



Sie befinden sich hier: [Startseite](#) > [Jubiläum: 150 Jahre Donautalbahn](#)

Jubiläum: 150 Jahre Donautalbahn

29. April 2019

- **Landtag beschloss Gesetz zum Bau der Donautalbahn vor 150 Jahren**
- **Heute liegen drei der dynamischsten Großstadträume Deutschlands entlang der Strecke**
- **Großes Ausbauprojekt im westlichsten Abschnitt angelaufen**

Am heutigen 29.04.2019 jährt sich eine wichtige Entscheidung für das bayerische Bahnnetz zum 150. Mal: Am 29. April 1869 hatte der damalige Bayerische Landtag das Gesetz zum Bau der bayerischen Donautalbahn zwischen Regensburg und Neuoffingen beschlossen. Bayerns Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart ist nicht weit von der Donautalbahn aufgewachsen und bewundert bis heute die weise Voraussicht dieser Entscheidung: „Das zeigt, wie vorausschauend unsere Vorfahren für das Gemeinwohl geplant haben und wie wichtig es ist, an die Infrastruktur von morgen zu denken. Davon können sich heutzutage viele eine Scheibe davon abschneiden“, sagte Reichhart heute.

Die Bahnstrecke ist schnell zur wichtigen Lebensader im Zentrum Bayerns geworden. „Und auch heute noch trägt sie dazu bei, dass sich die Orte entlang der Strecke weiterentwickeln. Nicht von ungefähr liegen mit Regensburg, Ingolstadt und Ulm/Neu-Ulm drei der zehn am stärksten wachsenden Großstadträume Deutschlands an dieser Lebensader“, so Reichhart weiter.

Als bayerische Donautalbahn wird heute die damals beschlossene Neubaustrecke und der folgende Abschnitt weiter nach Ulm bezeichnet. Ziel war anfangs eine bessere Anbindung von Ingolstadt. Die Strecke wurde innerhalb von nur fünf Jahren geplant und fertig gebaut. „Schon damals gab es Trassendiskussionen und eine Abwägung von Nutzen und Kosten, was beispielsweise zur Streckenführung im heutigen Landkreis Kelheim an der dortigen Kreisstadt vorbei führte“, so Reichhart. Die Trasse mit einem teuren Tunnel im Jurakalk beim Donaudurchbruch wurde schließlich zugunsten einer etwas südlicheren Linienführung über Abensberg verworfen. Vor rund 40 Jahren wurde die Donautalbahn dann komplett elektrifiziert und war damit die letzte wirklich lange Elektrifizierung einer Bestandsstrecke im Bahnland Bayern bis zum aktuellen Ausbauprojekt von München nach Lindau. Sieht man vom Abschnitt zwischen Ulm und Neuoffingen ab, dient die Donautalbahn heute in erster Linie dem Schienenpersonennahverkehr und vor allem auch dem Schienengüterverkehr. Dort nimmt sie zudem eine wichtige Bypassfunktion für die hochbelastete Strecke zwischen Würzburg und Regensburg ein.

Große Veränderungen gibt es für die bayerische Donautalbahn vor allem zwischen Ulm und Neuoffingen. Dort überschneidet sie sich mit der Strecke Ulm – Augsburg, die eines der größten Ausbauprojekte der nächsten Jahre im deutschen Bahnnetz darstellt und für die im ersten Quartal dieses Jahres die Vorplanung des Aus- und Neubaus begonnen hat.

[Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers](#)

