden. In den Bahnhöfen Rohrbach, Egglkofen, Aich, Vilsbiburg, Geisenhausen und Landshut Süd können die bestehenden Gleisanlagen im Wesentlichen unverändert in das neue System integriert werden. In Neumarkt-St.Veit werden nach 1987 die Gleisanlagen nochmals erheblich verkleinert, sodass nur mehr vier durchgehende Schienenstränge verbleiben.[44] Die Arbeiten im gesamten Streckenbereich gehen planmäßig voran, so dass der Termin zur Umschaltung auf die neue Fernsteuerungstechnik am Wochenende 26. bis 28. September 2008 vorgenommen werden kann. Einige alte Neumarkter Eisenbahner und Bürger besuchten an den letzten Arbeitstagen noch das Stellwerk um Abschied zu nehmen, denn mit dessen Abschaltung am 28. September 2008 endete nach 133 Jahren die personelle Besetzung des Bahnhofes Neumarkt-St.Veit. Was noch folgte,



Bahnhofsplan 2008

war der Rückbau der jetzt nicht mehr benötigten Gleise, Weichen und der technischen Einrichtungen. 2009 verschwinden die ehemaligen Ladegleise und im stillgelegten Stellwerk werden große Teile der technischen Anlagen ausgebaut und dienen zukünftig als Ersatzteile für andere Stellwerke dieses Typs. Im Bereich der stillgelegten, aber noch nicht abgebauten Gleisanlagen erobert sich die Natur Stück für Stück wieder ihr einstiges Terrain zurück.

Fazit: Der Bahnhof und das alte Empfangsgebäude ist heute wieder ein Schmuckstück der Stadt und der Bahn geworden, der sich sehen lassen kann.[45] Den Glanz alter Tage kann aber auch diese Bahnhofssanierung nicht wieder zurückbringen. Neumarkt ist heute ein ferngesteuerter Eisenbahnknotenpunkt, ohne eigenes Personal, in dem man als Fahrgast in Züge ein- und aussteigen kann, nicht mehr aber auch nicht weniger.

Bahnhofsansicht mit Bahnsteige 2012

Quellen- und Bildnachweis und Anmerkungen:

1 Katasterplan Neumarkt a. Rott 1860 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.
2 Bevölkerungszahlen Neumarkts von 1867 bis 1913 – Neumarkter Anzeiger 1913 Nr. 4.
3 Eisenbahnkarte Königreich Bayern um 1860 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.
4 Gesetz vom 5. Oktober 1863, die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Staatsbahnen betreffend.
5 Werner Petschko – Die Eisenbahn im Zentrum Niederbayerns Band 1 Seite 16-22.
6 Regierungsblatt für das Königreich Bayern Nr. 38 vom 23. Juni 1873.
7 Verordnungs- und Anzeigeblatt für die königlich bayerischen Verkehrsanstalten Nr. 91.
8 Stationsplan Neumarkt a. Rott 1873 Eisenbahnmuseum Nürnberg – Zeichnung Jani.
9 Güterhalle Neumarkt a. Rott – Sammlung Jani.

10 Bahnhofsempfangsgebäude 1875 – Rekonstruktion Jani.

11 Schrankenposten 34 bei Rott mit Bahnwärterfamilie Müller um 1930 – Stadtarchiv Neumarkt-St. Veit.

12 Fahrplan Plattling – Rosenheim 1876 – Eisenbahnmuseum Nürnberg.

13 Dampflokomotive der Gattung C III – Eisenbahnmuseum Nürnberg.

14 Gesetzblatt der Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, Art. 3 v. 27. Juli 1874.

15 Gesetzblatt der Ausdehnung der bayerischen Ostbahnen betreffend, Art. 5 vom 26. August 1878.

16 Gesetzblatt Nr. 8 vom 5. Februar 1880 Art. 1 Abs. 4.

17 Bahnhofspläne (Vergleich) 1878 und 1883 – Zeichnung Jani.

18 Lokschuppen mit Übernachtungsgebäude 1957 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

19 Postkarte Bahnhof Neumarkt a. Rott um 1895 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

20 Bahnhof Neumarkt a. Rott mit Personal 1902 – Eisenbahnmuseum Nürnberg.

21 Volkszählungen 1907 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

22 Wärterstellwerk 2 Innenaufnahme 1962 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

23 Bahnsteiganlage ab 1913, Aufnahme 1957 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

24 Günther Begert und Erich Seitz – 100 Jahre Eisenbahn Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt-St.Veit 1883 – 1983 Seite 28–34.

25 Empfang des König Ludwig III. am Bahnhof 1914 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

26 Bahnspedition Brummer um 1930 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

27 Zug der Rottalbahn um 1920 – Festschrift 100 Jahre Eisenbahn Pocking – Passau (Titelblatt).

28 Bahnhof Neumarkt a. Rott (Blick von Osten) 1932 – Eisenbahnmuseum Nürnberg.

29 Günther Begert und Erich Seitz – 100 Jahre Eisenbahn Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt-St.Veit 1883–1983 Seite 52.

30 Günther Begert und Erich Seitz – 100 Jahre Eisenbahn Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt-St.Veit 1883–1983 Seite 60.

31 Einfahrender Güterzug von Mühldorf und Wärterstellwerk 1 im Jahre 1957 – Stadtarchiv Neumarkt-St. Veit.

32 Günther Begert und Erich Seitz – 100 Jahre Eisenbahn Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt-St.Veit 1883–1983 Seite 75.

33 Neues Stellwerksgebäude Nrf 1963 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

34 Inbetriebnahme des Stellwerks Nrf durch Bahnhofsvorstand Anton Schmid 1963 – Stadtarchiv Neumarkt-St. Veit.

35 Eisenbahnerkameradschaft beim Faschingszug 1958 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

36 Werner Petschko – Die Eisenbahn im Zentrum Niederbayerns Band 2 Seite 102-145 (Stilllegung und Rückbau).

37 Letzter Nahverkehrszug nach Frontenhausen 1970 – Stadtarchiv Neumarkt-St.Veit.

38 Neumarkter Anzeiger vom 14. Juni 1972.

39 Neumarkter Anzeiger vom 1. Februar 1979.

40 Fahrkartenschalter mit Bahnbeamten Walter Jani 1990 wenige Tage vor endgültiger Schließung – Sammlung Jani.

41 Bahnhofsplan mit Gebäudeabrisse ab 1968 – Zeichnung Jani.

42 Bahnhofsgebäude Neumarkt-St.Veit (Westansicht) 2012 – Sammlung Jani.

43 Liniennetzplan der SüdostBayernBahn 2004.

44 Bahnhofsplan 2008 – Zeichnung Jani.

45 Bild 30: Bahnhofsansicht mit Bahnsteige 2012 – Sammlung Jani.