150 Jahre Paartalbahn – eine sehr kurze Geschichte

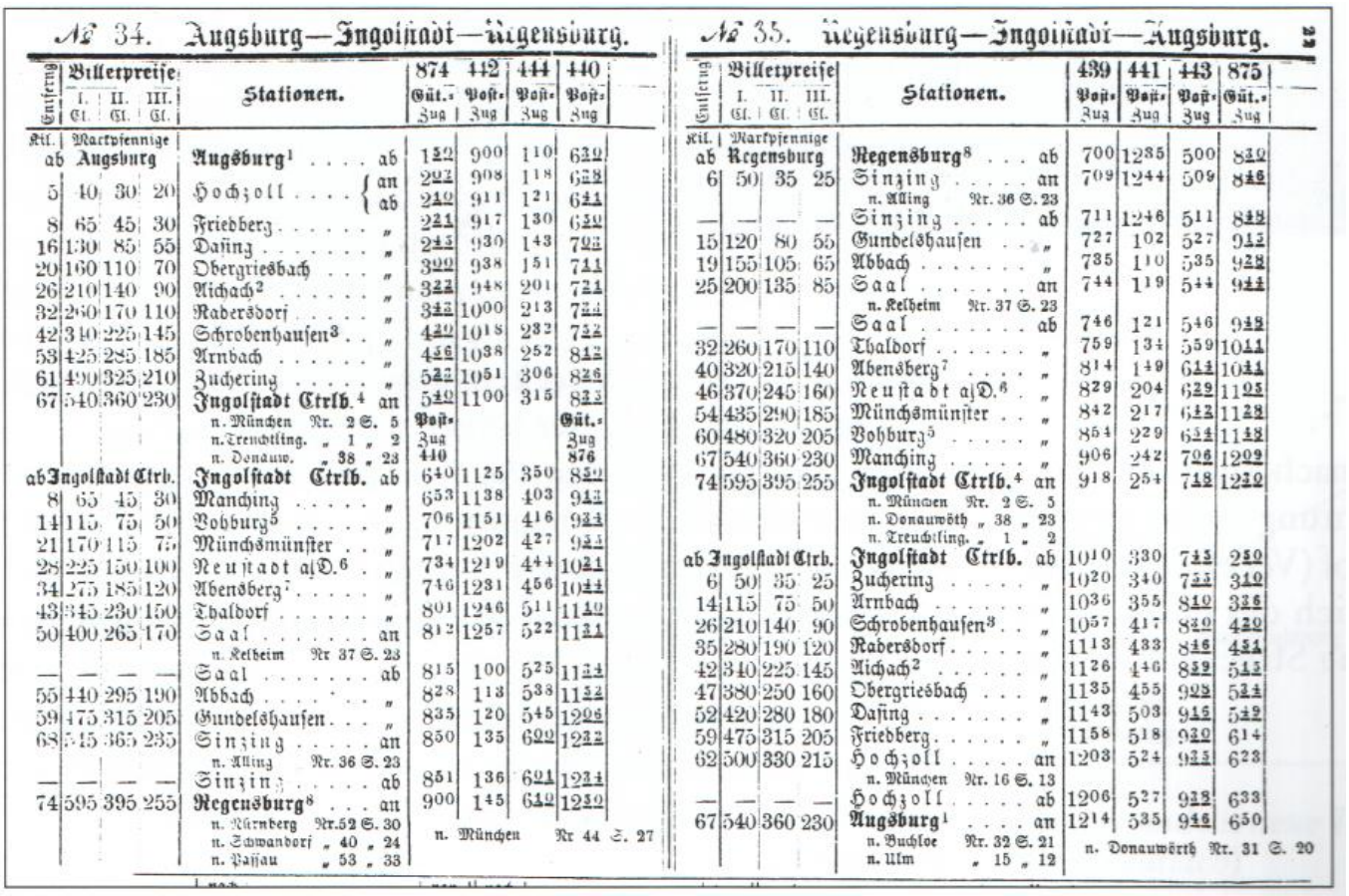
geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

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 – Königslachen 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.



№ 34. Augsburg—Ingolstadt—Regensburg.

Entfern.	Billetpreise I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Stationen.	874 Güt.-Zug	442 Post-Zug	444 Post-Zug	440 Post-Zug
Kil.	Marktpfennige							
ab	Augsburg			Augsburg[1] . . . . ab	122	900	110	620
5	40	30	20	Hochzoll . . . . an	222	908	118	628
				ab	240	911	121	641
8	65	45	30	Friedberg . . . . . „	221	917	130	650
16	130	85	55	Dasing . . . . . „	245	930	143	703
20	160	110	70	Obergriesbach . . . „	300	938	151	711
26	210	140	90	Aichach[2] . . . . . „	322	948	201	721
32	260	170	110	Radersdorf . . . . . „	343	1000	213	734
42	340	225	145	Schrobenhausen[3] . . „	420	1018	232	752
53	425	285	185	Arnbach . . . . . „	456	1038	252	813
61	490	325	210	Zuchering . . . . . „	527	1051	306	826
67	540	360	230	Ingolstadt Ctrlb.[4] an	542	1100	315	833
				n. München Nr. 2 S. 5	Post-			Güt.-
				n. Treuchtling. „ 1 „ 2	Zug			Zug
				n. Donauw. „ 38 „ 23	440			876
ab	Ingolstadt Ctrlb.			Ingolstadt Ctrlb. ab	640	1125	350	830
8	65	45	30	Manching . . . . . „	653	1138	403	913
14	115	75	50	Vohburg[5] . . . . . „	706	1151	416	924
21	170	115	75	Münchsmünster . . „	717	1202	427	933
28	225	150	100	Neustadt a/D.[6] . „	734	1219	444	1041
34	275	185	120	Abensberg[7] . . . . „	746	1231	456	1044
43	345	230	150	Thaldorf . . . . . „	801	1246	511	1140
50	400	265	170	Saal . . . . . an	812	1257	522	1151
				n. Kelheim Nr 37 S. 23				
—	—	—	—	Saal . . . . . ab	815	100	525	1154
55	440	295	190	Abbach . . . . . „	828	113	538	1132
59	475	315	205	Gundelshausen . . „	835	120	545	1206
68	545	365	235	Sinzing . . . . . an	850	135	600	1222
				n. Alling Nr. 36 S. 23				
—	—	—	—	Sinzing . . . . . ab	851	136	601	1224
74	595	395	255	Regensburg[8] . . . an	900	145	610	1230
				n. Nürnberg Nr. 52 S. 30				
				n. Schwandorf „ 40 „ 24				
				n. Passau „ 53 „ 33				

n. München Nr 44 S. 27

№ 35. Regensburg—Ingolstadt—Augsburg.

Entfern.	Billetpreise I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	Stationen.	439 Post-Zug	441 Post-Zug	443 Post-Zug	875 Güt.-Zug
Kil.	Marktpfennige							
ab	Regensburg			Regensburg[8] . . . ab	700	1235	500	830
6	50	35	25	Sinzing . . . . . an	709	1244	509	846
				n. Alling Nr. 36 S. 23				
—	—	—	—	Sinzing . . . . . ab	711	1246	511	848
15	120	80	55	Gundelshausen . . „	727	102	527	913
19	155	105	65	Abbach . . . . . „	735	110	535	928
25	200	135	85	Saal . . . . . an	744	119	544	944
				n. Kelheim Nr. 37 S. 23				
—	—	—	—	Saal . . . . . ab	746	121	546	948
32	260	170	110	Thaldorf . . . . . „	759	134	559	1011
40	320	215	140	Abensberg[7] . . . . „	814	149	614	1041
46	370	245	160	Neustadt a/D.[6] . „	829	204	629	1105
54	435	290	185	Münchsmünster . . „	842	217	642	1128
60	480	320	205	Vohburg[5] . . . . . „	854	229	654	1148
67	540	360	230	Manching . . . . . „	906	242	706	1209
74	595	395	255	Ingolstadt Ctrlb.[4] an	918	254	718	1230
				n. München Nr. 2 S. 5				
				n. Donauwörth „ 38 „ 23				
				n. Treuchtling. „ 1 „ 2				
ab	Ingolstadt Ctrlb.			Ingolstadt Ctrlb. ab	1010	330	743	250
6	50	35	25	Zuchering . . . . . „	1020	340	753	310
14	115	75	50	Arnbach . . . . . „	1036	355	810	326
26	210	140	90	Schrobenhausen[3] . . „	1057	417	830	420
35	280	190	120	Radersdorf . . . . . „	1113	433	846	434
42	340	225	145	Aichach[2] . . . . . „	1126	446	859	513
47	380	250	160	Obergriesbach . . . „	1135	455	908	524
52	420	280	180	Dasing . . . . . „	1143	503	916	542
59	475	315	205	Friedberg . . . . . „	1158	518	930	614
62	500	330	215	Hochzoll . . . . . an	1203	524	935	623
				n. München Nr. 16 S. 13				
—	—	—	—	Hochzoll . . . . . ab	1206	527	938	633
67	540	360	230	Augsburg[1] . . . . an	1214	535	946	650
				n. Buchloe Nr. 32 S. 21				
				n. Ulm „ 15 „ 12				

n. Donauwörth 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 verspäten „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, Cariolpost 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 Raffinieren 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.

Ökoligisch 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)