

— ANDREAS SAUER M. A. —

# Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n)



„... DASS BEI ERBAUUNG EINER EISENBAHN DIE STADT PFAFFENHOFEN  
IN DAS EISENBAHNNETZ AUFZUNEHMEN SEI“  
DER EISENBAHNBAU UND SEINE AUSWIRKUNGEN AUF DIE STADTENTWICKLUNG

AUSGABE NR. 19 · OKTOBER 2017



**PFAFFENHOFEN A. D. ILM**  
Guter Boden für große Vorhaben

„Pfaffenhofener Stadtgeschichte[n]“ Nr. 19, Oktober 2017

Herausgeber:

Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm

Hauptplatz 1 und 18

85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm

Tel. 0 84 41/78-0

Fax 0 84 41/88 07

e-mail: [rathaus@stadt-pfaffenhofen.de](mailto:rathaus@stadt-pfaffenhofen.de)

Internet: [www.pfaffenhofen.de](http://www.pfaffenhofen.de), [www.pafunddu.de](http://www.pafunddu.de)

Autor und Redaktion:

Andreas Sauer M. A.

Satz, Bildbearbeitung und Druck:

Humbach & Nemazal Offsetdruck GmbH

Ingolstädter Straße 102

85276 Pfaffenhofen a. d. Ilm

„... daß bei Erbauung einer Eisenbahn  
die Stadt Pfaffenhofen in das Eisenbahnnetz  
aufzunehmen sei“

Der Eisenbahnbau und seine Auswirkungen  
auf die Stadtentwicklung

# Inhaltsverzeichnis

Grußwort des Bürgermeisters	4
Einführung	5
1 Die Modernisierung des Königreichs Bayern und die Bedeutung der Eisenbahn	6
Der geschichtliche Hintergrund im Zeitalter vor der Eisenbahn – Überwindung von Handelshindernissen und die Verkürzung des Raums – Modernisierung Bayerns unter König Max II.	
2 Entwicklungen im Raum Pfaffenhofen bis 1850	10
Phase der Stagnation nach der historischen Zäsur des frühen 19. Jahrhunderts – Aufbruchsstimmung in der Stadt – Das Verkehrswesen im Raum Pfaffenhofen vor dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters – Erste Diskussion des Themas „Eisenbahn“ im Stadtrat	
3 Diskussion zweier konkurrierender Projekte für die Verbindung München–Ingolstadt	16
Die „Paartalbahn“ als Konkurrenzunternehmen: Der Kampf um die beste Trasse – Argumente der Paartalgemeinden im Ringen um den Bahnanschluss – Vorzüge der direkten Linie München–Ingolstadt	
4 Der Bau der Bahnlinie in den Jahren 1865 bis 1867	20
Schaffung der organisatorischen Rahmenbedingungen – Korrekturen bei der Streckenführung München–Ingolstadt – Zahlreiche Bauwerke entlang der Strecke – Die Bauphase 1865 bis 1867 – Die Situation der Arbeiter – Die Errichtung der Hochbauten im Raum Pfaffenhofen – Der Bahnhof und weitere Bauwerke in seinem Umfeld – Illegale Sonderfahrten von Pfaffenhofenern zur Herrraster Dult – Lieferschwierigkeiten verzögern die Fertigstellung der Strecke	
5 Start in ein neues Zeitalter am 14. November 1867	35
Vorbereitende Maßnahmen für den großen Moment – Begeisterung über die erste Fahrt – Der Verschönerungsverein gestaltet das Bahnhofsumfeld – Erste Betriebsergebnisse für den Bahnhof	

<b>6 Wirtschaftliche Impulse durch den Eisenbahnbau</b>	<b>41</b>
Pfaffenhofen im Aufbruch – Auswärtige Unternehmen nutzen die Eisenbahn – Ansiedlung erster Maschinenfabriken in Bahnhofsnähe – Auswirkungen auf die Hopfenwirtschaft – Turbulente Szenen an Markttagen – Der Mittelstand profitiert von der Bahn – Gütertransporte in den ersten Jahren	
<b>7 Ausbau der Bahnstrecke und weitere Verbesserungen</b>	<b>48</b>
Technische Neuerungen in den ersten Jahrzehnten – Erste bauliche Veränderungen am Bahnhof – Die Haltestelle in Walkersbach – Das Post- und Telegraphenwesen – Die Geschichte der Bahnhofswirtschaften – Bahnunglücke im Raum Pfaffenhofen in der Frühzeit – Pfaffenhofener Todesopfer beim schweren Eisenbahnunglück in Röhrmoos – Beinahe-Katastrophe am 18. November 1962	
<b>8 Bahnstrecke und Bahnhof in Kriegszeiten</b>	<b>63</b>
Truppentransporte wenige Jahre nach Eröffnung der Strecke – Massentransporte an die Front im Ersten Weltkrieg (1914–1918) – Afrikatruppen, Kirchenglocken und Luftangriffe: Der Bahnhof im Zweiten Weltkrieg (1939–1945) – Der Bahnhofsbereich als Schauplatz der Geschichte	
<b>9 Technischer Fortschritt nach 1945</b>	<b>68</b>
„Feuerwerk“: Der Bahnhof als historische Filmkulisse – Die Elektrifizierung der Strecke – Moderne Signal- und Weichensteuerung – Die Massenmotorisierung erfordert neue Bahnunterführungen – Herausforderungen durch steigenden Pendlerverkehr	
<b>10 Ein Mammut-Projekt: Der ICE-Ausbau</b>	<b>76</b>
Ein zweites Mal: Auseinandersetzung um die bessere Trasse – Planungen und Diskussionen um den Bahnhof Pfaffenhofen im Vorfeld der Baumaßnahmen – Die Planungs- und Bauphase der Jahre 2000 bis 2004 – Umgestaltung des Bahnhofsumfelds 2005 bis 2007	
<b>11 Unverwirklicht gebliebene Projekte</b>	<b>83</b>
Eine nicht realisierte Vision aus dem Jahr 1868: Fortsetzung der Brennerbahn bis Pfaffenhofen – Das Projekt der Gerolsbachtalbahn	
<b>12 Rückblick und Ausblick</b>	<b>87</b>
<b>13 Anmerkungen</b>	<b>89</b>
<b>14 Quellen-, Literatur- und Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>91</b>
<b>15 Bildnachweis</b>	<b>93</b>

## Grußwort des Bürgermeisters

Pfaffenhofen ohne Bahnhof? Was für uns heute unvorstellbar ist, war bis vor 150 Jahren Realität. Umso größer war damals die Freude, als die Bahnlinie gebaut wurde und Pfaffenhofen eine eigene Bahnstation bekam. Die feierliche Eröffnung am 14. November 1867 war denn auch ein großes Ereignis, das gebührend begangen wurde.

Mit dem Anschluss an die Eisenbahn machte Pfaffenhofen einen großen Schritt in ein ganz neues Zeitalter. Die hier lebenden Menschen wurden mobiler und für Firmen und Unternehmen ergaben sich ganz neue Möglichkeiten.

Welchen Sprung der Anschluss an die Eisenbahn für die Pfaffenhofener Wirtschaft bedeutete, ist ein Aspekt, den Stadtarchivar Andreas Sauer in der neuen Ausgabe der „Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n)“ behandelt. „150 Jahre Eisenbahn“ lautet das Thema dieses lesenswerten Heftes, das sich mit der Geschichte der Eisenbahn in Pfaffenhofen beschäftigt.

Wir erhalten daraus viele wissenswerte Informationen über die Vorgeschichte der Planungen mit unterschiedlichen Streckenvarianten, über die Bauphase und die Elektrifizierung der Strecke, aber auch über die Bedeutung der Bahn in Kriegszeiten. Ebenso hat Andreas Sauer Unterlagen über Dreharbeiten am Pfaffenhofener Bahnhof gefunden, die im Sommer 1954 für einen noch heute bekannten Kinofilm stattfanden. Und nicht zuletzt geht er auf die Entwicklungen der letzten Zeit ein, wie etwa die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Mein Dank gilt Andreas Sauer für seine akribische Recherche und seine interessante Aufarbeitung des Themas. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich aufschlussreiche Einblicke und Erkenntnisse sowie viel Freude beim Blättern in unseren neuesten „Pfaffenhofener Stadtgeschichte(n)“.

Herzlich



Ihr Thomas Herker  
Erster Bürgermeister



## Einführung

Wohl kaum eine technische Innovation hat die Geschichte Pfaffenhofens so beeinflusst wie die Entwicklung der Eisenbahn, die seit 1835 durch Bayern rollt und vor 150 Jahren auch die Stadt erreicht hat. Pfaffenhofen, das sich damals in einer Phase des Wandels befand, machte als Bahnstation einen spürbaren Entwicklungssprung, der die Wirtschaft und Gewerbe veränderte und zu einem sichtbaren Wachstum der Stadt führte.



Heute aktuelle Herausforderungen wie der Mangel an Bauplätzen, ein Gewerbeleben im Umbruch und bauliche Veränderungen, die dem Hauptplatz und seinem Umfeld ein neues Gesicht gaben, mussten Bürgermeister Anton Rieder und sein Magistrat schon damals meistern. Um ihre Stadt nach Jahren der Stagnation weiterzuentwickeln, drängten sie auf den Bau der Eisenbahn über Pfaffenhofen.

Freilich gab es auch skeptische Stimmen, die die Veränderungen ablehnten und den Verlust des vertrauten beschaulichen Tempos fürchteten. „Immer härter, strenger und gewaltiger hat sich in unserer schnelllebigen Zeit der Kampf um's Dasein gestaltet, immer größer und heißer ist das Ringen nach materieller und geistiger Wohlfahrt auf unserer Erde geworden.“, schrieb der Pfaffenhofener Redakteur Jakob Braun in der Weihnachtsausgabe des Amtsblatts 1884.

Der bereits in den 1850er Jahren diskutierte Eisenbahnbau ist Thema dieser Ausgabe, die von der Vorgeschichte und der Bauphase bis hin zu den mannigfaltigen Auswirkungen auf die Stadt und ihre Bevölkerung ein Stück Pfaffenhofener Verkehrsgeschichte thematisiert. Gedankt sei dem unvergessenen Heinrich Ponkratz und Herrn Günther Braun für wertvolle Unterstützung, der Druckerei Humbach & Nemazal für Layout und Druck des Hefts, „ideehochzwei“ für die Gestaltung des Umschlags sowie Herrn Marzellus Weinmann und Herrn Florian Erdle für das gewissenhafte Lektorat.

*Andreas Sauer*

Andreas Sauer M. A.  
Stadtarchivar

# 1 Die Modernisierung des Königreichs Bayern und die Bedeutung der Eisenbahn

„Euere Königliche Majestaet haben die getreue Stadt Pfaffenhofen durch Aufnahme in das Eisenbahnnetz und Errichtung einer Eisenbahnbausektion unendlich beglückt und zum tiefinnigsten Danke verpflichtet.“<sup>1</sup> So äußerte sich der Stadtmagistrat Pfaffenhofen hochehrfret in einer Eingabe an König Ludwig II. über den Anschluss an die neue Bahnstrecke und den zugesagten Bahnhof. Nach Jahren des Hoffens und Bangens und mehreren Eingaben an das „Hohe Haus“ der Wittelsbacher war das Ziel erreicht. Bis es jedoch so weit war, waren mehrere Jahre ins Land gezogen, in denen verschiedene Strecken und Projekte diskutiert wurden, und Pfaffenhofen sogar Gefahr lief, bei den Eisenbahnplanungen außen vor zu bleiben. Zugleich setzte eine Phase ein, in der nicht nur das Königreich Bayern ein neues Aussehen erhielt, sondern auch die Stadt Pfaffenhofen ihr Gesicht zu verändern begann.

## Der geschichtliche Hintergrund im Zeitalter vor der Eisenbahn

Das 19. Jahrhundert sollte sich zu einer Epoche gravierender Veränderungen entwickeln. Technische Neuerungen und Entwicklungen wie die der Dampfmaschine



Noch sehr ländlich präsentierte sich dem Betrachter im Jahr 1829 Pfaffenhofen mit dem Areal am Stadtgraben im Vordergrund.

[kolorierte Lithographie von Gustav Kraus nach einer Zeichnung von Augustin Schwarz]

sorgten für tiefe Eingriffe in die Lebens- und Arbeitswelt der Bevölkerung im Königreich. Zugleich führten die ereignisgeschichtlichen Veränderungen, die durch die napoleonischen Kriege der Epoche von 1796 bis 1815 und die Säkularisation geprägt waren, auch in eine tiefe Krise im Gewerbeleben Bayerns. Nicht zuletzt das „Jahr ohne Sommer 1816“, eine Folge des Ausbruchs des indonesischen Vulkans Tambora im April 1815, sorgte für eine nie dagewesene Missernte und brachte unermessliches Leid und eine allgemeine Hungersnot mit sich.

Neue Impulse, insbesondere für das darniederliegende Gewerbeleben, erhoffte man sich durch eine Verbesserung der Infrastruktur des Landes. Zahlreiche bestehende Zollschränken und problematische Verkehrsverhältnisse wurden als großes Hindernis gesehen. Mehrere Entwicklungen in den Jahren um 1830 bildeten den Keim, aus dem auch Pfaffenhofen einige Jahrzehnte später als aufblühende Stadt hervorgehen sollte.

## Überwindung von Handelshindernissen und die Verkürzung des Raums

Zwei nahezu parallel laufende Entwicklungen machten den Weg für einen Aufschwung frei. Die Bildung des „Deutschen Zollvereins“ im Jahr 1834, dem mehrere Länder im deutschen Staatenbund – ein einheitliches deutsches Staatsgebilde existierte noch nicht – angehörten, brachte wesentliche Erleichterungen für den Handelsverkehr. Zölle und Preisaufschläge fielen weg, der Güteraustausch war wesentlich leichter möglich.

Die zweite Entwicklung war technischer Natur. Die in England durch Georg Stephenson entwickelte Eisenbahn weckte das Interesse des Auslands. Auch in Bayern stieß das neue Verkehrssystem auf offene Ohren, obwohl König Ludwig I. nach



Mit der von Robert Stephenson entwickelten „Northumbria“ wurde in Großbritannien die Eisenbahnära eingeleitet.

[aus: Helmholtz/Staby, Die Entwicklung der Lokomotive]

anfänglicher Begeisterung umschwenkte und den Ausbau des Kanalsystems in Bayern favorisierte.

Deshalb lagen die Anfänge des Eisenbahnwesens in privater Hand. Insbesondere Handelsleute und finanzkräftige Förderer ermöglichten die erste kurze Strecke an der meistbefahrenen Straße im Königreich zwischen Nürnberg und Fürth, auf der im Jahr 1835 erstmals der „Adler“, eine Lokomotive aus englischer Fertigung, verkehrte.<sup>2</sup>

In der Frühzeit der Eisenbahn fungierte der Staat nur kurzzeitig als Erbauer von Eisenbahnlinien. Große Projekte wie die 1840 eröffnete Verbindung von München nach Augsburg oder der Bau der Ostbahn durch die privat betriebene Ostbahngesellschaft zur Erschließung Ostbayerns (ab 1858) erfolgten über die Bildung von Aktiengesellschaften. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts bildete die Linie München–Augsburg–Nürnberg–Bamberg die einzige Strecke in Bayern.



Eine ADLER-Dampflokomotive verlässt vor zahlreichen Schaulustigen den am Marsfeld befindlichen provisorischen Münchner Bahnhof in Richtung Augsburg.

[Reproduktion einer Lithographie von Gustav Kraus in: Pressler 1977]

Nun galt es von staatlicher Seite, über den Anschluss der Metropolen München, Augsburg und Nürnberg hinaus, das weite Land für den Eisenbahnverkehr zu erschließen und das Königreich in wirtschaftlicher Hinsicht weiterzuentwickeln. Der Staat trat jetzt selbst als Erbauer von Linien in Erscheinung. Noch in den 1850er Jahren setzte

die Diskussion über den Ausbau des Streckennetzes ein, innerhalb der auch der Raum Pfaffenhofen Bestandteil dieser Überlegungen werden sollte.

## Modernisierung Bayerns unter König Max II.

Bayern war bis Mitte des 19. Jahrhunderts nahezu ausschließlich von der Landwirtschaft bestimmt. Selbst Metropolen wie München, Augsburg und Nürnberg besaßen kaum Industrie und nur wenige größere Betriebe. Der seit 1848 als König regierende Max II. (1811–1864) leitete die ersten Schritte ein, um sein Königreich zu modernisieren. In gewerblicher Hinsicht förderte er die Ansiedlung von Industrie in den Großstädten, Initiativen auf dem Gebiet der Gesetzgebung reformierten die Verwaltung und gewährten den Bürgern Freiheiten, etwa bei der Gewerbeanmeldung und -ausübung.



König Max. II. nach einer Abbildung im Bayerischen Nationalkalender 1865

Das aufkommende Transportmedium Eisenbahn rückte in dieser Phase des Aufbruchs deshalb in den Blickpunkt der Verantwortlichen. Die Verbindung der Landeshauptstadt München mit Nürnberg und der strategisch wichtigen Festungsstadt Ingolstadt gewann oberste Priorität. Eine wichtige Rolle spielten in den Planungen für den Eisenbahnbau militärische Erwägungen: Der Transport und die Verlegung von Truppen sollten ebenso von ihm profitieren wie die Sicherung des Nachschubs im Konfliktfall auf deutschem Boden. Stets war das Militär in die Planungen eingebunden.<sup>3</sup>

Der Eisenbahnverkehr blieb auch nach der Reichsgründung 1870/71 bayerisches Separatrecht, was die große Bedeutung der Bahn für das

Königreich deutlich macht. Fortschritt, Mobilität und die damit verbundenen Auswirkungen auf das Leben der Menschen sollten das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts wesentlich prägen.

## 2 Entwicklungen im Raum Pfaffenhofen bis 1850

### Phase der Stagnation nach der historischen Zäsur des frühen 19. Jahrhunderts

Die Stadt zählte in den 1830er Jahren etwa 1.700 Einwohner, die Zahl hatte sich in den letzten fünf Jahrzehnten nur um gut 400 erhöht. Eine geringe Bautätigkeit sorgte noch nicht für eine sichtbare Ausdehnung des Stadtgebiets, sondern fand im Bereich der abgebrochenen Stadtmauer statt, vereinzelt wurden Lücken im vorhandenen Baubestand geschlossen.



Bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts hinein veränderte die Stadt ihr Aussehen kaum und blieb zu großen Teilen innerhalb der früheren Stadtummauerung, umgeben von Baumreihen und Wiesenflächen [Ansicht von Süden, ca. 1870].

Außerdem hatte die Bevölkerung Pfaffenhofens wie auch die anderer Orte noch unter den Folgen der Umwälzungen des frühen 19. Jahrhunderts zu leiden. Ein undatiertes „Separatblatt“ des Gemeindegremiums als städtischer Bürgervertretung aus der

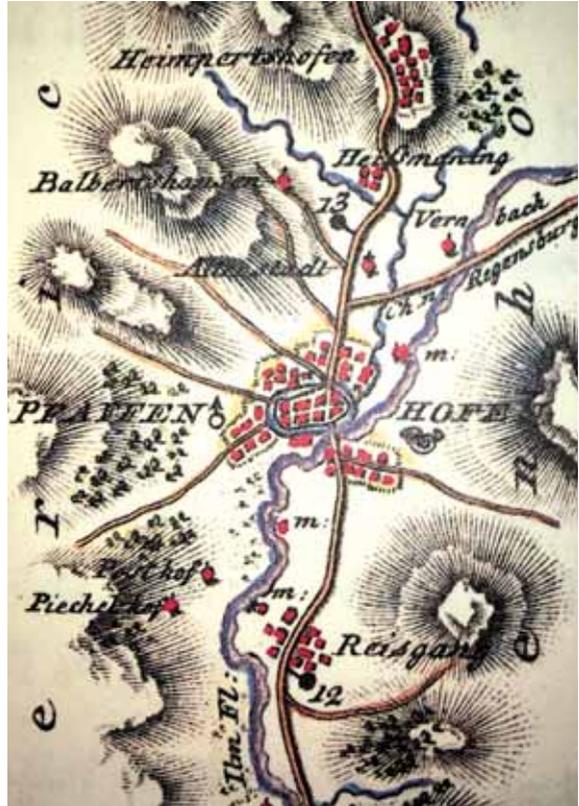
Zeit um 1860 dokumentiert dies zu einem Zeitpunkt, als erstmals über eine Eisenbahnlinie München–Ingolstadt diskutiert wurde:<sup>4</sup>

„Alle Ortschaften an der projektierten Linie und insbesondere Pfaffenhofen haben nicht nur in den Kriegsjahren von der Zeit des Ausbruches der Revolution in Frankreich, 1789, ab von den ersten 90iger Jahren bis zum Pariser Frieden 1815 außerordentlich stark gelitten durch Quartierlast, Einspann, Lieferungen sondern sogar noch nach Beendigung der Kriege im tiefsten Frieden, wie keine Gegend in Bayern, wegen der beständigen Transporte zwischen München und der Hauptlandesfestung Ingolstadt ...“

Entlang der wichtigen Handelsstraße von München über Ingolstadt und Eichstätt nach Nürnberg und in die angrenzenden Territorien hatte die Eröffnung der Eisenbahnstrecke München–Augsburg–Nürnberg für einen Niedergang des Handelslebens gesorgt. Hoffnung setzte man jetzt auf eine Anbindung an das neue Transportmedium Eisenbahn, um am wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben zu können und nicht einer „gänzlichen Verarmung“ anheimzufallen.

In diesen von Verzweiflung geprägten Zeilen wird die große Hoffnungsichtbar, die die Menschen auf das neue Verkehrsmittel Eisenbahn setzten. Sie wurde als einziger Ausweg aus dem wirtschaftlichen Dilemma gesehen, das die letzten Jahrzehnte gekennzeichnet hatte.

Das Hopfengewerbe war in der Gegend um Pfaffenhofen noch ohne Bedeutung, es wurde lediglich für den Eigenbedarf Hopfen produziert. Verkauf nach außen



Die für den Handel wichtige Chaussee von München nach Ingolstadt verlor mit dem Bau der Strecke München-Augsburg vorübergehend an Bedeutung, da sich das Geschäftsleben auf die Eisenbahnlinien verlagerte.

[Adrian von Riedl, Reise-Atlas, 1796]

erfolgte lediglich im Rahmen des zweistelligen oder niedrigen dreistelligen Zentnerbereichs.

## Aufbruchsstimmung in der Stadt

Die Periode der 1850er und 1860er Jahre war auch im Pfaffenhofener Raum eine Zeit des Fortschritts und der Weichenstellungen. Bürgermeister Anton Rieder (1815–1883, Amt 1852–1870 und 1882–1883) führte die Stadt in die Moderne, die in wichtigen Bauvorhaben und strukturellen Veränderungen ihren Ausdruck fand.



In der von 1852 bis 1870 reichenden ersten Amtsperiode von Bürgermeister Anton Rieder erfolgten für die weitere Entwicklung Pfaffenhofens wichtige Weichenstellungen (ca. 1855).

Kommunalgebäude, in dem, der aktuellen Entwicklung Rechnung tragend, im Erdgeschoss die Hopfenwaage mit Siegelstelle untergebracht war. Die Wasserver-

Dazu gehörte neben dem Bau eines Krankenhauses an der Ingolstädter Straße (1862 fertiggestellt) der Bau des Rathauses in den Jahren 1865 bis 1868. Erstmals bekam die Stadt ein eigenes



Auf solche Bilder hoffte man bereits in der Bauphase der Eisenbahn (1865–1867) vor dem zur selben Zeit erbauten Rathaus: Hopfenanfuhr im großen Stil für die Abwaage und Siegelung im Rathaus mit dem 1864 der Stadt verliehenen Hopfensiegel (um 1925).

sorgung wurde 1859 durch eine zweite Leitung und ein Pumpwerk an der Scheyerer Straße modernisiert.

Der Hopfenbau gewann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung und wurde jetzt gewerblich und professionell betrieben. Mit der Verleihung eines eigenen Hopfensiegels 1864 besaß Pfaffenhofen eine neue Marke, die den Ruf der Stadt in der Umgegend heben sollte. Vor diesem Hintergrund stand das Thema Eisenbahn für den Raum Pfaffenhofen nun ganz oben auf der Tagesordnung.<sup>5</sup>



Stadtansicht aus dem Jahr 1895 mit den im Umfeld der Stadt entstehenden Hopfengärten  
(Götz, Handbuch von Bayern)

## Das Verkehrswesen im Raum Pfaffenhofen vor dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters

Fuhrwerke und Kutschen bestimmten bis Mitte des 19. Jahrhunderts das Straßenbild im Königreich. Fahrten in entferntere Räume waren noch etwas Besonderes und konnten nur zu bestimmten Zeiten in Anspruch genommen werden. In Pfaffenhofen boten Privatpersonen sogenannte „Stellwagenfahrten“ nach München und Ingolstadt an. Rund 20 Personen und Gepäck konnten hier befördert werden.

## Anzeige & Empfehlung.

Da mir vom hiesigen hochlöblichen Stadtmagistrat eine Konzession zu einer Stellwagenfabrt nach Pfaffenhofen verliehen wurde, so bringe ich ergebenst zur Anzeige, daß ich dieselbe vom 15. Novbr. d. J. an ausübe. Demzufolge wird jeden Tages der Abgang des Wagens

in Schrobenhausen Früh 3 Uhr  
in Pfaffenhofen Abends halb 8 Uhr stattfinden

Das Fahrbillet incl. der Einschreibgebühr beträgt für die Person 36 fr.

Zugleich werde ich mit obigen Datum gleichfalls nach Pfaffenhofen eine Botenfahrt eröffnen und wird wöchentlich dreimal -- Montag, Dienstag und Freitag ein Kajtwagen dahin abgeben, wozu ich bemerke, daß bei Frachtfrüchten unter 10 Zentner der Ztr. zu 18 fr. und über 10 Zentner der Ztr. zu 15 fr. berechnet wird.

Zu recht zahlreicher Theilnahme und Benützung einladend, empfiehlt sich ergebenst

Schrobenhausen, am 7. November 1867.

Johann Siebinger,  
Stellwagen-Besitzer u. Pfaffenhofener Bote.

Der Schrobenhausener Bote Johann Siebinger witterte nach dem Streckenbau über Pfaffenhofen eine vermehrte Nachfrage nach Stellwagenfahrten. [Schrobenhausener Wochenblatt 1866]

Im Jahr 1847 gab es folgende Stellwagenfahrten von und nach Pfaffenhofen:<sup>6</sup>  
von München nach Pfaffenhofen:

durch J. Hechenberger jeden Mittwoch vormittags;

durch Franz Niedermayr jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag vormittags;

von Pfaffenhofen nach Ingolstadt:

durch J. Hechenberger jeden Mittwoch 1 Uhr nachmittags auf der Post (Hauptplatz 14);

durch Franz Niedermayr jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag 1 Uhr auf der Post;

durch Franz Ecker von 1. April bis 31. Oktober jeden Sonntag und Mittwoch um 4 Uhr früh „beim Eigentümer“ (Münchener Straße 14).

Für kleinere Transporte standen Botenfahrten zur Verfügung, die von Boten mit eigenen Konzessionen in die Städte München, Augsburg und Ingolstadt ausgeführt wurden.

Die Fahrtdauer von München nach Pfaffenhofen und von dort nach Ingolstadt betrug inklusive der Pausen rund 5 Stunden. Ein großer Fortschritt war die im Jahr 1859 erfolgte Inbetriebnahme der zweiten Postomnibuslinie Lohhof–Eichstätt. Sie ermöglichte dem Raum Pfaffenhofen zusätzliche Anbindungen an die Großstädte München und Ingolstadt sowie bei Lohhof einen Anschluss an die im Jahr zuvor eröffnete Ostbahn.<sup>7</sup>



Das Netz der Postrouden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts macht die Vernetzung Pfaffenhofens in die vier Himmelsrichtungen deutlich. Nach München und Ingolstadt bestand eine Eilverbindung über die Postexpedition Pfaffenhofen, nach Freising und Schrobenhausen bzw. Augsburg eine Relaisverbindung zur Weiterleitung der Post.

(Karte aus: Spindler, Geschichtsatlas, S. 38 o.)

## Erste Diskussion des Themas „Eisenbahn“ im Stadtrat

Am 29. März 1858 beschäftigte sich der Magistrat von Pfaffenhofen erstmals in einer Sitzung ausführlich mit dem Thema. Vorausgegangen war eine am 5. Februar eingegangene Einladung aus Eichstätt, worin der dortige Bürgermeister Fellner eine Eisenbahnverbindung von „Gunzenhausen oder Pleinfeld“ über Ellingen, Weißenburg, Pappenheim, an Eichstätt vorbei weiter nach Ingolstadt, Pfaffenhofen und Freising vorschlug. Hintergrund des Projekts war die Herstellung einer Quertrasse zur Verbindung von Franken und Württemberg mit Salzburg über einen Anschluss an die im Bau begriffene Bahnstrecke Regensburg–Landshut–München und die Süd-Nord-Bahn München–Augsburg–Nürnberg. Die Diskussion darüber war am 20. März 1858 im Eichstätter Rathaus geführt worden und Bürgermeister Rieder konnte seinem Magistrat in der nachfolgenden Sitzung die Vorteile dieses Projekts glaubhaft schildern.

Das Handelsleben im damaligen Landgericht Pfaffenhofen hatte seit der Eröffnung der Strecke München–Augsburg deutlich nachgelassen. Die vor der Eröffnung stehende Linie München–Landshut drohte diese Entwicklung weiter zu verstärken. Deshalb erschien die Einbeziehung Pfaffenhofens in das bayerische Eisenbahnnetz der einzige Ausweg aus der damaligen wirtschaftlichen Misere.

Der Vorschlag des Eichstätter Bürgermeisters wurde jedoch nicht aufgegriffen. Oberste Priorität genoss auf Regierungsebene die Verwirklichung des Projekts „Ostbahn“ mit der Anbindung Niederbayerns und der Oberpfalz an das Schienennetz.<sup>8</sup>

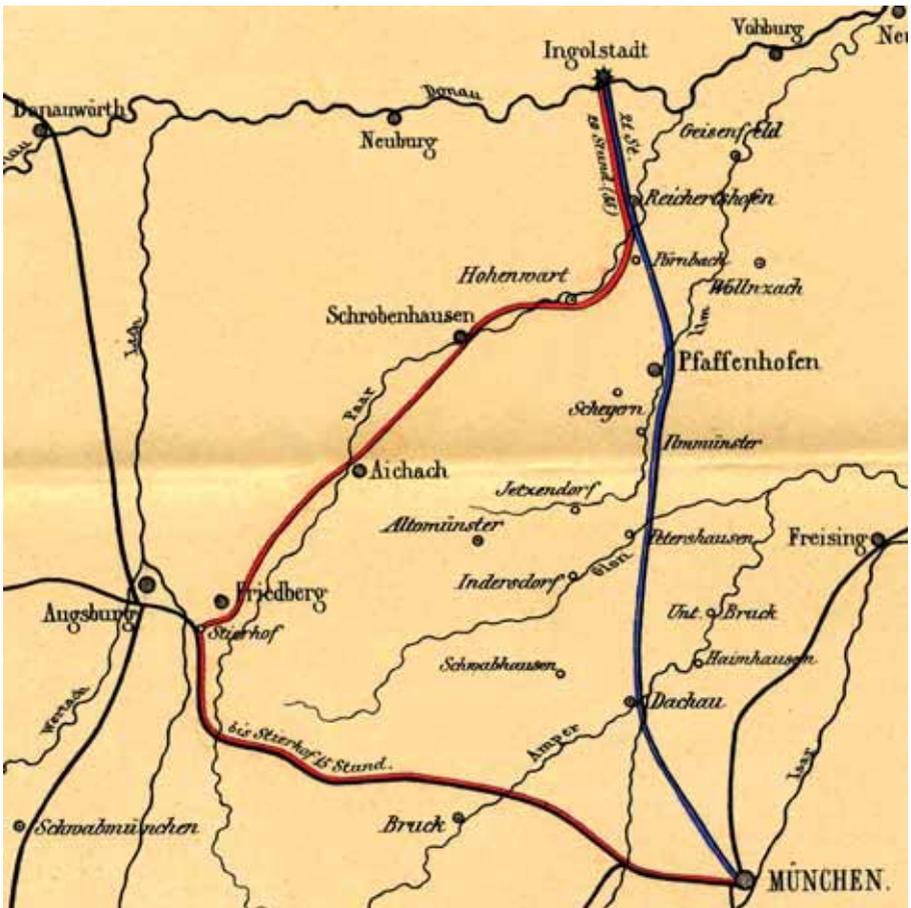
### 3 Diskussion zweier konkurrierender Projekte für die Verbindung München–Ingolstadt

#### Die „Paartalbahn“ als Konkurrenzunternehmen: Der Kampf um die beste Trasse

Bald darauf setzte jedoch eine intensive Diskussion über eine Trasse zwischen München und Ingolstadt ein. Die durch die verantwortlichen Personen aus Politik, Wirtschaft und Militär angestrebte Verbindung der Hauptstadt des Königreichs, München, mit der strategisch wichtigen Festungsstadt Ingolstadt gewann mehr und mehr an Bedeutung. In den Jahren 1860 und 1861 entwickelte sich ein intensives Werben mehrerer Städte und Märkte um einen Platz als Bahnstandsstandort. Dabei kamen zwei Projekte zur Sprache, deren Vertreter mit allen Möglichkeiten versuchten, bei der Realisierung bevorzugt zu werden.<sup>9</sup>

#### Argumente der Paartalgemeinden im Ringen um den Bahnanschluss

Offiziell wurde seitens des Königs Max II. und des Handelsministeriums als der für das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen maßgeblichen Institution eine direkte Eisenbahnlinie von München nach Ingolstadt ins Auge gefasst. Dies erfuhren jedoch die Magistratsräte der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach und Schrobenhausen sowie die Gemeinderäte des Marktes Hohenwart. Sie propagierten die „Paartallinie“, die in der Nähe von Stierhof bei Friedberg von der seit 1840 in Betrieb befindlichen Linie München–Augsburg abzweigen und von dort nach Ingolstadt führen sollte. In einer Denkschrift vom Februar 1861 argumentierten die Vertreter der genannten Orte vom militärischen Aspekt her und betonten die große Bedeutung des Raums Augsburg/Rain am Lech/Donauwörth für die bayerische Kriegsgeschichte. Gerade hier sei eine Eisenbahnlinie zur Truppenverlegung und zur Sicherung des Nachschubs unumgänglich. Sie versuchten auch die Trasse durch das Paartal gegenüber der direkten Verbindung zu favorisieren und wiesen nicht zuletzt auf die Wirtschaftskraft und das Potenzial des Raums entlang des Tals hin, das dem entlang der Ilm überlegen sei. Die Alternative entlang des Paartales würde in ebener und gerader Linie verlaufen „... und das ganze Thal scheint wie zur Anlage einer Eisenbahnlinie gemacht.“



Um diese beiden Streckenverläufe kämpften die jeweiligen Vertreter in den Jahren 1860 und 1861. Der Streckenteil von München bis Stierhof bestand bereits, von dort war eine neue Trasse nach Ingolstadt vorgesehen. (Stadtarchiv Pfaffenhofen Nr. 3514)

## Vorzüge der direkten Linie München–Ingolstadt

Durch die Denkschrift fühlten sich die Anhänger der Direktverbindung München–Ingolstadt zu einer Gegendarstellung herausgefordert. Die ursprüngliche geradlinig verlaufende Verbindung von München über Dachau, Jetzendorf, Scheyern, Pfaffenhofen, Pörmbach und Geisenfeld nach Ingolstadt wurde seitens hochrangiger Regierungs- und Wirtschaftsvertreter zunächst favorisiert.<sup>10</sup> Schon im Jahr 1860 waren deshalb in den Bezirken Dachau und Pfaffenhofen Terrainvermessungen und Aus-

steckungsarbeiten erfolgt, die für die Vertreter der betroffenen Orte eine Trassenführung durch ihren Bezirk erwarten ließen.

## Zu Ziff. II.

Alles, was hier die Denkschrift enthält, ist pure Unwahrheit, denn in der Richtung über Dachau, Petershausen, Pfaffenhofen und Geisenfeld zeigen sich für den Bahnbau gar nirgends erhebliche Schwierigkeiten. Von München bis zur Amper ist ohnehin eine vollständige Ebene; zwischen dem Amper- und dem Glonmthale bei Petershausen haben die Hügel nur ganz unbedeutende Höhe, die fast gar nicht der Erwähnung werth ist, und ebenso führt in das Iltmthal bei der Ortschaft Freimann ein bequemer Uebergang von kaum einer halben Stunde in der Länge, von da an ist das ganze Iltmthal bis nach Ingolstadt hügellos, ganz eben und hat durchgehends festen, kieshaltigen Grund. Es können 3—4 kleinere Ueberbrückungen nothwendig werden, dagegen ist von Durchstichen, Abgrabungen u. keine Rede.

Das Paarthal dagegen ist bekanntermaßen durchgängig ziemlich moosig, in seinem obern Theile bis Dasing und Griesbach herab auch sehr eng und von bedeutenden Höhenzügen, die dem Bahnbau ungemeine Hindernisse bereiten, eingeschlossen und hat nirgends zum Bahnbau geeigneten festen Grund. Der Paarfluß tritt bei jedem Regenwetter sehr verheerend aus, da er bei seinem niedersten Wasserstande die Höhe der Wiesenufer erreicht, fließt in ungemein vielen Krümmungen dahin, so daß er die beiden Seiten des Thales öfters berührt. Auf dieser Linie sind gewiß 10—12 große Brücken und mehrere andere Kunstbauten erforderlich, die sicher in Verbindung mit den andern zu überwindenden Terrainschwierigkeiten um vier Millionen mehr Baukapital erfordern, als wenn die Bahn in gerader Linie durch das Iltmthal erbaut wird.

Die Wahrheit dieser Behauptungen wird eine nähere Erhebung zweifellos und überhaupt darthun, daß das Paarthal keineswegs zur Erbauung einer Eisenbahn geeignet ist.

Auszug aus der von Dachau und Pfaffenhofen verfassten Denkschrift vom April 1861 mit der Darlegung der geographischen Vorteile der eigenen Strecke, die schließlich wegen ihres geradlinigen und gleichsweise ebenen Verlaufs favorisiert wurde (Stadtarchiv Pfaffenhofen Nr. 3514)

Mit dem Vorstoß der Anhänger der Paartalbahn gab es Handlungsbedarf. Die eigenen Argumente und Vorzüge der geraden Linienführung mussten jetzt von den Vertretern der Städte Dachau und Pfaffenhofen sowie der Märkte Geisenfeld und Wolnzach vorgebracht werden. Im April 1861 ging deshalb eine gedruckte Petition an die Kammer

der Abgeordneten, um gegen die vorangegangene Denkschrift und darin teilweise enthaltene „pure Unwahrheiten“ zu argumentieren.

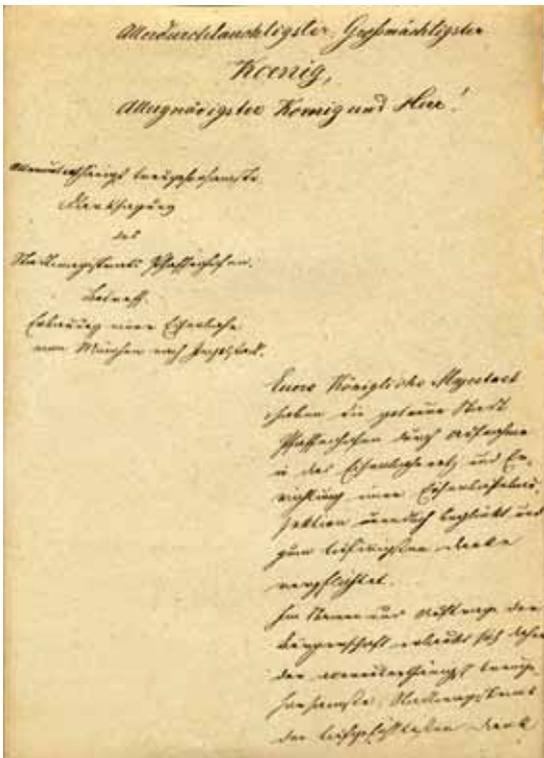
Als Pluspunkte traten die Geradlinigkeit der Strecke über Dachau und Pfaffenhofen und der überwiegend feste Untergrund des Bodens in den Vordergrund, der keine moorigen Bestandteile aufwies. Nur bei Petershausen war ein Höhenzug zu überwinden, der „fast gar nicht der Erwähnung werth“ sei. Als Glücksfall erwies sich der Verlauf entlang des Ilmtals, wo weder große Eingriffe in den Naturraum zu erwarten noch größere Höhenunterschiede auszugleichen waren.

Nicht nur in beiden Denkschriften, sondern auch in den größeren Münchener und Augsburger Zeitungen wurde bald um die jeweilige Trasse geworben, nicht ohne die andere Seite mit entsprechenden Schmähungen zu bedenken. Bei allem Einsatz für die an sich gute und wichtige Angelegenheit tat sich zunächst nichts, ein konkretes Planungsstadium wurde noch nicht erreicht. Erst ein Schreiben des Generaldirektors der königlich-bayerischen Verkehrsanstalten Ludwig Joseph Freiherr von Brück vom 14. Mai 1863 an König Max II. brachte einen neuen Impuls. Er betonte die Vorrangstellung der Verbindung Münchens mit Ingolstadt und drängte förmlich auf eine schnelle Entscheidung, um die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns voranzubringen.<sup>11</sup> Die Kammer der Abgeordneten des vom 15. Juni bis 26. September 1863 versammelten Landtags fasste schließlich den ersehnten Beschluss. Sie schloss sich mehrheitlich der Argumentation der Vertreter der direkten Linie München–Ingolstadt an. Diese war vom baulichen Aufwand leichter auszuführen und die Fahrdauer zwischen der bayerischen Hauptstadt und der Festungsstadt Ingolstadt war wesentlich kürzer, als es beim Bau der über Friedberg verlaufenden Trasse der Fall gewesen wäre.<sup>12</sup>

## 4 Der Bau der Bahnlinie in den Jahren 1865 bis 1867

### Schaffung der organisatorischen Rahmenbedingungen

Der Magistrat der Stadt Pfaffenhofen mit Bürgermeister Rieder an der Spitze, sprach in einem Dankschreiben vom 11. Juli 1864 an König Ludwig II., der seinem am 10. März verstorbenen Vater als König nachgefolgt war, die große Freude über die Genehmigung des Bahnbaus und die Wahl Pfaffenhofens als Bahnstation aus. Man war sich bewusst, dass der Eisenbahnbau zu einem günstigen Zeitpunkt kam. Die Stadt hatte nahezu zeit-



„Allerunterthänigst treuehormsamste Danksagung“ der Stadt an König Ludwig II. vom 11. Juli 1864 für die „Aufnahme in das Eisenbahnnetz“ und die Errichtung einer Bausektion in Pfaffenhofen (Stadtarchiv Pfaffenhofen Nr. 3514)

**Bekanntmachung.**

Zufolge Beschlusses der Generaldirektion der k. b. Verkehrsbahnen in München vom 19. October 1866 Nr. 36735 und vorbehaltlich deren Genehmigung sollen für den Betrag der unterfertigten Bedekte im Wege allgemeiner schriftlicher Waackete an den Wenigstnehmungen zur Verfertigung gegeben werden, nämlich:

A. Eisenbahn-Schwellen.  
4000 Stück Eichen-Schwellen aus Güssen etc. Weichenhölz.  
2800 Stück Weichenhölzern aus Eichen etc. Weichenhölz.

B. Weichenhölzer.  
510 Stück vierstange eichen etc. in der Höhe von 9 bis 16 Fuß Länge und 0,90,5 bis 1,20,6 Fuß Stärke mit 3034 Rubelfuß Gehaltsmenge an den Weichen mit Reunungen.

C. Betriebsfahrbahn-Schwellen & Weichen.  
627 Rubelfuß vierstange Eichenhölzer in 85 Stücken von 6 bis 29 Fuß Länge und 0,60,8 bis 1,20,8 Fuß Stärke.  
1215 Quadratfuß eichen Weichen von 20 Fuß Stärke

Es kann sowohl auf den ganzen Bedarf, als auch auf einzelne Quantitäten submittirt werden.

Die Zeichnungen und Detail-Verzeichnisse des Bedarfs, liegen vom 25. d. Monats an bei der unterfertigten Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die lithographirten Submissions-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in rechtschreiblich überschrifteten und versiegelt Couverten längstens bis Mittwoch den 7. November 1866 Abends 6 Uhr bei der unterfertigten k. Eisenbahnbau-Section oder bis Freitag den 9. November 1866 Abends 6 Uhr bei der k. Generaldirektion in München übergeben sein, an welche auch weitere zur Bestätigung eingereicht werden, deren Verdrag den Submittenten schon Zeitlich eröffnet werden.

Pfaffenhofen, den 22. October 1866.  
Königl. Eisenbahnbau-Section Pfaffenhofen.  
A. Dente,

Ausschreibung der kgl. Eisenbahnbau-Sektion Pfaffenhofen unter der Leitung von Ingenieur Henle an den Wenigstnehmenden bezüglich der Materiallieferungen für die Eisenbahnschwellen und Weichenhölzer in der Sektion [1866]

gleich ein eigenes Hopfensiegel verliehen bekommen und konnte – auch mit Hilfe der Eisenbahn – dieses an Bedeutung gewinnende Wirtschaftsgut besser vertreiben.<sup>13</sup> In den folgenden Monaten erfolgten die vorbereitenden organisatorischen Maßnahmen für den Eisenbahnbau. Mit der am 1. Juni 1864 erfolgten Bildung von Bausektionen entlang der Strecke (Dachau, Pfaffenhofen, Reichertshofen [1865 nach Pfaffenhofen verlegt] und Ingolstadt) war die Abwicklung der umfangreichen Arbeiten entlang der Trasse München–Ingolstadt sichergestellt. Der Bereich der Bausektion Pfaffenhofen erstreckte sich von Petershausen über Reichertshausen bis in den Verwaltungssitz.

## Korrekturen bei der Streckenführung München–Ingolstadt

Die Festlegung der Trasse im Raum Pfaffenhofen ging nicht ohne Diskussionen und Reibereien ab. Die dadurch verursachten Abweichungen vom ursprünglichen Stre-



Korrektur im Streckenverlauf im Bereich von Pörsnbach, das zugunsten Wolnzachs umfahren wurde (links Stand 1865, rechts Stand 1867)

(General-Anzeiger der kgl.-bayer. Verkehrs-Anstalten der Jahre 1866 und 1868)

ckenverlauf betrafen auch die Stadt. Die geplante Strecke an Scheyern und an der Westseite Pfaffenhofens vorbei nach Pörnbach hätte einen Bahnhof Pfaffenhofen nördlich der Stadt an der Ingolstädter Straße, unterhalb der Einmündung der Türletor- in die Ingolstädter Straße mit sich gebracht.

Aufgrund der Widerstände Pörnbachs und der Einflussnahme Geisenfelds und Wolnzachs, die aus wirtschaftlichen Gründen näher an der Linie sein wollten, musste von dieser Planung Abstand genommen und eine Streckenführung über Petershausen und Reichertshausen entlang des Ilmtals ins Auge gefasst werden. So wurde die Linie östlich von Pfaffenhofen geführt, wodurch sie in nordöstlicher Linie an Förnbach und Walkersbach vorbei nach Rohrbach lief und nördlich des Ortes wieder auf die ursprüngliche Trasse einschwenkte, die am Markt Reichertshofen und an Ebenhausen vorbei nach Ingolstadt lief.<sup>14</sup>



Mehrere Meter hohe Bahndämme mussten errichtet werden, um an einigen Stellen das Terrain auszugleichen und Unterführungen zu ermöglichen. Eine preußische 57er zieht majestätisch ihre Bahn Richtung München (ca. 1935).

Der nun festgelegte Streckenverlauf entlang der Ilm wies einige Vorzüge auf: weder große Höhenunterschiede noch enge Kurvenradien mussten bei den Planungen berücksichtigt werden. Ein besonderes Kapitel im Vorfeld der Baumaßnahmen waren die 1865 einsetzenden Verhandlungen über Grundabtretungen seitens der Bahn mit

den betroffenen Gemeinden bzw. den Grundstückseigentümern. Zahlreiche Verhandlungstermine waren notwendig, um den für den Eisenbahnbau notwendigen Grund erwerben zu können. Das „Expropriationsgesetz“ vom 17. November 1837 erwies sich bei problematischen Verhandlungen mit den Grundbesitzern für den Staat als entscheidende rechtliche Grundlage, da es den für die Trassenführung erforderlichen Grunderwerb auf dem Zwangsweg der Enteignung ermöglichte.

## Zahlreiche Bauwerke entlang der Strecke

Die Gesamtlänge der Strecke München–Ingolstadt belief sich auf 21,75 „Stunden“ (mit der Eröffnung des Ingolstädter Bahnhofs im Jahr 1870: 22,74 Stunden), was einer Distanz von gut 80 Kilometern entsprach. Als Bahnhofsstandorte waren Allach, Dachau, Röhrmoos, Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Wolnzach-Bahnhof, Reichertshofen und Ingolstadt bestimmt worden.

Im Bereich der Bausektion Pfaffenhofen dienten 35 Durchlässe und 8 Durchfahrten zur Abstimmung der Eisenbahntrasse mit kreuzenden Straßen und Feldwegen und dem Abfließen des von den Anhöhen in das Ilmtal einströmenden Wassers, das abgeleitet werden musste, und den Bahndamm nicht unterspülen durfte.<sup>15</sup>

Die Planungen für den Streckenbau, die unter der Oberaufsicht der Generaldirektion der königlich-bayerischen Staatseisenbahnen standen, bestimmten das Jahr 1865.



Der Bereich südlich des Pfaffenhofener Bahnhofs mit dem Wärterhaus am Bahnübergang bei Reisgang (ca. 1935)

Zur Jahresmitte waren die Querprofile bereits aufgenommen, die Anfertigung weiterer Pläne für die Wegübergänge und die Konstruktionspläne der Übergänge war angelaufen und die Erhebungen hinsichtlich der Korrektur der Wasserläufe mit den entsprechenden Terrainaufnahmen bereits erfolgt.

Während der Bauarbeiten fungierten ab Dezember 1864 die Sektionsingenieure Henle und Wulzinger als technische Leiter in Pfaffenhofen, denen weitere Fachleute zur Seite standen. Bezirksgeometer Kunig als leitender Vermessungsbeamter beim Eisenbahnbau im Raum Pfaffenhofen bekam zum Zweck der Grenzabsteckungen noch zwei Geometer zugewiesen.<sup>16</sup>

## Die Bauphase 1865 bis 1867

Die Erdarbeiten bei Pfaffenhofen begannen am 21. Dezember 1865 neben der alten Brunnenstube in der Nähe des später errichteten Bahnhofs. Im Bereich der Bau-sektion Pfaffenhofen bestanden in Petershausen (bis Reichertshausen), Reichertshausen (bis Pfaffenhofen) und Pfaffenhofen (von dort bis Rohrbach) eigene Bauabschnitte, innerhalb derer der Streckenbau erfolgte.<sup>17</sup>



Im Bereich östlich des Bahnhofs begannen die Arbeiten im Bereich des dort befindlichen alten Brunnens (ca. 1940).

Das VII. Los erstreckte sich von Reichertshausen bis Pfaffenhofen, hatte eine Länge von 22.812 Fuß (rund 6,7 Kilometer) und wurde bei der allgemeinen Submission für dieses Los am 13. Dezember 1865 wie folgt veranschlagt:

- Erdarbeiten 82.083 Gulden 20 Kreuzer
- Kunstbau-Arbeiten 59.003 Gulden 18 Kreuzer
- Vollendung der Wegübergänge und Straßenverlegungen 14.159 Gulden 38 Kreuzer
- Lieferung und Einbettung des Unterbaumaterials 27.769 Gulden 42 Kreuzer
- SUMME 183.015 Gulden 58 Kreuzer

## Bekanntmachung.

Infolge Entschliessung der General-Direction der kgl. Eisenbahnlinien zu München vom 1. Februar 1867 Nr. 4475 und vorbehaltlich deren Genehmigung werden

Dienstag am 26. Februar 1867 Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten kgl. Eisenbahnbau-Sektion die Hochbauten der Station Pfaffenhofen nebst 7 Wärterhäuser im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission

und zwar nach einzelnen Handwerken oder im Ganzen vergeben werden, nämlich:

Arbeiten.	Kostendruck-Arbeiten.													
	Erd- u. Bauarbeiten		Kunstbauarbeiten		Wasserbauarbeiten		Öffentl. u. Privatbauten		Öffentl. u. Privatbauten		Wärterhäuser		Gesamtsomme.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.		fl.
I. Erd-, Wasser- und Bauarbeiten	13,055	57	4,593	29	4,978	21	1,914	3	704	13	8,444	27	32,225	29
II. Zimmermanns- u. Schreinerarbeiten	2,401	21	1,522	40	1,046	24	517	4	372	42	2,497	57	8,520	8
III. Schreinerarbeiten	634	35	769	3	480	11	155	1	96	69	—	—	2,134	40
IV. Schreinerarbeiten	1,873	2	199	9	312	24	47	—	56	24	644	7	3,132	6
V. Schreinerarbeiten	917	57	513	21	197	3	55	6	47	34	477	45	2,273	54
VI. Schreiner- und Tischlerarbeiten	725	18	83	8	105	44	38	21	50	21	82	30	1,085	42
VII. Tischlerarbeiten	348	8	31	30	88	9	28	40	28	33	51	13	422	19
VIII. Tischlerarbeiten	389	36	109	18	108	17	172	8	129	4	290	6	1,194	29
IX. Tischlerarbeiten	523	32	50	39	190	21	29	27	—	—	373	4	1,098	3
Zusammen:	20,789	7	7,912	30	7,294	51	2,077	52	1,484	59	12,867	31	52,226	40

Die Kanton wird auf zehn Prozent der Kostensumme festgesetzt.

Bedingungen, Pläne und Kostenanschläge liegen vom 18. Februar 1867 an im Amtsjahre bei der unterfertigten kgl. Eisenbahnbau-Sektion zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions-Exemplare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorchriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverts längstens bis 26. Februar 1867 Morgens 8 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeldung aller in § 7 der allgemeinen Submissions-Bedingungen angeordneten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verfalls-termin sich persönlich, oder durch genügend bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmefähigkeit, ihre Caution- und Betrieb-Bedenken sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

Pfaffenhofen am 15. Februar 1867.

**Kgl. Bayerische Eisenbahnbau-Sektion Pfaffenhofen.**  
J. Dentz,  
Sektions-Ingenieur.

Submissionsausschreibung für den Bahnhof Pfaffenhofen, die Ladehalle, das Wasserhaus und die Abtritte sowie die sieben Wärterhäuser im Sektionsbezirk. Die Kosten für sämtliche Hochbauten waren auf 50.000 Gulden veranschlagt. (Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen)

Die Bodenbeschaffenheit in diesem Los erwies sich als überwiegend günstig für die Errichtung des Bahndamms. Der Baugrund bestand aus trockenem, sandigem und kiesigem Lehm und erwies sich überwiegend als sichere und feste Grundlage.

Lediglich an Stellen wo Seitentäler einmündeten, erwies sich der Einbau einer Betonunterlage als unumgänglich. Bei Weihern musste die Dammunterlage entwässert, abgetrocknet und verdichtet werden, um eine solide Basis für den Bahnkörper zu erhalten.



Ein Personenzug passiert die Weiherer Straße und nähert sich dem Pfaffenhofener Bahnhof [ca. 1900].

## Die Situation der Arbeiter

Zur Errichtung des Bahndamms und zum Schlagen von Schneisen bei Höhenzügen waren zahlreiche Arbeitskräfte notwendig, die häufig von auswärts kamen. Insbesondere aus Franken, der Oberpfalz und Niederbayern reisten männliche und weibliche Arbeiter an, die bereits Erfahrung im Eisenbahnbau gesammelt und vorübergehend ein festes Einkommen hatten. Untergebracht waren sie auf Bauernhöfen in nahegelegenen Orten oder in verschiedenen Häusern in Pfaffenhofen.

Für erste Erdarbeiten waren schon im September 1864 Arbeiter im Raum Pfaffenhofen tätig. Ausgestattet mit Arbeitskarten und Beschäftigungsnachweisen, fanden sie bei Unfällen oder im Krankheitsfall im städtischen Krankenhaus Aufnahme und wurden dort medizinisch versorgt. So war es bei der Eisenbahnarbeiterin Maria Kirnberger aus Würth der Fall, die mit Unterschenkelbruch ins 1865 eingerichtete „Arbeiterspital“ des Krankenhauses eingeliefert wurde.<sup>18</sup>

Die harte körperliche Arbeit verlangte sehr viel von den Männern und Frauen, die befristet angestellt wurden. Arbeitszeiten von neun oder zehn Stunden, auch am Samstag und teilweise am Sonntag, waren seinerzeit üblich.<sup>19</sup>



Hohe Böschungen wie hier auf Höhe der Weiherer Anlage bildeten für die Arbeiter einen großen Gefahrenherd, indem Erdabgänge wiederholt zu Verschüttungen von Arbeitern führten, vereinzelt mit tödlichem Ausgang [ca. 1935].

## Die Errichtung der Hochbauten im Raum Pfaffenhofen

Für die Errichtung der Bauwerke – der Bahnhöfe, Bahnwärterhäuser, aber auch der Brücken, Durchlässe und weiterer Gebäude – erfolgte im Herbst 1865 die Ausschreibung an Bewerber. Nach Eingang der Angebote war die Vergabe der Aufträge im Februar 1866 abgeschlossen. Sowohl einheimische Handwerker aus Pfaffenhofen und Umgebung als auch auswärtige Firmen mit Erfahrung im Eisenbahnbau aus Schwaben und Franken erhielten beim Streckenbau Aufträge.

Aufgrund der damals noch geringen Erfahrungen im Eisenbahnbau und wegen des Fehlens von Kommunikationsmöglichkeiten – es gab lediglich Telegraphenleitungen zwischen größeren Orten – entstand ein dichtes Netz von Bahnwärterhäusern zwischen den vorgesehenen Bahnhöfen in Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen und Rohrbach. Insgesamt waren hier 21 Bahnwärterhäuser geplant, die meist im Abstand von mehreren Hundert Metern zu stehen kamen. Zwischen Painsdorf und Walkersbach kamen allein siebzehn Bahnwärterhäuser zu stehen. Sie waren zum Teil



Das dem Pfaffenhofener Bahnhof vorgelegte Bahnhäuser beim Übergang südlich von Reising mit der von Bäumen eingesäumten Straße nach München. Entlang der Strecke sind die Träger für die Telegraphenleitung zu erkennen (ca. 1935).

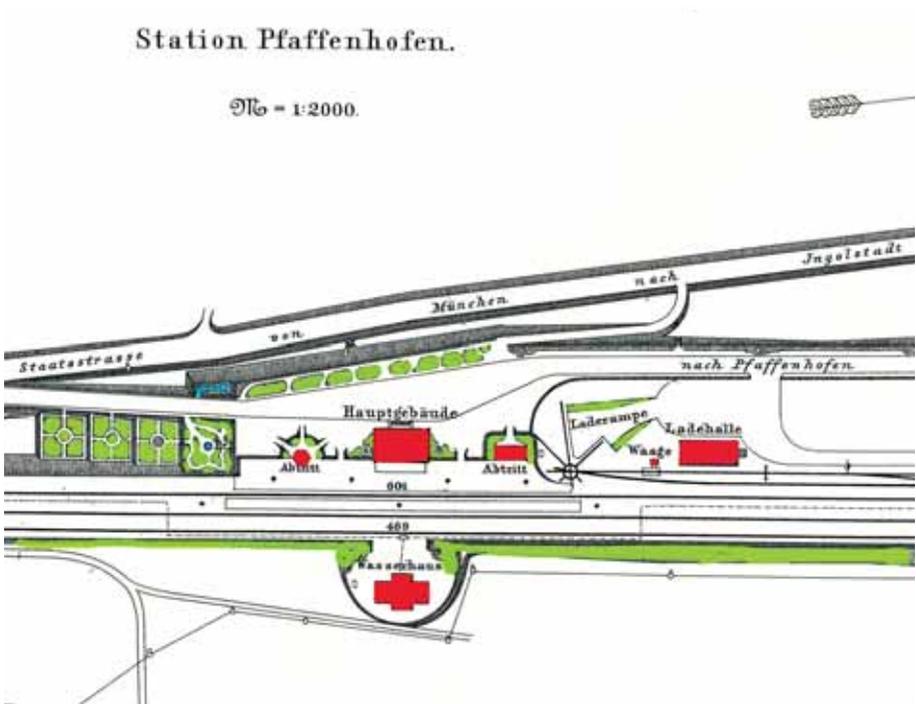


Planausschnitt der Trasse im Bereich zwischen Reising und Walkersbach mit der Station Pfaffenhofen und der Haltestelle Walkersbach sowie den rot gekennzeichneten Bahnhäusern (Stand 1878) [BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, Generalstab 438–2]

gemauert und besaßen auch ein kleines Gartenstück zur Versorgung der dort lebenden Familien.<sup>20</sup>

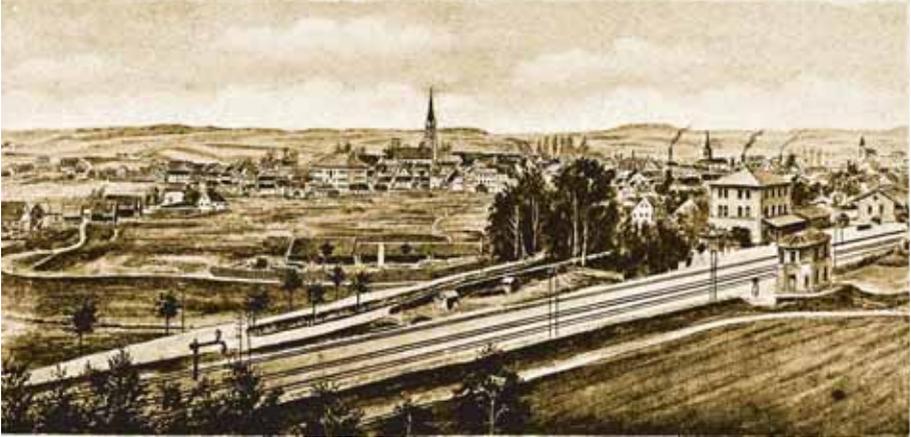
## Der Bahnhof und weitere Bauwerke in seinem Umfeld

Die Bahntrasse verlief östlich der damals bebauten Stadt. Auf dem gegenüber dem Terrain um mehrere Meter erhöhten Bahndamm führte die eingleisige Strecke an Pfaffenhofen vorbei. Die hier vorgesehenen Kunstbauten waren von der Stadt aus gut zu sehen, denn eine Bebauung an der Münchener Straße gab es lediglich bis zum Münchener Vormarkt und der Blick zur erhöht liegenden Baustelle war frei. Die Stadt Pfaffenhofen war als wirtschaftliches Zentrum der Region für den Standort folgender Bauwerke vorgesehen:

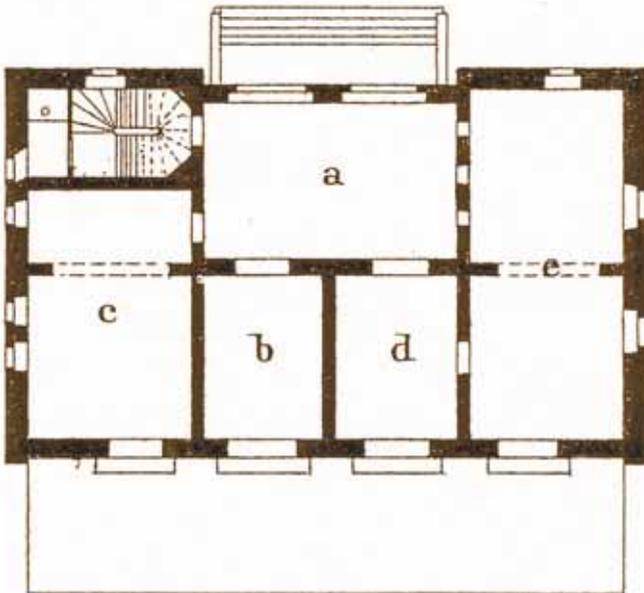


Die Bahnhofsanlage war von großflächigen und kunstvoll angelegten Grünanlagen umgeben (1878).  
[BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, Generalstab 438–2]

1. Hauptgebäude: Bahnhof, zweistöckig, mit Dienstraum, Wartehallen und Güterannahme



Ansicht der Anlage von Süden mit dem im Vordergrund rechts befindlichen Stellwerk und dem Bahnhof – noch ohne die 1901 angebrachten seitlichen Anbauten – sowie ganz rechts der Güterhalle. Links ist einer der beiden Wasserkräne zu erkennen, die Wasser zur Kühlung der Dampflokomotiven bereithielten (ca. 1899).



Grundriss des Bahnhofs im Urzustand:

a) Vorplatz; b) Wartesaal I. und II. Klasse; c) Wartesaal III. Klasse; d) Zimmer des Stationsvorstandes; e) Expedition

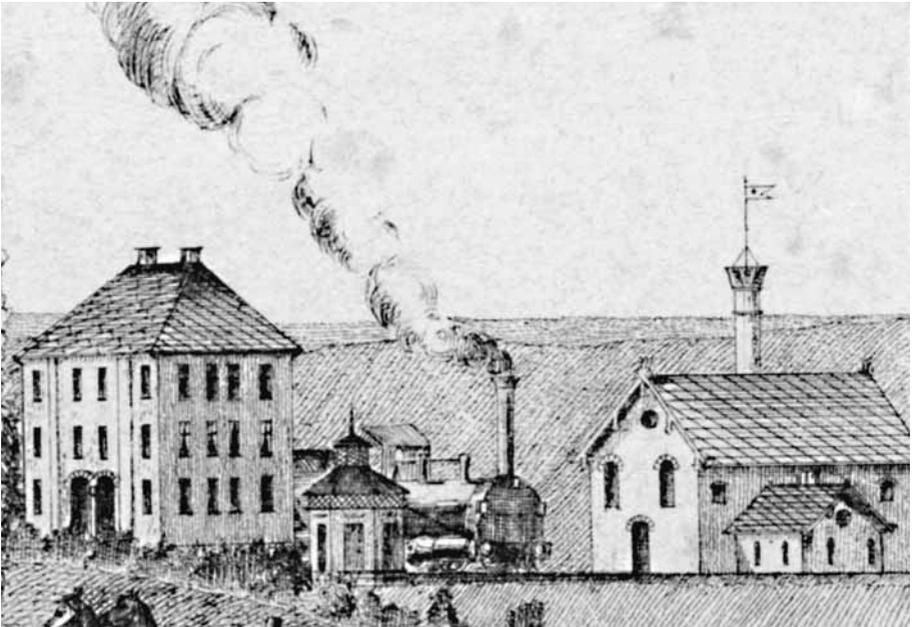
(BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, Generalstab 438–2)

2. Ladehalle: Annahme und Versand von Wirtschaftsgütern, die mit der Bahn transportiert wurden



Die Güterhalle kurz vor ihrem Abbruch 2004

3. Abtritte: in oktagonaler (ackteckiger) Ausführung, ähnlich einem Salettl, nördlich und südlich des Bahnhofs



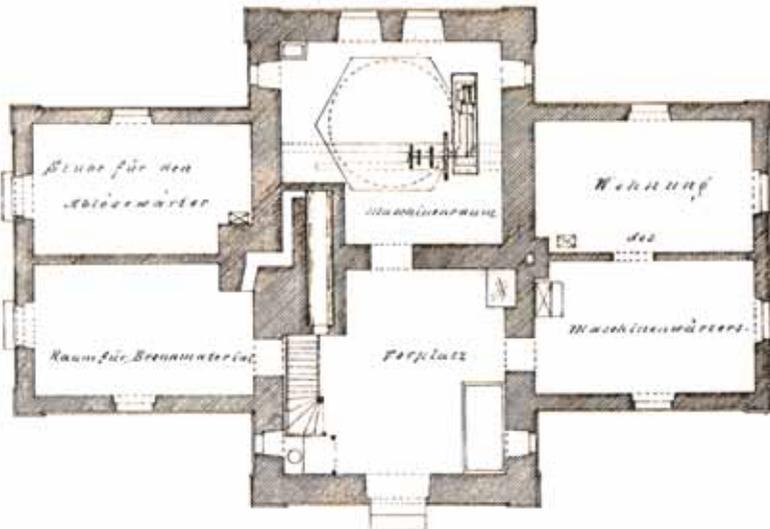
Das Bahnhofsgebäude im Originalzustand mit dem als Rundbau gehaltenen südlichen Abtritt und dem Wasserhaus mit Kohlenhütte auf der rechten Seite (ca. 1870).

(Ausschnitt aus einer Lithographie von Hickl, Schrobenuhausen)

#### 4. Wasserstelle mit Kohlenhalle zur Versorgung der Betriebsangehörigen mit Wasser und Kohle



Das Wasserhaus östlich der Gleisanlage mit der Kohlenhütte diente der Versorgung des Bahnhofs- und Wärterpersonals und besaß eine Dienstwohnung (2000).



Der Grundriss des Wasserhauses weist im Erdgeschoss neben Wohnbereichen für das Personal im rückwärtigen Bereich den Maschinenraum aus (1884).

(BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, Generalstab 438–2)

Die Wasserstelle war zunächst für Petershausen vorgesehen. Östlich des Bahnhofs stieß man bei Bodenproben jedoch auf einen nahezu konstanten Wasserstand mit einem stündlichen Wasserzufluss von rund 50 Litern, entsprechend pro Tag 1.200 Liter. Hier wurde ein Brunnen gegraben und ausgemauert, dessen Wasser für den Bedarf der Lokomotiven notwendig war.<sup>21</sup>

## Illegale Sonderfahrten von Pfaffenhofenern zur Herrnraster Dult

Noch während der Bauphase, als die Bahngleise bereits zu weiten Teilen fertiggestellt waren und lediglich Arbeiten an Hochbauten ausstanden, nutzten mehrere Pfaffenhofener Bürger die Möglichkeit, per Schiene nach Herrnrast zur damals bekannten Dult zu fahren. Aus unbekannter Feder veröffentlichte das Amtsblatt ein Gedicht dazu:<sup>22</sup>

Der Volksbot und der Münchner Bot  
Die hatten längst ihr' liebe Noth,  
Daß d'Ingolstädter Eisenbahn  
Halt gar nicht fertig werden kann.  
Das hat hier d'Eisenbahner 'druckt,  
Und sieh, schnell sind's so weit vorg'ruckt,  
Daß von Herrn Rast nach Pfaffenhofen  
Traissine und Rollwäg'n können loofen.

Zu feiern dieß ward in Herrnrast  
Gebetet nicht und nicht gefast',  
Nein, g'laden war Mann, Kind und Weib  
Zu Tanz und andrem Zeitvertreib;  
Gesorgt war für Musik und Bier,  
Bratwürst' und sonst'ge Festeszier;  
Heimg'fahn ward mit 'nem Extrazuge  
Per Eisenbahn – 's ist keine Luge.

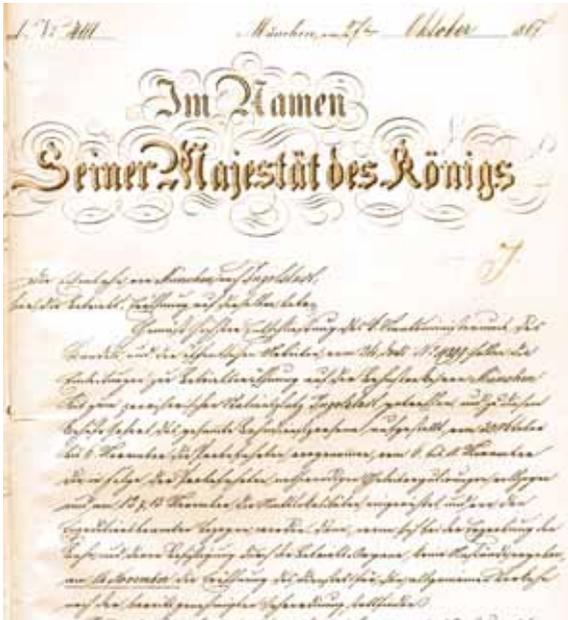
Und wer dieß Volksfest hat geseh'n,  
Ein Fest, bis in das Kleinste schön,  
– Ob's Stadtfrack oder Rammel war,  
Er denkt daran wohl manches Jahr.  
D'rum denen, die's zu Stand gebracht:  
Sei hier ein flottes Hoch gebracht:  
„Es leben Hoch die Eisenbahner!“  
Ein Jeder ruf's, es schweige Kaaner.

Das Gedicht über die ersten „inoffiziellen“ Fahrten im August 1867 bringt die erwartungsfrohe Einstellung in Teilen der Bevölkerung gegenüber der Eisenbahn zum Ausdruck. Selbst kurze Strecken, deren Zurücklegung damals noch eine gute Stunde Zeit in Anspruch nahm, konnten nun in einigen Minuten bewältigt werden. Die seinerzeit bekannte Herrnraster Dult war ein beliebtes Reiseziel und nun von Pfaffenhofen aus schnell zu erreichen.

## Lieferschwierigkeiten verzögern die Fertigstellung der Strecke

Trotz dieses erfolgreichen „Probelaufs“ waren die Arbeiten noch nicht vollendet. Der Ablauf geriet aufgrund Materialmangels zeitweise ins Stocken, sodass die vorgesehene Eröffnung der Bahnlinie im Herbst des Jahres 1867 kurzzeitig sogar in Gefahr geriet. Insbesondere wurde seitens des Staates bedauert, dass die Strecke nicht früher fertig war, um bereits im 1866 ausgebrochenen Deutschen Krieg zur Truppenverlegung zur Verfügung zu stehen.

Bis wenige Tage vor den geplanten Probefahrten und dem geplanten Eröffnungstermin am 14. November 1867 wurde noch an den Bauwerken gearbeitet, verputzt,



verglast, bis auch das letzte Bahnwärterhaus vollendet war. Ein Probezug fuhr am 7. November 1867 mit hochrangiger Besatzung – zahlreichen Abgeordneten und Offiziellen der bayerischen Eisenbahnverwaltung – die gesamte Strecke ab. Rechtzeitig konnte alles fertiggestellt werden und dem geplanten Startschuss für den Beginn einer neuen Ära stand nichts mehr im Wege.<sup>23</sup>

Ankündigung der vom 30. Oktober bis 6. November 1867 laufenden Probefahrten und anschließenden Gleisregulierungen vor der Eröffnung der Bahnstrecke München-Ingolstadt. Bei erfolgreichem Verlauf sollte am 14. November die Eröffnung „für den allgemeinen Verkehr“ erfolgen (StAM, VARCH 27189).

## 5 Start in ein neues Zeitalter am 14. November 1867

### Vorbereitende Maßnahmen für den großen Moment

Um ein dem Ereignis angemessenes Äußeres präsentieren zu können, arbeiteten Magistrat und Bürgerkollegium an einem würdigen Empfang für die ersten Bahngäste. Neben dem geschmückten Bahnhof nahm ein Musikkorps Aufstellung und spielte beim Einfahren des ersten Zuges feierlich auf. Wollten Gäste bei der Gelegenheit der ersten Bahnfahrt auch die Stadt besuchen, war eine Beflaggung der Häuser als Willkommensgruß vorgesehen.

Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit wurde ein Korps der Landwehr aufgestellt, „um dem Andrängen der Leute zum Schienengeleise“ Herr werden zu können. Absper-



Kolorierte Ansicht des Bahnhofsareals mit einer abfahrenden Lokomotive und einer vorbeifahrenden zweispännigen Kutsche als Protagonisten des Verkehrswesens jener Zeit. Die Münchener Straße war im äußeren Bereich bis auf die 1869 eröffnete Bahnhofswirtschaft noch unbebaut (ca. 1870).

(kolorierter Druck nach einer Lithographie von Hickl, Schrobenhausen)

rungen oder Zäune gab es damals noch nicht und die Gefahr des Betretens der Gleise war sehr hoch. Die Bevölkerung konnte die Gefahren, die mit der Eisenbahn und ihrer Betriebstechnik einhergingen, noch nicht einschätzen.<sup>24</sup>

## Begeisterung über die erste Fahrt

Nachdem alle Probeläufe sicher absolviert waren, kam am 14. November 1867 von München her die erste Dampflokomotive in Pfaffenhofen an. Nach knapp zwei Stunden Fahrzeit machte der Zug mit den Reisenden auch in der Stadt Halt und fuhr bis Ingolstadt weiter, wo bis zur Fertigstellung der Donaubrücke 1869 ein Behelfsbahnhof bei Unsernherrn den Endhalt bildete.

Ein Münchener Journalist, der am 11. November an einer „Utensilienfahrt“ auf der neuen Strecke teilnehmen durfte, schilderte seine Eindrücke. So ließ er an der Dachauer Gegend kein gutes Haar und hob dagegen den Pfaffenhofener Raum hervor: „Viel freier und geweckter erscheint das Völklein um Pfaffenhofen, und ‚z’Pfahofa‘ selbst und in der Holledau sind die Gestalten bekanntlich noch so urwüchsig, daß es einem vor der ‚Gemüthlichkeit‘ dieser Leute manchmal bange werden könnte.“ Er kritisierte die Großzügigkeit der Bahnverwaltung auf dieser Fahrt, die am Martinstag 1867 stattfand, in der dritten Klasse und in den Packwagen kostenlos Leute mitfahren zu lassen. Das „biedere Landvolk“ machte von diesem Angebot in großer Anzahl Gebrauch, was zu derben Situationen in verschiedenen Bahnhöfen führte, die „ganz ungeschlachte Manieren“ hervortreten ließen. Zugleich hoffte der Schreiber auf eine Besserung des kulturellen Zustandes des Raums zwischen Dachau und Eichstätt, „wo

November 1867 an.									
München — Ingolstadt.					Ingolstadt — München				
Nr.	Abgang von	V. 3.	M. 3.	O. 3.	Abgang von	O. 3.	M. 3.	V. 3.	Nr.
8	München	6,35	12,5	5,45	Ingolstadt	5,—	12,15	5,45	8
28	Allach	6,59	12,29	6,13	Reichertshausen	5,24	12,35	6,5	28
42	Dachau	7,20	12,49	6,40	Wolnzach	6,1	1,4	6,34	42
54	Röhrmoos	7,41	1,10	7,6	Pfaffenhofen	6,36	1,32	7,2	54
12	Petershausen	8,3	1,31	7,32	Reichertshausen	6,54	1,46	7,16	12
30	Reichertshausen	8,20	1,49	7,53	Petershausen	7,45	2,3	7,33	30
42	Pfaffenhofen	8,34	2,7	8,17	Röhrmoos	7,41	2,25	7,55	42
52	Wolnzach	9,4	2,33	8,49	Dachau	8,13	2,50	8,20	52
—	Reichertshausen	9,31	3,1	9,22	Allach	8,33	3,7	8,37	—
15	Ingolstadt Anf.	9,50	3,20	9,45	München Anf.	9,—	3,30	9,—	15

Der erste Fahrplan vom November 1867 bot täglich drei Fahrten in beide Richtungen an. Die Fahrzeit von München nach Pfaffenhofen betrug rund 2 Stunden, von dort nach Ingolstadt eine gute weitere Stunde.

gar mancher Punkt [ist], auf welchem Finsterniß und geistlicher Stillstand lasten.“<sup>25</sup> Ein für eine Augsburger Zeitung schreibender Journalist beschrieb seine Eindrücke auf einer Fahrt wenige Wochen nach der Eröffnung. Zu Pfaffenhofen hielt er fest: „Die nächste Station ist das freundliche Städtchen Pfaffenhofen an der Ilm mit dem hohen, spitzen, weithin sichtbaren Thurm seiner Pfarrkirche. Die Pfaffenhofener haben sich jüngst ein gar schmuckes, stattliches, zugleich eine geräumige Schrankenhalle enthaltendes Rathaus gebaut. Vergebens suchen wir aber an der, der schönen Hauptstraße zugekehrten Fronte, an welcher wohl eine transparente Uhr und ein zierlicher Balkon en miniature angebracht ist, den Eingang in diesen stolzen Bau; – er befindet sich an der Hinterseite, in einem sehr ländlich aussehenden Gäßchen.“<sup>26</sup>

Wohl niemand ahnte damals, welch weitreichende Auswirkungen das neue Verkehrsmittel auf die ganze Region haben würde. Ein neues Verkehrszeitalter war angebrochen, das auf vielfältige Weise Pfaffenhofen und die Umgebung verändern sollte. Die Bedeutung der Strecke formulierte der bereits zitierte Münchener Journalist folgendermaßen: „Die Bedeutung dieser Linie liegt zwar zunächst darin, daß sie die Landesfestung des Landes in das Schienennetz zieht; vielleicht noch wichtiger aber ist der Umstand, daß nun auch der ‚Nabel‘ Bayerns von einer Eisenbahn durchschnitten wird, und daß nach Vollendung der Bahn nach Gunzenhausen die alte Handelsstraße von Salzburg nach Frankfurt wieder hergestellt wird.“<sup>27</sup>

## Der Verschönerungsverein gestaltet das Bahnhofsumfeld

Schon während der Bauphase sollte der Bahnhofsbereich den Reisenden und Besuchern der Stadt einen guten Eindruck der Stadt vermitteln und einen einladenden



Der Bahnhof mit den seitlichen Anbauten aus dem Jahr 1901 und dem 1891 errichteten südlichen Stellwerk, das nach dem zweispurigen Ausbau notwendig wurde (Ansichtskarte, ca. 1910)

Charakter bekommen. Deshalb entwickelte der neu gegründete „Verschönerungsverein“ Ideen, um diesen Bereich, der damals mehrere Hundert Meter von der Stadt entfernt war, aufzuwerten. Das Hauptaugenmerk lag auf der Umgebung des Bahnhofs und dem Bahnhofplatz, der „als schönster und besuchtester Punkt der Umgebung“ besonders einladend gestaltet sein sollte. Mit der Anpflanzung von Bosquets, Rabatten und Ruhebänken lud der neue Stadtteil zum Verweilen und Spazieren gehen ein, ankommende Gäste wurden von einer den Bahnhof umgebenden grünen Oase begrüßt. Zudem wurden Bäume gesetzt und eine Allee sollte entlang der Münchener Straße die Besucher in die Innenstadt geleiten. Zur Beleuchtung des Weges vom Bahnhof zur Münchener Straße ließ die Stadt kurz nach der Eröffnung drei Laternen aufstellen.<sup>28</sup>



Ansicht auf die „Bahnhofstraße“ (Münchener Straße), auf der Fahrgäste und Besucher an einer Baumallee entlang vom und zum Bahnhof gehen konnten (um 1935)

## Erste Betriebsergebnisse für den Bahnhof

Die Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten gaben seit 1852 Jahresberichte heraus, die zahlreiche Daten zum Eisenbahnbetrieb in Bayern enthalten. Einige der Statistiken listen Zahlenmaterial für die einzelnen Bahnhöfe auf, sodass auch für Pfaffenhofen einige Einblicke in den Betriebsablauf der ersten Jahre möglich werden.

Ein schwerer bayerischer Güterzug mit vier Treibachsen der Baureihe 56 fährt von Ingolstadt her kommend in den Bahnhof ein (ca. 1935).



Die Transport-Einnahmen für Personen entwickelten sich für die ersten drei Betriebsjahre wie folgt (Angaben in Gulden und Kreuzern):<sup>29</sup>

Jahr / Zug	1. Klasse		2. Klasse		3. Klasse		Summe	
1867 (ab 14.11.)	10	12	540	42	1.758	6	2.309	—
1868	357	1½	3.369	10½	13.191	21	16.917	33
1869	84	40	2.034	5	13.551	4½	15.669	49½

Die Ausstattung von Wagen III. Klasse beschränkte sich bis 1935 auf Holzbänke. Für viele war sie aber die einzig erschwingliche Wagenklasse, weshalb hier mit Abstand die höchsten Einnahmen erzielt bzw. die meisten Fahrkarten verkauft wurden (s. nachfolgende Tabelle).

## Übersicht über die verkauften Retourbillete:<sup>30</sup>

Zugklasse	II. Kl. (Anzahl/Erlös)	III. Kl. (Anzahl/Erlös)	Summe
1868	760 / 673 fl. 6 kr.	8.178 / 6.621 fl. 54 kr.	8.938
1869	428 / 615 fl. 9 kr.	7.582 / 6.546 fl. 6 kr.	8.010

Die deutlich zunehmende Nutzung der Bahn für den Personen-, den Gepäckverkehr und den Viehtransport veranschaulicht der nachfolgende Auszug aus dem „Frequenz-Nachweis für Personen, Gepäck, Fahrzeuge, Thiere und Güter“ der Jahre 1867 bis 1869.<sup>31</sup>

Kategorie / Jahr	1867 (ab 14.11.)	1868	1869
Personen I. Kl.	6	—	40
Personen II. Kl.	702	3.593	1.660
Personen III. Kl.	3.888	21.536	21.098
Reisegepäck	98 Ztr. 50 Pfd.	673 Ztr. 10 Pfd.	687 Ztr. 43 Pfd.
Fahrzeuge	—	3	2
Pferde	—	1	18
Ochsen und Stiere	—	52	324
Kühe und Rinder	—	75	302
Kälber	—	54	461
Schafe	—	49	364
Schweine	15	99	983
Hunde	23	195	231

## 6 Wirtschaftliche Impulse durch den Eisenbahnbau

### Pfaffenhofen im Aufbruch

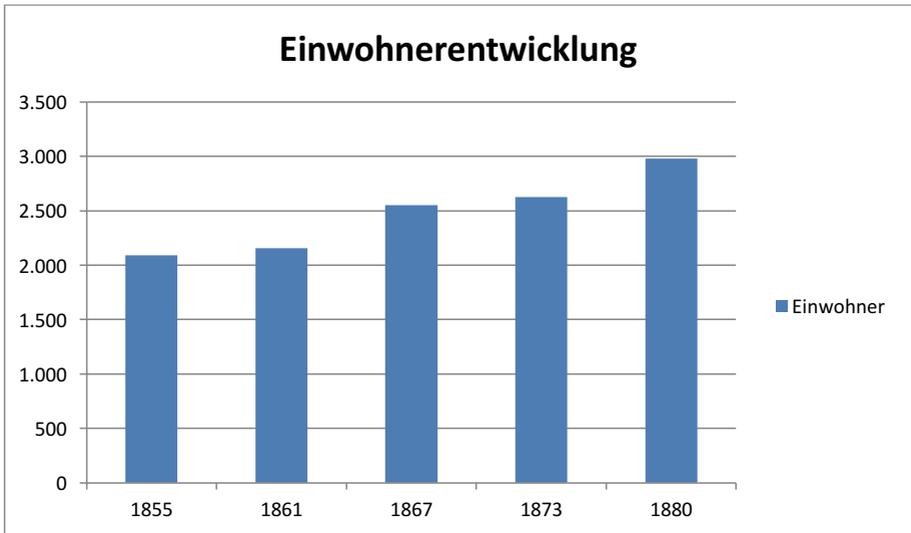
Eine „rekordverdächtige“ Tätigkeit im Wohnungsbau setzte in der zweiten Hälfte der 1850er Jahre ein. Binnen zehn Jahren entstanden 50 neue Wohnhäuser, vor allem an der Ingolstädter, der Scheyerer, der Hohenwarter und der Weiherer Straße, wodurch sich Pfaffenhofen nach Jahrhunderten weitgehender Konstanz räumlich sichtbar in alle Himmelsrichtungen ausdehnte.<sup>32</sup>



Zwei Dampfloks, links ein bayerischer Personenzug der Baureihe 38, rechts ein 57er Güterzug mit fünf Achsen und vier Zylindern, auf dem Weg nach München [ca. 1935]

Entsprechend war ein starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Nahm die Zahl der Einwohner zwischen 1800 und 1850 um 500 Menschen auf rund 2.000 zu, so dauerte es nur zwei Jahrzehnte für einen Zuwachs von weiteren 500 Einwohnern. Entsprechend gingen beim Magistrat seit 1862 verstärkt Gesuche um Baugrund ein, um dem beginnenden Wohnungsmangel Herr werden zu können.

Nachdem durch eine liberalere Gesetzgebung auch auf dem Gebiet der Ansässigmachung und des Gewerbewesens neue wirtschaftliche Perspektiven eröffnet wurden,



fiel der Eisenbahnbau in Pfaffenhofen in eine Phase des Umbruchs, der Strukturveränderungen und der Modernisierung in Bayern.

## Auswärtige Unternehmen nutzen die Eisenbahn

Schon im Jahr 1868 erschienen im Pfaffenhofener Amtsblatt erste Anzeigen auswärtiger Firmen, die ihre Produkte in Pfaffenhofen über Zwischenhändler anboten.



Anzeige einer mechanischen Spinnerei aus Weingarten bei Ravensburg, deren Produkte der in der Moosburger Straße wohnende Seilermeister Ignaz Höchtl im Raum Pfaffenhofen vertrieb (1868)

Vorwiegend Textilbetriebe aus Augsburg und der weiteren Umgebung sowie Fabriken für Häcksel- und Futterschneidmaschinen warben Agenten in Pfaffenhofen und in den umliegenden Orten an, um ihre Produkte zu verkaufen. Der Transport über die neue Eisenbahnlinie erlaubte jetzt die Erschließung eines neuen Marktes entlang der Linie München–Ingolstadt.

Im Oktober 1869 gründete die mechanische Flachs-, Hanf- und Wergspinnerei Bäumenheim bei Donauwörth beim Kaufmann Caspar de Crignis (Hauptplatz 8) eine Niederlassung, ebenso im folgenden Jahr die Firma Arauner aus Solnhofen zur Fertigung von Lithographie- und Pflastersteinen. Ihre Inhaber wiesen ausdrücklich darauf hin, „Eisenbahnstation“ zu sein. Diese Unternehmen errichteten aber noch keine Gebäude in der Stadt.<sup>33</sup>

## Ansiedlung erster Maschinenfabriken in Bahnhofsnähe

Wichtige Impulse für das Gewerbeleben brachte die in den frühen 1870er Jahren einsetzende Ansiedlung erster Fabriken. Den Anfang machte die bekannte Landmaschinenfabrik Epple & Buxbaum, die in Augsburg ihr Stammwerk besaß und im August 1872 an der Münchener Straße 58 in Bahnhofsnähe eine Niederlassung gründete. Der Maschinenverleger Franz Xaver Nußbaumer führte diese und brachte die Technik in die Landwirtschaft.



Bald waren auf den Höfen die ersten Lokomobilen mit Dampftrieb für riemengetriebene Dreschmaschinen zu sehen.<sup>34</sup> Ab den folgenden Jahren kam es zu Firmenverlagerungen und -gründungen in Pfaffenhofen, wo sich entlang der Münchener Straße neben Maschinenfabriken auch Steinmetzbetriebe und Bauschäfte ansiedelten und sogar eine Hopfentrockenhalle errichtet wurde.

Der durch die Bahn ermöglichte Transport von Maschinenteilen oder fertigen Produkten erlaubte es Unternehmern jetzt, auch auf dem flachen Land in größerem Umfang tätig zu werden. Die Großstädte

und ihr Geschäftsleben rückten näher, umgekehrt waren die Metropolen jetzt wesentlich einfacher für Pfaffenhofener Geschäftsleute zu erreichen. Auch Pfaffenhofener Produkte konnten nun mit der Bahn an auswärtige Standorte geliefert werden, eine Chance für den heimischen Mittelstand, die einige erfolgreich nutzten.



Die 1882 von Josef Lindner errichtete Maschinenhalle an der Münchener Straße

## Auswirkungen auf die Hopfenwirtschaft

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann sich die Hopfenwirtschaft im Bezirk Pfaffenhofen zu entwickeln. Die vorhandenen günstigen Bedingungen waren



Das 1864 verliehene Hopfensiegel machte den Pfaffenhofener Hopfen zum Qualitätsprodukt.

bis dahin noch nicht für überregionalen Handel genutzt worden, sondern dienten weitgehend der Deckung des Eigenbedarfs. Für die Bierproduktion wurden damals der bekannte und hochwertige böhmische und der Spalter Hopfen importiert.

Doch mit dem Bau der Eisenbahnlinie, die jetzt über Ingolstadt und den weiteren Ausbau ab 1868 nach Nürnberg einen Anschluss an die Hopfenmetropole Nürnberg herstellte, ergaben sich völlig neue Möglichkeiten.

Auch der Pfaffenhofener Hopfen war bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts noch nicht von großer Bedeutung. Doch der beginnende professionelle Anbau über den Eigenbedarf hinaus

sollte auch den hiesigen Hopfen bekannt machen. Mit der Verleihung eines eigenen Hopfensiegels an Pfaffenhofen im Jahr 1864 erhielt die Stadt ein Markenprodukt mit Qualitätsgarantie.

Dadurch entwickelte sich bald der wenige Jahre später in Betrieb genommene Bahnhof zum Umschlagplatz für Pfaffenhofener Hopfen, der im neuen Rathaus gewogen und gesiegt wurde. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten sollte die Kulturpflanze immer mehr an Bedeutung gewinnen und ihren Siegeszug antreten. So wurden im kurzen Pfaffenhofener Eisenbahnjahr 1867 230,2 Zentner Hopfen umgeschlagen, in den folgenden Jahren betrug die Menge bereits 2.275 bzw. 1.707 Zentner.

## Turbulente Szenen an Markttagen

Mit dem einsetzenden Gütertransport nutzten Großviehhalter die Eisenbahn schon vor 100 Jahren zum Transport ihrer Tiere zum Markt in der Pfaffenhofener Löwenstraße. Zu chaotischen Zuständen kam es dadurch, dass die Tiere nicht auf den eigens dafür vorgesehenen Wegen, sondern auf den von der Bevölkerung und auswärtigen Besuchern benutzten Pfaden geführt wurden.

Letztere mussten sich oft auf den Abhang am Bahnhof oder in die nahen Krautbeete am Gabis flüchten, um nicht von Ochsen und Kälbern umgestoßen zu werden. Die Treiber der Tiere reagierten amüsiert auf das Verhalten der ängstlichen Bevölkerung und kommentierten dies mit dem Satz: „Den Weg ist schon mehr Rindvieh heruntergekommen.“ Erst verstärkter Polizeieinsatz an Markttagen konnte die Situation entspannen.

## Der Mittelstand profitiert von der Bahn

Auch einige weitere Unternehmen in Pfaffenhofen, die bereits seit längerer Zeit bestanden, konnten jetzt durch den Bahnanschluss auf eine Belebung des Geschäftsbetriebes hoffen. Einen davon hatte Balthasar Kraft inne, der 1853 an der Scheyerer Straße eine lithographische Anstalt gegründet und sich neben Holzmalerei später auf die Fertigung von Heiligen Gräbern und Lourdes-Grotten spezialisiert hatte. Nun konnte er seine Produkte



Die stattlichen Häuser Münchener Straße 38 [Steinmetzmeister Josef Eichstädter] und 34 [Wohnhaus Weilhammer] gaben der damaligen „Bahnhofsstraße“ ein neues und modernes Gepräge [1899].

wesentlich einfacher transportieren und über Bayern hinaus das angrenzende Ausland mit seinen Waren beliefern.

Auch die Maschinenfabrik von Kaspar Stocker, die im Jahr 1886 an der Münchener Straße ihren Betrieb in Pfaffenhofen aufgenommen hatte, besaß mit der Nähe zur Eisenbahn hervorragende Möglichkeiten, Säge- und Spaltgatter, Schneidsägeeinrichtungen und Artikel zur Ausstattung von Mühlen bis ins Ausland auszuliefern. Das Unternehmen erlangte internationale Bekanntheit und präsentierte sich sogar auf der Weltausstellung in Paris 1900.



Der Spediteur und Ziegeleibesitzer Wilhelm Stocker (Münchener Straße 27) war offiziell bestellter Bahnhofsspediteur [ca. 1910].

## Gütertransporte in den ersten Jahren

Die Nutzung des neuen Transportmediums Eisenbahn wird aus der Einnahmementwicklung für die Bahn deutlich, die aus Zahlen der ersten Betriebsjahre nachvollziehbar wird. Die Transport-Einnahmen für Gepäck, Fahrzeuge, Tiere und Güter beliefen sich – in Gulden und Kreuzer – auf:<sup>35</sup>

Jahr	Gepäck		Fahrzeuge		Tiere		Güter	
1867 (ab 14.11.)	42	15			11	24	2.173	37
1868	269	58	13	30	234	59	14.891	42
1869	286	21	9	—	1.344	59	17.935	56

Beeindruckende Zahlen liefern die Jahresbilanzen für abgegangene und angekommene Güter. Wurden noch in den letzten sechs Wochen des Jahres 1867 am Pfaffenhofener Bahnhof rund 9.200 Zentner an Gütern umgeschlagen (Abgang 4.700, Ankunft 4.500 Zentner), so erhöhte sich das Aufkommen bereits in den beiden Folgejahren auf rund 77.500 (Abgang 37.000, Ankunft 40.500 Zentner) bzw. 114.000 Zentner (Abgang 71.000, Ankunft 43.000 Zentner) im Jahr 1869.<sup>36</sup> In der Statistik erfasst wurden Eilgut, gewöhnliches Gut und Wagenladungsgut.



Mit Pferdekraft wurden bis in das 20. Jahrhundert hinein Waren und Güter vom und zum Bahnhof bzw. an die im Hintergrund links erkennbare Güterhalle transportiert (ca. 1920).

Wichtige Transportgüter am Pfaffenhofener Bahnhof waren Brenn- und Bauholz (1869 bereits mehr als 5.500 Zentner) und Bier (1868 979, 1869 1.659 Zentner), was die Bedeutung der Holzverarbeitung und des Hopfen- und Brauwesens im Bezirk deutlich macht.<sup>37</sup> Transporte aus dem Ausland waren erstmals 1868 zu verzeichnen. Damals kamen 715 Zentner Steine aus dem Ausland an, im Folgejahr wurden 200 Zentner Kolonialwaren, über 300 Zentner Glas und mehr als 400 Zentner an Metallen und Eisen aus dem Ausland angeliefert. Diese ersten Hinweise auf eine „Globalisierung“ machen bereits deutlich, dass die Eisenbahn für das Wirtschaftsleben der Region schnell große Bedeutung hatte.

## 7 Ausbau der Bahnstrecke und weitere Verbesserungen

### Technische Neuerungen in den ersten Jahrzehnten

Mit der Eröffnung der Linie München–Ingolstadt war ein wichtiger Schritt im Ausbau des bayerischen Verkehrsnetzes getan. Neben weiteren Strecken, die in der Folgezeit eröffnet werden sollten, bildeten die Ausstattung der Züge, die Hebung des Komforts, Fragen der Sicherheit und der Kommunikation weiterhin bestehende Herausforderungen. Schrittweise wurden heute selbstverständlich anmutende Neuerungen eingeführt:

Im Herbst 1886 wurden die Reisewägen der Züge erstmals beheizt, womit der Komfort für die Fahrgäste spürbar verbessert wurde. Insbesondere Fahrten in den kalten Herbst- und Wintermonaten gefährdeten die Gesundheit der Reisenden. Zehn Jahre vor dem Anschluss Pfaffenhofens an das Telefonnetz 1898 wurde im Jahr 1888 eine Telefonverbindung von der Stadt zum Bahnhof gelegt. Der Kaufmann Karl Haggenmiller (Frauenstraße 22) erhielt auf eigene Kosten den ersten Privatanschluss Pfaffenhofens.



Das mechanische Stellwerk südlich des Bahnhofs war bis 1962 in Betrieb (ca. 1955)

Das „Ende der Pfaffenhofener Zeit“ kam zum 1. April 1892. Im Zuge der Einführung der „Mitteleuropäischen Zeit“ auf allen bayerischen Eisenbahnhöfen mussten alle Bahnhofsuhren um 13 Minuten vorgestellt werden. Damit war die Periode der zahlreichen Zeitzonen, die man während einer längeren Eisenbahnfahrt passierte, endgültig passé.

Im November 1898 wurden zwischen Röhrmoos und Treuchtlingen Bahnwärtertelefone eingeführt. Dies brachte sowohl bei eintretenden Zugverspätungen als auch bei Unfällen eine wesentliche Verbesserung für die gegenseitige Information und die Weitergabe von Störungsmeldungen oder Zugausfällen. Auch bei Bränden in Orten war es jetzt leichter möglich, benachbarte Orte um Unterstützung durch die dortige Feuerwehr zu bitten.

## Erste bauliche Veränderungen am Bahnhof

Der Bahnhof erfuhr in den ersten Jahrzehnten keine größeren baulichen Veränderungen. Mit der gesteigerten Reisefrequenz erwiesen sich jedoch sowohl die Wartesäle im Bahnhof als auch die Räumlichkeiten für die Postexpedition als zu klein. Deshalb erhielt das Gebäude im Jahr 1901 auf der linken und rechten Seite Parterreanbauten, wodurch sich neben den räumlichen auch die hygienischen Verhältnisse verbesserten.



Blick auf die Stadt mit dem grün umsäumten Bahnhofsgelände (ca. 1910)

Die schrittweise Einführung der sogenannten „Perronsperre“ (Bahnsteigsperr) in Deutschland ab Oktober 1893, bei der die wartenden Fahrgäste durch ein eisernes Gitter am Betreten des Bahnsteiges gehindert wurden, führte zur Kontrolle der Zugfahrkarten außerhalb der Züge. Bis dahin mussten die Schaffner während der Fahrt außen an den Wagen entlang alle Abteile, die streng voneinander getrennt waren, betreten und im Zug die Kontrolle durchführen. Dabei war es wiederholt zu schweren Verletzungen und Unfällen mit Todesfolge gekommen.



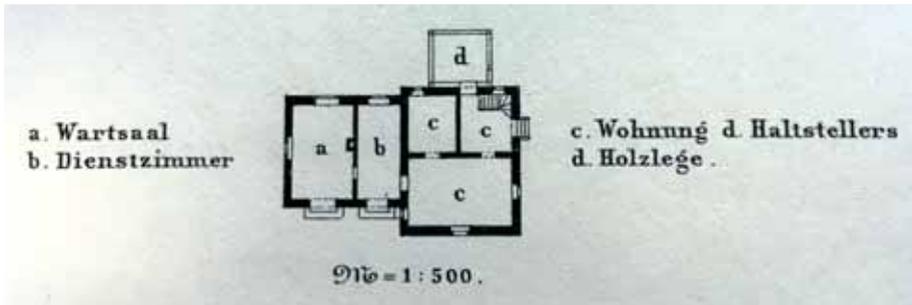
Die zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtete Perronsperre markierte bis in die 1960er Jahre hinein die Grenze zwischen dem Gleisbereich und den wartenden Fahrgästen, die erst nach dem „Abknipsen“ durch den Bahnbediensteten an die Gleise herantreten durften [1967].

Die Eisenbahnstatistik für das Königreich Bayern wies für das Betriebsjahr 1891 zwei tödlich verunglückte Reisende, dagegen jedoch 37 Beamte und Bedienstete sowie 24 weitere Personen aus, die im Zusammenhang mit dem Bahnverkehr ums Leben kamen.<sup>38</sup>

Mit der Einführung der Perronsperre erfolgte, und dies sollte bis in die 1960er Jahre hinein so bleiben, die Kontrolle der Ausweise am Bahnsteig zwischen Bahnhofsgebäude und Gleisbereich. Nur mit einem gültigen Fahrschein durften die Fahrgäste die Sperre passieren und ihre Reise antreten.

## Die Haltestelle in Walkersbach

Schon in den Jahren nach der Eröffnung der Strecke liefen bei der zentralen Eisenbahn-Bauverwaltung in München Gesuche ein, zwischen den Bahnhöfen liegende Orte als Haltepunkte mit Bahnhöfen auszustatten oder sogar mit einer Güterabfertigung zu versehen. Im heutigen Gemeindebereich war dies für Walkersbach der Fall, das schon 1865 Standort eines Bahnhofs hätte werden sollen. Durch Einwirkung der Orte Wolnzach, Geisenfeld und Rohrbach richtete man den Bahnhof jedoch in Rohrbach ein und Walkersbach blieb unberücksichtigt.



Grundriss des Haltepunkts Walkersbach [1878] [BayHStA, Abt. IV Kriegsarchiv, Generalstab 438–2]

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke München–Ingolstadt in den Jahren 1890 und 1891 setzten jedoch intensive Bestrebungen verschiedener Gemeinden im



Der Bahnhof Walkersbach mit Belegschaft im frühen 20. Jahrhundert  
(Ansichtskarte, ca. 1910)

Umfeld Walkersbachs ein, um dort eine Bahnstation mit Güterexpedition einzurichten. Der Haltepunkt kam auch zustande, während eine selbstständige Güterexpedition vorerst nicht genehmigt wurde. Später bekam Walkersbach jedoch ein eigenes Gütergleis.

Neben einem Bahnhofsvorstand tat auch der Schrankenwärter Posten 27 Dienst.



Aufnahme des 1983 geschlossenen Bahnhofs (1991)



Das Haus des Bahnpostens 15 am beschränkten Bahnübergang in Uttenhofen (1991)

Im Jahr 1983 kam der große Einschnitt und das langsame Ende des Bahnhofs. In einem Schreiben der Bundesbahndirektion an die Regierung von Oberbayern, Verkehrsreferat, vom 10. Januar 1983 wurde mitgeteilt, dass der Haltepunkt Walkersbach ab 29. Mai 1983 nicht mehr bedient werde. Eine Zählung hatte ergeben, dass zuletzt nurmehr 17 Reisende (Pendler) täglich hier ein- und ausstiegen. An Wochenenden war überhaupt kein Verkehrsaufkommen mehr zu verzeichnen. Dennoch blieb der Bahnhof nicht verwaist. Obwohl kein Zug mehr anhielt und keine Überfahrt bei Walkersbach mehr bestand, taten weiterhin vier Beamte im Bahnhofsgebäude Dienst. Ihre letzte verbliebene Aufgabe und einzige Tätigkeit an einem Arbeitstag war das Setzen der Blocksignale zur Regelung der Zugfolge, nachdem die Bahn die Finanzierung eines automatischen Selbstblocks scheute.

## Das Post- und Telegraphenwesen

Unmittelbar verknüpft mit der Organisation des Eisenbahnwesens in Bayern war das Post- und Telegraphenwesen. Im Jahr 1847 erfolgte die Bildung einer Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen, die bis 1848 beim Finanzministerium, danach beim Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten angesiedelt war. Die 1851 geschaffene Generaldirektion der Verkehrsanstalten als Sektion des Handelsministeriums war die übergeordnete Ebene, die auch das Post- und Telegraphenwesen verwaltete. Die Folgen der 1867 eröffneten Eisenbahnlinie bekam sehr schnell der Posthalter Ferdinand Pachmayr (1816–1909) zu spüren. Erhebliche Einbußen veranlassten ihn zu einer Eingabe, wonach er durch die Eröffnung der Eisenbahn in Not zu geraten drohe, wenn ihm die Posthalterei am Hauptplatz 14 genommen und diese wie von der Bahnverwaltung vorgesehen, in den Bahnhof verlegt werden würde.

Dies wurde durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die dem Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Äußeren unterstand, dennoch umgesetzt und Posthalter Pachmayr aus seinem Dienst entlassen. Die Postexpedition wurde in den Bahnhof verlegt, Max Metzger von Prien trat als „kgl. Bahn- und Postexpeditor I. Klasse“ seinen Dienst am Pfaffenhofener Bahnhof an. Bis im Zuge einer grundlegenden Neuorganisation des Postwesens im Jahr 1880 die Trennung von Post und Eisenbahn erfolgte, war es für Pachmayr viel zu spät. Mittlerweile war er verarmt und hatte eine Stelle als Waldaufseher erhalten, um überleben zu können. Auch aufgrund vieler Proteste seitens der Stadt Pfaffenhofen und ihrer Bewohner erfolgte mit Wirkung zum 1. September 1880 die Rückverlegung der Post ins Stadtzentrum. Untergebracht wurde sie in der ehemaligen Stadtschreiberei am Hauptplatz, wo sie bis 1983 verblieb. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie begann auch die Ära der Staatsbahntelegraphenstation Pfaffenhofen, die zeitgleich ihren Dienst aufnahm. Allein in den letzten

sechs Wochen nach der Eröffnung des Betriebs am 14. November 1867 wurden in Pfaffenhofen 75 „Privatdepeschen“, wie Telegramme früher auch bezeichnet wurden, versendet. In den folgenden Jahren nahm ihre Zahl auf 451 bzw. 606 zu. Am 15. September 1884 ging die telegraphische Verbindung zwischen der städtischen Post und dem Bahnhof in Betrieb.<sup>39</sup>

## Die Geschichte der Bahnhofswirtschaften



Untrennbar verbunden mit der Errichtung von Bahnhöfen war die Errichtung von Wirtschaften in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe. Hier sollten sich die Reisenden sofort stärken können, ehe sie in die Stadt gingen. In Pfaffenhofen begann dieses Kapitel am 8. August 1869, als Max Walter an der Münchener Straße das „Gasthaus zum grünen Baum“ eröffnete. Die Gastwirtschaft etablierte sich

Die 1869 errichtete erste Bahnhofswirtschaft an der Münchener Straße von Max Walter [ca. 1870]

[Ausschnitt aus einer Lithographie von  
Hickl, Schrobenhausen]



Eröffnungsanzeige des langjährigen  
Betreibers Anton Einödshofer



Das stattliche Bahnhofsrestaurant, der sogenannte „Königswirt“, war bis zum Zweiten Weltkrieg ein beliebter Veranstaltungsort für Versammlungen, Feiern und Faschingsbälle (ca. 1935).



Innen gab es einen prächtigen Saal, der auch eine Bühne für Tanzkapellen aufwies (ca. 1935).

trotz anfangs häufiger Besitzerwechsel schnell und konnte regelmäßigen Besuch verzeichnen.

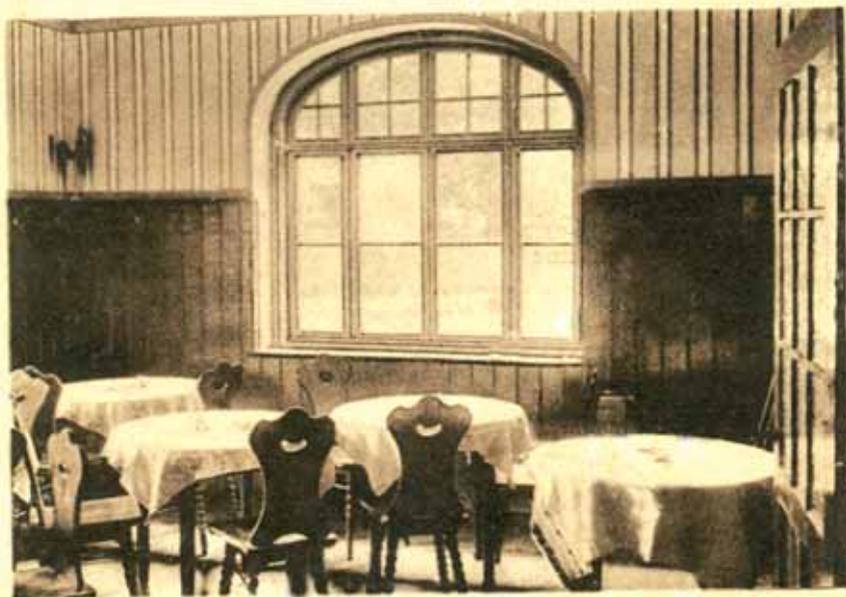
Im Lauf der Zeit wurde das anfangs schlichte Haus immer mehr ausgebaut und war bereits in den 1920er Jahren ein stattlicher Bau mit großem Saal und Bühne sowie einem Biergarten. Bis zum Zweiten Weltkrieg (1939–1945) spielte sich hier ein reichhaltiges Wirtschaftsleben ab, Versammlungen, Konzerte und Feste gehörten zum festen Bestandteil.

In den Nachkriegsjahren begann ein neues Kapitel hinsichtlich der Bahnhofswirtschaft. Sie wurde jetzt in den südlich gelegenen Warteraum des Bahnhofs verlegt, den die Deutsche Bundesbahn dem Wirtschaftspächter Josef Weitzmann zur Verfügung stellte. Der frühere Warteraum war wegen seiner Unsauberkeit ein steter Stein des Anstoßes, entwickelte sich aber nach dem Umbau zur Gaststätte schon bald nach ihrer Eröffnung am 1. Oktober 1949 zu einem beliebten Aufenthalt der Reisenden. Mit der Gastwirtschaft „Zum Bachthaler“ (Münchener Straße 42) erweiterte Georg



Blick in die 1949 im Bahnhofskomplex integrierte Wirtschaft, die das Ehepaar Weitzmann führte, das bereits das Lokal an der Münchener Straße gepachtet hatte. Durch Ausbau eines Wartesaals konnten jetzt Fahrgäste und Besucher direkt im Bahnhofsgebäude bewirtet werden (1949).

Bachthaler im Juni 1879 unweit des Bahnhofs das Angebot für Einheimische und Bahnreisende, die sich auf dem Weg in die Stadt oder Richtung Bahnhof in einem wunderschönen Biergarten unter Kastanien stärken konnten.



Die Gastwirtschaft „Zum Bachthaler“ (um 1935)

## Bahnunglücke im Raum Pfaffenhofen in der Frühzeit

Die ersten beiden Jahrzehnte hindurch lief der Verkehr eingleisig und musste entsprechend umsichtig gesteuert werden. Dreimal täglich fuhren Züge zwischen München und Ingolstadt, die Fahrzeit von München nach Pfaffenhofen betrug rund zwei Stunden, von Pfaffenhofen nach Ingolstadt gut eine Stunde. Die Bahnhofsvorstände und Bahnwärter mussten sorgfältig ihren Dienst versehen und bei Verspätungen achtsam sein, um Zusammenstöße mit Gegenzügen und Entgleisungen zu vermeiden.

Die Gefahren der neuen technischen Errungenschaft „Eisenbahn“ machten sich wiederholt und in unterschiedlicher Schwere bemerkbar. Im November 1869 löste während eines starken Novembersturms Funkenflug einer an Förbach vorbeifahrenden Lokomotive einen großen Brand aus. Ein östlich der Strecke gelegener Stadel brannte sofort aus und acht Wohn- und weitere Ökonomiegebäude im Umfeld des Brandherds gingen in Flammen auf und brannten ab.<sup>40</sup>



Nahe an der Strecke stehende Bäume und hereinhängende Äste bildeten insbesondere in der Anfangszeit der Dampflokomotiven wegen der Gefahr von Funkenflug eine ständige Bedrohung. Ein Personenzug der Baureihe 24 (1C) mit einer Vorder- und drei Antriebsachsen passiert eine kleine Baumgruppe bei Pfaffenhofen (ca. 1935).

Funkenflug durch aus einer Dampflokomotive austretende Glut entzündete Äste und dürres Gras und verursachte im Juli 1889 abermals einen Brand in Förbach. Im

selben Ort verhinderte vier Monate später die Geistesgegenwart des dortigen Bahnwärters ein Unglück: Rechtzeitig vor dem Passieren des Morgenschnellzuges hatte er bemerkt, dass eine Eisenbahnschiene gebrochen war. Der Zug konnte noch rechtzeitig angehalten und eine Katastrophe im letzten Moment verhindert werden.

Ähnliches geschah am 11. Mai 1891, als es dem entschlossenen Handeln eines Wagenwärters zu verdanken war, dass ein nachts in Pfaffenhofen einfahrender, fehlgeleiteter Schnellzug nicht auf einen stehenden Güterzug auffuhr. Der Wagenwärter war schnellstens vom Güterzug gesprungen und hatte mit der Laterne dem Führer des Schnellzuges das Haltsignal gezeigt, sodass der Lokführer mit einer Vollbremsung einen Zusammenstoß verhindern und seine Lok wenige Meter vor dem Güterzug zum Stehen bringen konnte.

Im Jahr 1901 schließlich kam es in Pfaffenhofen zum Zusammenstoß eines D-Zuges mit einem Güterzug, der letzteren seitlich rammte. Glücklicherweise kamen keine Personen zu Schaden. Die Fracht des Güterzuges jedoch, Bier und Kaffee, lag verstreut im Umfeld der Unglücksstelle und wurde von der Bevölkerung dankbar gesammelt.

## Pfaffenhofener Todesopfer beim schweren Eisenbahnunglück in Röhrmoos

Diese Zwischenfälle gingen glücklicherweise vergleichsweise glimpflich aus und forderten keine Menschenleben. Ein schweres Unglück, das sich am 7. Juli 1889 bei Röhrmoos ereignete, erschütterte die Menschen der gesamten Region und forderte zehn Todesopfer. Auch ein Pfaffenhofener Menschenleben war zu beklagen. Die Katastrophe sollte für die weitere Entwicklung der Strecke von Bedeutung sein.

Der am Unglückstag um 6 Uhr 55 in Pfaffenhofen abgehende Schnellzug näherte sich planmäßig der Station, als aufgrund einer falschen Weichenstellung der in höchstem Tempo einfahrende Zug auf ein Sackgleis geleitet wurde und mit voller Wucht auf drei dort stehende, beladene Güterwaggons prallte. Beide Zugmaschinen – eine ehemalige Ostbahnmaschine des Typs 56 und die „Göttingen“ – entgleisten und bohrten sich über einen Meter tief in die Erde, obwohl die Maschinenführer noch „Contredampf“ zur Versetzung der Maschine in Gegenrichtung gegeben und die Bremse gezogen hatten.

Zehn Insassen eines Passagierwagens, der von nachfolgenden Wagen zusammengedrückt wurde, fanden den Tod. In ihm saßen unter anderem Bezirksamtmann Emil Schöllner, Notar Ludwig Huber und Hutmachermeister Lorenz Haberer. Schöllner kam bei dem Unglück zu Tode, während Huber und Haberer mit Fußverletzungen davon

kamen. Kurz vor dem Unglück hatten der Bezirksamtmann und Notar Huber noch die Plätze getauscht, da ersterem die Zugluft am Fenster zu stark war. Neben den Todesopfern waren noch sieben sieben Schwer- und 19 Leichtverletzte zu beklagen. Der Verursacher, ein dem Trunk ergebener Hilfswechselwärter,

## Ein entsetzliches Eisenbahnunglück

ist gestern Vormittag mit dem um 6<sup>55</sup> in Pfaffenhofen abgehenden Schnellzuge in der Station Röhrmoos passiert. 8 Personen sind todt, 7 schwer und und 19 leicht verwundet. Unter den Todten befindet sich auch der k. Bezirksamtmann Herr Emil Schöller von Pfaffenhofen.

<p>Die Nachricht von diesem furchtbaren Unglück rief bei Bekanntwerden in hiesiger Stadt eine furchtbare Aufregung hervor. Eine große Anzahl begab sich auf den Bahnhof in der Meinung, das Nähere zu erfahren, leider vergebens. Erst mit dem Mittagspostzug, der die beiden bei der Katastrophe Verwandeten von hier, Herrn kgl. Notar <b>Ludwig Huber</b>, dem der Hais abgedrückt wurde, und Herr Gutwäckermeister <b>Lorenz Haberer</b>, der eine Brechung der beiden Hälse erlitt, brachte, kam die Gewißheit hieher, daß der kgl. Bezirksamtmann Herr <b>Schöller</b> leider todt sei. Die Thänen traten allen Anwesenden bei dieser erschütternden Kunde in die Augen und laut beklagte man allgemein den Tod dieses ausgezeichneten, für unseren Bezirk unerzehllichen Beamten. Was der Bezirk Pfaffenhofen an Herrn Bezirksamtmann Schöller verloren, wissen wir Alle; Alle beklagen wir diesen unerzehllichen Verlust!</p>	<p><b>Todt sind:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Bezirksamtmann Schöller, Pfaffenhofen.</b></li> <li>2. <b>Bayreuther, Oberförstermeister, Eisenhof i. Sachsen,</b></li> <li>3. <b>Junge, Oberzolinspektor,</b></li> <li>4. u. 5. <b>Reus, Postdirektor u. Frau " " "</b></li> <li>6. <b>Stoll, Baumeister, Ingolstadt.</b></li> <li>7. <b>Eine unbekanntes Frau,</b></li> <li>8. <b>Ein unbekanntes Kind.</b></li> </ol> <p><b>Schwer verundet sind:</b></p> <p><b>Hietner Aug., Schuhmacher, Eichstädt,</b>  <b>Fran Bayreuther, Eisenhof,</b>  <b>Späß, Reisender, Nürnberg,</b>  <b>Hollenb, Postadjunkt, Ingolstadt,</b>  <b>Hämmli, Kaufmann, Ingolstadt,</b>  <b>Huber, f. Notar, Pfaffenhofen,</b>  <b>Haberer, Gutwäcker, Pfaffenhofen,</b></p>
---	---

Grobe Fahrlässigkeit eines Bahnwärters verursachte den schweren Unfall bei Röhrmoos.  
 (Sonderausgabe des Amtsblatts für das kgl. Bezirksamt vom Juli 1889)



Etwa 1952 verunglückte eine Lokomotive der Baureihe 52 nördlich von Pfaffenhofen und rutschte den Bahndamm hinunter.

flüchtete zunächst in den nahegelegenen Wald, wurde jedoch bald aufgegriffen und vor Gericht gestellt.

Das schwere Unglück sorgte für viele Diskussionen. So hätten längst dienstliche Maßnahmen gegen den Hilfswechselwärter ergehen müssen, dessen persönliche Probleme bekannt waren. Auch über einen Streckenausbau wurde gesprochen. Schneller werdende Züge und eine höhere Frequenz ließen die Diskussion über einen zweigleisigen Ausbau einsetzen. Das Ableiten eines Zuges im Fall einer Begegnung mit einem Gegenzug barg zu viele Gefahren, während ein zweites Gleis wesentlich mehr Sicherheit bot. So erging der Beschluss zum Ausbau der Strecke in den Jahren 1890 bis 1892.

Im August 1891 war der Bau des Doppelgleises im Bereich Pfaffenhofen vollendet, der Zugverkehr konnte in diesem Bereich ab 1. September auf zwei Gleisen abgewickelt werden. Dennoch waren bei Unglücksfällen – so in den Jahren 1944 und 1950 – Todesopfer zu beklagen.



Kräne rückten für die schwierigen Bergungsarbeiten an [1952].

## Beinahe-Katastrophe am 18. November 1962

Am 18. November 1962 ereignete sich das bis heute schwerste Eisenbahnunglück in Pfaffenhofen, das glücklicherweise keine Menschenleben forderte. Das Zeitalter der E-Loks hatte erst zwei Jahre zuvor begonnen. Wenige Monate vorher war nach Abschluss der Elektrifizierung der Bahnstrecke die Inbetriebnahme eines elektrischen Drucktastenwerks erfolgt, das das mechanische Stellwerk ablöste.

Etwa in Höhe der Moosburger Unterführung entgleiste nachts um Viertel vor zwei ein Wagen eines Güterzuges, der mit Kohle beladen Richtung München fuhr. Ein Achsschenkelbruch riss ihn und sechs weitere Waggons aus den Schienen, sodass sie auf das Gegengleis stürzten. Genau in diesem Augenblick kam eine E-Lok von München her an die Unglücksstelle und fuhr ungebremst auf die umgestürzten Waggons auf. Die Lok wurde aus den Gleisen gehoben und kam neben dem Bahnkörper zu liegen. Zwei der mitgeführten Waggons, darunter zwei Benzintankwagen, fielen ebenfalls aus den Gleisen. Sie schlugen leck und sofort entzündete sich die gefährliche Fracht: 50.000 Liter Benzin gingen durch an der Oberleitung verursachten Funkenflug in Flammen auf. Sofort erhellte ein Flammenmeer die dunkle Nacht, die bis zu 30 Meter hochschlagenden Flammen brachten die Fahrleitung zum Schmelzen, wodurch sie herabstürzte. Nach einem 30(!)-stündigen, höchst gefährlichen Einsatz der Pfaffenhofener Feuerwehr und der Berufsfeuerwehr München gelang es, die Flammen auf den Brandherd konzentriert zu halten und schließlich zu löschen. Insbesondere das Übergreifen auf ein in der Nähe befindliches unterirdisches Tanklager und das Eindringen in die Kanalisation hätten eine Katastrophe für Pfaffenhofen bedeutet. Die Zugführer konnten sich in Sicherheit bringen und kamen mit leichteren Verletzungen davon. Der Bahnbetrieb war für drei Tage erheblich beeinträchtigt, ein geregelter Zugverkehr konnte erst am 21. November wieder hergestellt werden. Der Schaden des Unglücks belief sich auf zwei Millionen D-Mark, allein die vollkommen zerstörte E-Lok besaß einen Wert von einer Million D-Mark.



Die am Bahndamm heruntergestürzte  
E-Lok (1962)

## 8 Bahnstrecke und Bahnhof in Kriegszeiten

### Truppentransporte wenige Jahre nach Eröffnung der Strecke

Die Projektierung von Bahnlinien war stets begleitet von militärischen Erwägungen. Unter Mitwirkung von Militärs diskutierte man auch strategische Belange, die den Truppentransport und Verlegungen betrafen. Bereits im deutsch-französischen Krieg der Jahre 1870/71 diente die Bahn und damit auch die Strecke München–Ingolstadt dem schnellen Transport der Soldaten an die Kriegsschauplätze in Frankreich.

### Massentransporte an die Front im Ersten Weltkrieg (1914–1918)

Mit der Mobilmachung und dem Beginn des Ersten Weltkriegs im August 1914 setzte bereits in den ersten Kriegstagen erneut Truppentransport in großem Umfang ein. Tausende von Soldaten wurden an die verschiedenen Kriegsschauplätze im Westen, Osten und nach Italien gebracht.



Zur Sicherung der Truppentransporte und zur Verhinderung von Anschlägen wurde zu Beginn des Ersten Weltkriegs im August 1914 eine Bahnwache für den „Bahnschutz“ aufgestellt.

Eigene Kriegsfahrpläne sorgten für eine straffe Organisation dieses Unternehmens. Bis 1918 prägten diese Bilder auch Pfaffenhofen, das ab 1915 Garnisonsstadt war und in dieser Zeit stets viele Soldaten neben der Zivilbevölkerung zählte, die nach ihrer militärischen Ausbildung an die Front geschickt wurden.

## Afrikatruppen, Kirchenglocken und Luftangriffe: Der Bahnhof im Zweiten Weltkrieg (1939–1945)

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 war der Pfaffenhofener Bahnhof abermals von Auswirkungen des Krieges betroffen. Für die zum Afrikaeinsatz bestimmten Angehörigen des „Afrika-Korps“, die ab Frühjahr 1942 in Pfaffenhofen stationiert waren, ging es von hier über München an den nordafrikanischen Kriegsschauplatz.



In Pfaffenhofen in Garnison liegende „Afrikatruppen“ werden mit Zügen vom Bahnhof zunächst nach München und dann an ihre Einsatzgebiete transportiert (1942).

Beinahe zeitgleich erfolgte die von oben angeordnete Abgabe von Kirchenglocken der Stadt wie zahlreicher Kirchen der Gemeinden. Sie wurden mit Fuhrwerken zunächst bei Zimmerer Nischwitz in der Frauenstraße gesammelt und dann zum

Bahnhof transportiert. Von dort ging es nach einigen Tagen per Eisenbahn nach Wilhelmsburg in Norddeutschland, ehe sie eingeschmolzen und zur Produktion kriegswichtigen Materials verarbeitet wurden.



Wie bereits im Ersten Weltkrieg mussten 1942 abermals Kirchenglocken zahlreicher Pfarreien geopfert werden. Nach der Zwischenlagerung am Sammelplatz in der Türltorstraße warten die Glocken am Bahnhof auf ihren Weitertransport.

In der letzten Phase des Krieges war der Bahnhof mehrmals Ziel von Angriffen alliierter amerikanischer und britischer Bomber. Erstmals im Juli 1944 und verstärkt im März und April 1945 erfolgten Bombenabwürfe entlang der Strecke auf fahrende und abgestellte Züge, in deren Waggons Munition vermutet wurde. Die getroffenen Lokomotiven und Waggons lagen zum Teil noch Jahre später an den Gleisböschungen. Bereits wenige Monate nach der Kapitulation am 8. Mai 1945 fuhren wieder Züge auf der Linie München–Ingolstadt. In bemerkenswerten Aufbauaktionen gelang es am 16. Mai, einen in Brand geschossenen und die Strecke blockierenden Zug bei Weihern von der Strecke zu hieven. In den folgenden Wochen wurden Brücken wieder instandgesetzt, Gleise repariert und Lokomotiven in einen fahrbereiten Zustand versetzt. Am 8. Juli konnte wieder ein geregelter Zugbetrieb aufgenommen werden. Ein dreiviertel Jahr nach Kriegsende herrschte eine ganz neue Situation. Deutschland hatte im Weltkrieg eine totale Niederlage erlitten und die alliierten Siegermächte USA, Großbritannien und die Sowjetunion bestimmten die Nachkriegsentwicklung. Darunter fiel auch die Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus der Tschechoslo-

wakei und anderen Räumen in Osteuropa. Ab März 1946 rollten im Zuge der Heimatvertreibung wiederholt Züge mit bis zu 1.200 Menschen allen Alters, die in Viehwaggons zusammengepfertcht waren, meist über das zentrale Flüchtlingslager Allach nach Pfaffenhofen. Von dort wurden sie an ihre provisorischen Aufenthaltsorte gebracht. Diese logistische Herausforderung vor dem Hintergrund der Überwindung der Kriegsfolgen wie Wohnungsnot, Ernährungs- und Rohstoffmangel konnte durch die Verwendung der Eisenbahn bewältigt werden, mit deren Hilfe allein im Bezirk Pfaffenhofen Tausende Heimatvertriebene transportiert werden mussten.

## Der Bahnhofsbereich als Schauplatz der Geschichte

Neben diesen geschichtlichen Ereignissen, die in ähnlicher Weise auch an anderen Orten mit Bahnstation stattfanden, wurde der Pfaffenhofener Bahnhof auch Schauplatz eines weiteren historischen Ereignisses, das nach dem Ersten Weltkrieg die bayerische Geschichte betreffen sollte. In der Folge der unsicheren politischen Lage am Ende des Ersten Weltkriegs im November 1918 kam es nach der Absetzung der in Bayern seit 1180 regierenden Wittelsbacher-Dynastie zu intensiven Diskussionen und Auseinandersetzungen über die künftige Staatsform im Freistaat Bayern. Die Auseinandersetzungen zwischen revolutionären „roten“ Anhängern einer Räterepublik



Der bei Dachau gefangene „rote Kriegsminister“ Reichart bei der Durchfahrt durch Pfaffenhofen (1919)

standen den „Weißen“ gegenüber, die in der Kontinuität eines konservativen Staates standen.

Nach der Ermordung des ersten bayerischen Ministerpräsidenten Kurt Eisner (USPD) in München am 21. Februar 1919 in München eskalierte die Situation. Die Ausrufung der Räterepublik führte zu bürgerkriegsähnlichen Zuständen in München, die auch auf das Umland ausgriffen. Im April des Jahres 1919 sorgten schließlich angeforderte „weiße“ Truppen für die Niederschlagung der „roten Revolution“. Dabei kam es auch zu Kämpfen in Pfaffenhofen in der Nähe des Bahnhofs.

Mit Geschützen, die im Beamtenviertel an der oberen Gritschstraße aufgestellt waren, zielten „Weiße“ in Richtung Gleiskörper, da von München her kommend „rote Truppen“ erwartet wurden. Der Bahnkörper wurde unpassierbar und die Roten konnten nicht weiter nach Norden vordringen. Zudem wurde ihr Kriegsminister Reichart inhaftiert und über Pfaffenhofen nach Ingolstadt verbracht. Mit der Niederschlagung der Räterepublik beruhigte sich die Situation im Freistaat wieder.

## 9 Technischer Fortschritt nach 1945

### „Feuerwerk“: Der Bahnhof als historische Filmkulisse

Die über Jahrzehnte nahezu unverändert gebliebene Technik im Bahnhof macht ein Ereignis deutlich, das für einige Tage die Filmwelt nach Pfaffenhofen brachte. Im Juni 1954 setzte am Bahnhof ein lebendiges Treiben ein. Ein Filmteam reiste mit mehreren Fahrzeugen und zahlreichen Utensilien wie Kameras, Scheinwerfern und Lautsprechern nach Pfaffenhofen, um am Bahnhof mit bekannten Schauspielern wie Karl Schönböck, Claus Biederstaedt oder Lilli Palmer zu drehen. Das Bahnhofs-



Vorbereitungen zu den Dreharbeiten für den Kinofilm „Feuerwerk“ (1954)

gebäude sollte als Kulisse für zwei Szenen des Spielfilms „Feuerwerk“ dienen, dessen Handlung im Jahr 1910 spielte. Dieser Ort erwies sich als geeignetes Umfeld, da die Ausstattung und das Äußere des Bahnhofs noch nicht elektrifiziert oder modernisiert worden waren.

Für den Film musste deshalb lediglich ein Schild „München–Ingolstadt“ gegen eines mit der Aufschrift „Paris–Brüssel“ getauscht werden. Zahlreiche Pfaffenhofener verfolgten als Schaulustige die Dreharbeiten am Bahnsteig, die sich über drei Tage hin-

zogen. Auf diese Weise wurde Pfaffenhofen Filmstadt für einen erfolgreichen Kinofilm des Jahres 1954.



Der Bahnhof als authentische Kulisse für den Dreh des im Jahr 1910 spielenden Films mit einer Lok der Baureihe 98 (1954)

## Die Elektrifizierung der Strecke

Wie schon die Dreharbeiten zum Film „Feuerwerk“ im Jahr 1954 deutlich machten, hatte sich der technische Stand im Bahnbetrieb seit dem frühen 20. Jahrhundert kaum weiterentwickelt. Noch immer erfolgten die Weichenstellungen manuell über schwergängige Umleghebel, noch immer rauschten Dampfloks fauchend und pfeifend über die Gleise nach München oder Ingolstadt. Gestiegenes Verkehrsaufkommen und technische Neuerungen sollten bald eine neue Ära anbrechen lassen. Ein wichtiger Meilenstein war die Elektrifizierung der Strecke in den Jahren 1959 und 1960. In drei Bauabschnitten (Dachau–Röhrmoos; Röhrmoos–Reichertshausen; Reichertshausen–Ingolstadt) erfolgten die Umbauarbeiten. Masten mussten entlang der Strecke fundamentiert und Ausleger über den Gleisen angebracht werden, um den Fahrdraht aufnehmen zu können, der die modernen E-Loks mit Strom versorgen sollte. Die Arbeiten im Bauabschnitt währten etwa ein halbes Jahr und waren im Frühjahr 1960 beendet.



Bis Anfang der 1960er Jahre ein vertrautes Bild: Eine Dampflokomotive der Baureihe 57 zieht Güterwagen Richtung Ingolstadt (ca. 1955).



Heinrich Ponkratz beim Umlegen der Hebel für die Weichenstellung im alten Stellwerk (ca. 1955)

Die Maßnahmen brachten das Ende der Dampfloks auf der Strecke München–Ingolstadt, die mit der Umstellung auf den Sommerfahrplan 1960 endgültig abgelöst werden sollten. Während der alten Ära fuhren nach Angaben des damaligen Fahrdienstleiters Sisolefsky täglich rund 50 bis 60 Reisezüge durch Pfaffenhofen und es wurden etwa 40 Güterzüge abgefertigt. Mit der neuen Generation an Lokomotiven, die eine wesentlich höhere Zugkraft besaßen, sollte eine höhere Streckenauslastung einhergehen, die insbesondere dem Güterverkehr zugute kommen sollte.<sup>41</sup>



Das Zeitalter der elektrischen Oberleitung ist angebrochen. Ein Personenzug fährt von München her kommend in den Bahnhof ein (um 1965).

Mit einer Sonderfahrt, an der der damalige bayerische Innenminister Alfons Goppel (CSU) und Bundesverkehrsminister Paul Lücke (CDU) teilnahmen, wurde dieser Meilenstein der Bahngeschichte gebührend gefeiert.

## Moderne Signal- und Weichensteuerung

Auch die Gleistechnik bedurfte einer grundlegenden Anpassung an gestiegene Anforderungen und technische Neuerungen. Noch immer waren die beiden Stellwerkhäuschen im südlichen und nördlichen Bahnhofsbereich in Betrieb, wo mit hohem Kraftaufwand die Hebel zur Weichenstellung umgelegt werden mussten. Auch das Kurbeln mit der Hand zum Öffnen und Schließen ebenerdiger Bahnübergänge wurde hier bewerkstelligt.



Fahrdienstleiter Josef Reischl am neuen, an der Ostseite des Bahnhofs angebauten elektronischen Drucktastenstellwerk (ca. 1965)



Der Bahnhofsvorplatz mit zeitgenössischem Fuhrpark besaß bis in die 1960er Jahre einen Kiosk und eine Informationstafel mit Stadtplan und Geschäftsanzeigen (1954).

Im Landkreis wurde 1961 durch das Bundesbahnbetriebsamt Ingolstadt die Umstellung auf die neue Technik durchgeführt. Den Anfang machte Wolnzach-Bahnhof (heute Rohrbach), das zuerst in den Genuss dieser technischen Neuerung kam. In Pfaffenhofen wurde im Jahr 1961 das alte Stellwerksystem auf ein elektronisches Drucktastenstellwerk umgerüstet.

Nach einer Bauzeit von 15 Monaten, bei der rund 10 Kilometer Innen- und 12 Kilometer Außenkabel verlegt werden mussten, ging das Stellwerk Anfang des Jahres 1962 in Betrieb. Nun erfolgte die Regelung des Bahnverkehrs über ein elektronisches Drucktastenstellwerk mit Gleisbildtisch. Sechs Weichen, sechs Haupt- und vier Vorseignale waren daran angeschlossen. Lampen, die in unterschiedlichen Farben leuchteten, zeigten den Betriebsstatus bzw. die Situation hinsichtlich Ein- und Ausfahrt der Züge an. In einem Anbau am Bahnhof mit freiem Blick auf die Gleise stellte der Fahrdienstleiter die Weichen jetzt per Knopfdruck, womit die schwere körperliche Arbeit der Vergangenheit angehörte. Bei Stromausfall stellte eine eigene Stromversorgung den Betrieb sicher.

Über einen Lautsprecher kündigte der Fahrdienstleiter nun einfahrende Züge an und gab eingehende Informationen über Verspätungen oder besondere Vorkommnisse sofort an die Fahrgäste weiter. Durch die technische Umstellung konnten drei Beamte jetzt für andere Aufgaben freigestellt werden. Der Pfaffenhofener Bahnhof hatte sein Gesicht verändert und war modern geworden.<sup>42</sup>

## Die Massenmotorisierung erfordert neue Bahnunterführungen

Nicht nur unmittelbar mit dem Eisenbahnverkehr zusammenhängende Entwicklungen erforderten bauliche Maßnahmen, um auf dem Stand der Zeit zu bleiben. Herausforderungen brachte insbesondere ab den 1960er Jahren die auf breiter Ebene einsetzende Massenmotorisierung mit sich, die auch den Landkreis Pfaffenhofen und die Stadt betraf. Das gestiegene Verkehrsaufkommen sorgte zunehmend an den einst für den Fuhrwerksverkehr errichteten Bahnunterführungen für Staus. Sie wiesen lediglich eine Breite von drei Metern auf und waren längst zu eng geworden.

Als Nadelöhre erwiesen sich insbesondere Durchfahrten, die zu Staatsstraßen oder als Zubringer zur Autobahn dienen. Im Raum Pfaffenhofen gerieten hier insbesondere die Weiherer und die Moosburger Unterführung in den Blick der Verantwortlichen. Dabei ging es neben einem Ausbau und der Schaffung von Fußgängerwegen auch um die Herstellung von Ablaufmöglichkeiten von einströmendem Regenwasser, das bei Starkregen die Unterführungen für den Auto- und Transportverkehr unpassierbar machte. Insbesondere die Weiherer Unterführung geriet bei Unwettern zur Herausforderung für die Autofahrer.



Die alte Weiherer Unterführung mit der berühmten Senke, die bei Starkregen eine 30 Zentimeter tiefe Pfütze bildete und den Autoverkehr behinderte [1967].



Nach den Umbauten präsentiert sich die Unterführung großzügig und den Verkehrsverhältnissen angemessen [2017].

## Herausforderungen durch steigenden Pendlerverkehr

Die nach dem Zweiten Weltkrieg sich in den Großstädten entwickelnde Arbeitssituation schuf für die Bewohner Pfaffenhofens und des Landkreises ganz neue Verdienstmöglichkeiten in modernen Unternehmen oder bei Dienstleistern. Zunehmend entschieden sich Landkreisbewohner, als Pendler in die mit der Eisenbahn gut erreichbaren Städte München und Ingolstadt an ihre dortigen Arbeitsstätten zu fahren. Damit einher ging eine besonders starke Frequenz der Morgenzüge und der Verbindungen, die nach Arbeitsschluss gefragt waren. Entsprechend kam es hier schon in den 1960er Jahren zu Engpässen beim Platzangebot. Die Unzufriedenheit bei den Pendlern stieg und zunehmend richteten sie und Interessenvertretungen Forderungen an die Bahn, das Angebot entsprechend dem Bedarf zu erhöhen. Manche Züge waren



Insbesondere ab den 1960er Jahren entwickelte sich die zahlenmäßig starke Zunahme der Pendler zu einer großen Herausforderung für Bahn und Fahrgäste (ca. 1965).

schon ab Rohrbach vollständig besetzt, sodass es in Pfaffenhofen bestenfalls Stehplätze gab oder man auf den nächsten Zug warten musste. Neben einem dichteren Takt im Zugverkehr war der 1992/93 erstmals praktizierte Einsatz von Doppelstockwagen ein geeignetes Mittel zur Besserung der Situation, da die Aufnahmekapazität erhöht werden konnte. Mit der Problematik der Zugkapazitäten einher ging auch die Frage ausreichend vorhandener Parkplätze, die durch die Massenmotorisierung notwendig wurden. Auch setzten immer wieder Diskussionen zwischen Bahn, der Stadt Pfaffenhofen und Interessenvertretungen der Pendler ein, wie die Parkplatzkapazitäten erweitert werden könnten.

## 10 Ein Mammut-Projekt: Der ICE-Ausbau

### Ein zweites Mal: Auseinandersetzung um die bessere Trasse

Ein bis in die Gegenwart reichendes Großprojekt ist der weiträumige Ausbau der Strecke München–Berlin für Hochgeschwindigkeitszüge. Die Anfänge der Überlegungen reichen bis in die 1980er Jahre zurück. Schon 1983 ging es an die Planungen für den Ausbau der Nord-Süd-Achse. Verschiedene Um- und Ausbauten an den Bahnhofsgebäuden, den Bahnsteigen und nicht zuletzt Streckenbegradigungen und -korrekturen für die auf der Trasse fahrenden Hochgeschwindigkeitszüge erfolgten noch im selben Jahrzehnt.

Ein erster heißer Diskussionspunkt war der Trassenverlauf von München nach Ingolstadt. Ähnlich wie in den 1860er Jahren standen zwei Strecken im Brennpunkt der Diskussion: eine Linienführung über Augsburg oder über Pfaffenhofen. Die Entscheidung fiel wie im Jahr 1864 wiederum zugunsten der geradlinigen Verbindung über Dachau und Pfaffenhofen aus.

Die Strecke musste an mehreren Stellen in ihrem Verlauf korrigiert werden, da Geschwindigkeiten von über 200 km/h einen möglichst geraden Trassenverlauf erforderten. Im Bereich Pfaffenhofen stellte insbesondere der abknickende Verlauf der Strecke nördlich von Pfaffenhofen ein Hindernis für Hochgeschwindigkeitszüge dar. Trotz mancher Korrekturen können die Züge hier lediglich Geschwindigkeiten bis 160 km/h erreichen.

Konkret im Raum Pfaffenhofen wurde es ab dem Jahr 2000, als die ersten Baumaßnahmen an Bahnübergängen, Unterführungen und Bahnsteigen einsetzten, die sich über sieben Jahre erstrecken sollten.

### Planungen und Diskussionen um den Bahnhof Pfaffenhofen im Vorfeld der Baumaßnahmen

Mitte der 1990er Jahre legte die Bahn AG ihre Vorstellungen über die in Pfaffenhofen notwendigen Eingriffe vor. Angedacht war damals der Abriss des Bahnhofsgebäudes von 1867 und eine Untertunnelung, die unter dem Schlagwort „Südümgehung 2000“ den Verkehr aus der Stadt ziehen sollte. Notwendig hierfür war die Absenkung des Niveaus im Kreuzungsbereich Münchener/Schrobenhausener Straße um über einen Meter. Hinsichtlich der Schienenführung war eine Begradigung der Strecke am Ilmbogen unumgänglich. Dafür mussten die Gleise so weit nach Westen verlegt werden, dass der Bahnhof im Weg stehen würde.



Der frühere beschränkte Bahnübergang bei Försbach stellte für Starrachse und Blattfedern der damaligen Automobile eine große Herausforderung dar. Von Ingolstadt her kommend fährt ein Personenzug Richtung Pfaffenhofen (ca. 1960).

Wegen der nach Streckenfertigstellung erreichbaren hohen Geschwindigkeiten der Züge mit über Tempo 200 km/h mussten alle ebenerdigen Bahnübergänge geschlossen und durch Über- und Unterführungen ersetzt werden. Insbesondere nach der Schließung der Bahnüberfahrt bei Försbach im Oktober 1984 drohte dieser Ort vom Autoverkehr stark beansprucht zu werden, weshalb hier neue Unterführungen geplant wurden. Zugleich mussten bereits vorhandene Unterführungen wie bei Weihern und an der Moosburger Straße verbreitert und grundlegend neu gebaut werden. Nach den Planungen des Jahres 1995 sollte das Bauprojekt bis 2000 abgeschlossen sein.<sup>43</sup>

## Die Planungs- und Bauphase der Jahre 2000 bis 2004

Der Baubeginn verzögerte sich aus verschiedenen Gründen. Fragen des Grunderwerbs, Lärmschutz- und Anliegerbelange und Diskussionen zwischen den Verantwortlichen der Stadt und der Bahn AG über für beide Seiten einvernehmliche Lösungen ließen den Baubeginn in das Jahr 2001 rutschen. Zudem setzten innerhalb der Bahn AG Diskussionen über verschiedene Varianten ein. Dadurch wurden zeitweise die an der

Ostseite vorgesehenen neuen Parkflächen in Frage gestellt. Gleiches galt für den Tunnel unter dem Bahnhof, womit der Bau der „Umgehung 2000“ zur Entlastung der Moosburger Straße vom Durchgangsverkehr wieder in Gefahr geriet.

Mit dem Bau von Über- und Unterführungen sollte der Anfang gemacht werden. Bereits geplante Maßnahmen wie die Untertunnelung des Bahnhofsbereichs, der Bau eines großen Parkplatzes im Osten der Strecke und der Abbruch oder Verkauf des Bahnhofs wurden wieder zurückgenommen.



Die Tage des ebenerdigen Bahnübergangs bei Reisgang waren gezählt (ca. 2000).

Die erste Baumaßnahme bildete der am 28. Mai 2000 eröffnete Fußgängerübergang über die Gleise. Die in 7,50 Metern Höhe über dem Bahndamm verlaufende Überquerung sollte den Pendlern und Fahrgästen das Erreichen der Bahngleise ermöglichen, da durch die Arbeiten im Gleisbereich ein Überqueren nicht mehr möglich war. Die Holzkonstruktion sollte für sieben Jahre ein Wahrzeichen am Bahnhof werden und für manchen Ärger sorgen.

Die folgenden Jahre waren von den Planungen für den Lärmschutz (2001), für die Gestaltung des Bahnhofsumfelds und die Anlage neuer Parkplätze (2002–2003), die Untertunnelung des Gleisbereichs und den dafür benötigten Grunderwerb (2003–2004) geprägt. Im Jahr 2005 ging es mit den umfangreichen Baumaßnahmen los. In der Zwischenzeit hatten sich die von der Stadt zu tragenden Kosten von ursprünglich fünf auf zehn Millionen € verdoppelt.



Die gewagte Holzkonstruktion für die Pendler, die in rund 7,50 Metern Höhe die Gleise überqueren mussten, blieb sechs Jahre in Gebrauch (ca. 2001).



Abbruch der Fahrradeinstellhalle (2005)

## Umgestaltung des Bahnhofsumfelds 2005 bis 2007

Der offizielle Startschuss für den Bahnhofsumbau und die Realisierung der Eisenbahnunterführung mit offiziellem Rammschlag erfolgte am 27. September 2005. In den folgenden Monaten dominierten bis Juni 2006 Brückenbauarbeiten das Geschehen, ehe ab März 2006 der Bau des Busbahnhofs und des neuen Parkplatzes östlich des Gleisbereichs folgten.



Von 2005 bis 2007 währten die Arbeiten im Bahnhofsumfeld, die dem Gelände ein völlig neues Aussehen gaben (2006).

Die für den Bau der großen Unterführung notwendige Absenkung der Münchener und Schrobenhausener Straße um bis zu 1,20 Meter im unmittelbaren Brückenbereich bestimmte den Sommer 2006. Bis 2007 waren alle Arbeiten abgeschlossen, sodass im Juli 2007 die feierliche Einweihung der neuen Anlage erfolgen konnte. Der zeitweise angedachte Verkauf des Bahnhofs durch die Bahn an Private kam nicht zustande, da in dem historischen Gebäude weiterhin die Weichen und Signale geschaltet wurden.<sup>44</sup> Parallel zu den Arbeiten erfolgte auch der Ausbau der neuen, wesentlich breiteren Weiherer Unterführung, der von März bis Dezember 2006 währte. Zeitgleich mit ihrer



Anlage eines neuen großen Parkplatzes auf der Ostseite des Bahnkörpers (2006)



Der Bahnhofsbereich nach Abschluss der Arbeiten (2007)

Freigabe waren auch die Gleisbauarbeiten abgeschlossen. Zudem wurde im November 2006 die berüchtigte Holzkonstruktion abgebaut, die Pendler konnten jetzt die Zugänge im Bereich der Unterführung benutzen. Mit Beginn des Winterfahrplans 2006 durfte die Strecke von München bis Nürnberg jetzt mit Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden.

Die Kosten für Bahnhofsumbau beliefen sich auf insgesamt rund 11 Millionen €. 2,8 Millionen € musste die Stadt Pfaffenhofen tragen, die übrige Summe war durch Fördermittel gedeckt.



Nördlich des neuen Parkplatzes wurde ein großzügiger Wendeplatz für die Stadt- und Linienbusse angelegt (2007).

Um das Problem der nach kurzer Zeit bereits knapp werdenden Parkplätze in den Griff zu bekommen, errichtete die Stadt im Jahr 2013 einen Pendlerparkplatz an der Münchener Straße mit 200 Stellplätzen.

Eine seitens der Bahn noch ausstehende Maßnahme ist der Bau eines vierten Gleises im Bahnhofsbereich, der bis 2020 erfolgen soll.

## 11 Unverwirklicht gebliebene Projekte

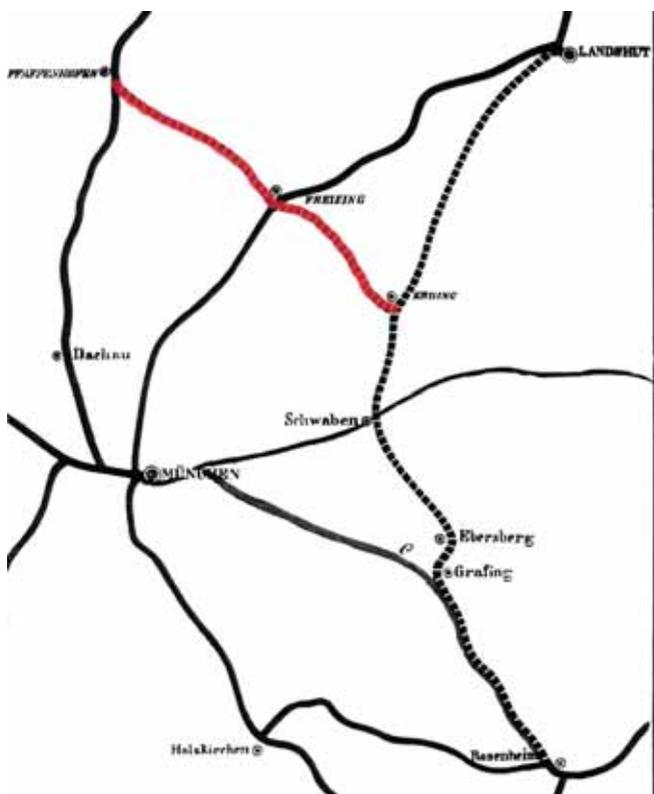
Eine nicht realisierte Vision aus dem Jahr 1868:  
Fortsetzung der Brennerbahn bis Pfaffenhofen

Die Zeit der Bahneröffnung München–Ingolstadt war eine Phase zahlreicher Eisenbahnprojekte im Königreich Bayern. Die Eisenbahn galt als das Verkehrsmittel der Zukunft, das Menschen und Waren transportieren, die Wirtschaft beleben und auch den damals schon angedachten Tourismus fördern konnte.

Schon im Jahr nach der Eröffnung des Bahnhofs wurde Pfaffenhofen in die Planung eines weiteren Projekts einbezogen. Die sogenannte „Brennerbahn“, die von Italien

her über den Brenner nach Rosenheim führte, sollte weiter verlängert werden und verschiedene Räume Bayerns per Eisenbahn erschließen. Dies sollte den Handels- und Güterverkehr aus Italien durch Bayern in benachbarte Räume fließen lassen.

Im Jahr 1868 führte bereits eine Linie von Rosenheim über Holzkirchen nach München. Um jedoch den verwaisten Raum zwischen den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien München–Freising–Landshut und München–Ingolstadt zu erschließen und die-



Skizze der Verlängerung der geplanten Brennerbahn mit dem bei Erding abzweigenden, rot eingefärbten Teilstück, das über Freising nach Pfaffenhofen führen sollte (1868)

se Routen an die Brennerbahn anschließen zu können, plante man eine Abzweigung von der Brennerbahn bei Rosenheim. Die neue Trasse sollte über Markt Schwaben, Erding und Freising in Ost-West-Richtung nach Pfaffenhofen verlaufen. Damit wäre ein wichtiger Anschluss der bestehenden Hauptachsen hergestellt. Die „Augen der Handelswelt [seien] auf die Brennerbahn gerichtet“, schrieb der unbekanntene Verfasser einer Denkschrift zur Verlängerung der Brennerbahn.

Eine Machbarkeitsstudie sah damals hinsichtlich Finanzierung und Rentabilität keine Hindernisse, doch wurde das Projekt, das heute eine Art „Flughafenlinie“ darstellen und eine bis heute fehlende Quertrasse bilden würde, nicht realisiert. In einer Zeit zahlreicher Eisenbahnprogramme lag der Schwerpunkt auf der Verlängerung bestehender Strecken, um die Metropolen Bayerns und den noch unerschlossenen Raum zwischen den Großstädten am wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben zu lassen.<sup>45</sup>

## Das Projekt der Gerolsbachtalbahn

Zweimal bestand die Chance, eine Lokalbahn zu realisieren, die Pfaffenhofen als Start- und Endpunkt vorsah. Das Projekt stammte aus einer Zeit, als Lokalbahnen Hochkonjunktur hatten und zahlreiche ländlich geprägte Gegenden in Bayern Anschluss an die Bahn suchten. Entsprechend hoch war der Aufwand für die offizielle Seite, die Finanzierungs- und Rentabilitätsfrage aller Projekte zu prüfen und die geeignetsten auszuwählen.

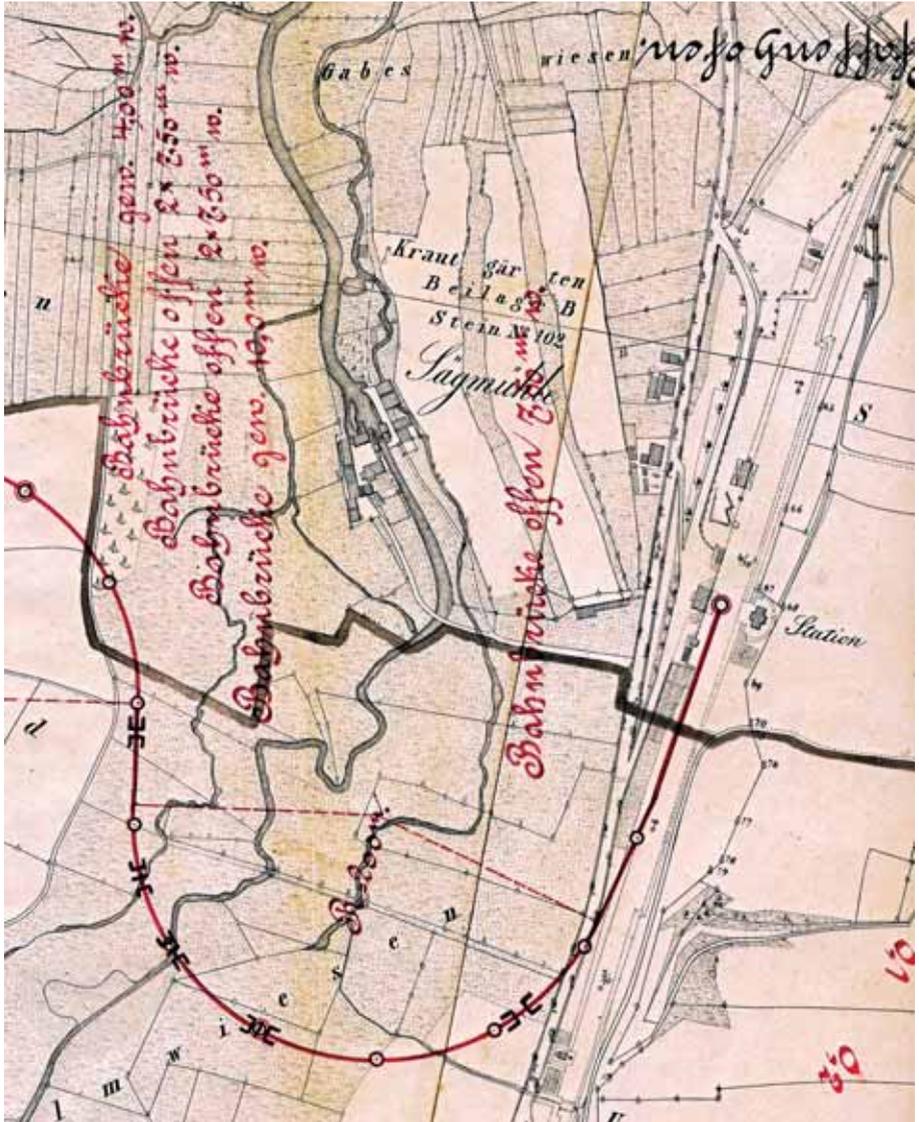


Die von Pfaffenhofen an der Sägmühle und Niederscheyern vorbeiführende Lokalbahnstrecke sollte in Klenau enden.

[Stadtarchiv Pfaffenhofen Nr. 3521]

Sowar am 6. Oktober 1899 eine Eingabe des Stadtmagistrats Pfaffenhofen an die Generaldirektion der königlich-bayerischen Verkehrs-Anstalten gegangen, in der ein Lokalbahnprojekt vorgestellt wurde, das von Pfaffenhofen über Schey-

ern und Gerolsbach nach Klenau führen sollte. Geplant war eine normalspurige Lokalbahn entlang des Gerolsbachtals von rund 17 Kilometern Länge. Die Anfrage wurde wohlwollend begutachtet, sodass es im Jahr 1900 zu Projektierungs- und Vermessungsarbeiten entlang der Strecke kam. Auf Pfaffenhofener Gemeindegebiet hätte die Bahn von Niederscheyern her kommend in einem weiten Bogen nahe Reis-



In einem weiten Bogen sollte die Lokalbahn von Süden her in den Bahnhof Pfaffenhofen einmünden. [Stadtarchiv Pfaffenhofen Nr. 3521]

gang in die Hauptlinie München–Ingolstadt einmünden sollen. Im Zuge der weiteren Planungen war sogar an eine Verlängerung der Strecke bis Aichach gedacht.

Trotz intensiver Bemühungen der beteiligten Gemeinden gelang die Umsetzung des Vorhabens nicht. Kosten- und Rentabilitätsfragen sowie die zahlreichen anderen Gesuche von Gemeinden im Königreich um einen Bahnanschluss, ließen das Projekt (zunächst) sterben. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation und der kritischen Finanzlage des bayerischen Staates in damaliger Zeit, verliefen die Bestrebungen im Sande.

Doch eineinhalb Jahrzehnte später kam die Lokalbahn von Pfaffenhofen nach Klenau nochmals auf den Verhandlungstisch. Nach Ende des Ersten Weltkriegs hoffte man trotz einer kritischen politischen und wirtschaftlichen Gesamtsituation in der neu geschaffenen Weimarer Republik auf einen Aufschwung. Zur Ankurbelung der darniederliegenden Wirtschaft sollten ergänzend zu Initiativen wie der Gewerbeschau in Pfaffenhofen 1921 neue Bahnprojekte umgesetzt werden. Doch abermals kam es zu keinen konkreten Maßnahmen. Die mittlerweile einsetzende „Verreichlichung“, die die einst selbstständige königlich-bayerische Eisenbahn unter preußische Oberaufsicht gestellt hatte, führte dazu, dass zahlreiche, nach dem Ersten Weltkrieg angedachte Lokalbahnprojekte, nicht mehr verwirklicht wurden. Damit war auch die „Gerolsbachtalbahn“ endgültig ad acta gelegt.

## 12 Rückblick und Ausblick

Der Eisenbahnbau in Pfaffenhofen hat der Stadt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts einen bedeutenden Entwicklungsschub gegeben. Sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch in Bezug auf die innere Struktur der Stadt hat der Bahnanschluss die weitere Entwicklung Pfaffenhofens stark geprägt.

Die viel zitierte „Schrumpfung des Raums“ ließ Metropolen näher rücken, brachte neue auswärtige Arbeitsmöglichkeiten für die Bewohner, sorgte aber auch für die



Das Bahnhofsumfeld um 1940 ...



... und 2017

Nähe der Städte mit allen positiven und negativen Seiten: Erhöhung des Angebots an Artikeln aller Art, aber auch Schaffung von Konkurrenz für das heimische Gewerbe. Der Mittelstand sah bereits vor über 100 Jahren die Gefahren für seinen bis dahin stabilen Markt und initiierte vielerlei Projekte, um den eigenen Standort zu stärken.

Das Tempo im Alltag wurde allenthalben schneller. Züge und Uhren gaben den Takt vor, Fahrräder und später die Motorisierung beschleunigten das Leben der Men-

schen, die bis dahin das Tempo von Fuhrwerken oder Spaziergängern kannten. Kritisch und ängstlich wahrgenommen wurden diese Phänomene schon im 19. Jahrhundert. Insbesondere die ältere Generation tat sich hart mit dem schnelleren und durchgetakteten Leben, das die Jüngeren gerne aufnahmen, um von ihm zu profitieren.



Die Zukunft hat begonnen: Das neue Bahnhofsumfeld aus der Vogelperspektive [2013]

Bis heute bestimmt die Bahn den Takt der Menschen. Zum Erreichen des Arbeitsplatzes, als Ausflügler oder Urlauber ist wohl jeder mit der Eisenbahn in Berührung gekommen. Die Faszination ist auch im Zeitalter des ICE geblieben, in dem mit bis zu zehnfacher Geschwindigkeit gegenüber 1867 das Land durchreist werden kann.

## 13 Anmerkungen

- 1 StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514, Schreiben des Stadtmagistrats vom 11. Juli 1864.
- 2 Ausführlich zur Vorgeschichte: Rainer Mertens: Die Entstehung der Ludwigseisenbahn, in: Eisenbahn in Bayern 1835–2010 (Sonderheft Nr. 1 der Reihe Edition Bayern, hrsg. vom Haus der Bayerischen Geschichte), Augsburg 2010, S. 4–11.
- 3 Zur militärischen Bedeutung des Eisenbahnbaus erschien eine Artikelserie in der „Beilage zur Allgemeinen Zeitung“ vom Dezember 1867 zum Thema „Ueber die Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes“, auf die in mehreren Ausgaben der Zeitung „Süddeutsche Presse“ vom April und Mai 1868 geantwortet wurde.
- 4 StadtA Pfaffenhofen Nr. 5595.
- 5 StadtA Pfaffenhofen Nr. 2735; auch Streidl/Rutsch, S. 55 f. und Streidl, S. 356 f.
- 6 Leuthner, S. 6–11.
- 7 Wochenblatt Nr. 20 vom 14. Mai 1859.
- 8 StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514.
- 9 Im Folgenden StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514, wo ein Exemplar der gedruckten Denkschrift der Paartalgemeinden enthalten ist.
- 10 Denkschrift der Vertreter der direkten Linie im vorgenannten Akt.
- 11 BayHStA, Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten 34112.
- 12 Korrespondenz in: StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514.
- 13 Schreiben in: StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514.
- 14 Hierzu die Streckenpläne in: Fünfzehnte bzw. siebzehnte Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten für das Etatsjahr 1866 bzw. 1868, wo die Korrektur im Bereich nördlich von Pfaffenhofen deutlich wird.
- 15 BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34430, mit umfangreichem Schriftwechsel zur Planung und Vergabe der Bauaufträge zum Bau der Bahnhofshochbauten, Wärterhäuser und Kunstbauten wie Brücken und Durchlässe. Anzeige der Ausschreibungen in: Amts-Blatt für das Königliche Bezirksamt Pfaffenhofen Nr. 7 und 8 vom 17. und 24. Februar 1867.
- 16 BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34194: Projektierung im Sektionsbezirk 1865, Schreiben der kgl. Eisenbahnbau-Sektion Pfaffenhofen vom 31. Mai 1865 bzgl. der Projektionsarbeiten.
- 17 Siehe hierzu im Folgenden: BayHStA, GDion 34247, Beilage zum Bericht der k. Sektion Pfaffenhofen vom 20. Oktober 1865.
- 18 StadtA Pfaffenhofen Nr. 1896 und 1897.
- 19 Einträge im Sterbebuch der kath. Stadtpfarrei Pfaffenhofen.
- 20 BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34430, mit umfangreichem Schriftwechsel zur Planung und Vergabe der Bauaufträge zum Bau der Bahnhofshochbauten, Wärterhäuser und Kunstbauten wie Brücken und Durchlässe. Anzeige der Ausschreibungen in: Amts-Blatt für das Königliche Bezirksamt Pfaffenhofen Nr. 7 und 8 vom 17. und 24. Februar 1867.
- 21 BayHStA, GDion Nr. 34430.
- 22 Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen Nr. 32 vom 11. August 1867.

- 23 BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34430, mit 14-tägigen Berichten der kgl. Eisenbahnbausektion Pfaffenhofen von August bis Oktober 1867 zum Stand der Arbeiten in den Hochbaulosen Petershausen, Reichertshausen und Pfaffenhofen.
- 24 StadtA Pfaffenhofen Nr. 3514.
- 25 Beilage zur Allgemeinen Zeitung Nr. 318 vom 14. November 1867.
- 26 Der Sammler. Beilage zur Augsburgsburger Abendzeitung Nr. 134 vom 30. November 1867.
- 27 Beilage zur Allgemeinen Zeitung Nr. 318 vom 14. November 1867.
- 28 Sitzungsprotokoll des Verschönerungsvereins vom 2. April 1868, abgedruckt in: Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen Nr. 14 vom 5. April 1868.
- 29 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (17)1867, Beilage 7, (18)1868 Beilage 6, und 19(1869) Beilage 6a.
- 30 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (18)1868 und 19(1869), jeweils Beilage 6b.
- 31 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (17)1867, Beilage 12, (18)1868 Beilage 14, und 19(1869) Beilage 16.
- 32 Eigene Erhebungen nach Streidl, Häuserbuch.
- 33 Entsprechende Hinweise aus dem Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen der Jahre 1868 bis 1870.
- 34 Wie vor, Ausgaben aus den Jahren ab 1872.
- 35 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (18)1868 und 19(1869), jeweils Beilage 8.
- 36 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (17)1867, Beilage 14, sowie (18)1868 und 19(1869), jeweils Beilage 18.
- 37 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (17)1867, Beilage 18, (18)1868 und 19(1869) jeweils Beilage 20.
- 38 Amtsblatt vom 20. März 1892.
- 39 Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr (17)1867, Beilage 31, (18)1868 Beilage 32, und 19(1869) Beilage 32.
- 40 Bericht im Amtsblatt vom 11. November 1919.
- 41 IK vom 27. August 1959.
- 42 IK vom 12. Januar 1962.
- 43 Bericht im PK vom 15. Juni 1995.
- 44 PK vom 27. September 2005. StadtA Pfaffenhofen, Ordner „ICE“-Trasse, angelegt von Herrn Walter Karl.
- 45 Die Brennerbahn und ihre projectirte Fortsetzung, München 1868.

# 14 Quellen-, Literatur- und Abkürzungsverzeichnis

## Quellen

### **Bayerisches Hauptstaatsarchiv**

Bestand „ehemaliges Verkehrsarchiv“:

Außenministerium 5364 Pfaffenhofen a. d. Ilm – Scheyern – Gerolsbach – Klenau 1899–1903

Bestand „Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten“:

34245 Eisenbahnbausektion Pfaffenhofen, V. Los 1865–1868

34246 Eisenbahnbausektion Pfaffenhofen, VI. Los 1865–1868

34247 Eisenbahnbausektion Pfaffenhofen, VII. Los 1865–1868

34430 Bausektion Pfaffenhofen (München–Ingolstadt), Bahnhofhochbauten und Bahnhöfe 1866–1870

34431 Bausektion Pfaffenhofen (München–Ingolstadt): Bahnhofhochbauten und Bahnhöfe 1866–1867

Bestand „Generaldirektion der Staatseisenbahnen“:

36675 Lokalbahn von Pfaffenhofen über Scheyern nach Klenau 1899

### **Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Abt. IV Kriegsarchiv**

Bestand „Generalstab“:

438/2

### **Staatsarchiv München**

Bestand „Verkehrsarchiv“:

27189 Eröffnung der Eisenbahn München–Ingolstadt 1867

Bestand „Landratsämter“ (LRA):

50464 Eisenbahnen, Bahnpolizei 1863–1949

50466 Der Bau der München–Ingolstädter Eisenbahn betr. 1864–1896

108113 Die Erbauung einer Eisenbahn von München nach Ingolstadt 1864

108122 Die Erbauung einer Eisenbahn von München nach Ingolstadt 1865–1869

### **Stadtarchiv Pfaffenhofen a. d. Ilm**

Nr. 3514 Eisenbahnbau 1858

Nr. 3520 Liste der Eisenbahnarbeiter 1890/91

Nr. 3521 Bahnprojekt Pfaffenhofen–Klenau (Sammelakt) 1899–1902

Nr. 3522 generelles Projekt einer Lokalbahn von Pfaffenhofen nach Klenau 1899–1901

Nr. 5595 Stellungnahmen der Gemeindebevollmächtigten 1851–1868

### **Gedruckte Quellen und Zeitungen**

Amtsblatt für das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen a. d. Ilm, verschiedene Jahrgänge  
Amtszeitung für den Landkreis Pfaffenhofen a. d. Ilm 1945  
Beilage zur Allgemeinen Zeitung 1867  
Der Sammler (Beilage zur Augsburgischer Abendzeitung) 1866 und 1867  
General-Anzeiger der kgl.-bayer. Verkehrsanstalten 1866–1870  
Ilmgäubote, verschiedene Jahrgänge  
Ilmgaukurier, verschiedene Jahrgänge  
Leuthner, J. N.: Zusammenstellung aller im Regierungs-Bezirke Oberbayern concessionirten Stellwagen-Fahrgelegenheiten, München 1847  
Nachweisung über den Betrieb der Kgl.-Bayer. Verkehrsanstalten, verschiedene Jahrgänge für die einzelnen Etatsjahre  
Süddeutsche Presse 1868

### **Ungedruckte Quellen**

Stumm, Otto: Tagebücher der Jahre 1944 bis 1947

## **Literatur**

Bayerische Eisenbahngeschichte, Teil 1: 1835–1875, Eching/Freising 1993  
Die Brennerbahn und ihre projectirte Fortsetzung, München 1868  
Eisenbahn in Bayern 1835–2010. Augsburg 2010 (Sonderheft Nr. 1 der Reihe Edition Bayern, hrsg. Vom Haus der Bayerischen Geschichte)  
Geißler, Karlheinz A.: Alles hat seine Zeit, nur ich hab keine. Wege in eine neue Zeitkultur, München 2014  
Götschmann, Dirk: Wirtschaftsgeschichte Bayerns im 19. und 20. Jahrhundert, Regensburg 2010  
Helmholtz, Richard von/Staby, Wilhelm: Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, München und Berlin 1930  
Pressler, Christine: Gustav Kraus, München 1977  
Riedl, Adrian von: Reise-Atlas von Bajern, 5 Bände, 1796–1805  
Streidl, Heinrich: Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Pfaffenhofen 1979  
Streidl, Heinrich: Häuserbuch der Stadt Pfaffenhofen a. d. Ilm, Pfaffenhofen 1982

# Abkürzungen

BayHStA	Bayerisches Hauptstaatsarchiv München
GDion	Generaldirektion
IK	Ilmgaukurier
LRA	Landratsämter
PK	Pfaffenhofener Kurier
StAM	Staatsarchiv München
StadtA	Stadtarchiv
VArch	Verkehrsarchiv

## 15 Bildnachweis

Familie Schreyer 12li

Koziel, Hans 63

Liedertafel Pfaffenhofen 43

Ponkratz, Heinrich 31o, 32o, 48, 70(2), 71, 72o, 77-79

Rehm, Josef 52(2)

Rutsch, Franz 38, 66, 74o, 75

Sauer, Andreas 62, 74u, 80-82, 87u, Rückseite

Sauer, Stefan (Repros) 22, 24, 28o, 39, 41

Schwarzmeier, Willi 51u, 88

Stadtarchiv Pfaffenhofen a. d. Ilm 6, 10, 12re, 13, 26, 30o, 35, 37, 44-46, 49, 50, 55-57

Wagenknecht, Heinrich Vorderseite, 22-24, 27, 28o, 39, 41, 47, 58, 60u, 61, 64, 65, 68, 69, 72u, 87o

