



DER EHEMALIGE BAHNHOF ATTENKIRCHEN

Die Entstehung der Hallertauer Lokalbahn

Am Ende des 19. Jahrhunderts entstand der Wunsch, mit einer eigenen Bahnstrecke alle wichtigen Orte der Hallertau zu verbinden. Am 1. Mai 1909 wurde die Bahnstrecke Einzelhausen–Langenbach über Attenkirchen als letztes Teilstück der Hallertauer Lokalbahn feierlich eröffnet. Das »Holledauer Bockerl« ersetzte damit die Pferde-Omnibusse der Post auf der Strecke zwischen Freising und Mainburg. Mit 509 Metern über dem Meeresspiegel bildete der Bahnhof Attenkirchen den höchsten Punkt, weshalb die Züge hier immer wieder Schwierigkeiten hatten, die Steigung zu bewältigen.

Der Bahnhof war neben dem Personenverkehr ein zentraler Umschlagplatz für Güter aller Art, auch für Post und Vieh. Unmittelbar beim Bahngelände in einem kleinen Holzschup-



Foto: Franz Schaschek, Attenkirchen, aus der Sammlung Günter Schreiner, Mainburg, und Manfred Lohr, Rudelzhausen

Hurra! Hurra! Die Hopfenzupfer sind schon da!

Ankunft der Hopfenzupfer am 26. August 1951

pen befand sich die Kohlenhandlung »Quaderer«.

Bis Anfang der 1960er Jahre wurde der Hopfen noch von Hand gepflückt. Da zahlreiche Erntehelfer mit der Bahn anreisten, wurden die Züge verlängert. Nicht alle Mitreisenden konnten

dann am Bahnsteig aussteigen. Die Hopfenzupfer mussten oft sogar auf Stückgut- und Viehwaggons am Ende des Zugs ausweichen. In dieser Zeit war daher auch der Spruch geläufig: »Hopfazupfa und anders Gschwerl hintn eisteing!«.

Das Ende von Bahnstrecke und Bahnhof

Mit der zunehmenden Motorisierung des Straßenverkehrs in den 1950er Jahren und dem in den 1960er Jahren beginnenden intensiven Ausbau des Straßennetzes ging der Personen- und Güterverkehr auf der Bahnstrecke Jahr für Jahr zurück. Schließlich beschloss die Deutsche Bundesbahn,

den gesamten Personenverkehr auf dem Abschnitt Au–Unterzolling ab dem 18. September 1969 einzustellen. Keine zehn Tage später ließ sie die Gleise vollständig stilllegen und bald danach abbauen. Im Winter 1970 wurde auch das Bahnhofsgebäude abgerissen. Es befand sich auf dem

heutigen Grundstück Dekan-Götzstraße 22. Heute zeugt nur noch die Bezeichnung »Bahnhofstraße« vom einstigen geschäftigen Treiben.

Die ehemalige Trasse wurde in den Jahren nach der letzten Jahrtausendwende in weiten Teilen als Fuß- und Radweg gestaltet und führt heute als »Bockerlradweg« die Tradition der Bahnstrecke fort. Die öffentliche Personenbeförderung übernahmen damals Bahnbusse und ab dem Jahr 1992 Regionalbusse im Münchner Verkehrsverbund.

Die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs nimmt gegenwärtig auch im ländlichen Raum wieder stetig zu und manch einer träumt schon von einer Wiedereröffnung der Bockerlbahn.



Foto: Sammlung Günter Schreiner, Mainburg, und Manfred Lohr, Rudelzhausen

Bahnhof mit Dorfzentrum im Hintergrund in den 1960er Jahren

