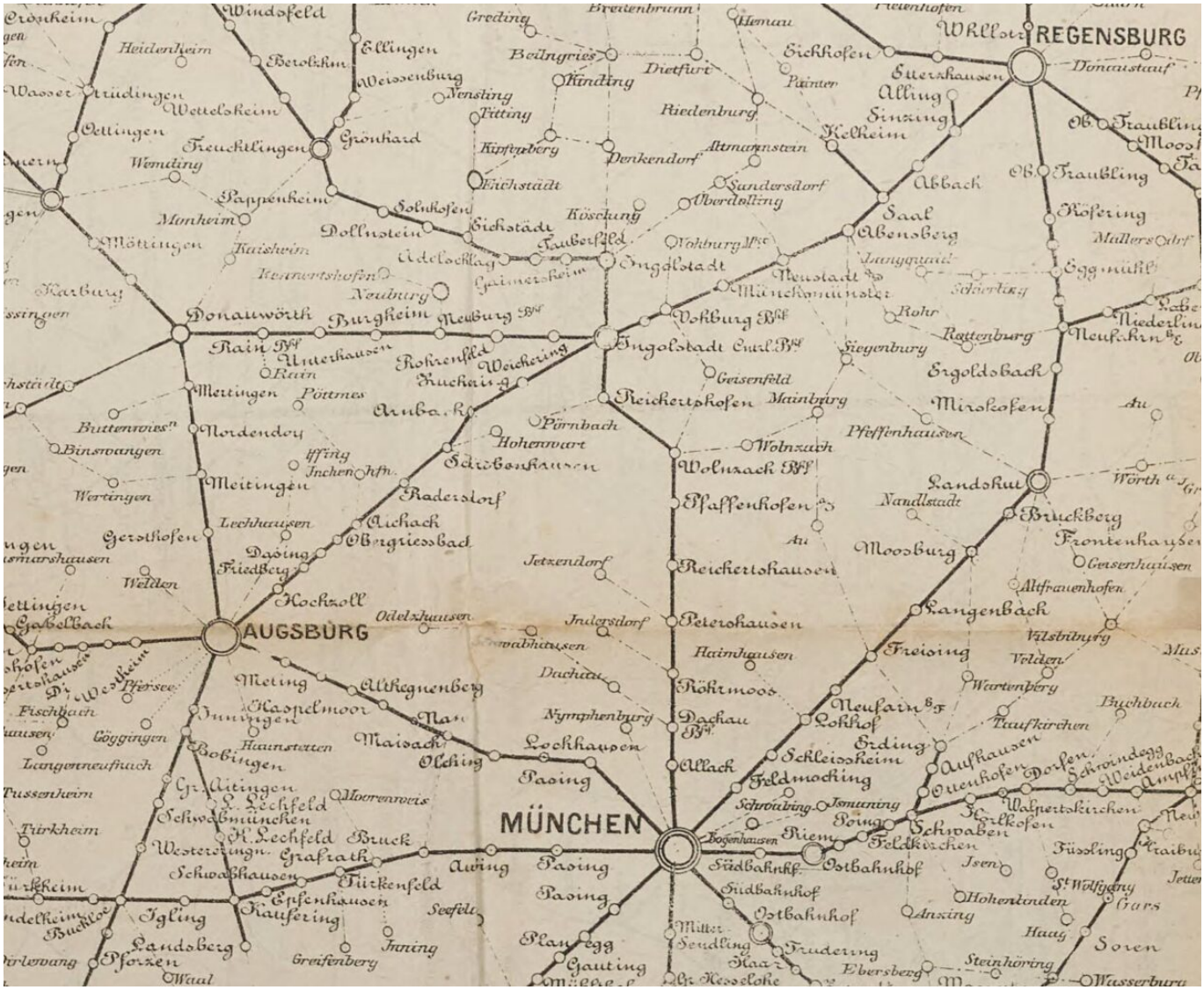
Paartalbahn-Chronik (2): Staatsbahnzeit bis 1920

geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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.


REGENSBURG
AUGSBURG
MÜNCHEN
Ingolstadt
Donauwörth
Neuburg
Rain
Schrobenhausen
Aichach
Friedberg
Dasing
Hochzoll
Meitingen
Mering
Landsberg
Freising
Moosburg
Landshut
Pfaffenhofen
Reichertshofen
Petershausen
Dachau
Pasing
Laim
Ostbahnhof
Südbahnhof
Allach
Neufahrn
Lohhof
Erding
Dorfen
Wolnzach
Mainburg
Geisenfeld
Rohr
Abbach
Saal
Kelheim
Neustadt
Eggmühl
Bruckberg
Langenbach
Altfrauenhofen
Moosburg
Pfeffenhausen
Rottenburg
Ergoldsbach
Mirskofen
Vohburg
Gaimersheim
Adelschlag
Eichstädt
Dollnstein
Pappenheim
Wemding
Treuchtlingen
Gröningen
Ellingen
Weissenburg
Greding
Beilngries
Kinding
Dietfurt
Riedenburg
Kipfenberg
Denkendorf
Altmannstein
Sandersdorf
Oberdolling
Köschinger
Ebenhofen
Ebenhofen
Ebenhofen

beleuchtet der zweite Teil der Chronik die „Blütezeit“ der Paartalbahn, die 39 Jahren von 1875 bis 1914. Wenn dabei von der „Staatsbahnzeit“ die Rede ist, so meint dies die „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.)“, in deren Eigentum und Betrieb die Paartalbahn bis 1920 stand, in jener Zeit, als die Strecke das erste und konkurrenzlos einzige leistungsfähige Verkehrsmittel darstellte, das die wirtschaftliche Entwicklung und die in Bayern etwas verspätete Ankunft des Industriezeitalters ungemein förderte und in großem Maße überhaupt erst ermöglichte. Der vergleichsweise billige Transport von Massengütern auf der Schiene eröffnete lokalen Unternehmen wie der Papierfabrik Leinfelder in Schrobenhausen oder der Beck’schen Kunstmühle in Aichach, ebenso aber auch der Landwirtschaft die Möglichkeiten sich auf dem regionalen Markt und oft auch darüber hinaus zu platzieren.

Pendler aus Friedberg begannen mit dem Zug zur Arbeit nach Augsburg zu fahren, das sich in jenen Jahren gerne mit dem Titel eines „bayerischen Manchester“ schmückte. Auch Bildung und Ideen kamen mit dem Dampfzug vermehrt auf’s flache Land – ein Aspekt des Eisenbahnzeitalters, der heute gerne übersehen wird. So verbreitete sich beispielsweise die Sozialdemokratie entlang der Paartalbahn von Lechhausen nahe Augsburg-Hochzoll und kam 1893 in Schrobenhausen an, das im Vergleich zu den umliegenden Kleinstädten eine deutlich größere Arbeiterschaft besaß.[1]

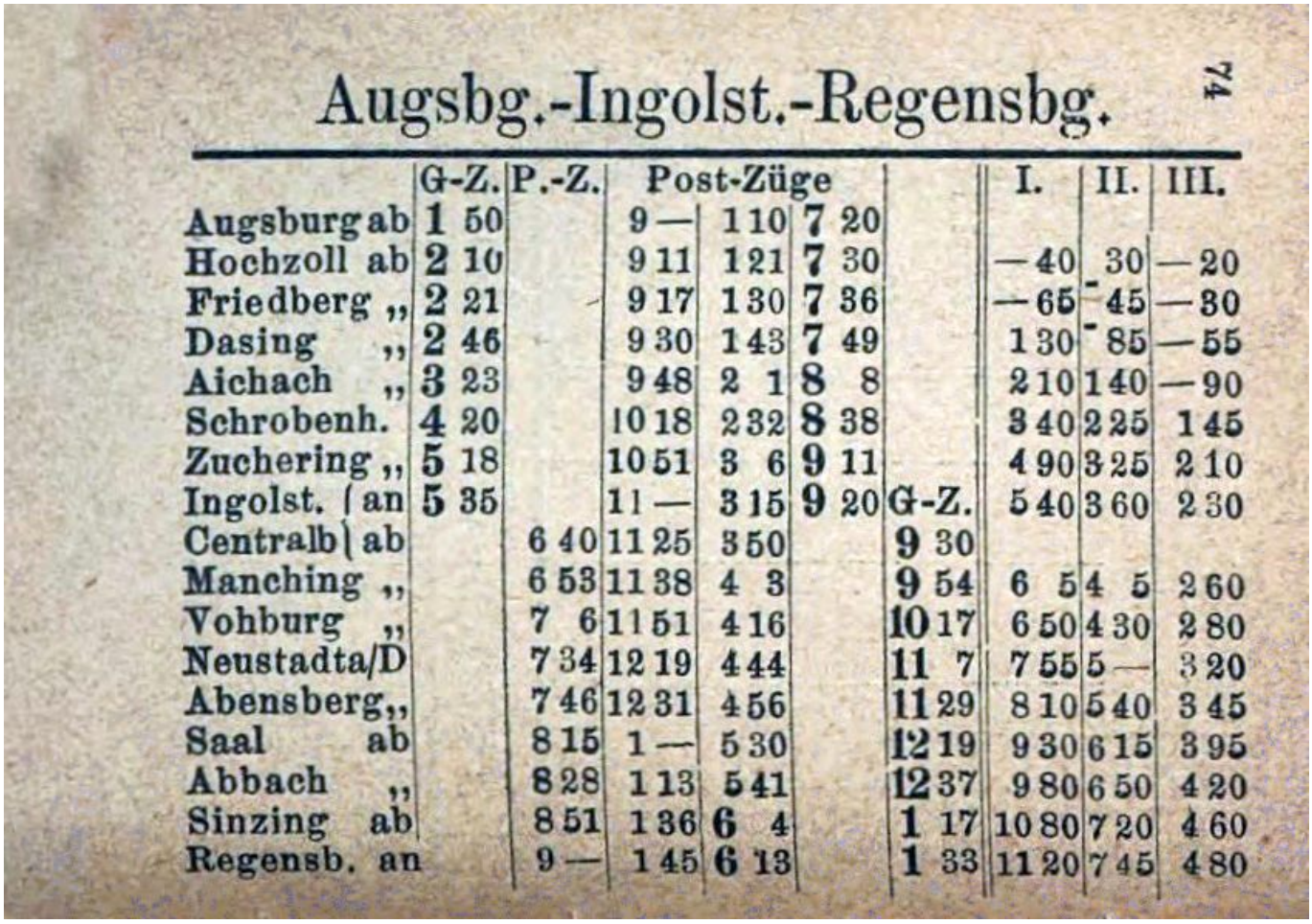
Um aber in der Rückprojektion keine falsche Idylle zu produzieren: Bahnfahren, wenn auch preiswert im Vergleich zu Stellwagen und Postkutsche, war immer noch teuer. Handwerker und Bürger konnten es sich leisten. Für die „einfachen Leute“ blieb die Tür des „Eisenbahn-Coupés“ – auch das Abteil der dritten Klasse – häufig verschlossen oder bedeutete zumindest eine erhebliche finanzielle Anstrengung, die wohlüberlegt werden wollte. Zu den Ausnahmen zählten verbilligte Ausflugszüge. Zwar verbesserte sich die Situation zwischen 1875 und 1914 durch die steigende Kaufkraft und die Tarifpolitik der Bahn zunehmend, doch oft hieß es, um den Titel einer wissenschaftlichen Arbeit zur Alltagsmobilität aus der Schweiz zu zitieren: „Im Übrigen ging man zu Fuß“.[2]

1875	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.
	15.05.1875	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).
	15.05.1875	Bis 1877 fahren auf der Paartalbahn keine reinen Güterzüge, sondern gemischte Züge, auch "Güterzug mit Personenbeförderung" genannt.
1877	1877	Ab diesem Jahr verkehren auch reine Güterzüge
	SF 1877	Nur im Sommerfahrplan 1877 und 1878 verkehrt ein Schnellzugpaar Augsburg – Regensburg. Die Fahrzeit von Augsburg nach Ingolstadt beträgt 1 Stunde und 23 Minuten; der Zug hält dabei nur in Aichach und Schrobenhausen. Die gesamte Fahrdauer Augsburg - Regensburg beträgt 2 Stunden und 59 Minuten.
1880	15.10.1880	Die Station Pobenhausen wird eröffnet
1887	WF 1887/88	Die Station Arnbach wird auf Antrag des Freiherrn von Pfetten in Niederarnbach umbenannt.
1888	10.07.1888	Die Station Hörzhausen wird eröffnet
1889		Der Holzhändler Valentin Bork erhält in Schrobenhausen den ersten Gleisanschluß
1890	WF 1890/91	Die Station Paar wird eröffnet
	01.10.1890	Die Kilometrierung der Paartalbahn wird zwischen 01.10.1890 und 12.11.1891 umgedreht und beginnt nun ab Ingolstadt Hbf
1891		Die Papierfabrik Leinfelder übernimmt den Borkschen Anschluss. Im Laufe der Jahre wird dieses Gleis bis zum Betriebsgelände nahe der Paar weitergeführt und verzweigt sich dort. Schon längere Zeit nicht mehr benutzt, wird es erst in den frühen 2000er Jahren endgültig abgebaut.

1893	01.07.1893	Die Station Edelshausen wird als Bedarfshaltestelle eröffnet.
1897	1897	Die beiden Brücken über die Paartalbahn nördlich von Schrobenhausen werden erbaut und ersetzen den höhengleichen Bahnübergang.
	17.05.1897	Als erster Bahnhof der Strecke (exklusive Augsburg und Ingolstadt) erhält Radersdorf ein mechanisches Stellwerk, das im Freien aufgestellt ist. Das Stellwerk ist vom Typ "Krauß & Comp."
1900	SF 1900	Mit dem Zugpaar D 89/90 Regensburg - Augsburg gibt es erneut eine Schnellzugverbindung, nun mit mehr Halten als 1877/78. Die Fahrtzeit beträgt daher von Regensburg nach Augsburg 3 Stunden und 18 Minuten, von Ausgburg nach Regensburg 3 Stunden und 1 Minute.
1903	SF 1903	Im Fahrplan erscheint erstmals eine Tabelle mit Vorortzügen Augsburg - Friedberg
1904		Das Dampfsägewerk Anton Prücklmair in der heutigen Bürgermeister-Götz-Straße direkt bei den Gleisanlagen des Schrobenhausener Bahnhofs gelegen, erhält einen Gleisanschluß.
1905		In Aichach entsteht ein Gleisanschluss zur Anlieferung von Material für den Bau des Gefängnisses. Ein verkürztes Stück des Gleises übernimmt 1908 die "Beck'sche Kunstmühle". Weitere Anschließer kommen dazu (u. a. Mahl, Dinauer, Reitberger).
	17.01.1905	Der Bahnhof Dasing erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
1907	19.06.1907	Der Bahnhof Aichach erhält ein Stellwerk Bauart "Krauss & Comp."
	26.06.1907	Der Bahnhof Schrobenhausen erhält einen mechanisches Stellwerk "Krauss & Comp."
1909	01.05.1909	Die Station Edelshausen wird für den Güterverkehr eröffnet.
	01.05.1909	Zusammen mit der Inbetriebnahme des Ladegleises erhält der Bahnhof Edelshausen als letzter der Strecke ebenfalls ein Krauss-Stellwerk.
1914	WF 1914/15	Kriegsbedingt wird ein Zugpaar gestrichen
1917	WF 1917/18	Es verkehren nur noch drei Zugpaare: morgens, mittags und abends

Abkürzungen: SF = Sommerfahrplan; WF = Winterfahrplan



Augsbg.-Ingolst.-Regensbg.

74

	G-Z.	P.-Z.	Post-Züge				I.	II.	III.
Augsburg ab	1 50		9 —	1 10	7 20				
Hochzoll ab	2 10		9 11	1 21	7 30		— 40	30	— 20
Friedberg „	2 21		9 17	1 30	7 36		— 65	45	— 30
Dasing „	2 46		9 30	1 43	7 49		1 30	85	— 55
Aichach „	3 23		9 48	2 1	8 8		2 10	1 40	— 90
Schrobenh.	4 20		10 18	2 32	8 38		3 40	2 25	1 45
Zuchering „	5 18		10 51	3 6	9 11		4 90	3 25	2 10
Ingolst. an	5 35		11 —	3 15	9 20	G-Z.	5 40	3 60	2 30
Centralb ab		6 40	11 25	3 50		9 30			
Manching „		6 53	11 38	4 3		9 54	6 5	4 5	2 60
Vohburg „		7 6	11 51	4 16		10 17	6 50	4 30	2 80
Neustadta/D		7 34	12 19	4 44		11 7	7 55	5 —	3 20
Abensberg „		7 46	12 31	4 56		11 29	8 10	5 40	3 45
Saal ab		8 15	1 —	5 30		12 19	9 30	6 15	3 95
Abbach „		8 28	1 13	5 41		12 37	9 80	6 50	4 20
Sinzing ab		8 51	1 36	6 4		1 17	10 80	7 20	4 60
Regensb. an		9 —	1 45	6 13		1 33	11 20	7 45	4 80

Regensbg-Ingolst.-Augsbg.

	G-Z.	Post-Züge		S-Z.	P-Z.	G-Z.	v. Regensbg.		
Regensb. ab		7 5	12 35		5 5	8 30	I.	II.	III.
Sinzing „		7 16	12 46		5 16	8 48	— 50	— 35	- 25
Abbach „		7 39	1 10		5 40	9 28	1 55	1 5	- 65
Saal „		7 50	1 21		5 51	9 48	2 —	1 35	- 85
Abensberg „		8 18	1 49		6 18	10 38	3 20	2 15	1 40
Neustadta/D		8 32	2 4		6 31	11 5	3 70	2 45	1 60
Vohburg „		8 57	2 29		6 56	11 48	4 80	3 20	2 5
Manching „		9 12	2 42		7 8	12 9	5 40	3 60	2 30
Ingolst. an		9 24	2 54		7 20	12 30	5 95	3 95	2 55
Cntralb. ab	2 50	10 10	3 30		7 50				
Zuchering „	3 10	10 20	3 40		8 —		6 40	4 25	2 75
Schrobenh.	4 20	10 57	4 17		8 35		7 95	5 25	3 40
Aichach „	5 15	11 26	4 46		9 3		9 20	6 10	3 95
Dasing „	5 49	11 43	5 3		9 20		10 —	6 65	4 25
Friedberg „	6 14	11 58	5 18		9 34		10 65	7 5	4 55
Hochzoll „	6 33	12 6	5 27		9 42		10 90	7 25	4 65
Augsbrg. an	6 50	12 14	5 35		9 50		11 20	7 45	4 80

Züge auf der Paartabahn Augsburg – Ingolstadt und auf der Strecke Ingolstadt – Regensburg aus „A. Daibler's Portemonnaie-Fahrplan Winterdienst 1878/79".
Die Abkürzungen bedeuten: G-Z. = Güterzug mit Personenbeförderung. P.-Z. = Personenzug. Post-Zug: Bei den Postzügen handelt es sich um Personenzüge, die auch Post beförderten. S.-Z. = Schnellzug. Die Spalte ist leer, da der Schnellzug Regensburg – Augsburg nur im Sommerfahrplan 1877 und 1978 verkehrte. Da die 24-Stunden-Zählung noch nicht eingeführt war, verweisen fett gedruckte Stundenzahlen auf Zeiten zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens. Die drei rechten Spalten nennen die Fahrpreise für die I., II. und III. Wagenklasse in Mark und Pfennig.

Paartalbahn-Chronik (1): Planungsphase und Bauzeit

geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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 1861beschlossen, 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, welch lebenswichtige 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 Landestags 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. Einzeln 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".

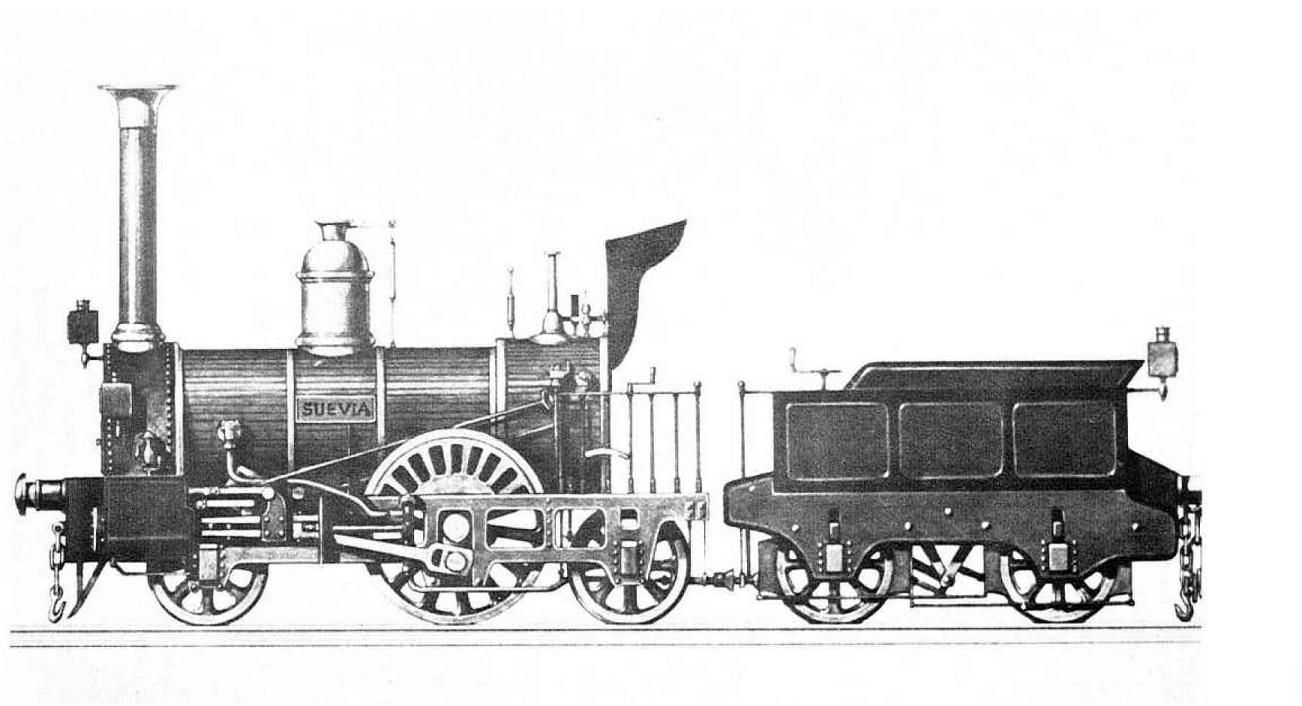
Der Bau der Paartalbahn 1872 – 1875

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 er 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.

---

150 Jahre Paartalbahn – eine sehr kurze

Geschichte

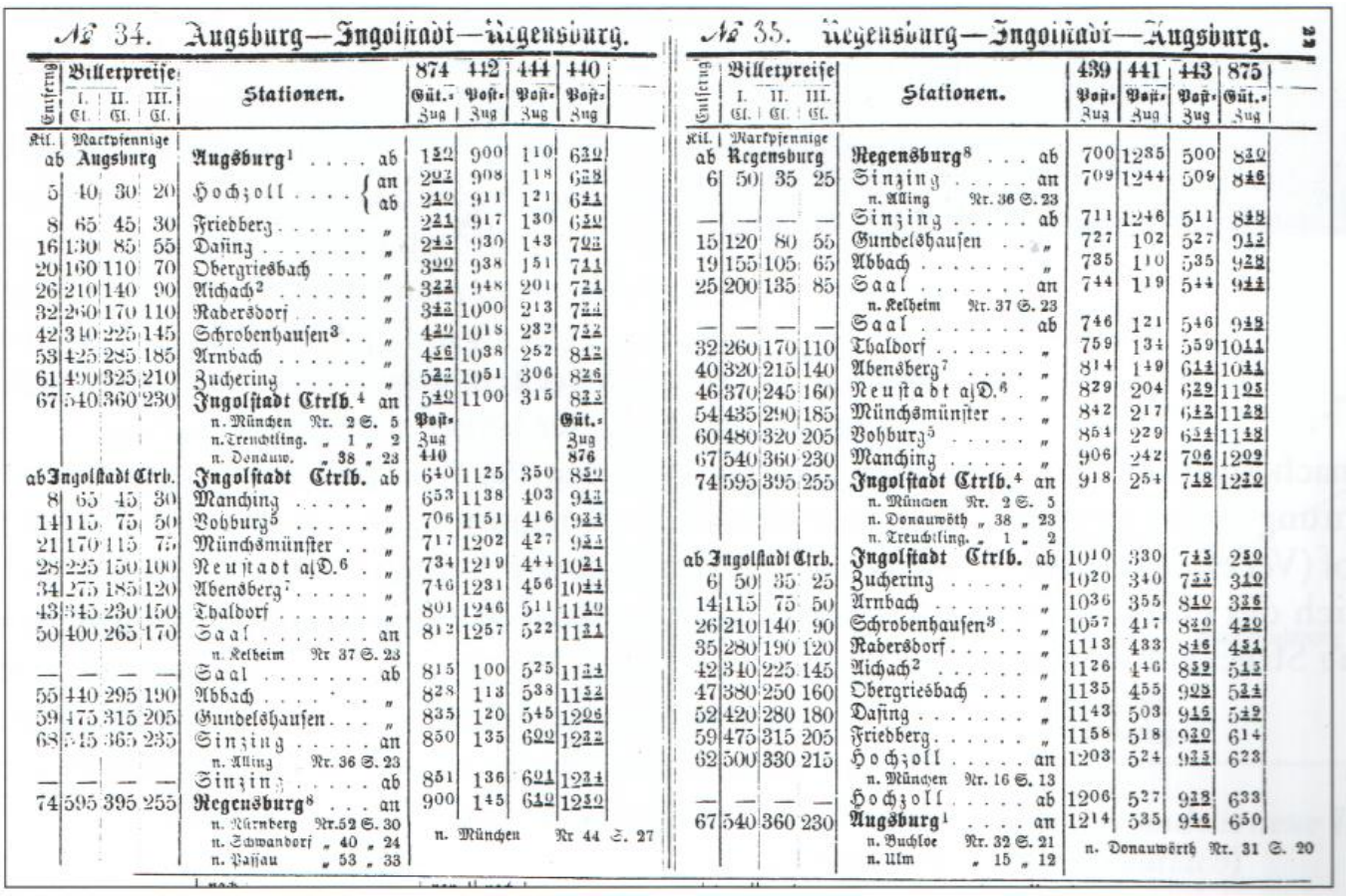
geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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.	Markpfennige							
ab	Augsburg			Augsburg[1] . . . . ab	1 22	900	1 10	6 20
5	40	30	20	Hochzoll . . . . an	2 02	9 08	1 18	6 28
				ab	2 10	9 11	1 21	6 41
8	65	45	30	Friedberg . . . . . „	2 21	9 17	1 30	6 50
16	130	85	55	Dasing . . . . . „	2 45	9 30	1 43	7 03
20	160	110	70	Obergriesbach . . . „	3 00	9 38	1 51	7 11
26	210	140	90	Aichach[2] . . . . . „	3 22	9 48	2 01	7 21
32	260	170	110	Radersdorf . . . . . „	3 43	10 00	2 13	7 34
42	340	225	145	Schrobenhausen[3] . . „	4 20	10 18	2 32	7 52
53	425	285	185	Arnbach . . . . . „	4 56	10 38	2 52	8 12
61	490	325	210	Zuchering . . . . . „	5 27	10 51	3 06	8 26
67	540	360	230	Ingolstadt Ctrlb.[4] an	5 49	11 00	3 15	8 33
				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	6 40	11 25	3 50	8 30
8	65	45	30	Manching . . . . . „	6 53	11 38	4 03	9 13
14	115	75	50	Vohburg[5] . . . . . „	7 06	11 51	4 16	9 24
21	170	115	75	Münchsmünster . . „	7 17	12 02	4 27	9 35
28	225	150	100	Neustadt a/D.[6] . „	7 34	12 19	4 44	10 21
34	275	185	120	Abensberg[7] . . . . „	7 46	12 31	4 56	10 44
43	345	230	150	Thaldorf . . . . . „	8 01	12 46	5 11	11 10
50	400	265	170	Saal . . . . . an	8 12	12 57	5 22	11 31
				n. Kelheim Nr 37 S. 23				
—	—	—	—	Saal . . . . . ab	8 15	1 00	5 25	11 34
55	440	295	190	Abbach . . . . . „	8 28	1 13	5 38	11 52
59	475	315	205	Gundelshausen . . . „	8 35	1 20	5 45	12 06
68	545	365	235	Sinzing . . . . . an	8 50	1 35	6 02	12 22
				n. Alling Nr. 36 S. 23				
—	—	—	—	Sinzing . . . . . ab	8 51	1 36	6 01	12 24
74	595	395	255	Regensburg[8] . . . an	9 00	1 45	6 10	12 30
				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.	Markpfennige							
ab	Regensburg			Regensburg[8] . . . ab	7 00	12 35	5 00	8 30
6	50	35	25	Sinzing . . . . . an	7 09	12 44	5 09	8 46
				n. Alling Nr. 36 S. 23				
—	—	—	—	Sinzing . . . . . ab	7 11	12 46	5 11	8 48
15	120	80	55	Gundelshausen . . „	7 27	1 02	5 27	9 13
19	155	105	65	Abbach . . . . . „	7 35	1 10	5 35	9 28
25	200	135	85	Saal . . . . . an	7 44	1 19	5 44	9 44
				n. Kelheim Nr. 37 S. 23				
—	—	—	—	Saal . . . . . ab	7 46	1 21	5 46	9 48
32	260	170	110	Thaldorf . . . . . „	7 59	1 34	5 59	10 11
40	320	215	140	Abensberg[7] . . . . „	8 14	1 49	6 14	10 41
46	370	245	160	Neustadt a/D.[6] . „	8 29	2 04	6 29	11 05
54	435	290	185	Münchsmünster . . „	8 42	2 17	6 42	11 28
60	480	320	205	Vohburg[5] . . . . „	8 54	2 29	6 54	11 48
67	540	360	230	Manching . . . . . „	9 06	2 42	7 06	12 09
74	595	395	255	Ingolstadt Ctrlb.[4] an	9 18	2 54	7 18	12 30
				n. München Nr. 2 S. 5				
				n. Donauwörth „ 38 „ 23				
				n. Treuchtling. „ 1 „ 2				
ab	Ingolstadt Ctrlb.			Ingolstadt Ctrlb. ab	10 10	3 30	7 43	2 50
6	50	35	25	Zuchering . . . . . „	10 20	3 40	7 53	3 10
14	115	75	50	Arnbach . . . . . „	10 36	3 55	8 10	3 26
26	210	140	90	Schrobenhausen[3] . . „	10 57	4 17	8 30	4 20
35	280	190	120	Radersdorf . . . . . „	11 13	4 33	8 46	4 34
42	340	225	145	Aichach[2] . . . . . „	11 26	4 46	8 59	5 13
47	380	250	160	Obergriesbach . . . „	11 35	4 55	9 08	5 24
52	420	280	180	Dasing . . . . . „	11 43	5 03	9 16	5 42
59	475	315	205	Friedberg . . . . . „	11 58	5 18	9 30	6 14
62	500	330	215	Hochzoll . . . . . an	12 03	5 24	9 35	6 23
				n. München Nr. 16 S. 13				
—	—	—	—	Hochzoll . . . . . ab	12 06	5 27	9 38	6 33
67	540	360	230	Augsburg[1] . . . . an	12 14	5 35	9 46	6 50
				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)

---

150 Jahre Paartalbahn-Geschichte(n)

geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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 | 13. Februar 2026

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 Reisezugverlagerung“
- „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.

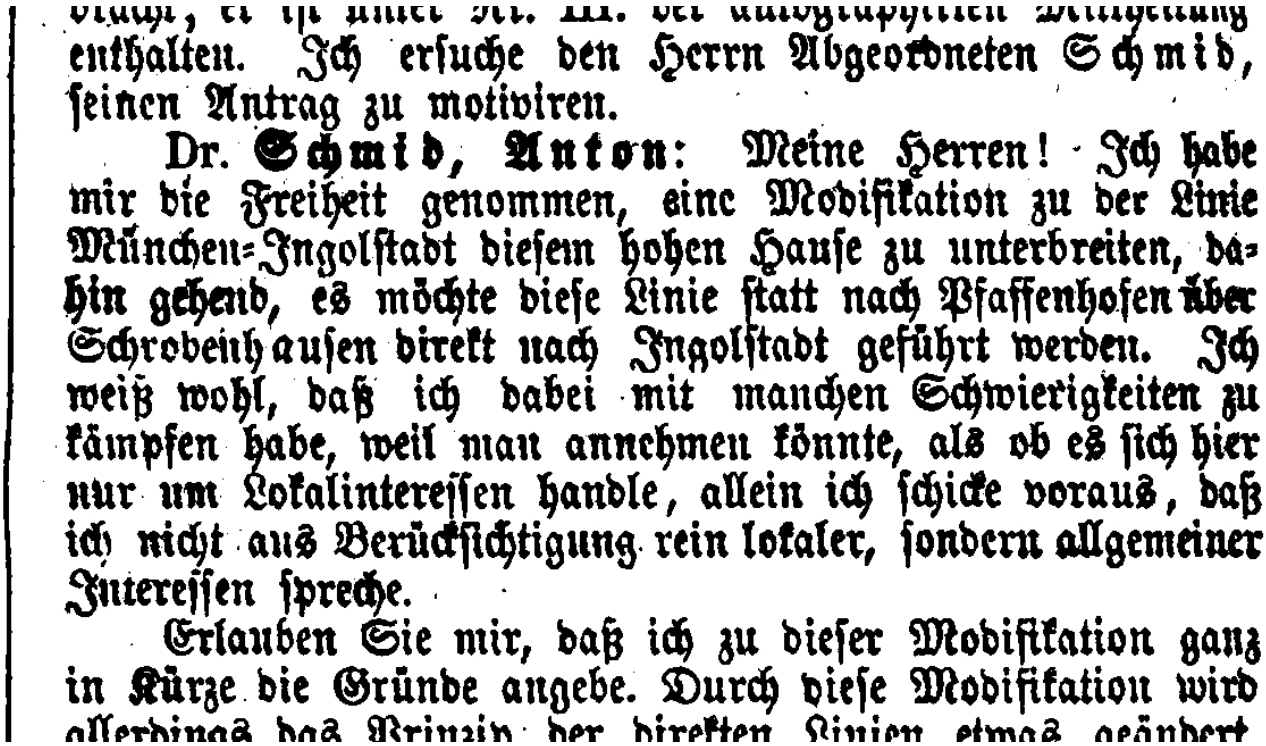
Dr. Schmid: Rede zur Paartalbahn 1863

geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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

jemals im Bayerischen Landtag über Schrobenhausener Belange zu hören waren. (Benno Bickel)

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 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 dabei 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.

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

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 | 13. Februar 2026



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:

https://homepages.uni-regensburg.de/~kog02554/Lehre/Politiker/Schmid.pdf

https://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Anton_Schmid

Stadtpfarrer Dr. Anton Schmid und die Paartalbahn

geschrieben von Benno Bickel | 13. Februar 2026

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:

Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und **Hohenwart,**
im Februar 1861.

Betreff:
Die Erbauung einer Eisenbahn zwischen
Augsburg und **Ingolstadt.**

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 Euerer Königlichen Majestät, um Allerhöchst-Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paar-Flusses allerehrfurchtsvollst zu unterbreiten.

Es dürfte kaum einem gerechten Widerspruche 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 aufbewahrt sind, mit der unter dem Aufwand vieler Millionen hergestellten Hauptfeste des Landes nicht blos verbunden, sondern durch diese Verbindung auch geschützt werden solle, und irrt das Gerücht nicht, so haben Euerer Königl. Majestät Weisheit diese Verbindung auch bereits als nothwendig erkannt, und bezüglich der Herstellung derselben bereits Vorarbeiten anzubefehlen geruht. Dasselbe Gerücht sagt, daß bis jetzt nur die Linie zwischen München und Ingolstadt in möglichst gerader Richtung entweder über Pfaffenhofen oder über Dachau ins Auge gefaßt worden sei.

Die allerehrfurchtsvollst Unterschriebenen wagen es, Euerer Königl. Majestät Weisheit eine andere Richtung der Verbindung der Landeshauptstadt mit der Landesfestung allerunterthänigst zu unterbreiten, nemlich unter Benützung der München-Augsburger Eisenbahn bis Stierhof und von da mit steter Verfolgung des Paarflusses bis Ingolstadt.

Die allerehrfurchtsvollst Unterschriebenen wagen zu behaupten, daß diese Richtung der Eisenbahn-Verbindung zwischen München und Ingolstadt den Vorzug verdiene vor jeder andern

1) in strategischer,
2) in technischer,
3) in finanzieller

Beziehung, und bitten Euer Königl. Majestät, der Begründung ihrer Behauptung das huldvollste Gehör nicht zu versagen.

Zu Ziff. 1.

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

Die Angriffe auf Deutschland gingen beinahe immer vom Westen aus, und der nächste uns drohende Sturm scheint beinahe unzweifelhaft denselben Ausgangspunkt nehmen zu wollen.

Der Uebergang nach Deutschland wird entweder am Oberrhein (Basel) oder am Unterrhein (Mainz) erfolgen. Erfolgt er am ersten Punkte, 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. …“

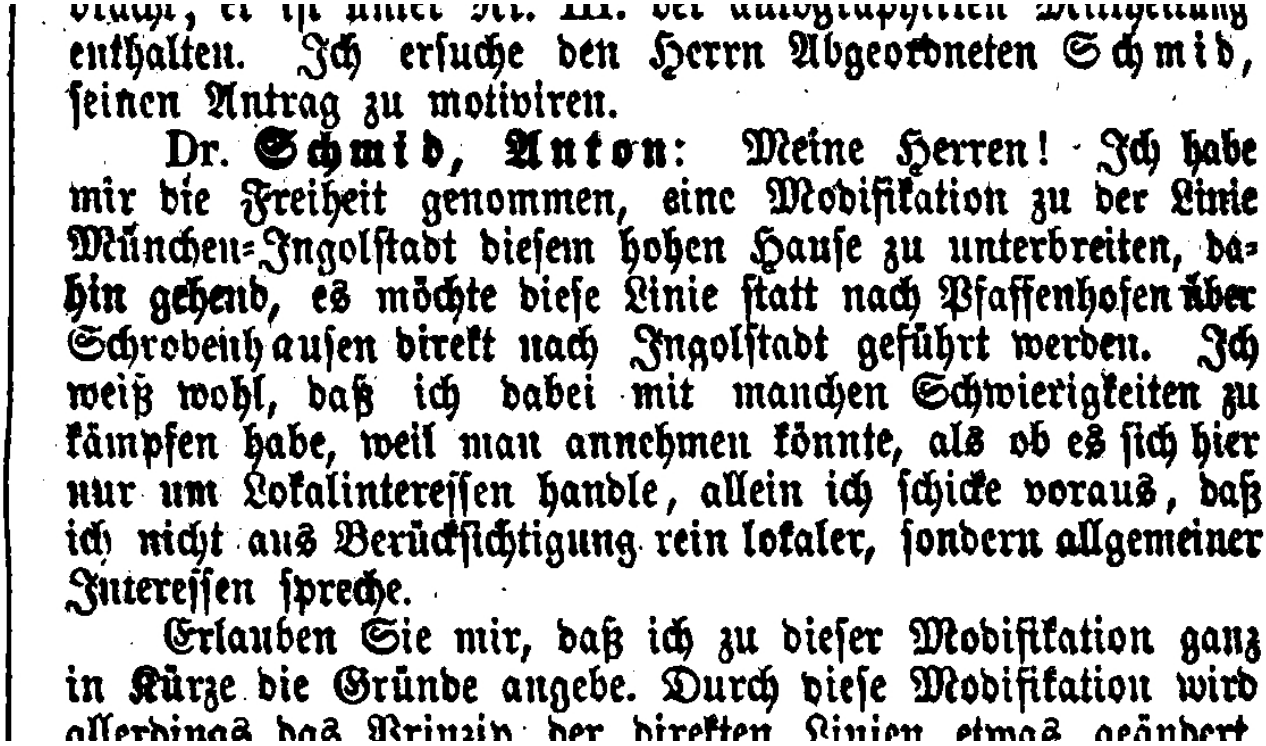
Die Bemühungen zeitigen bald Früchte. Im Mai 1861 legt der Königliche Betriebsingenieur Alois von Röckl (1822-1885) einen ersten Entwurf für eine Strecke vor, die vom Gut Stierhof bei Augsburg über Friedberg, Aichach, Schrobenhausen, Hohenwart, Freinhausen und Reichertshofen nach Ingolstadt führen soll. 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:



druckt, es ist unter Nr. III. der autographirten Mittheilung 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 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 dabei 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.

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

„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*

Stande ist.“

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 Dr. Marquard Barth (1809-1885) 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.

Quellen 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 – 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 .
- 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