150 Jahre Paartalbahn — eine sehr kurze Geschichte

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Die <u>Paartalbahn</u>, 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 <u>Hauptbahn</u> 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 <u>Franz von Lenbach</u> (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.

Billetpreife	Stationen.			Pop.	Bojt:	Billetpreise 1. 11. 111. 5 Gi. Gi. Gi.		Stationen.	439 441 Poft. Boft. Bug Bug			Gut.	-
eil. Mactofennige ab Augsburg	Augsburg! ab	152	900	110	639	ob Regi	tpjennige	Regensburg8 ab	700	1285	500	830	
1 1 1	1	202			628		35 25			1244	509		
5 40 30 20	Hodisoll an	210	911	121	641	1 7		n. Mling Rr. 36 G. 23			TO STATE OF THE		
8 65 45 30	Friedberg "	221	917	130	630	1		Singing ab		1246	511		
16 130 85 55	Daning	245	930	143	793	15 120	80 55	Gunbelshaufen	727	102	527		
20 160 110 70	Dbergriesbach "	300	938	151	711	19 155		Abbach	735	110	535		
26 210 140 90	Michagh2	322	948	201	721	25 200	135 85	Saal an	744	119	5+4	911	
32 260 170 110	Raberadori	343	1000					n. Relbeim 9tr. 37 G. 23	710		- 10	0.10	
12 3 10 225 145	Schrobenhaufen3 "		1018		1			Saal ab	746	121	75	948	
53 425 285 185	Arnbach		1038		0		170 110		759	13+		1011	
61 490 325 210	Budgering "		1()51	306	1,700000		215 140		829	204		1031	
37 540 360 230	Ingolftadt Ctrib.4 an		1100	315			245 160		842	201			
	n. München Rr. 26. 5	Post-	2007		Güt.s		290 185	Münchemünfter "	854			1128	
	n. Trendtling. " 1 " 2	3ug 440			3ug 876		320 205		906			1148	
Bagolftadt Ctrb.	n. Denauw. 38 . 28 Ingolftadt Ctrib. ab		1125	350			360 230		918			1209	
8 65 45 30		9	1138	403		74 595	395 255	Ingolftadt Ctrlb.4 an n. Mungen Rr. 2 S. 5	910	254	(12	1232	
14 115 75 50			1151	416	- C			n. Donauwöth " 38 " 23					
21 170 115 75			1902	427		1 1 1	1	n. Treudifing 1 _ 2					
28 225 150 100	Reuftadt aj D.6 . "		1219	-	1()21	ab Ingolf	ladi Ctrb.	Ingolftadt Ctrib. ab	1010	330	715	250	
34 275 185 120	Abendberg?		1231		10±±	6 50	35 25	Buchering	1020		755	310	
43 345-230:150			1246		1110	14 115	75 50		1036	355	810	336	
50 400 265 170			1257	522	1131	26 210	140: 90		1057	417	830	420	
30 100 203 110	n Relbeim Rr 37 G. 23		1		11	35 280	190 120	Rabersborf	1113	433	816	451	
	Saal ab	815	100		1134		225.145	Michach ² "	1126	446	859		
55 440 295 190		828	113	533	1152	47 380	250 160		1135	455	998		
59 475 315 205		835	120		1206	52 420	280 180	Dafing	1143	503	915	5±2	
68 545 365 235	Singing an	850	135	699	1232		315 205		1158	518	930	614	
	n. Alling Rr. 36 S. 23		- S2 IV			62 500	330 215		1203	524	935	623	
	Singing ab	851			1231			n. Danden Rr. 16 S. 13					
74 595 395 255		900	145	610	1250			Podysoll ab	1206		938		
	n. Marnberg 92r.52 G. 30	n	Münc	PYE	Rr 44 &. 27	67 540	360 230		1214	535	946	650	
	n. Zawandori " 40 " 24 n. Paffau " 53 " 33	1			21	li l	i	n. Buchloe Rr. 32 S. 21 n. Ulm , 15 , 12	n. T	onaum	örth I	Rt. 31	3.

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 <u>Deutsche Bundesbahn</u>, 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 <u>Stundentakt</u> (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)

150 Jahre Paartalbahn-Geschichte(n)

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Vor 150 Jahren fuhr am 15. Mai 1875 auf der Paartalbahn der erste Zug von Augsburg nach Ingolstadt. Auch in Schrobenhausen begann damit eine neue Ära im Personen- und Güterverkehr. Preiswertes Reisen, nie gekannte Möglichkeiten, Rohstoffe, Fertigprodukte und Agrarerzeugnisse schnell und bezahlbar über lange Strecken zu transportieren. Unsere Paartalbahn-Geschichten wollen einzelne Episoden – mal Licht, mal Schatten – aus 150 Jahren herausarbeiten.

Vor 50 Jahren drohte der Paartalbahn die Stilllegung

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Am 15. Mai 2025 jährte sich die Eröffnung der Paartalbahn zum 150. Mal. Die Strecke präsentiert sich als leistungsfähige Regionalbahn: Stundentakt Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt, 30-Minuten-Takt Augsburg – Aichach, 15-Minuten-Takt Augsburg – Friedberg. Noch nie gab es auf der Paartalbahn so viele Züge wie im Jubiläumsjahr. Noch nie fuhren so viele Reisende wie heute.



Zug der Paartalbahn im Bahnhof Schrobenhausen der frühen 1980er Jahre (Foto: Bickel)

Das sah schon einmal ganz anders aus. Nur noch ältere Schrobenhauener erinnern sich daran, dass die einstige Deutsche Bundesbahn die Paartalbahn schon einmal stilllegen wollte. Fast 50 Jahre ist es her, dass sich dunkle Wolken über der Strecke zusammenballten. Bundesbahn-Vorstand und Verkehrspolitik hatten 1976 das Konzept eines "betriebswirtschaftlich optimalen Netzes" ausgeheckt, und diesem sollten auch die Personenzüge auf der Paartalbahn zum Opfer fallen. Der Güterverkehr, der damals noch als wirtschaftlich galt, sollte dagegen bleiben.

In Schrobenhausen brach ein Sturm der Empörung los: Kommunale Gremien, politische Parteien, Vertreter von Industrie und Handel, Gewerkschaften und viele Bürger, die ihren Namen auf Unterschriftslisten zum Erhalt der Bahn setzten, meldeten massiven Protest an. Ganz besonders deutlich wurde Landrat Walter Asam (1926-2002): "Der Bundesbahn fällt jeden Tag eine andere Dummheit ein!" echauffierte sich der langjährige Landkreis-Chef im Januar 1979 in öffentlicher Sitzung. Alfons Thoma (1917-2011), Präsident der Bundesbahndirektion München, war sehr beleidigt. Worauf denn diese "dem Unternehmen Bundesbahn abträgliche Äußerung" zurückzuführen sei, wollte der oberste bayerische Eisenbahner wissen. Landrat Asam dachte gar nicht daran einzuknicken. "Leider muß ich im Hinblick auf meine Enttäuschung über die Pläne der Deutschen Bundesbahn (Streckenstillegung) auch heute noch zu der von mir geäußerten Bemekung stehen", schrieb der Landrat zurück nach München. Überdies werde

sein Standpunkt von "allen Kommunalpolitikern" mitgetragen.

Blättert man heute in alten Ausgaben der Schrobenhausener Zeitung, so erzählen allein schon die Titel der mehr als 60 Berichte und Kommentare, die zwischen 1976 und 1979 zum Thema Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Paartalbahn erschienen, eine beredte Geschichte zwischen Hoffen und Bangen, Protest und Resignation. Eine kleine Auswahl:

- "Über 1000 Pendler melden Protest an"
- "Wir fahren mit der Bahn und wollen mit der Bahn fahren"
- "Pläne der Bundesbahn gefährden die Entwicklung Schrobenhausens"
- "Gegen die Pläne der Bundesbahn wurde viel Dampf abgelassen"
- "JU und Landjugend wenden sich gegen die Reisezugerverlagerung"
- "Busse können den Bahnverkehr niemals ersetzen"
- "Industrie und Handelskammer für den Personenzugverkehr".

Nach drei Jahren, im Herbst 1979 war die Schlacht gewonnen. Eine ganze Reihe anderer Bahnstrecken in Bayern verloren den Personenverkehr uns sind heute zur Gänze stillgelegt. Die Personenzüge auf der Paartabahn blieben erhalten. Doch der Hader mit der Bahn begann aber bald auf's Neue: Immer mehr Stationen wurden geschlossen, so etwa Hörzhausen, Edelshausen und Niederarnbach. Diese "Salami-Taktik" fand am 2. Juni 1985 ihren Höhepunkt mit der völligen Einstellung des Zugverkehrs am Samstag und der Reduzierung auf zwei Abendzüge an Sonn- und Feiertagen. Ersatzbusse waren mangels Nachfrage rasch verschwunden. Die große Wende kam dann genau nach langen elf Jahren am 2. Juni 1996. Im neu geschaffenen Bayern-Takt fuhren die Züge nun werktags erstmals im Stunden- und am Wochenende im Zweistunden-Takt. Von da an ging's bergauf mit der Paartalbahn.

Dr. Schmid: Rede zur Paartalbahn 1863

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Ergänzend zum Beitrag "Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn" finden Sie hier ein Transkript der vollständigen Rede, die der Schrobenhausener Geistliche und Landtagsabgeordnete am 21. September 1863 vor der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtags gehalten hat. Zu einem, weil die Frakturschrift, in welcher der Stenographische Bericht über die Sitzung gedruckt wurde, manchem heutigen Leser Mühe bereitet. Zum anderen, weil es sich hier um eine der ganz wenigen Reden handelt, die

Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München — Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich hierbei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinteressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid,

seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Lime München-Ingolftadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, das hin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfassenhosen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinkeressen handle, allein ich schiese voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modisikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch viese Modisikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

Aus dem Protokoll der Landtags-Sitzung vom 21. September 1863: Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid plädiert für eine Bahnstrecke München – Schrobenhausen – Ingolstadt (Sammlung Bickel)

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modifikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch diese Modifikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert, allein auch ich halte dafür, daß ein starres Festhalten an diesem Prinzip den Interessen mehrerer Provinzen unseres Vaterlandes nicht förderlich sei. Sie alle stimmen darüber ein, daß die Eisenbahnen Brod geben. Die Eisenbahnen wecken das gewerbliche und industrielle Leben. Wenn ein Gewerbetreibender an einer Eisenbahn zu wohnen das Glück hat, so kauft er leichter ein, er kauft schneller, er kauft billiger, und einer, der entfernt von der Eisenbahn wohnt, kann mit einem solchen Glücklichen in keiner Weise mehr konkurrieren; daher glaube ich, daß, nachdem die

großen Städte bereits mit Eisenbahnen versehen sind, man auch auf Provinzialstädte und auf kleinere Orte, soweit dieß möglich ist, Rücksicht nehmen soll, und ich stimme dem II. Ausschusse vollkommen bei, wenn er sagt, daß in der Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes der Segen und das Gedeihen unseres Vaterlandes liege.

Nach dieser Seite hin glaube ich also, muß es unsere Aufgabe seyn, im Interesse der Gewerbetreibenden das Eisenbahnnetz immer weiter auszudehnen.

Auf den sogenannten internationalen Verkehr lege ich, da ich kein Handelspolitiker bin, auch so lange kein besonderes Gewicht, als man mir nicht das Gegenteil beweist.

Aus den Referate des zweiten Ausschusses geht eben hervor, daß unser einheimischer Verkehr 75 Proz. beträgt, der ganze Verkehr mit dem Auslande vielleicht auf 25 Proz. sich beläuft, so wie, daß auch die Mehreinnahmen der Eisenbahnen von dem einheimischen, von dem inneren Verkehre herrühren. Das können wir alle weitläufig lesen in dem sehr schönen und ausführlichen Referat über die Einnahmen der Staatseisenbahnen des verehrten Abgeordneten Feustl. Endlich bin ich noch gegen das starre Festhalten an diesem Prinzip aus dem Grunde, weil ich glaube, daß, wenn man es z. B. bei der Donauthalbahn anwenden würde, mehrere Städte, wie z. B. Regensburg wenigstens um viele Stunden links oder wenn rechts gebaut würde, rechts liegen blieben, und jene Städte würden gewiß benachtheiligt werden, wenn sie in Folge des starren Festhaltens an diesem Prinzip von dem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen würden.

Meine Herren, wenn Sie nun von diesem Prinzip irgendwie abweichen, so glaube ich, dürfen Sie auch auf der Route von München nach Ingolstadt abweichen in der Richtung über Schrobenhausen.

Ich habe dafür vorzüglich 2 Gründe. Ich halte es nemlich doch für notwendig, daß die Bahn von Augsburg nach Regensburg gebaut werde; wenn nun diese gebaut wird, so ist die Strecke von Schrobenhausen nach Ingolstadt, — das macht allenfalls 8 Stunden*) aus, bereits gebaut.

Dem Staate sind dadurch nach den genauesten Berechnungen 2,080,000 fl. erspart in Bezug auf das Bauen, und die Betriebskosten würden in aller Zukunft auf eine Strecke von 8 Stunden um die nämliche Strecke gemindert. Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im Stande ist. Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet.

Dieß sind einfach meine Gründe, warum ich glaube, wir sollen nach der Linie Schrobenhausen abweichen. Ich will aber dabei dem gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen durchaus nicht zu nahe treten, aber es steht an jener Grenze, von wo selbst wieder viele Eingaben da sind, daß auch wieder eine Eisenbahn gebaut werden soll hinüber in die gesegneten Fluren der Holledau; Pfaffenhofen wird früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn erhalten hinein in die Holledau, die ihren Anschluß findet in der Linie von Ingolstadt nach Regensburg.

Ich glaube, meine Herren, daß wenn wir auf der einen Seite für den Staat einige Millionen ersparen, auf der anderen Seite einem Städtchen aufhelfen, und einem anderen nicht zu nahe treten, dieses hinreichende Gründe für uns seyn dürften, diese Abweichung der direkten Linie wenigstens in Betracht zu ziehen, und deswegen habe ich mir die Freiheit genommen, sie Ihnen zu empfehlen.

*) Gemeint ist "Stunde" als Längenmaß. Eine bayerische Stunde beträgt 3 km 707 1/2 m.

Quelle: Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403

Dr. Anton Schmid — vergessener Stadtpfarrer in Schrobenhausen

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025



Im Gegensatz zu Geistlichen wie Prälat Albert Alberstötter oder Benefiziat Michael Thalhofer ist Stadtpfarrer Anton Schmid im historischen Gedächtnis Schrobenhausens kaum präsent. Anton Schmid, geboren 1827 im mittelfränkischen Heideck, wuchs in den bescheidenen Verhältnissen einer Schusterfamilie auf. 1851 zum Priester geweiht, wurde der promovierte Theologe 1858 Stadtpfarrer in Schrobenhausen, ehe er 1867 Domherr in Bamberg und 1868 Professor der Dogmatik wurde. Von 1863 bis zum seinem Tod 1881 gehörte er als Mitglied des Zentrums dem Bayerischen Landtag an. Abgesehen von seinem Ausflug in den "Schrobenhausener Eisenbahnbau" widmete er sich als Abgeordneter vor allem der Schulpolitik.

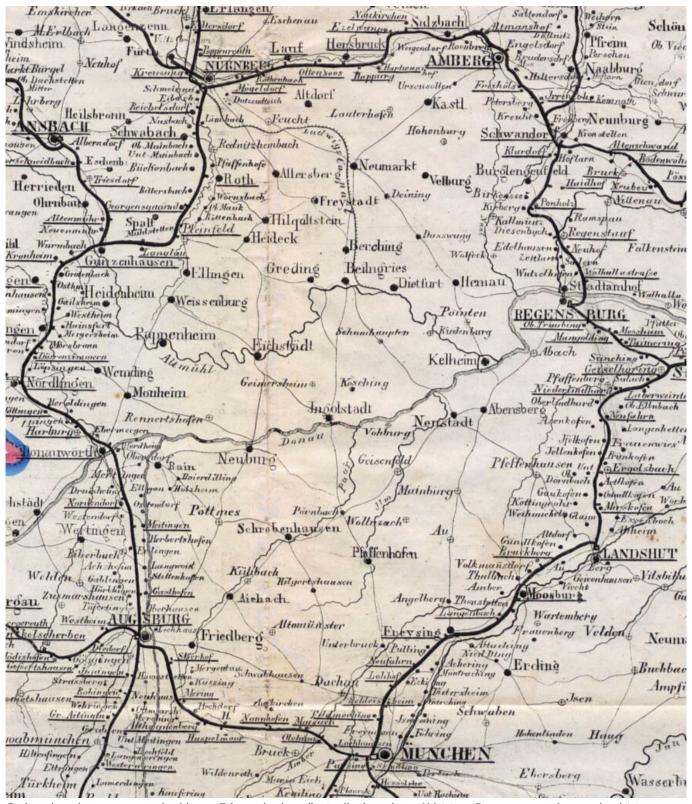
Zum Weiterlesen:

Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn

geschrieben von Benno Bickel | 23. Oktober 2025

Die Paartalbahn Augsburg – Friedberg – Aichach – Schrobenhausen – Ingolstadt ist 150 Jahre alt geworden. Doch bevor am 15. Mai 1875 der erste Zug fuhr, musste die Strecke gebaut werden. Das dauerte von 1872 bis 1875. Bevor die Strecke gebaut werden konnte, brauchte es Planung – technisch, wirtschaftlich, organisatorisch und zunächst vor allem politisch. Der politische Prozess dauerte von 1860 bis 1871 und somit dreimal länger als die Bauzeit. Der Schrobenhausener Stadtpfarrer und Landtagsabgeordnete Dr. Anton Schmid spielte dabei in einer bemerkenswerten Episode die Hauptrolle: Er plädierte in der Kammer der Abgeordneten nicht nur für eine Paartalbahn, sondern für die Streckenführung der Bahnverbindung München – Ingolstadt über Schrobenhausen statt über Pfaffenhofen. Die Münchner Strecke über Dachau, Indersdorf und Jetzendorf und die von Augsburg kommende Strecke sollten sich in Schrobenhausen vereinigen und weiter nach Ingolstadt und schließlich Regensburg führen.

Wir schreiben das Jahr 1863. In Nordamerika tobt der Sezessionskrieg, ein patriotischer Aufstand in Polen wird von Russland und Preußen mit aller Macht unterdrückt. In Bayern herrscht gottlob Frieden. Das kleine Landstädtchen Schrobenhausen zählt gut 2100 Einwohner. Einige von ihnen treibt etwas um, das man heute als "Innovation" bezeichnen würde: Ein Anschluss an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz.



Schrobenhausen und die "Eisenbahnwüste" in der Mitte Bayerns. Ausschnitt aus: "Neueste Eisenbahn-Reisekarte durch das Königreich Bayern", Augsburg ca.

1863. (Bayerische Staatsbibliothek, Mapp. XI,86)

Mag es auch schon frühere Überlegungen gegeben haben, seriös nachweisen lassen sich Bestrebungen zum Bau einer Paartalbahn erst im Jahr 1860. Die Initiative dazu geht von der Stadt Augsburg aus. Dort treffen sich am 28. August im kleinen Rathausaal Vertreter der Städte Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und der Gemeinde

Reichertshofen und kommen überein, sich gemeinsam für den Bahnbau zu engagieren.

Im Jahr darauf wird eine Denkschrift an König Maximilian II (reg. 1848 bis 1864) auf den Weg gebracht, die vom Februar 1861 datiert:

Angeburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und Sohenwart, im Februar 1861.

Betreff:

Die Erbauung einer Gifenbahn zwischen Lingsburg und Ingolftadt.

Allerdurchlauchtiglter, Grolzmächtiglter König! Allergnädiglter König und Berr!

Die Bertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Nichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stusen des Thrones Euerer Königlichen Majestät, um Allerhöchst "Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolskadt durch das Thal des Paars Flusses allerehrsuchtsvollst zu unterbreiten.

Es durfte kaum einem gerechten Wiberspruche unterliegen, daß die Hauptstadt des Landes, die Stadt, in welcher die Kleinodien der Krone, die Schätze der Kunst und der Wissenschaft, die Archive des Reiches außbewahrt sind, mit der unter dem Auswand vieler Millionen hergestellten Hauptseste des Landes nicht blos verbunden, sondern durch diese Berbindung auch geschützt werden solle, und irrt das Gerücht nicht, so haben Euerer Königl. Majestät Weisheit diese Berbindung auch bereits als nothwendig erfannt, und bezüglich der Herstellung derselben bereits Borarbeiten anzubesehlen geruht. Dasselbe Gerücht sagt, daß dis jeht nur die Linie zwischen München und Ingolstadt in möglichst gerader Richtung entweder über Pfassenhosen oder über Dachau ins Auge gesaßt worden sei.

Die allerehrfurchtsvollft Unterschriebenen wagen es, Guerer Königs. Majestat Beisheit eine andere Richtung ber Berbindung ber Landeshauptstadt mit der Landessessiung allerunterthänigst zu unterbreiten, nemlich unter Benützung der München-Augsburger Eisenbahn bis Stierhof und von da mit steter Berfolgung des Baarslufses bis Ingolstadt.

Die allerehrfurchtsvollft Unterschriebenen magen zu behaupten, daß biese Richtung ber Gifenbahn-Berbindung zwischen Munchen und Ingolstadt ben Borzug verbiene vor jeder andern

- 1) in itrategifcher,
- 2) in tednischer,
- 3) in finangieller

Beziehung, und bitten Guer Königl. Majestat, ber Begründung ihrer Behauptung bas huldvollste Gehör nicht zu versagen.

Bu Biff. 1.

Die Führung einer Eisenbahn durch das Paarthal verdient in strategischer Beziehung den Borzug vor jeder andern Richtung. Ein Rückblick auf die Kriegs-Seschichte aller Zeiten, ein Hinklick auf die Karte und auf die Bodenkonfiguration zeigt uns, daß das Dreieck Augsburg, Rain, resp. Donauwörth und Ingolstadt die Hauptposition bildet gegen die dem Baterlande brohenden Angriffe, kommen sie von Westen oder vom Norden.

Die Angriffe auf Deutschland gingen beinahe immer vom Westen aus, und ber nachste uns brobenbe Sturm scheint beinahe unzweifelhaft benfelben Ausgangspunkt nehmen zu wollen.

Der Uebergang nach Deutschland wird entweder am Oberrhein (Bafel) oder am Unterrhein (Mainz) erfolgen. Erfolgt er am ersten Puntte, so wird den ersten Anprall der Schwarzwald erfahren und die alte Position Stockach wird ihre Wichtigkeit bewähren.

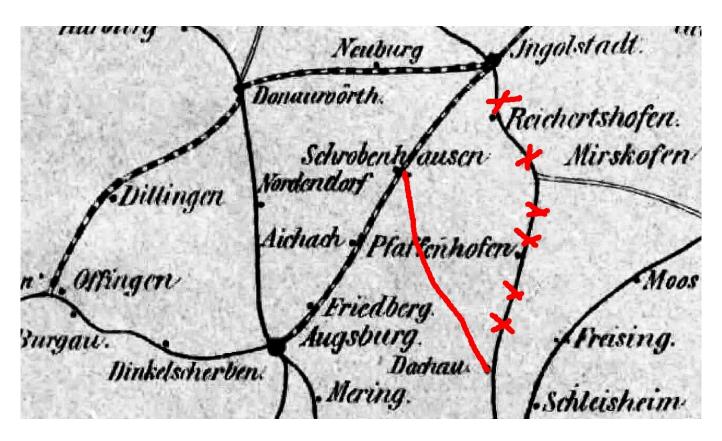
"Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König! Allergnädigster König und Herr!

Die Vertreter der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart nahen sich den Stufen des Thrones Euer Königlichen Majestät, um Allerhöchst-Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses allerehrfurchtvollst zu unterbreiten. ..."

Die Bemühungen zeitigen bald Früchte. Im Mai 1861 legt der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) einen ersten Entwurf für eine Strecke vor, die vom Gut Stierhof bei Augsburg über Friedberg, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen soll. Im April 1863 legt Röckl einen Plan mit deutlich geänderter Linienführung vor: Nun nicht mehr über Hohenwart, sondern über Arnbach (dem heutigen Niederarnbach) nach Ingolstadt, also so, wie schließlich auch gebaut wurde. Es folgen weitere Denk- und Bittschriften der interessierten Städte und Gemeinden, die sich an den Landtag, an Ministerien und die Kgl. Regierung von Oberbayern wenden. Auch der Magistrat der Stadt Schrobenhausen wird am 27. August 1863 nochmals vorstellig.

Im Herbst des gleichen Jahres befasst sich die Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landestages mit einem Gesetzentwurf der Königlichen Regierung, "die Vervollständigung und weitere Ausdehnung der bayerischen Eisenbahnen betreffend" – wie es in schönstem Amtsdeutsch heißt. Eine Bahnstrecke Augsburg – Schrobenhausen – Ingolstadt beinhaltet diese Vorlage noch nicht. Im Mittelpunkt der Beratungen steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und ihre Weiterführung nach Nürnberg.

Nach dem Antrag von Pfarrer Dr. Anton Schmid sollte die Strecke München – Ingolstadt nicht über Pfaffenhofen führen, sondern von Dachau nach Schrobenhausen und weiter nach Ingolstadt.



Trotzdem sollte in der Sitzung, die am 21. September 1863 ab 16 Uhr im Landtagsgebäude in der Münchner Prannenstraße 20 stattfindet – das Maximilianeum gab es noch nicht, – das Projekt Paartalbahn eine Rolle spielen. Denn an der Zusammenkunft nimmt auch der Schrobenhausener Stadtpfarrer Anton Schmid teil, der als frisch gewählter Landtagsabgeordneter den Wahlbezirk Schrobenhausen vertritt. Im Mittelpunkt der teils hitzigen Debatten steht der Bau der Bahnstrecke München – Ingolstadt und vor allem die Frage, wie diese über die Fränkische Alb nach Nürnberg weiterzuführen sei. Ob nun über Eichstätt, wie damals beschlossen, oder auf direkten Weg, wie die heutige Hochgeschwindigkeitsstrecke Ingolstadt – Nürnberg, deren Trassenführung eine ganze Reihe von Abgeordneten schon damals bevorzugt hätte, ist nicht Gegenstand von Schmids Überlegungen. Vielmehr geht es ihm in seinem "Modifikationsantrag" um etwas ganz anderes. Doch lassen wir ihn selbst sprechen. Laut dem stenographischen Landtagsprotokoll eröffnet Stadtpfarrer Schmid seine Rede:

enthalten. Ich ersuche den Herrn Abgeordneten Schmid,

seinen Antrag zu motiviren.

Dr. Schmid, Anton: Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie Minchen-Ingolftadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, das hin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfassenhosen über Schrobeinhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden. Ich weiß wohl, daß ich dabei mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen habe, weil man annehmen könnte, als ob es sich hier nur um Lokalinkeressen handle, allein ich schicke voraus, daß ich nicht aus Berücksichtigung rein lokaler, sondern allgemeiner Interessen spreche.

Erlauben Sie mir, daß ich zu dieser Modisikation ganz in Kürze die Gründe angebe. Durch viese Modisikation wird allerdings das Prinzip der direkten Linien etwas geändert

"Meine Herren! Ich habe mir die Freiheit genommen, eine Modifikation zu der Linie München – Ingolstadt diesem hohen Hause zu unterbreiten, dahin gehend, es möchte diese Linie statt nach Pfaffenhofen über Schrobenhausen direkt nach Ingolstadt geführt werden."

Die folgende Argumentation ist nicht völlig ohne Widerspruch. Eingangs betont Stadtpfarrer Schmid, es gehe ihm keineswegs um rein lokale Interessen, denn durch eine gemeinsame Führung der Strecken von München und Augsburg ab Schrobenhausen bis Ingolstadt ließen sich über zwei Millionen Gulden sparen. Doch wenige Sätze legt er sich so richtig ins Zeug für Schrobenhausen:

"Ich will nicht davon sprechen, meine Herren, daß Schrobenhausen selbst ein sehr betriebsames, gewerbsames Städtchen ist, und daß, wenn es ganz und gar aus dem Eisenbahnverkehre ausgeschlossen wird, dasselbe ganz und gar seinem Ruine entgegengeht, denn Schrobenhausen lebt nur von Industrie, besitzt mehrere Fabriken, und hat seine Industrie, Gott sei Dank, so weit getrieben, daß man in mancher Provinzialstadt diese Höhe nicht findet."

Und ein weiteres Argument bringt der Redner vor:

"Endlich würde uns diese Route noch das Donaumoos erschließen, jenes Donaumoos, für welches die Staatsregierung wenigstens in früherer Zeit so viele Millionen geopfert hat, und das auf weithin schätzbares Brennmaterial zu liefern im Dem gleichfalls "gewerbesamen Städtchen Pfaffenhofen" wollte der Geistliche "durchaus nicht zu nahe treten" und stellte "ihm früher oder später jedenfalls von Indersdorf oder Jetzendorf aus eine Zweigbahn" in Aussicht.

War Schmids Vorschlag nun ein kurioser Einfall aus der Provinz, über den die Mitglieder des Hohen Hauses spöttisch lächelnd hinwegsahen? Keineswegs, denn als Joseph Pözl (1814-1881), der zweite Präsident der Kammer, die Frage stellt, ob der Antrag aus Schrobenhausen unterstützt werden solle, erhebt sich eine genügende Anzahl von Abgeordneten zustimmend von ihren Plätzen. Womit Schmids "Modifikation" zwar nicht angenommen ist, aber es darf darüber diskutiert werden. Diese Diskussion leuchtet in der viele Stunden langen Debatte, die sich bis zum 24. September hinzieht immer wieder mal auf, ohne für den Gesamtverlauf besonders bedeutungsvoll zu sein. So kann etwa der Augsburger Abgeordnete <u>Dr. Marquard Barth (1809-1885)</u> der Idee von Pfarrer Schmid durchaus etwas abgewinnen.

"Ich komme nun zu einem anderen Redner, derselbe hat uns vorgeschlagen … den Weg über Schrobenhausen zu nehmen. Meine Herren! Ich bin sehr dafür, dass gegebenen Falles diese Modifikation des Herr Dr. Schmid angenommen werde und Sie dürfen nicht glauben, daß dieß aus Satyre geschieht, dazu bin ich zu gutmüthig. Man könnte sagen, wenn man einmal auf Schlangenlinien sich einläßt, kommt es auf ein Glied mehr oder weniger nicht an."

Schließlich kommt es zur Abstimmung über verschiedene Varianten, aus der die direkte Linienführung München – Pfaffenhofen – Ingolstadt als Sieger hervorgeht. Anton Schmids Vorstoß hat sich erledigt.

Ob es dem Stadtpfarrer ein "Herzensanliegen" war, ob er sich als örtlicher Landtagsabgeordneter dazu verpflichtet fühlte, ob er von Schrobenhausener Honoratioren dazu gedrängt wurde, diese Frage ruht im Dunkel der Vergangenheit. Sein Engagement war jedenfalls nicht ungewöhnlich: Geistliche, die sich für den Bahnbau einsetzen, dem örtlichen "Eisenbahn-Committe" angehörten oder ihm vorstanden, finden sich in der Eisenbahngeschichte Bayerns im 19. Jahrhundert häufig. Sie zählten zur lokalen Elite.

Ouellen und Literatur:

- Löwenstein, Theodor: *Die bayerische Eisenbahnbaupolitik bis zum Eintritt*Deutschlands in die Weltwirtschaft. 1825 bis 1890. In: Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 881-925, 1285-1312, 1587-1639
- Mages, Emma: Eisenbahnbau, Siedlung, Wirtschaft und Gesellschaft in der südlichen Oberpfalz 1850 – 1920 (Regensburger historische Forschungen; Band Bd. 10), Kallmünz/Opf: Lassleben . 1984 – XLIV, 390 S. : Ill., graph. Darst., Kt., ISBN 978-3-7847-4010-2.
- Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. Gedenkschrift zum 50. Jahrestag der Inbetriebsetzung der ersten Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 1. Oktober 1844 (Kohlhammer Edition Eisenbahn), Stuttgart: Kohlhammer 1982 286 Seiten: Illustrationen, Karten, ISBN 978-3-17-007685-3 ② Erw. Nachdr. d. Ausg. München 1894.
- Pittius, Hans-Joachim / Schuster, Anton: *Die Paartalbahn. Seit 1875 mit dem Zug von Augsburg nach Ingolstadt*, Schrobenhausen: Verlag Benedikt Bickel 2000 156 Seiten, 220 Abbildungen, ISBN 978-3-922803-52-2 ② .
- Sauer, Andreas: "... daß bei Erbauung einer Eisenbahn die Stadt Pfaffenhofen in das Eisenbahnnetz aufzunehmen sei". Der Eisenbahnbau und seine Auswirkungen auf die Stadtentwicklung (Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n); Band 19), Pfaffenhofen a.d. Ilm: Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm . 2017 : 93 S.-zahlr. Ill. u. Kart. .
- Stark, Hans: Die 100jährige Geschichte der unteren Donautalbahn. Dampf, Öl, ein Schienenstrang, Abensberg: [Selbstverl. ?] . 1974 58 S. m. Abb. u. Taf.
- Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages im Jahre 1863. Stenographische Berichte Nr. 1-25. Von der I. Sitzung am 25. Juni 1863 bis zur XXV. Sitzung am 30. September 1863. I. Band, S. 402-403