

Paartalbahn-Chronik (1): Planungsphase und Bauzeit

geschrieben von Benno Bickel | 9. Dezember 2025

Im Jahr 2025 ist die am 15. Mai 1875 eröffnete Paartalbahn, die Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen mit Ingolstadt verbindet, 150 Jahre alt geworden. Für „Paardon.de“ Grund genug, in einer dreiteiligen Chronik bedeutendere Ereignisse der lokalen Eisenbahngeschichte in tabellarischer Form knapp, aber einigermaßen umfassend darzustellen. Dies umso mehr, als abgesehen von einer umfangreichen Serie in der „[Schrobenhausener Zeitung](#)“ dieses Ereignis in Schrobenhausen selbst keinerlei Resonanz fand, während die Städte Friedberg und Aichach sowie die Gemeinde Dasing das Jubiläum gebührend feierten.

Die Planung der Paartalbahn 1860-1872

Die für eine Hauptbahn im 19. Jahrhundert ungewöhnliche lange Planungszeit der Paartalbahn – neun Jahre bis zum Erlass des Baugesetzes, weitere drei Jahre bis zum ersten Spatenstich – passt eigentlich eher ins 21. Jahrhundert. Gewöhnlich ging es damals in der „guten alten Zeit“ deutlich schneller voran. Neben den politischen Auseinandersetzungen über Prioritäten (Welche der vielen wünschenswerten Strecken soll als erste gebaut werden?) und die konkrete Linienführung sollte dabei auch nicht vergessen werden, dass in die Planungs- und Bauzeit der Paartalbahn zwei Kriege fielen: Im Jahr 1866 der [Deutsche Krieg](#) , in dem Bayern – auch wenn daran so gut wie nicht aktiv beteiligt – Kriegspartei war, und 1870/71 der [Deutsch-französische Krieg](#). Hinzu kam die Wirtschaftskrise des Jahres 1873, der sogenannte [Gründerkrach](#).

1850		Erste vage Vorschläge für den Bau einer Eisenbahntrecke von Augsburg nach Ingolstadt soll es bereits 1850 gegeben haben; eindeutige Belege fehlen.
1860	02.06.1860	Am 2. Juni 1860 äußern sich die Augsburger Gemeindebevollmächtigten zugunsten des Bahnbaus.

	19.07.1860	Am 19. Juli 1860 beschließt der Aichacher Stadtrat, sich diesen Bestrebungen anzuschließen und benennt als Vertreter in dieser Angelegenheit Bürgermeister Ignaz Kapfhammer.
	28.08.1860	Auf Initiative der Stadt Augsburg treffen sich im dortigen Rathaus am 28. August 1860 Abgesandte der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde Reichertshofen. Die Versammlung unter Vorsitz von Bürgermeister Georg von Forndran (1807-1866) befürwortet das Vorhaben. Die Beteiligten sollen statistische Daten zur Untermauerung des gemeinsamen Wunsches erarbeiten. Wie es in einem heimatgeschichtlichen Beitrag aus dem Jahre 1950 heißt, soll auch eingehend darüber gesprochen worden sein, ob eine Staatsbahn oder einer Privatbahn der Vorzug zu geben sei: „Im letzteren Falle hätte Bankier Hirsch in München das Geld zur Verfügung gestellt“.
1860-1863		Zahlreiche Bittschriften und Gesuche interessierter Anlieger einer künftigen Paartalbahn: Die Wichtigkeit des Bahnbaus untermauern die interessierten Städte und Gemeinden, denen es natürlich primär um ihre eigene wirtschaftliche Entwicklung und kulturelle Teilhabe geht, auch mit übergeordneten Aspekten, vor allem einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Festung Ingolstadt und dem Truppenübungsplatz Lechfeld südlich Augsburg, sowie der Paartalbahn als kürzester Verbindung zwischen Böhmen und der Schweiz.
1861	22.01.1861	Bei der nächsten Zusammenkunft in Augsburg wird am 22. Januar 1861 beschlossen, sich mit einer Denkschrift an König Maximilian II zu wenden, um ihm „das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten.“ Den Bittstellern hat sich nun auch der Markt Hohenwart angeschlossen.

	April 1861	Im April 1861 empfängt der König eine Abordnung der Stadt Augsburg mit je zwei Mitgliedern des Rates und des Kollegiums. Repräsentanten der kleinen Städte wird diese Ehre nicht zu Teil. Die Audienz scheint der Sache dienlich gewesen zu sein. Der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) bietet an, die technischen Vorarbeiten für die künftige Bahnstrecke zu durchzuführen. Den ersten Entwurf samt Kostenschätzung, den die interessierten Städte und Gemeinden mit einem Betrag von 400 Gulden finanzieren, legt er bereits im Mai 1861 vor. Die Strecke demnach fünf Millionen Gulden kosten und von Augsburg über Stierhof, den Paartaldurchbruch bei Ottmaring, Hügelshart, Paar, Dasing, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen, Gotteshofen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen.
1862	28.01.1862	Aichach setzt auch auf seine guten Beziehungen zu Herzog Max in Bayern, der häufig im nahen Schloss Unterwittelsbach weilt. Der Herzog versichert am 28. Januar 1862, dass er sich „nützlich zu seyn“ bemühe.
	12.10.1862	Die Stadt Friedberg wendet sich mit Schreiben vom 12. Oktober 1862 an die Königliche Regierung von Oberbayern.
	07.12.1862	Gesuch aus Hohenwart an die Königliche Regierung von Oberbayern.
1863	April 1863	Alois von Röckl erarbeitet ein im April 1863 fertig gestelltes Projekt mit deutlich geänderter Linienführung vor: Hochzoll – Friedberg – Paar – Dasing – Aichach – Schrobenhausen – Arnbach – Ingolstadt. Die neue Kostenschätzung: Sechs Millionen Gulden. Damit verlässt die Paartalbahn das bereits Paartal in Schrobenhausen.
	20.07.1863	Im 20. Juli 1863 bringt das Augsburger „Comitee für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Ingolstadt nach Regensburg“ eine Denkschrift an die Kammer der Abgeordneten im Bayerischen Landtag auf den Weg.
	07.08.1863	Weiteres Gesuch aus Hohenwart Hohenwart, nun auch bei der Abgeordneten-Kammer.

	27.08.1863	Schrobenhausen wendet sich mit einer 16 Seiten umfassenden, von Bürgermeister August Böhm unterzeichneten „Ehrbietigsten Vorstellung um Berücksichtigung bei den zu bauenden Eisenbahnstrecken betreffend“ an die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags. Ausführlich wird in dem Schreiben dargelegt, welche lebenswichtigen Impulse sich Schrobenhausen von einem Bahnanschluss erhofft.
	21.09.1863	In ihrer Sitzung am 21. September 1863 befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, „die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend“. Eine Bahnstrecke Augsburg – Aichach Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Doch der Schrobenhausener Landtagsabgeordnete und Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid nützt bei der Behandlung einer zu bauenden Eisenbahnstrecke von München nach Ingolstadt die Gelegenheit zu einem "Modifikationsantrag", diese Strecke nicht über Pfaffenhofen, sondern über Schrobenhausen zu führen und macht dafür zahlreiche Argumente geltend. Eine aus Augsburg kommende Paartalbahn könne in Schrobenhausen an die aus München kommende Strecke angebunden werden. Die Entscheidung fällt zugunsten der Streckenführung über München - Pfaffenhofen - Ingolstadt.
1863-1868		Das Projekt "Paartalbahn" macht keine Fortschritte. Gelegentlich beschäftigt sich die Presse damit. So steht beklagt beispielsweise der "Süddeutsche Anzeiger" am 2. Oktober 1864 unter der Ortsmarke Schrobenhausen: "Noch immer herrscht hier große Unzufriedenheit darüber, daß Schrobenhausen und die an der Paar liegenden Städte und Ortschaften nicht in das Eisenbahnnetz gezogen werden."
1868	04.02.1868	In seiner Sitzung vom 4. Februar 1868 beschließt die Kammer der Abgeordneten, zur Vorberatung eines von der Regierung vorgelegten "Gesetzentwurf[es]: die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen betr.", durch "Combinierung des II. und III. Ausschusses " ein besonderen Gremium zu ernennen. Als zuständige Referenten, die der Kammer zu berichten haben, werden die Abgeordneten Crämer und Bischoff bestellt. Der Gesetzentwurf umfasst insgesamt 19 neuen Strecken, wobei erstmals auch die Paartalbahn Augsburg - Ingolstadt genannt wird. Der Bau dieser neuen Linien soll sich über "viele Jahre" erstrecken, wobei lediglich sieben Strecken als "zunächst zu bauende" vorgeschlagen werden. Die Paartalbahn steht nicht in dieser "Prioritäts-Liste".

1869	02.03.1869	13 Monate nach Bildung des "combinierten Ausschusses" legt dessen Referent, der Abgeordnete Cramer, in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 2. März 1869 die erarbeiteten Empfehlungen vor. Nach mehreren Sitzungstagen beschließt die Kammer am 6. März 1869 den Bau von 22 neuen Bahnstrecken. Einzelnen abgestimmt wird dabei über die schließlich im § 3 des Gesetzentwurfes aufgelisteten zehn Linien, die als erstes in Angriff genommen werden sollen. Auf Platz 7 steht die "Eisenbahn von Ingolstadt nach Augsburg", für deren Herstellung 5,9 Millionen Gulden bereitgestellt werden. "Die Mehrzahl erhebt sich" steht im Sitzungsprotokoll. Damit hat der Bau der Paartalbahn diese politische Hürde erfolgreich genommen. In der vorangegangenen Debatte hatten sowohl Gustav von Schlör (1820-1883) als Staatsminister für Handel und Öffentliche Arbeiten wie auch der Landtagsabgeordnete und Führer des liberalen Linken, Carl Crämer (1818-1902), als Referent des Ausschusses eine Beziehung zwischen der Paartalbahn und der ebenfalls genehmigten Donautalbahn Regensburg - Ingolstadt - Donauwörth - Offingen oder Günzburg hergestellt. Schlör: "... ich darf Ihnen nicht vorenthalten, daß die Staatsregierung nicht beabsichtigt, die Bahn von Donauwörth aufwärts eher zu vollenden, als die von Ingolstadt nach Augsburg."
	29.04.1869	Mit Gesetz vom 29. April 1869, unterzeichnet von König Ludwig II., ist der Bau der Paartalbahn "beschlossen und verordnet".

Der Bau der Paartalbahn 1872 – 1875

Die eigentliche Bauzeit betrug lediglich drei Jahre, und auch wenn das Terrain, wie es damals hieß, keine großen technischen Herausforderungen bot, sollte nicht vergessen werden, dass Bahnbau in jenen Zeiten weitgehend Handarbeit mit Schaufel und Spitzhacke, Karren und Rollwagen war.

1871

Unter der Bauoberleitung durch die "Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten" wird für den Bau der Paartalbahn in Augsburg, Aichach, Schrobenhausen und Ingolstadt jeweils eine Eisenbahnbausektion mit einem Sektionsingenieur an der Spitze eingerichtet, die für einen bestimmten Abschnitt Verantwortlich zeichnen. Die Eisenbahnsektionen werden in insgesamt 16 Lose unterteilt, die an Bauunternehmer vergeben wurden. So geht beispielsweise der 3,7 km lange Abschnitt Algertshausen (=Bahnhof Aichach) - Großhausen an die Unternehmer Gottlieb Schmid aus Aichach und Joseph Schmidt aus Pöttmes. Joseph Lenbach, der Bruder des Maler Franz Lenbach, übernimmt die Lose Hörzhausen - Schrobenhausen (3,5 km) und Schrobenhausen - Königslachen (3,9 km), übernimmt sich dabei und geht in Konkurs. Die Bauarbeiten werden ohne mechanische Hilfsmittel ausgeführt. Es regieren Schaufel, Spitzhacke und Schubkarre. Die ungelernten Eisenbahnbauarbeiter gelten - manchmal berechtigt, häufig auch unberechtigt - als raue Gesellen, stehen von vorneherein unter Generalverdacht und werden von der einheimischen Bevölkerung, insonderheit vom Bürgertum, abgelehnt, wenn sich auch mit Verpflegung und Unterkunft gute Geschäfte machen lassen.

1872

Mai 1872

Erster Spatenstich für den Bau der Paartalbahn. Die Quellen schweigen leider über den Ort des Ereignisses.

18.11.1872

Das kgl. bayer. Festungsgouvernement Ingolstadt erteilt am 18. November 1872 dem Bau der Paartalbahn seine Zustimmung.

07.12.1872

Die "Handelsbeilage zur Allgemeinen Zeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 7. Dezember 1872: "Wenn man zur Zeit auf der Bahn von München nach Augsburg fährt, so sieht man zwischen der Station Stierhof und der Lechbrücke einen bedeutenden Damm entstehen, welcher in der Richtung gegen Friedberg sich erstreckt. Es ist dieß der Anfang der Paarthalbahn, die von Augsburg über Friedberg, Aichach und Schrobenhausen nach Ingolstadt führt. ... Die Erdarbeiten sind, soweit das Paarthal benützt wird, unerheblich, zwischen der Lechbrücke und dem Dorfe Paar aber sehr bedeutend. Es ist nämlich die Friedberger Höhe 14 Meter tief zu durchstechen, und daran anschließend ein bis zu 12 Meter hoher Damm aufzufüllen, dessen niedrigeres Ende bei Stierhof sichtbar wird."

1873

27.09.1873

In einem Schreiben vom 27. September 1873 werden nachstehende Stationen genannt: Friedberg, Dasing, Obergriesbach, Aichach, Radersdorf, Schrobenhausen und Arnbach. Zuchering wird erst in einem Schreiben von März 1974 erwähnt.

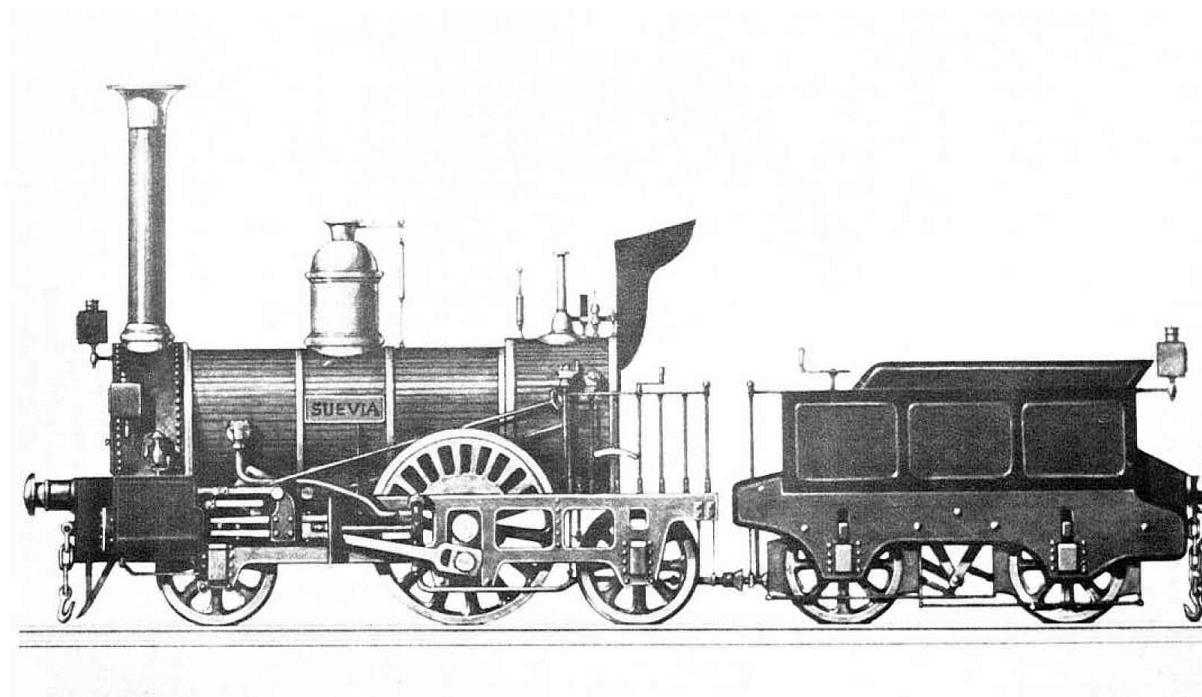
1874

- 01.06.1874 Nach jahrelangen, insbesondere von militärischen Erwägungen geprägten Debatten über den Standort, wird der "Centralbahnhof Ingolstadt" nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juni eröffnet. Er bildet den Endpunkt der Paartalbahn.
- 26.09.1874 Neben den Gleisanlagen erfordert der Bahnbau zahlreiche Hochbauten (Bahnhöfe, Betriebsgebäude). So wird beispielsweise am 26. September 1874 der Hebauf des Empfangsgebäudes und des Wasserhauses in Schrobenhausen begangen.
- 10.12.1874 In Aichach trifft am 10. Dezember 1874 um 10.30 Uhr unter Salutschüssen der erste Materialzug ein.

1875

- 04.01.1875 Die "Augsburger Postzeitung" berichtet in ihrer Ausgabe vom 4. Januar 1875: "Ungeachtet des Winters nehmen die Bahnarbeiten an der Paarthalbahn ihren ungestörten Fortgang und ich nur mehr eine Strecke bei Griesbach noch nicht im fahrbaren Stande, weil selbe später in Bau genommen wurde. Im nächsten Monat wird wohl die erste Lokomotive die Stadt Aichach erreichen. Die Hochbauten sind auf nahezu fertig gebracht; außer dem Bahnhofsgebäude in Friedberg ist auch das Expeditionsgebäude in Dasing nahezu vollendet, ebenso bei Griesbach."
- 01.02.1875 Die Lokomotive mit dem Namen "Suevia", eine betagte Maschine der Gattung A I der Bayerischen Staatsbahn aus dem Jahre 1844, die bei der Militäreisenbahnkompagnie Ingolstadt ihr "Gnadenbrot" verdient, dampft als erste mit einem Materialzug in den Schrobenhausen Bahnhof. Die kgl. bayer. Eisenbahnkompagnie übte bei der Erstellung des Oberbaus.
- 06.02.1875 Die Bautrupps, die von Augsburg und von Ingolstadt aus die Schienen verlegen, treffen am 6. Februar 1875 in Schrobenhausen zusammen. Der Lückenschluss wird mit Einsetzen des letzten Schienenstück feierlich begangen: geladene Gäste, Festjungfrauen, Festmenü. Einem Zug mit bekränzter Lokomotive entsteigen höhere Eisenbahnbeamte.
- 22.04.1875 Ein Inspektionszug fährt am 22. April 1875 die gesamte Strecke ab.
- 01.05.1875 Bis zur offiziellen Eröffnung der Paartalbahn am 15. Mai 1875 verkehren einige Güterzüge.

	15.05.1875	Eröffnung der Paartalbahn zum Sommerfahrplanwechsel am 15. Mai 1875, dem Pfingstsamstag dieses Jahres. Offizielle Feierlichkeiten sind untersagt, was viele Leute nicht daran hindert, auf „ihrem“ Bahnhof das große Ereignis gebührend zu begrüßen. Den ersten Zug führt eine Lokomotive der bayerischen Gattung A V. Mit Eröffnung der Paartalbahn verkehren vier Züge Augsburg – Ingolstadt, davon zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge (Personen- und Güterzug). Von Ingolstadt nach Augsburg verkehren vier Züge (ein beschleunigter Personenzug und drei gemischte Züge).
1875-1877	15.05.1875	Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" (GmP) genannt.



Die Lokomotive „Suevia“ – die erste Lokomotive, die mit einem Bauzug in den Bahnhof Schrobenhausen einfuhr.