

Der Anschluss an den Weltverkehr endet für die Köschinger im Jahr 1972

Versuche reichten von der Carriolpost bis zur Eisenbahn

Kösching - Nachdem durch den Festungsbau die Konjunktur in Kösching auch auf dem "platten Lande" explodierte, drängte der Markt mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln auf einen besseren Anschluss ans überregionale Verkehrsnetz.



Der letzte Fahrplan für Kösching.

Foto: Ciesla

Erst 1883 gab es mit der Carriolpost eine erste regelmäßige Verbindung. Die Poststation war beim Burgmaierbräu am Marktplatz, der damit auch den Titel eines Poststallhalters führen durfte. Anträge auf eine zweimalige Fahrt des Postomnibusses pro Tag wurden 1893 und 1898 abgelehnt.

So begrüßte Kösching das Projekt einer Bahnnebenlinie von Ingolstadt nach Kipfenberg, die über den Ort geführt werden sollte. Aber diese Pläne wurden 1894 nach ablehnenden Bescheiden nicht weiter verfolgt. Einer Interessengruppe aus lokalen Gewerbetreibenden, Politikern und Gemeinden gelang es 1899, mit dem Projekt einer Lokalbahn von Ingolstadt nach Riedenburg die Behörden umzustimmen. Auch hier war Kösching bei den Gründungsmitgliedern, um den Anschluss mit einer Haltestation in Ortsnähe sicherzustellen. Eine regierungsamtliche Zustimmung wurde erst erteilt, als die Anliegergemeinden zusagten, den Baugrund aus eigenen Mitteln zu stellen. Kösching hatte dafür 35000 Mark aufzubringen, was die Fortführung des Malz- und Bieraufschlags zur zwangsläufigen Folge hatte. Nach mühseligen Grundstücksverhandlungen wurde am 1. Oktober 1901 mit dem Bau begonnen. Sonderwünsche verzögerten ihn, sodass erst 1903 eine erste Teilstrecke nach Oberdolling mit 15,69 Kilometern fertiggestellt war, die zweite mit 23,05 Kilometern nach Riedenburg 1904. Die erste Probefahrt der neuen Eisenbahn war am 25. April 1903.

Am 3. Oktober 1904 wurde die Lokalbahn Ingolstadt-Riedenburg offiziell in Betrieb genommen. Damit trat, verkündete Ferdinand Ott stolz, "unser alter Markt mit seiner neuen Bahnstation in den Weltverkehr ein". Es verkehrten täglich drei Züge von Ingolstadt nach Riedenburg und zurück. Für Kösching war die Bahnstation ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Der Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und die Holzabfuhr wurden erleichtert. Die Straße zum Forst, die den Namen Bahnhofstraße bis heute behalten hat, wertete die Nordachse des Marktes auf. Sie wurde ab 1902 ausgebaut und gab den Anstoß zur Einführung einer Gasbeleuchtung in Kösching. Betriebe siedelten sich an, ein kleines Wirtschaftszentrum entstand mit dem Sägewerk Hierdegen, der Ziegelei und einem Lagerhaus. Von großer Bedeutung war in der Anfangszeit auch der Ausflugstourismus in den Köschinger Wald und das Waldhaus.

Der gute Anschluss brachte Soldaten im Ersten und Zweiten Weltkrieg von Kösching an die Front und in den folgenden Notzeiten erreichten Güterwaggons mit Mangelwaren, insbesondere Kohlen, den Markt. 1954 feierte man nochmals die Eisenbahn. Dann drängte sich die Straße in den Vordergrund, selbst die Zuckerrüben, die den Warenverkehr bis zur letzten Kampagne 1991 sichern konnten, werden seitdem über die Straße verschickt.

Am 27. Februar 1972 stellte die Bahn den Personenverkehr ein. Das Bahnhofsgebäude kam herab und wurde 1982 abgerissen. Ein letzter Zug der Eisenbahnfreunde fuhr 1994. Im Jahr 2002 wurden die Gleise abgebaut. Der Markt Kösching kaufte das ganze Bahnhofsgelände. Auf der alten Bahntrasse entstand der "Schambachtal-Radweg". Er wird sehr gut angenommen, aber mit dem Fahrrad ist der Anschluss an den Weltverkehr nicht zu halten. Der Geschichtsverein konnte ein letztes Schienenstück mit technischer Hilfe des kommunalen Bauhofs für das Heimatmuseum sichern. DK

Friedrich Lenhardt