

Vor 50 Jahren drohte der Paartalbahn die Stilllegung

geschrieben von Benno Bickel | 27. Mai 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 Unterschriftenlisten 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 Bemerkung 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 und sind heute zur Gänze stillgelegt. Die Personenzüge auf der Paartalbahn 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 | 27. Mai 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 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.

...daß, es ist unter Nr. III. der stenographischen Wiedergabe
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 | 27. Mai 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 zu 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 | 27. Mai 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:

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 Eurer Königl. Majestät, um Allerhöchst = Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Augsburg und Ingolstadt durch das Thal des Paarflusses 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 Hauptfestung des Landes nicht bloß verbunden, sondern durch diese Verbindung auch geschützt werden solle, und irrt das Gerücht nicht, so haben Eurer 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 Unterscribenen wagen es, Eurer 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 Unterscribenen 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 Biff. 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 Bodenkongfiguration zeigt uns, daß das Dreieck Augsburg, Rain, resp. Donaumörth 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 bewahren.

„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 direktem Weg, wie die heutige Hochgeschwindigkeitsstrecke Ingolstadt – Nürnberg, deren Trassenführung eine ganze Reihe von Abgeordneten schon damals bevorzugt hätte, ist nicht Gegenstand von Schmid's 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:

...daß, es ist unter Nr. III. der künftigen Zeitung
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, da-
hin 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
entgegehe, 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 Schmid's 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 Schmid's „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 Schmid's 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-Committee“ 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

Der Heimatforscher Michael Thalhofer

geschrieben von Max Direktor | 27. Mai 2025



Michael Thalhofer (1855-1929) wurde in Aichach geboren. Er besuchte das Gymnasium in München und studierte dort anschließend Theologie. Im Jahr 1877 wird er zunächst zum Kaplan in Schrobenhausen ernannt, danach war er hier fast ein halbes Jahrhundert Benefiziat. Seine besondere Neigung zur Heimatgeschichte konnte er als Gründungsmitglied des Historischen Vereins ausleben, fast dreißig Jahre war er dessen Schriftführer. Er hielt zahlreiche Vorträge und publizierte sie in der historischen Reihe des Vereins. Er gab die hier digitalisierte Broschüre im Auftrag des Vereins heraus und veröffentlichte im „Ehrenbuch“ die auch heute noch anrührenden und zeitgeschichtlich bedeutsamen Briefe von Schrobenhausener Gefallenen aus dem Ersten Weltkrieg. Heute zu Unrecht in Vergessenheit geraten ist seine Chronik „Zur Schrobenhauser Geschichte“, die in zahlreichen Folgen in den Schrobenhausener Wochenblättern 1886 bis 1888 erschien. Im Jahr 1927 verlieh ihm die Stadt Schrobenhausen für seine Verdienste das Ehrenbürgerrecht.

Publikationen (Auswahl)

- **Zur Schrobenhauser Geschichte**, in: Schrobenhausener Wochenblatt, 27. Febr. 1886 bis 7. Jan. 1888 (Serie bricht mit diesem Beitrag ab) – *Die Autorschaft Thalhofers geht hervor aus seinem Beitrag: Aus grauer Vorzeit Tagen, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein Schrobenhausen und Umgebung, Zweite Reihe, Schrobenhausen 1908, S. 131*
- **Eine Jubiläums-Erinnerung**, in : Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Erste Reihe, Schrobenhausen 1906, S. 29-36 – *Martin Neugschwendner im Spanischen Erbfolgekrieg 1704*
- **Einige Legenden und Sagen aus dem Bezirk Schrobenhausen**, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Erste Reihe, Schrobenhausen 1906, S. 37-70
- **Zur Geschichte des Franziskanerklosters in Schrobenhausen 1642-1802**, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Erste

Reihe, Schrobenhausen 1906, S. 71-134

- **Aus grauer Vorzeit Tagen**, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Zweite Reihe, Schrobenhausen 1908 , S. 104-13 – *Aufsatz über prähistorische Funde und mittelalterliche Quellen und Urkunden*
- **Aeltere Geschichte der Schule Schrobenhausen**, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Zweite Reihe, Schrobenhausen 1908, S. 133-151
- **Schrobenhausen, seine Geschichte, Sehenswürdigkeiten und Umgebung**, Schrobenhausen [1910]
- **Von Hohenwart in Oberbayern: dem Klosterberg und Markt**, in: Vorträge, gehalten im Historischen Verein für Schrobenhausen und Umgebung, Vierte Reihe, Schrobenhausen 1921, S. 1-251
- Michael Thalsofer (Hrsg.): **Ehrenbuch zum Gedächtnis der aus der Stadtpfarrei Schrobenhausen 1914-1918 gefallenen Krieger**, Schrobenhausen 1923

EHRENBUCH ZUM GEDÄCHTNIS

der aus der
STADTPFARREI SCHROBENHAUSEN
1914—1918 gefallenen Krieger.

Aus deren Briefen an ihre Angehörigen
gesammelt und herausgegeben von

Mich. Thalhofer.



Schrobenhausen 1923.
Verlagsdruckerei Ludwig Rühl.