

Nicht barrierefrei Bogen ist Endstation für die Züge der Gäubodenbahn aus Neufahrn und Straubing



Am 23. September 2011 steht 628 431 in Bogen zur Fahrt in Richtung Neufahrn bereit.

Einen geradezu ländlichen Charakter hat die Endstation Bogen. Der Bahnhof liegt gut einen Kilometer von der Stadtmitte entfernt und verfügt noch heute über ein Umsetz- und ein Abstellgleis sowie über einen Anschluss zu einem Lagerhaus. Das dunkelrot gestrichene Empfangsgebäude beherbergt ein Bistro mit Kiosk und Biergarten sowie eine WC-Anlage. In einem Anbau befinden sich 48 Fahrradstellplätze; an der ehemaligen Ladestraße stehen 22 Park-and-ride-Plätze bereit. Die Umsteigewege zwischen Schiene und Straße sind kurz: Die Busse in die Region fahren auf dem Bahnhofsvorplatz ab.

Bogen war nicht immer Endstation. Die Donaustadt liegt an der ehemals durchgehenden Nebenbahn Straubing – Bogen – Bogen Ost – Steinburg – Konzell – Miltach. Die 49 Kilometer lange Strecke wurde zwischen 1895 und 1905 in mehreren Abschnitten eröffnet und erschloss den dünn besiedelten vorderen Bayerischen Wald. In Straubing besteht Anschluss an die Hauptbahn Regensburg – Passau, und in Miltach konnte

auf die Nebenbahn Cham – Kötzing umgestiegen werden. Als erstes Teilstück wurde am 9. Dezember 1895 die Linie Straubing – Bogen eingeweiht. Der Abschnitt nach Steinburg folgte am 16. Mai 1896, und am 5. Dezember desselben Jahres war der vorläufige Endpunkt Konzell erreicht. Personen- und Güterverkehr überstiegen schon nach wenigen Jahren alle Erwartungen, sodass die Stadt Straubing umgehend den Weiterbau der Lokalbahn nach Miltach forderte. Mit Inbetriebnahme des Reststücks am 1. Juni 1905 war die Linie Straubing – Miltach komplett.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erwies sich das Automobil schon bald als die schnellere Alternative. Die Bahnhöfe der Strecke lagen nicht selten weit von den Ortschaften entfernt, die kurven- und steigungsreiche Trassierung ließ nur langsame Geschwindigkeiten zu. Auch die in den 1960er Jahren eingeführten Schienenbusse konnten den Fahrgastenschwund nicht stoppen. So dünnte die Deutsche Bundesbahn das Zugangebot immer weiter aus; zuletzt fuhr auf der

Gesamtstrecke nur noch ein durchgehendes Schienenbuspaar. Mit Ablauf des Sommerfahrplans am 27. September 1984 wurde der Personenverkehr auf dem Abschnitt Steinburg – Miltach eingestellt. Am 29. September 1986 schlug auch für das Teilstück Bogen Ost – Steinburg die letzte Stunde, und seit dem 27. Mai 1994 fahren die Züge nur noch bis Bogen. Bis 31. Oktober 1995 wurde zwischen Bogen und Miltach Stück für Stück auch der Güterverkehr eingestellt, sodass die Strecke wieder auf die 1895 eröffnete, zehn Kilometer lange Stichbahn Straubing – Bogen geschrumpft ist. Die stillgelegte Trasse wurde als Radweg hergerichtet.

Betrieblich ist die verbliebene Strecke heute in die Gäubodenbahn integriert, die von Straubing über Radldorf nach Neufahrn führt, wo Anschluss an die Hauptbahn Regensburg – Landshut – München besteht. Werktags verkehren DB-Triebzüge der Baureihe 628 im Stundentakt, sonn- und feiertags wird zweistündlich gefahren. Die Züge fahren von Bogen bis Neufahrn durch, sodass man auf dem Weg in die Landeshauptstadt nur einmal umsteigen muss. Eine Besonderheit ist das Tagesticket Gäubodenbahn, das nicht nur in den Zügen, sondern auch in den Bussen des Straubinger Stadtverkehrs gilt.

Ende 2011 erhielt der Bahnsteig in Bogen ein neues Wartehäuschen, das auf dem Terrain des nicht mehr genutzten Abstellgleises errichtet wurde. Der Bahnsteig ist stufenfrei zu erreichen, doch die Barrierefreiheit endet an den Türen der hochflurigen 628er. Eine Erhöhung des Bahnsteigs oder der Einsatz von Zügen mit niedrigen Einstiegen ist zurzeit nicht geplant. Auch der Bahnhofsvorplatz ist nicht barrierefrei: Die Anlage ist mit Katzenkopfsteinen gepflastert, und die Bushaltstellen haben keine Kantsteine. Von einer zeitgemäßen Verkehrsdrehscheibe ist Bogen noch ein Stück weit entfernt. (red)