

Bahnhof Saal a.d.Donau – Donautalbahn

Zu der in Bayern bestehenden „Generalpost-administration“ kam 1845 eine „Generalverwaltung der Königlichen Eisenbahn.“ Im Jahre 1847 wurden die beiden Behörden zu der „Generalverwaltung der Königlichen Post und Eisenbahn“ vereint.

Bei der Planung der zwischen 1869 und 1874 errichteten Donautalbahn in Bayern war die genaue Streckenführung zunächst umstritten. Die Städte Kelheim und Abensberg bestanden beide auf einem direkten Bahnhanschluss. So ließ das Gesetz über den Bau vom 29. April 1869 die genaue Linienführung offen.

Die Kelheimer Variante hätte allerdings den Bau eines teuren Tunnels parallel zum Donaudurchbruch bei Weltenburg erfordert, weshalb schließlich Abensberg den Zuschlag bekam.

1871 wurde mit dem Bau der Donautalbahn Eisenbahnstrecke Ingolstadt – Abensberg – Saal – Regensburg begonnen. Am 1. Juni 1874 fuhr der erste Zug von Ingolstadt nach Regensburg. Streckenlänge 73,9 km; damaliger Fahrpreis Ingolstadt – Regensburg 15 Kronen.

1874 wurden im neuen Bahnhof Saal Post und Bahnexpedition untergebracht. Sie verfügte über eine Bahnbetriebstelegraphenanlage, die zur Annahme und Beförderung von Privatdepeschen ermächtigt war.



Bahnhof Saal mit Dampflokomotive (Datum des Fotos unbekannt)
1893 erhielt die an der Bahnlinie Regensburg – Ingolstadt gelegene Station die künftige Bezeichnung „Saal a.d.Donau“.

Bahnstrecke Saal – Kelheim:

Als Ausgleich dafür, dass Kelheim wegen Abensberg an der Bahnstrecke Ingolstadt – Regensburg ursprünglich nicht angebunden war, wurde eine 5,5 km lange Stichbahn zwischen Saal a.d.Donau und Kelheim gebaut, die am 15. Februar 1875 eingeweiht wurde.

Um einen Personentransport zwischen Saal und Kelheim vor Fertigstellung der Bahnstrecke Saal – Kelheim zu gewährleisten wurde im Amts- und Wochenblatt vom 3. Juni 1874 folgende Bekanntmachung veröffentlicht:

„Einem verehrlichen Publikum wird hierdurch bekanntgegeben, dass der Unterzeichnete seinen Stellwagen täglich dreimal zur Bahnstation Saal abgehen lässt, nämlich morgens 7 Uhr, mittags 12 Uhr und abends 5 Uhr, jedesmal zum Anschlusse an die Bahnzüge Ingolstadt und Regensburg. Der Fahrpreis á Person beträgt 15 Kr. Zur zahlreichen Benützung dieser Fahrt ladet freundlich ein, Sebastian Ehrnthal.“

Vom Endbahnhof Kelheim führte ein Anschlussgleis weiter zu einer Schiffsanlegestelle an der Donau. Diese wurde gleichzeitig mit der Bahn gebaut und war in den Streckenverzeichnissen als Station Kelheim Donauumschlagstelle aufgeführt. Zu dem am anderen Donauufer gelegenen Kanalhafen bestand keine Bahnverbindung, so dass der Warenumschlag zwischen Bahn und Ludwigskanal unbedeutend blieb. An

der Lände befand sich auch ein Verladegleis eines Steinbruchs und schon bald die neu gegründete Zellulosefabrik. Im Zuge von deren Erweiterung wurde die Lände 1915 aufgegeben.

Der in den Stations- und Streckenverzeichnissen im Jahre 1938 noch als Affecting aufgeführte Haltepunkt hieß im Kursbuch 1944 (und auch noch 1976) Kelheim Ost.



Bahnhof Saal (1950)

Der Personenverkehr nach Kelheim war zeitweise rege. 1944 verkehrten acht Zugpaare. 1963 verkehrten werktags 16 Zugpaare als Triebwagen mit 2. Klasse, vier davon durchgängig von Kelheim über Saal nach Regensburg und zurück. Ab den 1970er Jahren fuhren bis zur Stilllegung der Strecke Saal Kelheim im Jahr 1988 nur noch drei Zugpaare für den Berufs- und Schülerverkehr.

Am 29. Mai 1988 wurde der Personenverkehr eingestellt. Durch den Konkurs des Zellstoffwerks 1993 entfiel der Güterkunde am Streckenende. Folglich wurde die Bedienung ab dem Anschluss der Zellwolle-Fabrik am 2. Januar 1997 eingestellt.

Auf einen Antrag vom 2. Dezember 1997 wurden diese 5,0 km der Strecke am 28. Februar 1998 vom Eisenbahnbusdamsamt offiziell stillgelegt. Lediglich die 500 Meter ab dem Bahnhof Saal a.d.Donau blieben als Anschlussgleis zur Zellwolle-Fabrik der Firma Kelheim Fibres und zum Kanalhafen in Betrieb. 2015 wurde die Teilstrecke ab Kelheim Fibres entwidmet und steht somit nicht mehr für den Bahnverkehr zur Verfügung.



1966: Diesellokomotive im Bahnhof Saal.
1978 wurde die Bahnstrecke Regensburg – Ingolstadt elektrifiziert.



Bahnhofswärterhaus an der ehemaligen Reichsstraße zw. Unteraal und Teugner Straße vor dem Bau der Bundesstraße B 16. Mit dem Bau der Bundesstraße wurde der Bahnübergang hinfällig und das Bahnhofswärterhaus musste abgerissen werden. Letzter Bahnhofswärter war Max Mangkammer.



Die Bahnhofswärterhaus wurde zuerst von Georg Fruth (1904) und dann von Otto Schweiger (1916) geführt. Gegen 1922 musste die Bahnhofswärterhaus dem Bau des Donauhotels (Eröffnung 1925) weichen und wurde abgerissen.



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)