

150 Jahre Paartalbahn – eine sehr kurze Geschichte

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Die [Paartalbahn](#), die seit dem 15. Mai 1875 Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, ist heuer 150 Jahre alt geworden. In Dasing und Friedberg gab es Veranstaltungen und Ausstellungen, in Schrobenhausen ist dieses Jubiläum nicht gefeiert worden. Wie auch immer, ein Grund zurückzublicken – auch aus Schrobenhausener Sicht.

Erste Aktivitäten zum Bau der Strecke gingen bereits 1860 von Augsburg aus, doch es sollte zwölf Jahre dauern, bis die Mühlen der Bürokratie und vor allem der Politik den Weg für den Baubeginn im Mai 1872 freigaben. Ein Aspekt, der für den Bahnbau sprach, war die Verbindung der Landesfestung Ingolstadt mit dem Artillerie-Schießplatz Lechfeld südlich von Augsburg. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete Dr. Anton Schmid (1827-1881) versuchte 1863 die Kammer der Abgeordneten für eine alternative Streckenführung München – Dachau – Schrobenhausen – Ingolstadt zu gewinnen. Die Bemühungen waren vergeblich.

Der Bau der 62 km langen, eingleisigen [Hauptbahn](#) Augsburg-Hochzoll – Ingolstadt Centralbahnhof fand ohne mechanische Hilfsmittel mit Schaufel und Spitzhacke statt und dauerte dennoch vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung nur drei Jahre. Der Schrobenhausener Stadtmaurermeister Joseph Lenbach (1820-1887), Stiefbruder des Malers [Franz von Lenbach](#) (1836-1904), zeichnete für die Ausführung der Baulose Hörzhausen – Schrobenhausen und Schrobenhausen – Königslichten verantwortlich, übernahm sich und ging in Konkurs.

Im Eröffnungsfahrplan ab 15. Mai 1875 – der Güterverkehr hatte informell bereits am 1. Mai begonnen – umfasste das Zugangebot von Augsburg nach Ingolstadt einen beschleunigten Personenzug und drei gemischte Züge (kombinierter Personen- und Güterzug, der auf den Unterwegsbahnhöfen auch rangierte, also Güterwagen abstellte oder mitnahm). Von Ingolstadt nach Augsburg weist der Fahrplan zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge aus. Die Fahrt im gemischten Zug von Schrobenhausen nach Ingolstadt dauerte – um ein Beispiel zu nennen – eine Stunde und 13 Minuten. Heute sind es 18 Minuten.

Nr. 34. Augsburg—Ingolstadt—Regensburg.										Nr. 35. Regensburg—Ingolstadt—Augsburg.									
Stf.	Billetpreise			Stationen.		874	442	444	440	Stf.	Billetpreise			Stationen.		439	441	443	875
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.			Gut. Zug	Post. Zug	Post. Zug	Post. Zug		I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.			Post. Zug	Post. Zug	Post. Zug	Gut. Zug
ab Augsburg				Augsburg ¹	ab	122	900	110	622	ab Regensburg				Regensburg ⁸	ab	700	1285	500	820
5 40 30 20				Hochzoll	an	222	908	118	628	6 50 35 25				Sinzing	an	709	1244	509	826
8 65 45 30				Friedberg	ab	221	917	130	622					n. Alting Nr. 36 S. 23					
16 130 85 55				Dasing	"	221	930	143	722					Sinzing	ab	711	1246	511	828
20 160 110 70				Obergriesbach	"	322	938	151	721	15 120 80 55				Gundelshausen	"	727	102	527	912
26 210 140 90				Aichach ²	"	322	948	201	721	19 155 105 65				Abbach	"	735	110	535	928
32 240 170 110				Rabersdorf	"	322	1000	213	722	25 200 135 85				Saal	an	744	119	544	922
42 310 225 145				Schrobenhausen ³	"	422	1018	232	722					n. Kelheim Nr. 37 S. 23					
53 425 285 185				Arnbach	"	422	1038	252	822					Saal	ab	746	121	546	922
61 490 325 210				Zuchering	"	522	1051	306	822	32 260 170 110				Thal Dorf	"	759	134	559	1011
67 540 360 230				Ingolstadt Ctrb. ⁴	an	542	1100	315	822	40 320 215 140				Abensberg ⁷	"	814	149	614	1011
				n. München Nr. 2 S. 5	Post. Zug					46 370 245 160				Neustadt a/D. ⁶	"	829	204	629	1122
				n. Treuchtling " 1 " 2	Zug					54 435 290 185				Münchsmünster	"	842	217	612	1128
				n. Donaauw. " 38 " 23		440				60 480 320 205				Bohburg ⁵	"	854	229	624	1128
ab Ingolstadt Ctrb.				Ingolstadt Ctrb.	ab	640	1125	350	822	67 540 360 230				Manching	"	906	242	726	1202
8 65 45 30				Manching	"	653	1138	403	922	74 595 395 255				Ingolstadt Ctrb. ⁴	an	918	254	718	1212
14 115 75 50				Bohburg ⁵	"	706	1151	416	922					n. München Nr. 2 S. 5					
21 170 115 75				Münchsmünster	"	717	1202	427	922					n. Donaauw. " 38 " 23					
28 225 150 100				Neustadt a/D. ⁶	"	734	1219	444	1021					n. Treuchtling " 1 " 2					
34 275 185 120				Abensberg ⁷	"	746	1231	456	1022	ab Ingolstadt Ctrb.				Ingolstadt Ctrb.	ab	1010	330	722	920
43 345 230 150				Thal Dorf	"	801	1246	511	1120	6 50 35 25				Zuchering	"	1020	340	722	920
50 400 265 170				Saal	an	812	1257	522	1121	14 115 75 50				Arnbach	"	1036	355	810	926
				n. Kelheim Nr. 37 S. 23						26 210 140 90				Schrobenhausen ³	"	1057	417	820	920
				Saal	ab	815	100	525	1122	35 280 190 120				Rabersdorf	"	1113	433	826	922
55 440 295 190				Abbach	"	828	113	538	1122	42 340 225 145				Aichach ²	"	1126	446	829	922
59 475 315 205				Gundelshausen	"	835	120	545	1222	47 380 250 160				Obergriesbach	"	1135	455	922	922
68 545 365 235				Sinzing	an	850	135	620	1222	52 420 280 180				Dasing	"	1143	503	915	922
				n. Alting Nr. 36 S. 23						59 475 315 205				Friedberg	"	1158	518	920	922
				Sinzing	ab	851	136	621	1222	62 500 330 215				Hochzoll	an	1203	524	922	922
74 595 395 255				Regensburg ⁸	an	900	145	642	1220					n. München Nr. 16 S. 13					
				n. Rürnberg Nr. 52 S. 30										Hochzoll	ab	1206	527	922	922
				n. Schwandorf " 40 " 24						67 540 360 230				Augsburg ¹	an	1214	535	922	922
				n. Passau " 53 " 33										n. Buchloe Nr. 32 S. 21					
														n. Ulm " 15 " 12					
														n. Donaauw. Nr. 31 S. 20					

Fahrplan der Paartalbahn aus dem Jahr 1876, ein Jahr nach der Eröffnung. (Sammlung Benno Bickel)

Die Paartalbahn trug wesentlich zu einer etwas verspäteten „Gründerzeit“ bei der Industrialisierung in Schrobenhausen und Aichach bei. Ebenso profitierte die Landwirtschaft vom schnellen und preiswerten Transport auf der Schiene. Massengüter (besonders der Hauptenergieträger Kohle), Fertigprodukte (etwa Papier aus Schrobenhausen), Baumaterial und Agrarerzeugnisse konnten erstmals schnell und wirtschaftlich über große Entfernungen transportiert werden. Viele Menschen, für die Postkutschen, Carriolpost und Stellwagen jenseits ihrer finanziellen Möglichkeiten lagen, konnten sich erstmals ein Billet für eine Zugfahrt leisten.

Mit der rasanten technischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung im letzten Viertel des 19. Jahrhundert und bis zum Ersten Weltkrieg wurden die Züge auf der Paartalbahn länger und leistungsfähiger, schneller und bequemer. Nicht umsonst wird diese Epoche auch gerne als Eisenbahn-Zeitalter bezeichnet.

1920 ging die Paartalbahn wie das gesamte Streckennetz der einstigen Königlich Bayerischen Staatsbahnen auf die Deutsche Reichsbahn über. Zwischen Inflation einerseits und dem Beginn des Zweiten Weltkrieg andererseits gab es eine Reihe von Verbesserungen im Zugangebot. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke mit nur sehr geringen Schäden.

Die [Deutsche Bundesbahn](#), gegründet 1948 und aufgelöst 1993, brachte eine ganze Reihe von Modernisierungen auf den Weg. So wurde der Einsatz von Dampflokomotiven kontinuierlich verringert und 1967 beendet. Ergänzt wurden die Dampfzüge schon ab den frühen 1950er Jahren durch Schienenbusse, ab den 1960er Jahren durch Personenzüge mit Diesellokomotiven.



Viele Jahrzehnte prägten auch auf der Paartalbahn Dampflokomotiven das Betriebsgeschehen. Lok 50 1201 im Jahre 1967 mit einem Güterzug kurz vor Schrobenhausen. (Foto: Benno Bickel)

Hinsichtlich Zugangebot – auch im Güterverkehr – und Leistungsfähigkeit erreichte die Paartalbahn zwischen 1965 und 1975 einen Höhepunkt. Dennoch war die Strecke zwischen 1976 und 1979 akut von einer Stilllegung des Reisezugverkehrs bedroht. Das Thema bildete für vier Jahre ein großes lokales und regionales Politikum. Die Einstellung konnte verhindert werden, dennoch ging es in den 1980er Jahren mit der Paartalbahn bergab. So wurden die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Paar, Hörzhausen, Edelshausen, Niederarnbach und Pobenhausen geschlossen und die Gleisanlagen der Bahnhöfe bis in den folgenden zwei Jahrzehnten bis zum Minimum der Betriebstauglichkeit abgebaut. Von 1985 bis 1996 verkehren auf dem Streckenabschnitt zwischen Aichach über Schrobenhausen nach Ingolstadt samstags keine Reisezüge, sonntags nur noch ein weitgehend nutzloses Alibi-Zugpaar am frühen Abend. Die als Ersatz eingesetzten Busse waren aufgrund der langen Fahrtzeiten nur wenig nachgefragt. Die Paartalbahn hatte ihren Tiefststand erreicht.

Ebenso geriet der einst bedeutsame Güterverkehr ist nach dem Willen der deutschen

Verkehrspolitik zunehmend in eine Abwärtsspirale und ist seit Ende der 1990er Jahre so gut wie tot. Die Durchgangsüberzüge und die Ganzzüge aus Kesselwagen mit Produkten der Ingolstädter Raffinerien verschwanden zunehmend mit der Elektrifizierung der Donautalbahn 1980, die Nahgüterzüge des Einzelwagenverkehrs, die im Bahnhof Wagen für Industrie und andere Besteller bereitgestellt und wieder abgeholt wurden, verschwanden mit der Jahrtausendwende.

Lediglich die Pfeifer Holz GmbH in Unterbernbach und die Scherm Gruppe mit dem großen Audi-Parkplatz im Karlskroner Ortsteil Probfeld besitzen heute noch einen Gleisanschluss. In Schrobenhausen hatten früher unter anderem die Papierfabrik Leinfelder, das Sägewerk Prücklmair, die BayWa (drei verschiedene Anschlüsse), die Kartoffelflocken- und Stärkefabrik (Südstärke), die Hanfröste und Ytong einen Gleisanschluss.



Ökologisch sinnvoll, aber verkehrspolitisch nicht gewollt: Der Güterverkehr auf der Paartalbahn gehört fast völlig der Vergangenheit an. Unser Bild aus den frühen 1980er Jahren zeigt einen Durchgangsgüterzug nach Augsburg, der gerade den Schrobenhausener Bahnhof mit seinen damals noch umfangreichen Gleisanlagen passiert. (Foto: Benno Bickel)

Mit der formalen Privatisierung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (neue Bundesländer) zum 1. Januar 1994 und Gründung der privatwirtschaftlich geführten, wiewohl zu 100 Prozent in Staatsbesitz befindlichen

[Deutschen Bahn AG](#) wurde die Infrastruktur – also die Gleisanlagen etc. – vom Zugbetrieb getrennt. Seit 13. Dezember 2009 fährt auf der Paartalbahn im Auftrag der „[Bayerischen Eisenbahngesellschaft](#)“ (BEG), die den Regionalverkehr in Bayern organisiert, die „[Bayerische Regiobahn](#)“. So heimatverbunden der Name auch klingt, verbirgt sich dahinter der französische Konzern „transdev“. Zum Einsatz kommen moderne Dieseltriebzüge des Typs [LINT 41/H](#) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

So ist heute im 150. Jubiläumsjahr ist das Angebot auf der Paartalbahn besser denn je. Vom frühen morgen bis Mitternacht verkehren die Züge zwischen Augsburg und Ingolstadt im [Stundentakt](#) (Augsburg Hbf– Aichach im 30-Minuten-Takt; Augsburg Hbf – Friedberg im 15-Minuten-Takt. Die Zahl der Reisenden auf der Paartalbahn ist seit Einführung und schrittweiser Ausdehnung des Stundentakts in den Nachtstunden gewaltig gestiegen, allein zwischen 2008 und 2012 um 72 Prozent. Aktuellere Zahlen werden als „Geschäftsgeheimnis“ nicht kommuniziert.

Und die Zukunft? Es gibt vage Pläne für eine Teilelektrifizierung der Paartalbahn und den Einsatz umweltfreundlicher Batterie-Triebwagen, die unter Fahrdraht aufgeladen werden. Die gegenwärtigen Tendenzen der Verkehrs- und Umweltpolitik sprechen jedoch eher gegen das Vorhaben.



Die Paartalbahn heute: Dieseltriebzüge der „Bayerischen Regiobahn“ im Taktverkehr.

Die Aufnahme vom 11. Dezember 2024 zeigt VT 320 bei der Feldwegbrücke nahe des Königslachener Weges in Schrobenhausen als Regionalbahn von Ingolstadt nach Augsburg Hbf. (Foto: Benno Bickel)