

Ihre Südostbayernbahn präsentiert zum Jubiläum:

150 Jahre Bahnhof Neuötting

von Karl Bürger

Das Grundnetz der bayerischen Eisenbahnen entstand in den drei Jahrzehnten bis zum Ende der 1860er-Jahre. Weitere Hauptbahnlinien mit großzügigerer Trassierung gingen bis etwa 1880 in Betrieb, die lukrativen internationalen Verkehr auf bayerische Schienen lenken und auch den von den Militärs erhobenen Forderungen entsprechen sollten.

Auch für die Verbindung von München nach Wien wurde zur Abkürzung der Fahrzeiten eine neue, möglichst direkte Bahnstrecke gefordert. Das Projekt bewilligte der bayerische Landtag mit Gesetz vom 5. Oktober 1863 und genehmigte hierfür 15,4 Millionen Gulden. Gegenüber anderen Linienführungen stellte sich die Trasse über *Schwaben* (seit Ende 1922 Markt Schwaben) – Dorfen als die günstigere heraus, da sie mit geringeren Steigungen von maximal 1 : 200 auskam und geringere Baukosten versprach. Im Frühjahr 1868 begannen die Bauarbeiten für die neue Staatsbahnstrecke von München nach Simbach mit einer Gesamtlänge von 16,9 Meilen (= 125,6 km).

Der Bahnhof Neuötting wird *Station I. Classe* der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Das Ratsgremium des Wallfahrtsortes Altötting bat in einem Gesuch vom 25. Februar 1865 darum, die Bahntrasse zwischen den Orten Neu- und Altötting zu führen und dort eine gemeinsame Station zu errichten – vergeblich, denn dies hätte eine Brücke über die Alz und noch vor Simbach eine weitere Brücke über den Inn erfordert. Die Bahn kam nördlich des Inns zu liegen mit einer „Station Neuötting“ – weit vom Neuöttinger Stadtzentrum entfernt im Winhöringer Ortsteil Eisenfelden.

Die Station Neuötting ging zunächst provisorisch mit der Streckeneröffnung am 1. Mai 1871 in Betrieb, klassifiziert als *Expedition I. Classe mit Postdienst* und einem *Oberexpeditor* als Vorstand. Man rechnete mit erheblichem Verkehr, vor allem mit zahlreichen Pilgern nach und von Altötting.

Die Station Neuötting hatte ein sehr repräsentatives Empfangsgebäude erhalten, bestehend aus einem zweistöckigen Mitteltrakt mit beiderseits anschließenden einstöckigen Seitenflügeln mit wiederum beiderseits daran angefügten Rundbogenmauern, die zusammen mit den vorgelagerten Säulen ein langes Vordach trugen. Zusammen mit fünf hohen Rundbogentüren auf der Gleisseite des Gebäudes, die mit den beiderseitigen Mauern insgesamt 15 Rundbogenelemente bildeten, sowie den beiden kubischen Seitenbauten an den Enden des Vordachs wirkte der imposante Backsteinbau sehr eindrucksvoll. Es war aber noch nicht bezugsfertig, als am 1. Mai 1871 der vorläufige Betrieb aufgenommen wurde. Auch sonst ging es anfangs in der Station Neuötting, die bis zum 1. Juni als Wendebahnhof fungieren musste, noch recht provisorisch zu.



Standesbewusst ließen sich die königlich bayerischen Eisenbahner auch in der Station Neuötting ablichten. Sammlg. Verkehrsmuseum Nürnberg

1906 avancierte der Bahnhof Neuötting zu einer Abzweigstation, wie sie in Bayern nur noch einmal vorkam. Am 16. August 1906 wurde die in Meterspur angelegte Dampfstraßenbahn nach Altötting eröffnet, die von ihrer Haltestelle südwestlich des Neuöttinger Bahnhofgebäudes abfuhr. Der Volksmund bezeichnete sie schon bald als „Vaterunserbockerl“ und spottete, die kleine Bahn sei nur gebaut worden, damit die Wallfahrer ihre Sünden bequem zum Altöttinger Gnadenbild und anschließend ihre unvermeidlichen Räusche leichter heimbringen könnten. Die Dampfstraßenbahn fauchte nur 24 Jahre.

Am 9. Februar 1978 präsentierte sich das stattliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Neuötting noch intakt und weitgehend so, wie es einst erbaut wurde.
Foto: Karl Bürger





Zum 1. Februar 1980 wurde der Bahnhof Neuötting in eine unbesetzte Haltestelle umgewandelt, nachdem die Sicherungseinrichtungen an den Bahnübergängen automatisiert worden waren. Seither verfiel das schlossartige Bahnhofsgebäude. Es steht zwar unter Denkmalschutz, gleicht aber einer Ruine. Sammlg. Alfred Baumgartner



Ruinenhaft wirkt das im Ortsteil Eisenfelden der Gemeinde Winhöring befindliche Empfangsgebäude des Bahnhofs Neuötting. Auf der Straßenseite des unter Denkmalschutz stehenden einst stattlichen Baus hat sich das 1871 angelegte Rondell erhalten. Foto: Karl Bürger, 26. Februar 2015

Zum Weiterlesen:

Bürger, Karl: München – Mühldorf – Simbach. Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn. Bewegte Geschichte mit umwälzender Zukunft. ISBN 978-3-00-056474-1, Selbstverlag 2017, 272 Seiten, Hardcover, Fadenheftung, 39,90 Euro, bestellbar beim Verfasser unter 08122/3597 oder karl-buerger@t-online.de