

Heimatverein Aichach e.V.

Vortrag gehalten von Winfried Karg am 14. Mai 2025

" ... wo unsere Stadt in den Weltverkehr gezogen wird".

Vor 150 Jahren ging die Paartalbahn in Betrieb

1875 - was war das für eine Zeit, was hat die Menschen beschäftigt, und wieso wurde damals die Paartalbahn gebaut und in Betrieb genommen? 1871 hatte das zweite Kaiserreich begonnen, Ludwig II. war König von Bayern, die Elektrizität steckte in den Kinderschuhen. Soziale Absicherung und die medizinische Versorgung von heute waren unvorstellbar. Unsere Region war agrarisch-handwerklich geprägt. Es war eine ganz andere Zeit als heute. Dennoch haben manche Themen die Menschen beschäftigt, die auch uns beschäftigen.

„Kriegstüchtig werden“, das Schlagwort von Bundesverteidigungsminister Pistorius, hätten die Menschen damals sofort verstanden. 1864 war der Krieg um Schleswig-Holstein ausgetragen worden, 1866 der sogenannten Deutsche Krieg zwischen Preußen und Österreich, 1870/71 dann der Krieg mit Frankreich. Kriege waren für die Menschen sehr präsent und real. Und auch wenn in unserer Region nicht gekämpft wurde: aus zahlreichen Familien haben Männer bei diesen Kriegen mitgekämpft, und etliche sind nicht zurückgekommen.

40 Jahre zuvor, 1835, war die erste Eisenbahn in Deutschland gefahren. Seither hatte dieses neue und moderne Verkehrsmittel vieles verändert. Im Krieg gegen Frankreich hatte sich erstmals in Deutschland gezeigt, dass die Eisenbahn im Kriegsfall entscheidend sein konnte: Der Truppentransport ging viel schneller, und der schnelle Nachschub an Material und Menschen war einer der Gründe, die zum Sieg Deutschlands führte.

Schon 1835 hatte der Wirtschaftsprofessor und Eisenbahnvisionär Friedrich List im Rahmen seiner Überlegungen für ein deutschlandweites Eisenbahnnetz eine Strecke zwischen Augsburg und Ingolstadt grob skizziert – freilich ohne sich mit den geographischen Gegebenheiten zu beschäftigen und Kleinstädte wie Aichach, Friedberg oder Schrobenhausen dort einzuzeichnen. Seit den 1860er Jahren wurde diese Idee konkreter, es gab Bittschriften an die Bayerischen Herrscher, und nach dem Krieg gegen Frankreich wurde dann auch gebaut: es galt, die Landesfestung Ingolstadt, in der Waffen und Material gelagert waren, mit dem Truppenübungsplatz auf dem Lechfeld zu verbinden. Ein nicht ganz unerwünschter Nebeneffekt war sicherlich auch, eine Ausweich- und Ergänzungsrouten zur Donautalbahn zu schaffen, so dass Ingolstadt mit einer weiteren Bahnstrecke an die Hauptachse München – Stuttgart- Karlsruhe angeschlossen war für den Fall, dass sich ein weiterer Krieg mit Frankreich ergeben würde.

Und es war – im Unterschied zu den Jahren zuvor – auch Geld da, denn die Franzosen hatten angesichts des verlorenen Krieges sogenannte Reparationszahlungen zu leisten.

So wurde 1872 mit dem Bau der Paartalbahn begonnen. Am 16. Dezember 1874 konnte der erste Materialzug in Aichach mit Böllern begrüßt werden, und im Aichacher Amtsblatt hieß es: „Unsere Bürgerschaft rüstet sich in jeglicher Weise auf die nächste Frühlings-Saison, wo unsere Stadt in den Weltverkehr gezogen wird.“ Bald darauf, im Februar 1875, wurden die von Augsburg und Ingolstadt aus vorangetriebenen Schienensträngen zusammengefügt. Ab dem 1. Mai konnten Güterzüge die ganze Strecke befahren, und mit dem regulären Fahrplanwechsel am 15. Mai 1875 wurde auch der Personenverkehr aufgenommen. Großen Feiern gab es aus diesem Anlass nicht, denn man wollte wohl nicht zu sehr auf den Ausbau solcher militärischen Nachschublinien aufmerksam machen.

Sehr weitsichtig wurde die Paartalbahn als Hauptbahn angelegt: mit großzügigen Kurvenradien, sehr moderaten Steigungen und Ausweichbahnhöfen in regelmäßigen Abständen. Für ein eventuell später benötigtes zweites Gleis wurde bereits damals der Grund erworben, dieser Streifen neben den Gleisen ist heute noch während der Zugfahrt gut zu sehen.

Die Bahn brachte den Städten und Dörfern im Paartal wirklich den Anschluss an die große weite Welt. Auch wenn Bahnreisen für viele Normalverbraucher zu teuer waren: für Geschäftsleute oder hohe Beamte war eine Reise nach München und zurück am selben Tag auf einmal möglich und wesentlich komfortabler als zuvor. Der Transport regionaler Produkte belebte die Wirtschaft: alleine in Aichach ließen fünf Firmen eigene Anschlussgleise legen. Bis zum zweiten Weltkrieg war die Eisenbahn das Verkehrsmittel schlechthin.

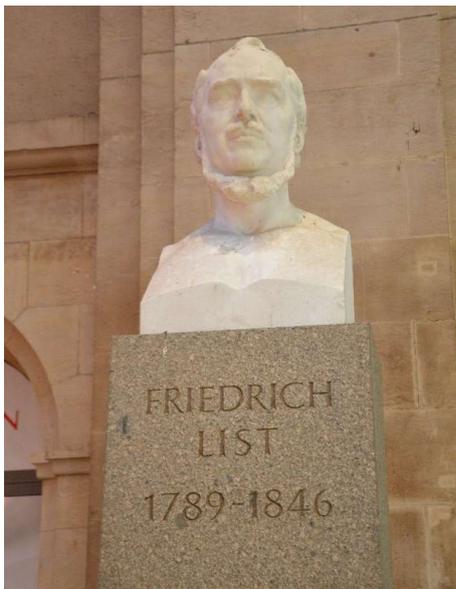
Mit der aufkommenden Motorisierung begann eine Abwärtsentwicklung der Paartalbahn, die sich auch im Fahrplan widerspiegelte: es fuhren weniger Züge, und es wurden nach und nach manche Ausweichgleise und Güteranschlüsse abgebaut. Doch während andernorts Bahnstrecken stillgelegt wurden, fand die Paartalbahn weiterhin als schnelle Verbindung zwischen zwei Großstädten genügend Nachfrage, um diese Zeit zu überdauern. Jetzt zahlte es sich aus, dass sie weitsichtig mit großen Radien angelegt worden war und so eine ordentliche Höchstgeschwindigkeit und damit attraktive Fahrzeiten ermöglichte. Seit 1996 ging es dann wieder aufwärts mit der Strecke: die Höchstgeschwindigkeit der Züge auf der Strecke wurde auf 120 Stundenkilometer erhöht, mehr Verbindungen am Abend und am Wochenende wurden eingeführt.

Seither hat sich die Paartalbahn stark verändert: aus der ursprünglich für Truppentransporte angelegt und stark vom Güterverkehr genutzten Verbindung wurde eine Pendlerstrecke und Regionalverkehrsachse, die die ICE-Halte in Ingolstadt und Augsburg verbindet. Und das mit Erfolg, bis heute: niemals zuvor fuhren mehr Züge auf der Strecke als derzeit. Sie verbinden die beiden Endpunkte in etwa einer Stunde, was mit dem Auto kaum zu schaffen ist.

Nach der Schließung etlicher Unterwegsbahnhöfe kam 2021 mit Brunnen nördlich von Schrobenhausen erstmals seit Jahrzehnten wieder ein Halt dazu. Und die Perspektiven sehen gut aus: das langfristige Konzept des Deutschlandtakts sieht einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen Augsburg und Ingolstadt vor, was damit nördlich von Aichach eine Verdoppelung der Zuganzahl bedeuten würde. Der Freistaat Bayern plant für die 2030er Jahre eine teilweise Elektrifizierung der Strecke, die Dieselmzüge sollen dann abgelöst werden.

Heute ist faszinierend, dass unsere Vorfahren vor 150 Jahren diese Bahnstrecke zu ganz anderen Zwecken gebaut haben, ohne unsere heutigen Anforderungen zu kennen; sie haben sie über die damaligen Erfordernisse hinaus in einer gewissen Großzügigkeit angelegt und trassiert, so dass sie nach wie vor in Betrieb ist und heute mit mehr Zügen befahren wird denn je zuvor. Von welchen Dingen, die wir heute planen und bauen, möchten wir annehmen, dass unsere Nachkommen sie in 150 Jahren – vielleicht auch zu ganz anderen Zwecken – nicht missen möchten und täglich nutzen?

Winfried Karg



An den Eisenbahnvisionär Friedrich List erinnert noch heute diese Büste in der Halle des Hauptbahnhofs in Leipzig.



Friedrich List publizierte bereits im März 1835 einen Plan für ein Eisenbahnnetz in Deutschland, in dem eine Verbindung zwischen Augsburg und Ingolstadt eingezeichnet war.

Repro: Winfried Karg



Im Hauptbahnhof Ingolstadt erinnert bis heute diese Darstellung an die Ausmaße der damaligen Landesfestung Ingolstadt.



Im Lauf der Zeit sind viele Ausweichgleise und Güterhallen entlang der Bahn verschwunden. Diese Aufnahme von 1998 zeigt noch solche Anlagen in Aichach.



Heute wird die Paartalbahn mit mehr Zügen befahren als je zuvor.

Hinweis:
Die Rechte an den Fotos liegen bei Winfried Karg.