

DIE GRANITBAHN



Stadtarchiv Hauzenberg



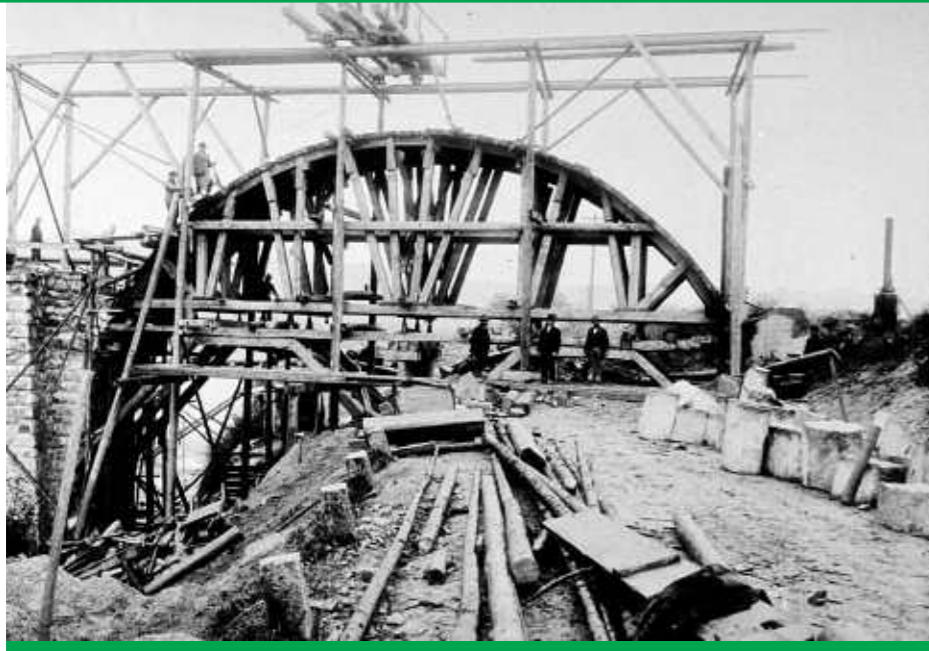
Willi Meisinger

**Eine kurze (Bild-)Geschichte
der Lokalbahn
von Passau nach Hauzenberg**

1895–1903



1902/3

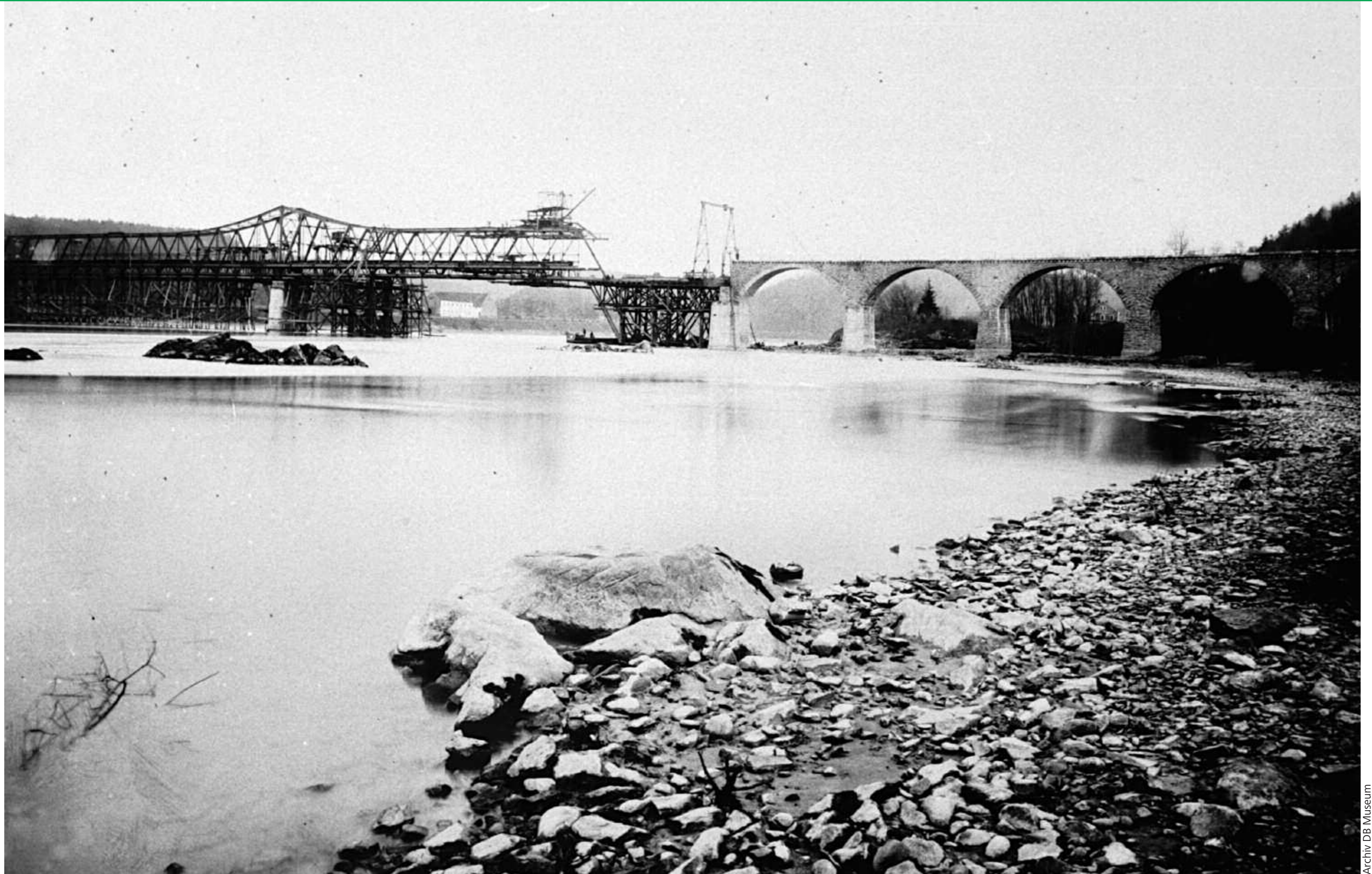


Archiv DB Museum

Die Kräutelsteinbrücke wird 1902 bis 1903 von einer Rosenheimer Stahlbaufirma errichtet. Der Auftrag wird bereits über ein Jahr vor Baubeginn erteilt, also deutlich bevor die Streckenführung endgültig feststeht.

Das Stahlfachwerk hat eine Länge von 111 m. Es wird im freien Vorbau vorangetrieben: die Brücke selbst ist ihr eigenes Baugerüst. Die gesamte Brückenlänge beträgt 280 m.

1902/3



1903



Neue Donau-Eisenbahnbrücke Lokalbahn Passau—Fauzenberg

1903



Archiv DB Museum

Der Streckenabschnitt bis zur Kräutelssteinbrücke wird bereits 1903 gebaut.
Im Bild die Innbrücke mit dem Gleisverlauf entlang des Innufers.

1904



Archiv DB Museum

Die Teilstrecke Passau – Erlau wird im Frühjahr 1904 eröffnet. Der Personenverkehr entwickelt sich gut. An Güterfracht werden vor allem Graphit, Schmelztiegel und Agrarprodukte transportiert. Im Bild der Bahnhof in Erlau.

1903/04



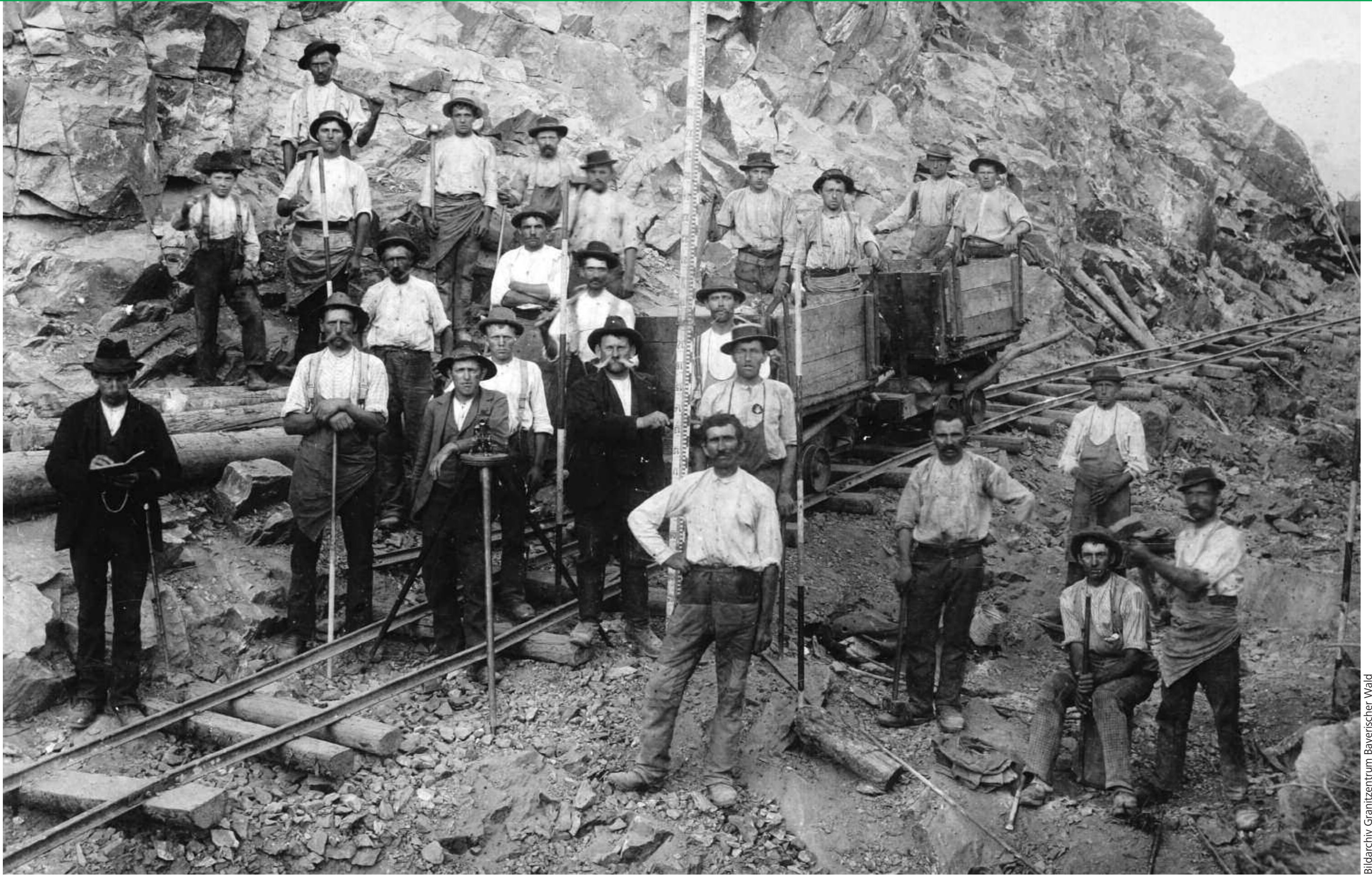
Archiv DB Museum

Der schwierige Streckenabschnitt von Erlau nach Hauzenberg wird 1903/1904 gebaut. Zunächst errichtet man eine Hilfsbahn zum Materialtransport (im Bild der Abschnitt in der Höllau nahe der Kaindmühle im August 1903).

Im September 1903 wird der Auftrag für den Bahnbau Erlau – Hauzenberg an ein Generalunternehmen (Gebrüder Klein) vergeben.

Auf den Baustellen werden auch viele Italiener, Kroaten und Österreicher beschäftigt. Häufig kommt es zu Unfällen.

1903/04

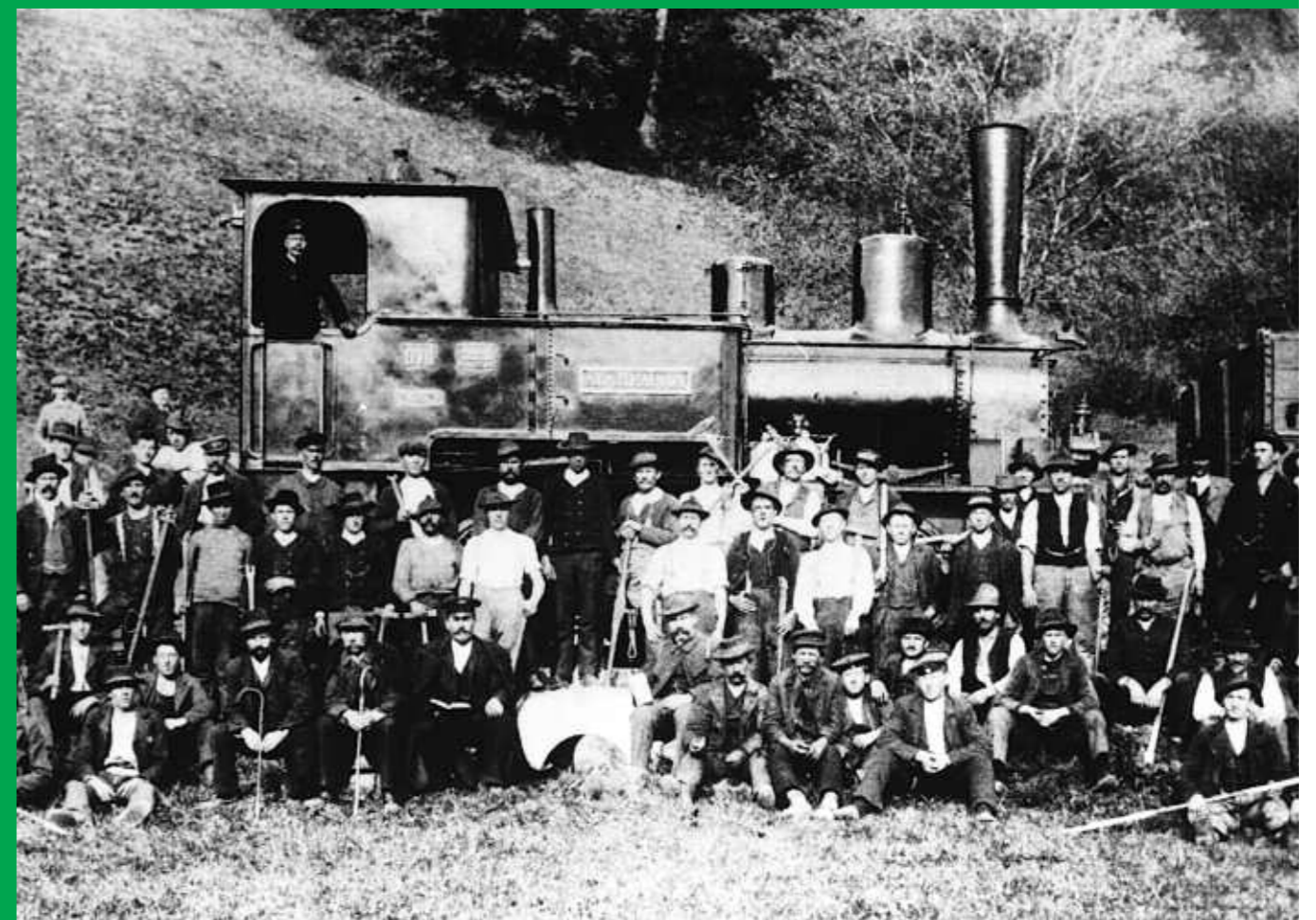


1903/04



Bau der Erlau-Bahnbrücken Nr. 101 und 123 oberhalb von Schaibing im Herbst 1903. Unten jeweils die vollendeten Bauwerke: solide und ästhetische Natursteinarchitektur, die ihren Dienst bis heute tut!

1903/04



1904



Im Mai 1904 beginnt man mit dem Bau des Hauzenberger Stationsgebäudes. Auch ein Mietwohnhaus für den Betriebsleiter, Güterhalle, Lok-Remise und Schuppen werden gebaut.

Am 15. November 1904 wird in Hauzenberg der erste Zug aus Passau groß gefeiert. Ab dem gleichen Tag gilt der Fahrplan der Königlich Bayerischen Staatsbahnen.

1904



Die Bahnverbindung von Passau nach Hauzenberg hat eine Länge von 25,114 km. Die als **Standardstrecke der Schönheit** bezeichnete Linie hat einiges zu bieten: vom Blick auf die Zuckerseite des Passauer Altstadt und der Fahrt am Ufer der Donau entlang bis zum wildromantischen Erlau- und Staffelbachtal mit einem Naturtunnel und etlichen Brücken.

| Stationen, Haltestellen und Halteplätze. | Entfernung in Km | | |
|--|------------------|-----------|-----------------------------------|
| | im Einzelnen | im Ganzen | vonder Ortschaft gleichen Namens. |
| Station Passau..... | 0,000 | 0,000 | 0,70 |
| Signalstation Spitzkehre..... | 1,167 | 1,167 | — |
| Halteplatz Passau-Innstadt..... | 0,451 | 2,618 | 0,50 |
| Haltestelle Rosenau b/Passau..... | 0,702 | 3,320 | 0,40 |
| Haltestelle Grubweg..... | 3,117 | 6,437 | 1,50 |
| Halteplatz Kellberg..... | 2,339 | 8,776 | 2,00 |
| Haltestelle Erlau b/Passau..... | 4,700 | 13,476 | 0,30 |
| Haltestelle Schaibing..... | 4,125 | 17,601 | 4,50 |
| Halteplatz Keindlmühle..... | 1,685 | 19,286 | 0,25 |
| Haltestelle Oberdiendorf..... | 2,176 | 21,462 | 0,80 |
| Station Hauzenberg..... | 3,652 | 25,114 | 0,65 |

Die Betriebsleitung befindet sich in der Station Hauzenberg.

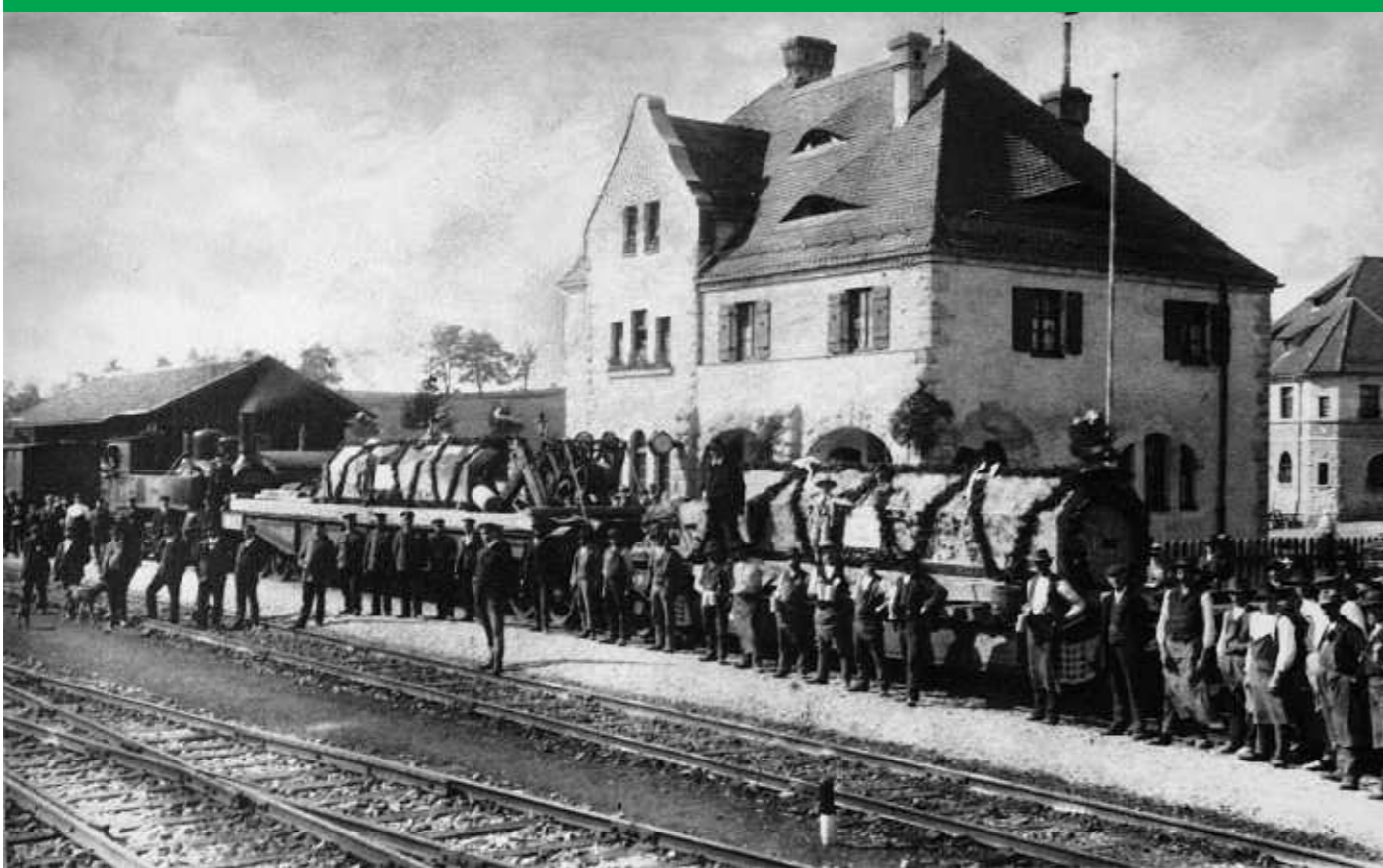
1904–1935



Stadtarchiv Hauzenberg

Die Dampflokomotive 2525 (Maffei München) fährt von 1904 bis 1935 auf der Strecke Hauzenberg – Passau.

1908



Die 1845 bis 1848 gefertigten großen Säulen für die Befreiungshalle in Kelheim liegen 60 Jahre später immer noch im Hauzenberger Freudensee-Bruch. Die seinerzeitigen Transportversuche mit den Monolithen haben gezeigt, wie sehr die Weiterentwicklung des Hauzenberger Granitgewerbes von guten Straßen abhängt.

1908, also bald nach Eröffnung der Bahnlinie, werden zwei der über 30 Tonnen schweren Säulen auf Eichenrollen mühsam vom Freudensee-Bruch zum Bahnhof transportiert und von dort nach München verfrachtet. Zu diesem Zweck müssen aus München spezielle Waggons mit hoher Tragkraft bereitgestellt werden. Da am Hauzenberg Bahnhof keine Kräne zur Verfügung stehen, dauern die Verladearbeiten mehrere Tage.

1908



Bildarchiv Granitzentrum Bayerischer Wald

Der Granit ist Impulsgeber und Rückgrat für die Bahn. Die Eisenbahn ihrerseits sorgt für einen enormen Aufschwung der Granitindustrie. Im Bild der Lagerplatz der Granitwerke Kinadeter am Hauzenberger Bahnhof.

1910



Bildarchiv Granitzentrum Bayerischer Wald

Links im Bild der Bremsberg, unweit der Bahnlinie und nur wenige hundert Meter vor dem Hauzenberger Bahnhof, um 1910. Mittels eines Feldbahnnetzes werden die mit Granit beladenen Loren zum Bremsberg und von dort zur Bahnlinie transportiert. Die hangabwärts rollenden beladenen Loren ziehen die leeren wieder nach oben. Rechts im Bild der Kerberschacht, der heutige Königsee.

1916–1968



Für den Transport von Graphit wird von 1916 bis 1968 eine Kleinbahn von Kropfmühl zur Station Schaibing betrieben. Die Schmalspurbahn (Spurbreite 60 cm) hat auf einer Länge von 10 km eine Höhendifferenz von 310 m zu überwinden.

Der Graphitzug verkehrt bis Ende 1968 werktäglich. Am Bahnhof Schaibing (Bild unten) wird eine Umladeanlage eingerichtet. Das Transportgut muss hier von der Kleinbahn in die Normalspurwaggons verfrachtet werden.

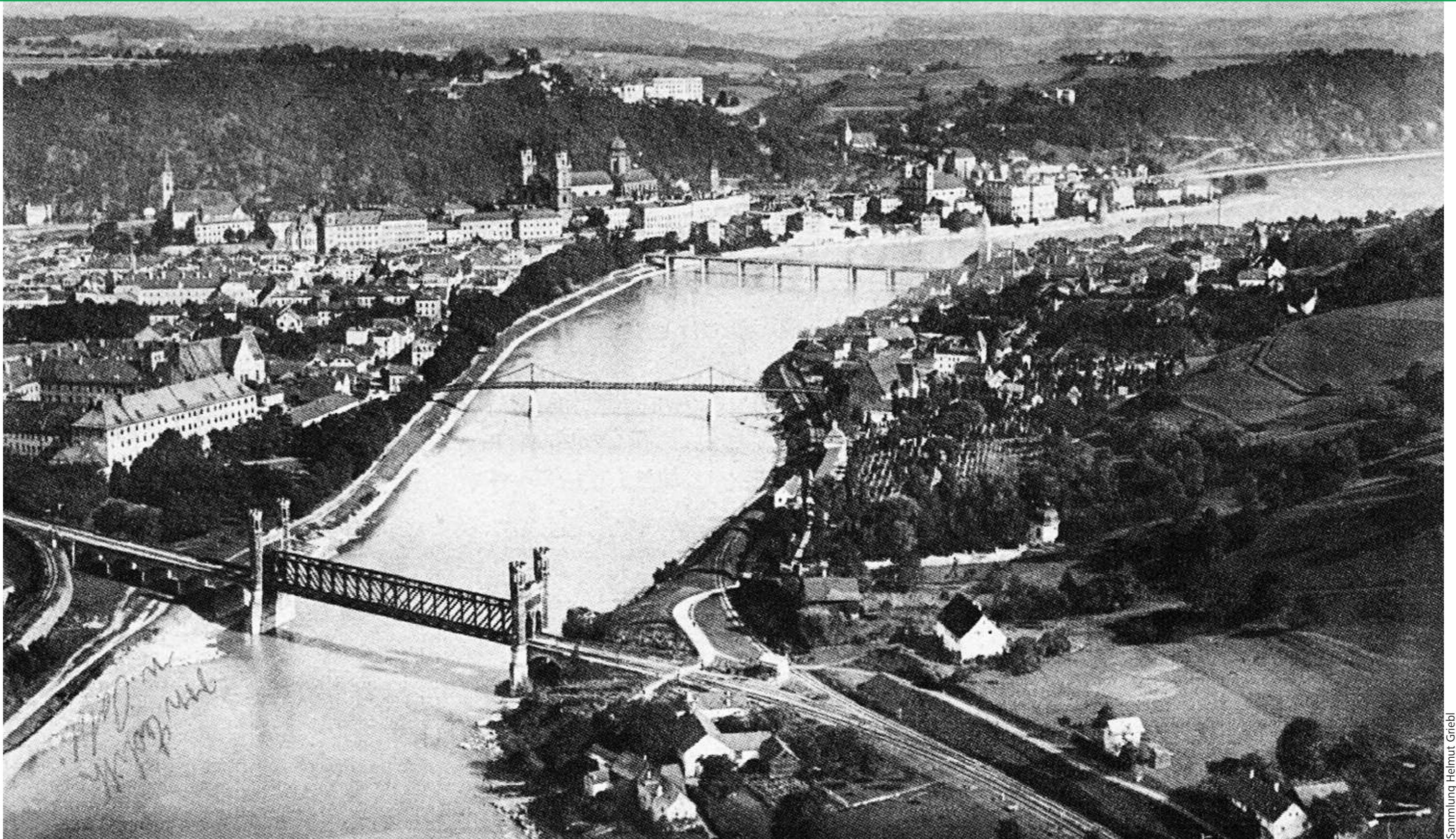


um 1920



Ein Güterzug im Bahnhof Erlau dient als imposante Fotokulisse.

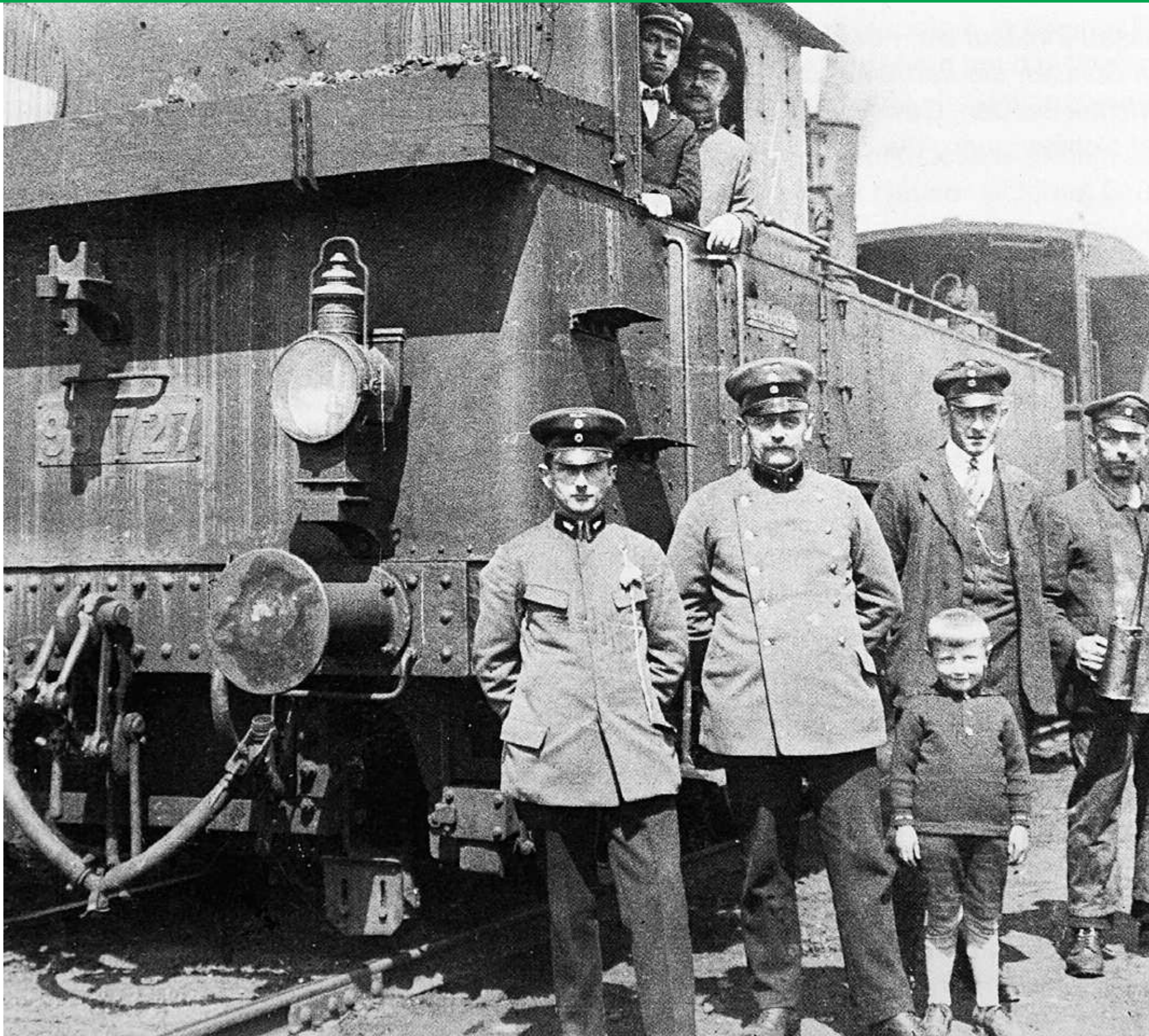
um 1920



Sammlung Helmut Griebel

Die Elisabethbrücke vor der imposanten Kulisse der Stadt Passau. Gut erkennbar die Spitzkehre Voglau, bei der die Lokalbahn nach Hauzenberg von der Hauptstrecke abzweigt.

1929



Am Hauzenberger Bahnhof im Juni 1929: Von links: Anton Zechmann (der an diesem Tag wohl Rangierdienst hat), Zugführer Hans Poxleitner mit seinem Sohn, Josef Konrad und der Heizer Hans Thaler (mit Ölkanne). Auf der Maschine Ludwig Börner und Lokführer Börner.

um 1930



Sammlung Ludwig Börner

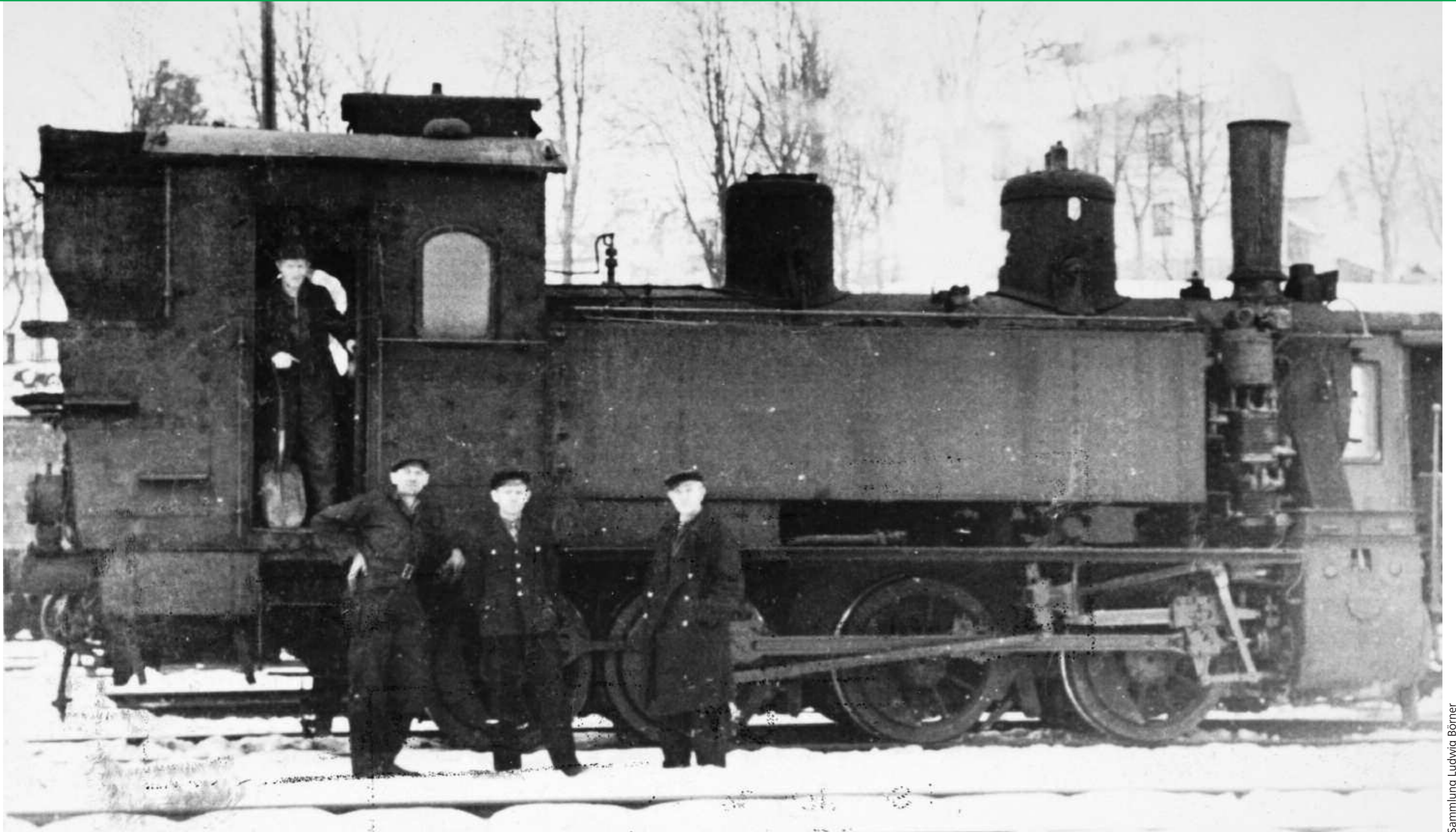
Zwei Züge am Hauzenberger Bahnhof; rechts oben das Gidibauer-Anwesen

1936



Gleisbauarbeiten vor dem Hauzenberger Bahnhof durch die Firma Stadler aus Bärnbach. Im Hintergrund ein Portalkran zur Verladung von Granit.

1946



Sammlung Ludwig Börner

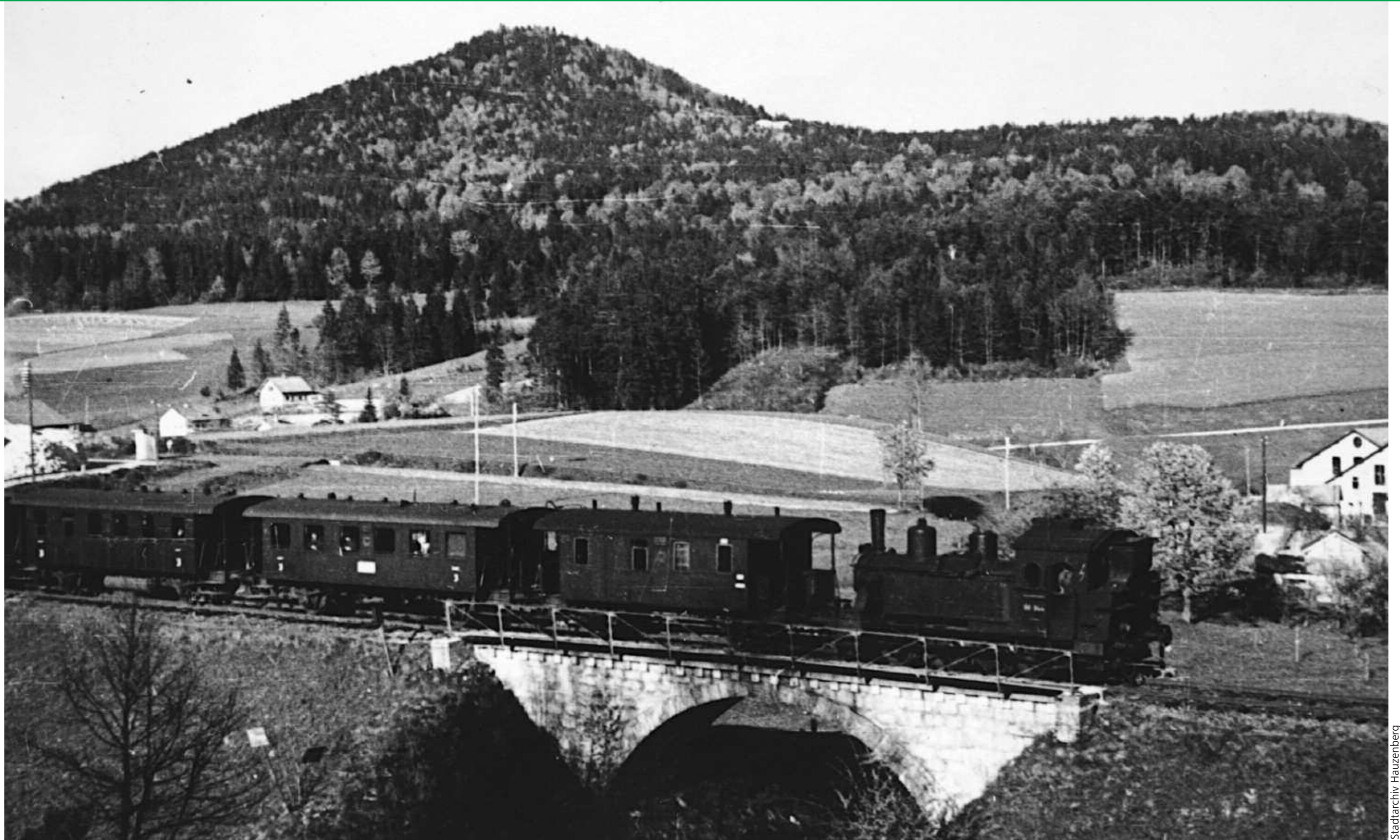
Die Lok 98.830 im Hauzenberger Bahnhof. Diese Lokomotivgattung wird über 30 Jahre lang zwischen Passau und Hauzenberg eingesetzt.

1949



Die Kräutelssteinbrücke war 1945 gesprengt worden. Nach dem Wiederaufbau wird sie am 13. Mai 1949 durch Bischof Simon Konrad eingesegnet. Von 1945 bis zur Wiedereröffnung war ein Inselverkehr ab Grubweg durchgeführt worden.

um 1950



Stadtarchiv Hauzenberg

Eisenbahn-Alltagsszene vor der Kulisse des Staffelbergs in Hauzenberg

um 1950



Alltagsszenen vor prächtiger Kulisse am Innstadtbahnhof in Passau

um 1960



Stadtarchiv Passau

Schon seit den 1950er-Jahren werden auf der Strecke Passau – Hauzenberg auch Schienenbusse eingesetzt.

1965/1968



Stadtarchiv Hauzenberg

Links: 1965 verschüttet ein Felssturz zwischen Grubweg und Erlau sowohl Bahn wie Straße. Die Sanierung der Bundesstraße geht zügig vonstatten; länger dauert dagegen das Herrichten der Bahnstrecke.
Rechts: Am 8. August 1968 entgleist ein mit Granit beladener Güterzug bei km 21,01 zwischen Hauzenberg und Erlau.

1970



Sammlung Löckel

Ein Holzzug nach Hauzenberg steht abfahrbereit in Erlau. Es ist der letzte Dampf-Güterzug auf dieser Strecke. Diesel-Güterzüge verkehren noch bis 1996 nach Hauzenberg.

Der Personennahverkehr dagegen wurde bereits im September 1971 eingestellt.

1978–80



1978 wird im Rahmen der Stadterhebung von Hauzenberg erstmals ein Sonderzug der Deutschen Bundesbahn von Hauzenberg nach Passau eingesetzt – mit großem Erfolg.



Abbildungen:
Standbilder aus einem Amateurfilm
von Werner Kummer

1979 und 1980 veranstalten die Passauer Eisenbahnfreunde (der Verein wurde 1978 gegründet) Sonderzugfahrten zwischen Hauzenberg und Passau. Rechts im Bild der Vereinsvorsitzende Werner Kummer.

1991/1993



Sonderfahrt 1991; rechts Karl Schlager (Tourismusbüro Hauzenberg)



Sonderfahrt 1993; rechts Horst Wallner (Touristikverein Hauzenberg). Mit dabei die Bürgermeister Willi Schmöller (Passau) und Bernd Zechmann (Hauzenberg)

1991 erstellen der Touristikverein Hauzenberg in Zusammenarbeit mit dem Tourismusbüro sowie den Nachbargemeinden und den Passauer Eisenbahnfreunden ein Konzept, um die Bahnstrecke neu zu beleben. In Kooperation mit der Passauer Donauschiffahrtsgesellschaft wird ein kombiniertes Tagesangebot entwickelt: Jeweils mittwochs mit dem Zug (anfangs mit Diesellok und aus dem Jahr 1935 stammenden ehemaligen »Rheingold«-Express-Waggons

der Passauer Eisenbahnfreunde) von Hauzenberg nach Passau – zu Fuß zur Schiffsanlegestelle – vier Stunden dauernde Schifffahrt in das bayerisch-österreichische Donautal mit Durchschleusen beim Kraftwerk Jochenstein. Anschließend zwei Stunden Aufenthalt in Passau und dann Rückfahrt mit dem Zug nach Hauzenberg. Die Morgenfahrt von Passau nach Hauzenberg wird für Tagesausflügler und Wanderer angeboten.

1998



Ab 1997 wird die aus dem Jahre 1959/60 stammende, originalgetreu restaurierte Triebwagengarnitur der Passauer Eisenbahnfreunde eingesetzt. (Im Bild am Steuer: Richard Wandl von den Passauer Eisenbahnfreunden).

Mittlerweile kommen zu den regulären Ausflugsfahrten viele Sonderfahrten für Schul-, Betriebs- und Vereinsausflüge – meistens von Passau nach Hauzenberg mit entsprechendem Programm am Ort.

1998



1998



Ein schweres Unwetter richtet im Mai 1998 an der Strecke im Bereich des Halteplatzes Kaindlmühle schwere Schäden an. Nicht die DB Netz AG, sondern die Passauer Eisenbahnfreunde bringen die Strecke wieder in Schuss.

Das Bayerische Fernsehen berichtet im gleichen Jahr in einem ausführlichen Beitrag über die Lokalbahnstrecke und die damit zusammenhängenden Probleme.



Abbildungen:
Standbilder aus einem Beitrag in der BR-Sendung
»Zwischen Spessart und Karwendel«, 1998

1999



Für die regelmäßigen Vegetationsarbeiten besitzt der Verein der Passauer Eisenbahnfreunde einen Schwerkleinwagen (Skl).

2000



Foto Dürnbergier

Gruppenbild mit Triebwagengarnitur VT 798 (darin Lokführer Siegfried Kröll und Reiseleiter Horst Wallner), Fahrgastschiff »Sissi« der Gesellschaft Wurm und Köck sowie der fantastischen Passauer Altstadtkulisse.

Verkehrte der Sonderzug nach Hauzenberg 1991 nur insgesamt viermal im Jahr, so sind es 2000 bereits rund 50 Fahrten!

2000



Sammlung Lückel



Mit Dampf nach Hauzenberg! Eine besondere Attraktion für Fahrgäste und Zuschauer am 8. Oktober 2000.

Das Freizeitangebot wird im Jahr 2000 erweitert: Neben dem »Bahn/Schiff«-Angebot wird die »Wandererbahn« eingeführt: von Erlau an der Donau nach Hauzenberg wandern und mit der Bahn wieder zurückfahren. Zu einem Renner entwickelt sich im Probejahr 2000 der »Bayerwald-Triathlon« Bahn/Rad/Schiff. Mit der Bahn (Radmitnahme im Zug) von Passau nach Hauzenberg, anschließend Radltour auf wenig befahrenen Nebenstraßen über Untergriesbach und Oberzell zum Haus am Strom in Jochenstein. Von dort mit dem Donauschiff zurück nach Passau.

2001



Ein gutes Stück Öffentlichkeitsarbeit für die Lokalbahn: Dreharbeiten zu »Gefährlicher Ausflug«, eine Folge der XIII. Staffel. Bürgermeister Zechmann im Gespräch mit Christian Wolff (alias Martin Rombach).

2002–2008

- Das Hochwasser im Jahr **2002** verursacht erhebliche Schäden an der Bahnstrecke. Der Zugverkehr muss eingestellt werden.
- Am 9. Februar **2007** gründet sich der **Förderverein Lokalbahn Passau – Hauzenberg**. Der Verein verfolgt als Ziel die Reaktivierung der Bahnstrecke Hauzenberg – Passau Hauptbahnhof für touristische Zwecke sowie Personennahverkehr und Gütertransport.
- Im November **2007** übernimmt die Bayerische Regionaleisenbahn, eine Tochter der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH, die Strecke.
- Am 20. September **2008** fährt erstmals seit 2002 wieder ein Bauzug bis in die Innenstadt.

2008–2010

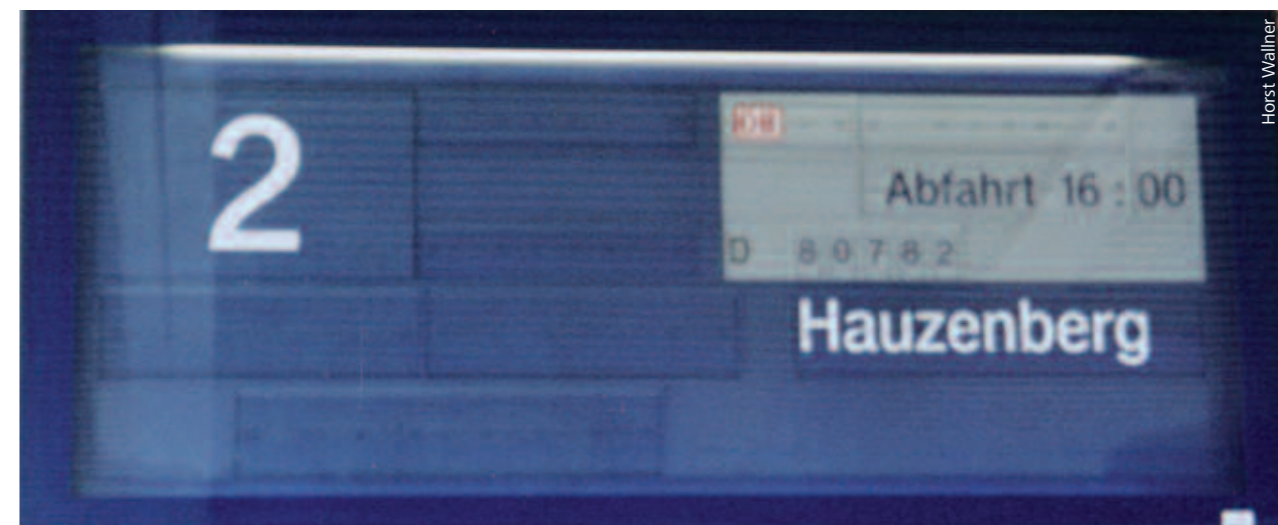


Der Förderverein Lokalbahn engagiert sich in erheblichem Umfang mit Freischneideaktionen und unterstützt die Deutsche Regionaleisenbahn bei Vermessungsarbeiten und bei der Streckenbetreuung. Örtliche Vereine unterstützen die Arbeiten tatkräftig.

2010 ist die gesamte Bahnstrecke freigeschnitten!

2010

- Der Landkreis Passau gibt gemeinsam mit den Städten Hauzenberg und Passau eine Studie über die Vermarktungsmöglichkeiten der Bahnstecke Passau – Hauzenberg in Auftrag. Die Ergebnisse sollen im September präsentiert werden.
- Bahnanliegende Betriebe drängen auf eine zeitnahe Möglichkeit zum Gütertransport auf der Schiene. Der Termin für die erste Fahrt eines Güterzuges wird für den April 2011 anberaumt.
- Noch in diesem Jahr (2010) will die Deutsche Regionaleisenbahn die Strecke Passau – Obernzell befahren.



Heißt es bald wieder am Passauer Bahnhof:

!?

2011-2012



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg/Passau e. V.

Der Eigentümer DB Netz AG unternimmt nach dem Augusthochwasser von 2002 keine Anstrengungen zur Wiederaufnahme des Betriebs.

Ein städtischer Mitarbeiter demontiert das Geländer.

2013 Hochwasser in Passau



Inn und Donau
schwemmen
Häuser, Gärten
und Gleis mit
Schlamm und
Sand voll.

Solidarisch wird
geschuftet und
geräumt.



2014-2015



Aufnahmen: Heidemarie Bauer

Auf der Strecke machen sich schnell Brombeere und Jungbäume breit.
Abschnitt bei Oberdiendorf/Hauzenberg vor und nach dem Freischnitt

2016-2017

Mit Minibaggern aus Innstädter Betrieben, vor allem aber in mühsamer Handarbeit legen Ehrenamtliche die Gleise unter dem Sand des Jahrhunderthochwassers frei.

Nach Freischneidarbeiten wird das intakte Gleis wieder sichtbar.



2016-2017 Sand und Holz



2018-2019



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e. V.



Klv und Kla der GranitbahnUG werden von Förderverein und PEF generalüberholt: Schweiß- und Lackierarbeiten, Ertüchtigung von Bremsanlage und Fahrgestell...

Februar 2019: Die Köf 3 der PEF bringt das Gespann nach Grubweg.

2020

Bahnsteig Rosenau



Von Sachsen
nach Bayern

Mitglieder
des Förder-
vereins
bauen den
Bahnsteig in
Seifhenners-
dorf ab.

Aufbau im
Sommer
2020 für den
Fahrbetrieb

2020 Wiedereinbetriebnahme



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e. V.

2021

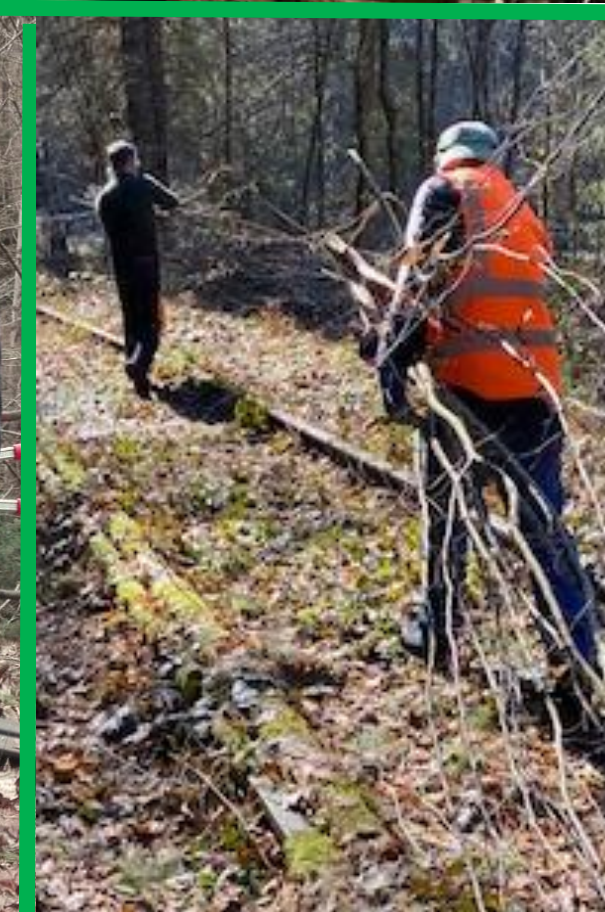


Schwellentausch in Rosenau,
Freischnitt in der ZF-
Schlucht, Inspektion der
Kräutlsteinbrücke
für den Betrieb bis Grubweg



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e. V.

2021



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg/Passau e. V.

Durchbruch
beim
Schlossberg

Mit Zweiwe-
getraktor,
Minibagger
und Handar-
beit des För-
dervereins
wird auch
die Strecke
Erlau-
Kaindmühle
durchgängig
befahrbar.

2018-2021



Förderverein Lokalbahn Hauzenberg/Passau e. V.

Erlau Bf
Freischnitt
durch den
Landschafts-
pflegever-
band

Streckenun-
terhalt mit
dem Skl –
seit 2018 im
Besitz der
Granitbahn
UG

2023

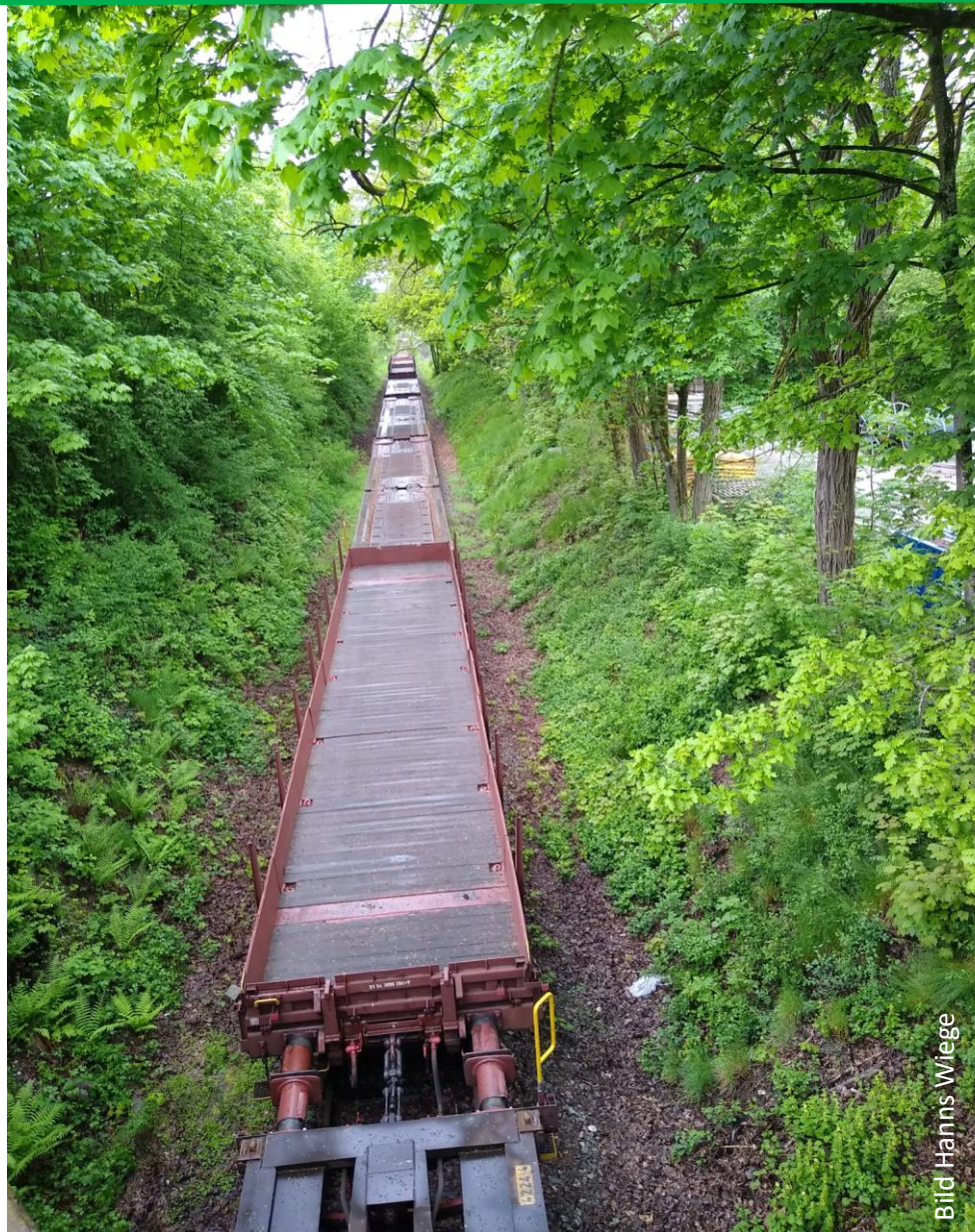


Bild: Hanns Wiege



Eine V 60 der Passauer Eisenbahnfreunde bringt Transportwaggons der Bundeswehr zur Wiener Brücke.

2023

außerhalb von Passau



2023



Kontrollierter
Felsabschlag
in der ZF-
Schlucht in
Lindau

Bild: Förderverein Lokalbahn Hauzenberg Passau e.V.

2023

Als man im Rathaus für
Öffentlichen Verkehr,
FußgängerInnen und
RadlerInnen noch etwas
mehr im Sinn hatte ...

Bahn: Einstimmig wurde
der Antrag von SPD-Stadt-
rat Jürgen Dupper ange-
nommen, das Stadt- und
Umlandbahnkonzept von
Werner Kummer weiter zu
beraten. Der Vertreter der
Eisenbahnerfreunde hatte
ein umfangreiches Papier er-
arbeitet, wie die bestehen-
den Gleisanlagen für den
Personennahverkehr ge-
nutzt werden könnten.

Passauer Neue Presse, vermutlich 1993

2023



Im Frühjahr wird die Haltestelle Lindau hergerichtet:
Asphaltaufbruch, Mineralbeton, Beleuchtung, Neuanstrich, Ansaat ...