

Landshuter Häuserportraits (6)

Der Alte Bahnhof

Das Gebäude Innere Regensburger Straße Nummer 7 ist seit langem Behördensitz

Das es in Landshut einen alten Bahnhof gab, dessen Hauptgebäude heute noch steht, ist den wenigsten Landshutern bekannt. Das liegt wohl daran, dass der altherwürdige Backsteinbau in der Inneren Regensburger Straße 7 deutlich von der Straße abgerückt ist und zumindest im Sommer von den ausladenden Obstbäumen einer alten Streuobstwiese verdeckt wird. Heute sind darin Teile des Fachbereichs Straßenbau des Staatlichen Bauamts untergebracht. „Wir haben einen richtigen Campus hier“, sagt Bereichsleiter und stellvertretender Behördenleiter Manfred Dreier. Sein Büro befindet sich in der ehemaligen Wohnung des Bahnhofsvorstehers. Das Obst von den Bäumen im weitläufigen Garten wird zum Teil von Amtsangehörigen eingesammelt, aber auch Passanten erkundigen sich manchmal danach.

Die Planungen für die Bahnstrecke wurden 1854 begonnen und ab 1856 von der „Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ durchgeführt. Diese private Gesellschaft baute in den folgenden zwei Jahrzehnten ein umfangreiches Schienennetz in den bis dato vernachlässigten Gebieten Niederbayerns und der Oberpfalz auf. Ab 1857 war das Areal an der Inneren Regensburger Straße eine Großbaustelle, auf der bis zu 700 Arbeiter beschäftigt waren. Bei der Grundsteinlegung für den Sackbahnhof am 15. Januar 1857 war der bayerische Ministerpräsident Freiherr von der Pforten anwesend. Die Baustelle wurde laut Berichten in der *Landshuter Zeitung* zu einem beliebten Ausflugsziel der Landshuter, die sich über den Baufortschritt informieren wollten. Am 30. August 1858 rollte in Landshut zum ersten Mal ein Zug ein, gezogen von einem Dampfross, mit Material zum Eisenbahnbau.

Am 31. Oktober 1858 wurde die Bahnlinie von München nach Landshut mit einem Probezug eröffnet. „Am 3. November, Mittwoch, wurde nun zum ersten Mal ums Geld gefahren“, vermerkte Franz Kaspar Krieger in seinem Tagebuch für das Jahr 1858. Die Strecke endete an der Kleinen Isar nördlich der Altstadt in einem Sackbahnhof. Ein Auszug aus „Theo Herzog, Landshut im 19. Jahrhundert“ gibt einen weiteren Einblick in den Bahnverkehr: „Am 3. November 1858 begann der regelmäßige Betrieb gegen Fahrkarte. Auf eine besondere Er-



Inmitten eines idyllischen Obstgartens verblieb das Hauptgebäude des ehemaligen Bahnhofs als Bürohaus.

öffnungsfeierlichkeit hatte man verzichtet; eine solche sollte erst stattfinden, wenn auch die Strecke von Landshut nach Regensburg fertiggestellt war. Es verkehrten vorerst täglich drei Zugpaare, je um halb 7 Uhr früh, um halb 11 Uhr und abends 5 Uhr mit drei Wagenklassen. Die Talfahrt von München nach Landshut nahm ca. zweieinhalb Stunden in Anspruch.“

Eine Fahrt kostete in der ersten Klasse zwei Gulden 57 Kreuzer, in der zweiten Klasse einen Gulden 57 Kreuzer und in der dritten Klasse einen Gulden 18 Kreuzer hat Stadtarchivar- und Heimatpfleger Gerhard Tausche recherchiert. Zum Vergleich: Für eine Maß Bier mussten fünf Kreuzer und für ein Pfund Schweinefleisch 26 Kreuzer bezahlt werden (ein Gulden entsprach 60 Kreuzern). Die Fahrzeit nach München verkürzte sich von rund sechs Stunden mit der Kutsche auf nunmehr zweieinhalb. Bedeutsam ist laut Tausche ein Eintrag in den Physikatsberichten des Jahres 1860,

als der Landshuter Amtsarzt Syller schreibt: „Der Landshuter unterhält sich in den Sommermonaten und den Nachmittagsstunden bei einem guten Glas Bier in den schönen Kellerlokalitäten, während die Damenwelt ihre Unterhaltung bei einer Tasse Kaffee in der Klötzlmühle, in Piflas, im Zollhaus oder in der Restauration des Eisenbahnhofs findet.“ Offenbar war das Bahnhofsrestaurant in kurzer Zeit zu einem gesellschaftlichen Treffpunkt geworden.

Die Geschichte des Gebäudes als Bahnhof währte jedoch nicht allzu lange. Bald nachdem die Strecken nach Regensburg im Jahr 1859 und nach Passau im Jahr 1860 in Betrieb gingen, wurde der Ruf nach einem Bahnhof mit durchgehenden Gleisen laut. 1859 war die Strecke nach Regensburg über Geiselhöring fertiggestellt worden. Mit den konkreten Überlegungen eine Bahn nach Neumarkt zu bauen, stellte sich die Frage, ob der Bahnhof an seinem bisherigen Standort dafür geeignet

sei. Die Bahngesellschaft überlegte, in der Folge einen neuen Bau 200 Schritte außerhalb der Nikolakirche zu errichten. Der Stadtmagistrat bevorzugte jedoch einen Standort näher am Stadtzentrum. Wegen der bedrohlichen Hochwassersituation an der Isar wurde schließlich der Platz des heutigen Hauptbahnhofs ausgewählt. Die alte Trasse verlief entlang der heutigen Flurstraße und schleifte dann entlang der Liebigstraße zur Inneren Regensburger Straße. Für den neuen Bahnhof musste die Streckenführung leicht nach Süden verrückt werden. 1878 begann man mit dem Bau, und am 11. Mai 1880 lief der erste Zug ein. Der neue Landshuter Bahnhof war ein markanter Prunkbau, der bis 1945 eine repräsentative Visitenkarte der Stadt darstellte. Mit seiner Eröffnung begann die Ära des ehemaligen Bahnhofs-Baus an der Inneren Regensburger Straße als staatliches Verwaltungsgebäude. Seit 1881 beherbergte der alte Bahnhof zunächst das Straßen- und

Flussbauamt, später das Straßenbauamt und seit 2006 das Staatliche Bauamt. 1980 wurde ein Erweiterungsbau angebaut.

Das Staatliche Bauamt ist aus dem früheren Straßenbauamt und dem Staatlichen Hochbauamt durch Fusion der beiden Verwaltungen im Jahr 2006 hervorgegangen. Es ist zuständig für das Bundes- und Staatsstraßennetz im westlichen Niederbayern sowie für die Hochbaumaßnahmen des Freistaates Bayern und des Bundes. Der Amtsbezirk umfasst die Stadt sowie die Landkreise Landshut, Kelheim und Dingolfing-Landau. Im Bereich Hochbau ist das Bauamt für alle Baumaßnahmen und die bauliche Unterhaltung der Gebäude des Freistaates Bayern zuständig. Darüber hinaus für alle Baumaßnahmen des Bundes für die Bereiche Verteidigung, Bundespolizei, Zoll und Zivilschutz. Der Bereich Straßenbau kümmert sich um 242 Kilometer Bundes- und 631 Kilometer Staatsstraßen. Das Bauamt zählt rund 110 Beschäftigte, die überwiegende Zahl davon sind Ingenieure, Architekten und Techniker. Hinzu kommen drei Straßenmeistereien an den Standorten Landshut, Dingolfing und Abensberg mit insgesamt 90 Beschäftigten. -red/rn-

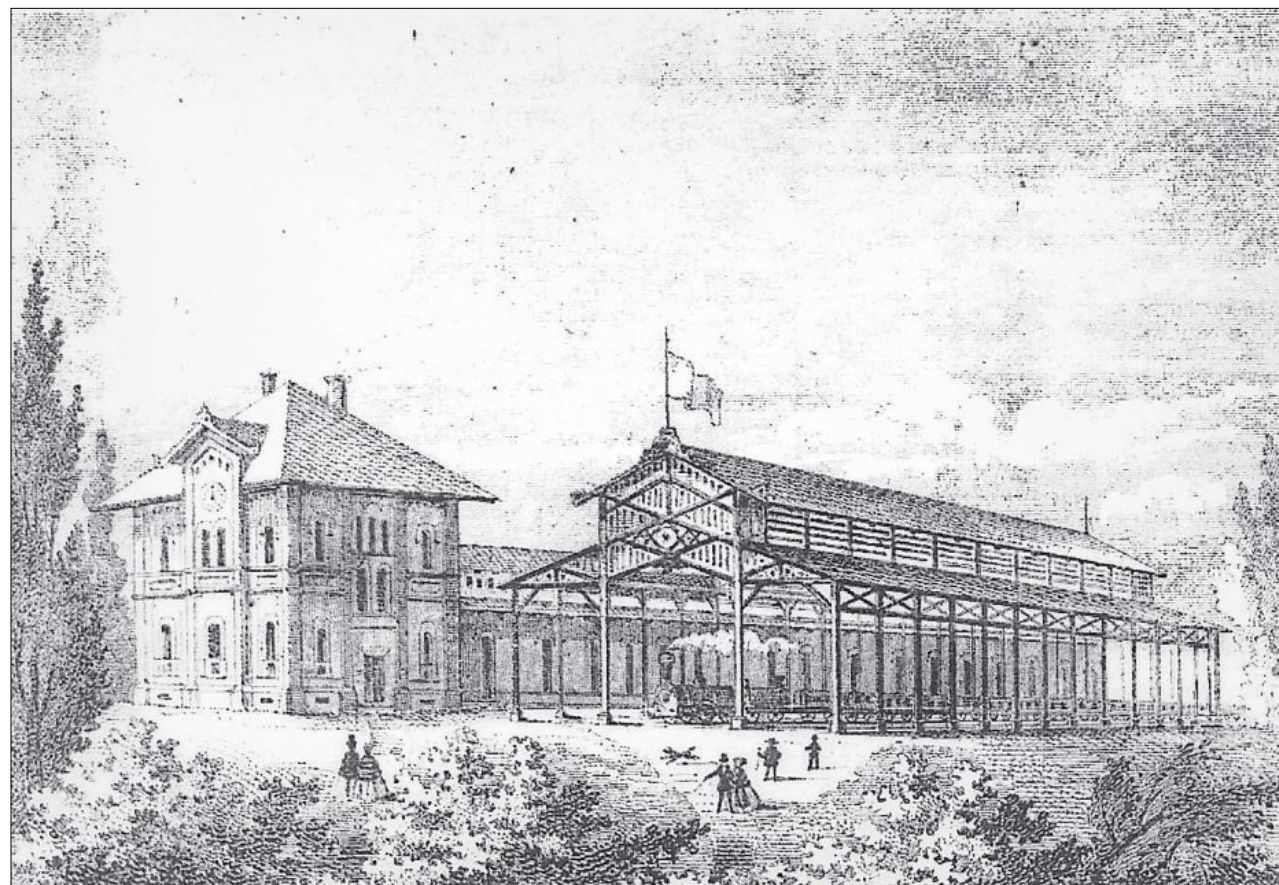
Landshuter Häuserporträts

Häuser geben einer Stadt ein Gesicht und erzählen ihre Geschichte. Die Häuser der Landshuter Altstadt und ihrer Umgebung stecken voller Geschichten, die irgendwann einmal erzählt werden sollen. Manche Besitzer führen eine umfangreiche Chronik, auch das Stadtarchiv ist stets hilfreich bei der Illustrierung dieses speziellen Teils der Stadgeschichte. Und sicher gibt es viele Menschen, die einmal in diesen Häusern gewohnt haben oder die besondere Erinnerungen mit ihnen verbinden.

Für die in loser Folge erscheinende Serie „Landshuter Häuserporträts“ ist die LZ dankbar für Hinweise ihrer Leser. Wer dazu beitragen möchte, kann sich unter dem Stichwort „Häuserporträts“ an die Stadredaktion wenden: Altstadt 89, 84028 Landshut, stadredaktion@landshuter-zeitung.de oder Telefon 8502172.



In der ehemaligen Wohnung des Bahnhofsvorstehers befindet sich heute ein Büro. (Fotos: M. Dreier)



Der 1858 eröffnete Sackbahnhof an der Kleinen Isar (Stahlstich von 1860). Die eiserne Bahnsteighalle wurde 1881 abgebrochen.