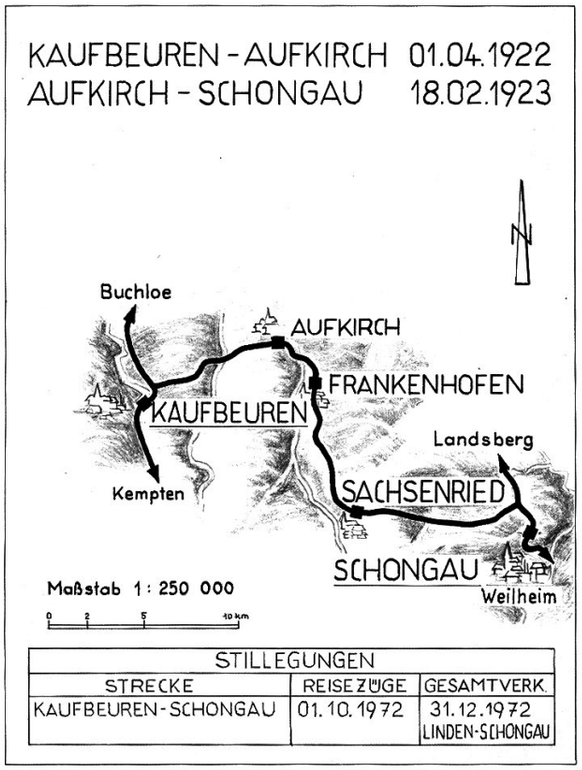
Gebhard Wolf

DIE EISENBAHNSTRECKE KAUFBEUREN-SCHONGAU

Mit dem Siegeszug der Eisenbahn, die wie kaum eine andere Erfindung das Leben der Menschen in kürzester Zeit grundlegend veränderte, begann auch in unserer Region das Zeitalter der Industriellen Revolution. 1829 wurde in England die erste Eisenbahnstrecke eröffnet, 1835 die erste in Deutschland (Nürnberg - Fürth) und bereits 1847 war auch Kaufbeuren schon ans Eisenbahnnetz angeschlossen. Benötigte man früher z. B. etwa drei Tage, um die Strecke Augsburg - Kaufbeuren zurückzulegen, so war dies nun in drei Stunden möglich, was vor allem den Massentransport von Gütern entscheidend erleichterte und verbilligte.

Bald nachdem 1853 die König-Ludwig-Nord-Süd-Bahn von Hof nach Lindau, an der auch Kaufbeuren lag, fertig gestellt war, wurde der Ruf nach dem Bau einer Bahnlinie laut, die Kaufbeuren mit dem oberbayerischen Kohlerevier im Raum Peißenberg verbinden und bessere Verkehrsmöglichkeiten für die ländlichen Gebiete östlich von Kaufbeuren schaffen sollte. 1861 wurde die Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalt durch das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeit beauftragt, Planungen für das Projekt einer Eisenbahn nach Peißenberg auszuarbeiten. Alle drei zur Diskussion gestellten Streckenführungen wurden allerdings 1862 vom Eisenbahnbauamt abgelehnt.



Die Skizze zeigt die damalige Trassenführung.

1907 fand schließlich im Rathaus von Kaufbeuren eine Besprechung der am Bahnbau Interessierten statt, bei der es um nun zwei mögliche Streckenführungen ging, nämlich Kaufbeuren - Aufkirch - Schongau oder Biessenhofen - Bidingen - Schongau. Das königliche Verkehrsministerium entschied sich letztendlich für die Trassenführung Kaufbeuren - Mauerstetten - Linden - Aufkirch - Frankenhofen - Sachsenried - Schwabbruck - Altenstadt - Schongau. Voraussetzung war, dass die Interessenten den erforderlichen Grund und Boden kosten- und lastenfrei zur Verfügung stellen konnten. 1909 begannen die Grundstücksverhandlungen. Kaufbeuren und

Schongau kamen zunächst für die Kosten des Grunderwerbs in ihrer eigenen Flur auf. Kaufbeuren übernahm darüber hinaus die Kosten in den Landgemeinden seines Bezirks und außerdem 2/3 der Kosten für die Gemeinden Sachsenried, Schwabsoien und Altenstadt.

1919 konnte schließlich (nach fast 66-jähriger Vorbereitungs- und Planungszeit) mit dem Bau der Lokalbahn begonnen werden. Entscheidend war dabei, dass das Projekt, auch dank des entschiedenen Einsatzes des Kaufbeurer Bürgermeisters Dr. Georg Volkhardt, vom bayerischen Verkehrsministeriums als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die Heimkehrenden aus dem Ersten Weltkrieg gefördert wurde.

Die Erdarbeiten waren recht aufwändig, da die Linienführung durch sehr hügeliges Gelände führte. Rund 80 Durchlässe oder Brücken über Wasserläufe, Täler, Straßen und Gräben sowie Dämme bis zu 18 Metern Höhe waren für die 31 Kilometer lange Strecke erforderlich. An der Bezirksgrenze, wo die Strecke mit 820 Metern ihren höchsten Punkt erreichte, wurde bei Kilometer 16,979 ein großer Holzverladebahnhof angelegt. Anfang 1923 waren alle Bauarbeiten abgeschlossen.

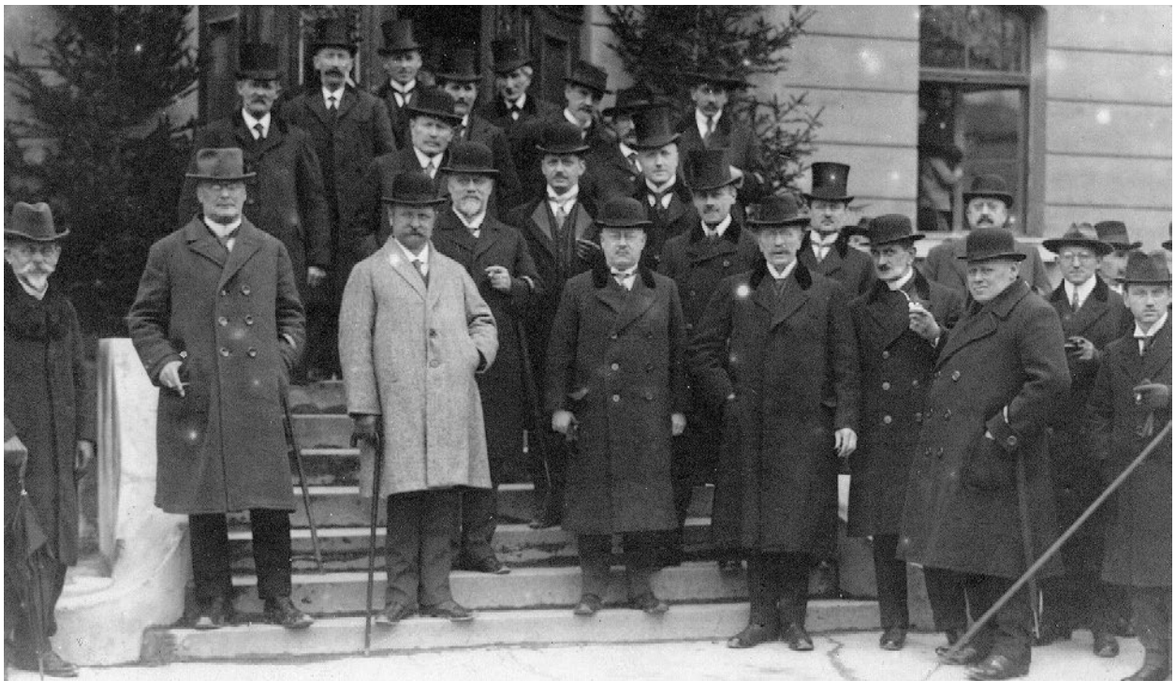
Die veranschlagten Kosten von 3 Millionen Mark konnten wegen der Inflation natürlich nicht eingehalten werden; schließlich beliefen sich die Gesamtbaukosten auf 250 Millionen Mark. Die Bahnstrecke wurde in zwei Abschnitten eröffnet: zunächst Kaufbeuren - Aufkirch (10,93 km) am 1. April 1922, etwas später Aufkirch - Schongau (20,13 km). Die feierliche Eröffnung der Bahnstrecke Kaufbeuren – Schongau fand am 17. Februar 1923 statt. Von Schongau aus fuhr ein Sonderzug der Reichsbahndirektion Augsburg mit geladenen Gästen nach Kaufbeuren, wo sie von Bürgermeister Dr. Volkhardt im Stadtsaal begrüßt wurden.

In den Anfangsjahren fuhren täglich drei Personenzüge in beide Richtungen, ab 1936 waren es bereits vier, kurz vor der Stilliegung sogar fünf. Hinzu kam der Güterverkehr, anfangs mit zwei, schließlich mit vier Zügen pro Tag. Eine rückläufige Entwicklung im Transportverkehr und schließlich die Einstellung der Kohleförderung in Peißenberg und Peiting veranlassten das Bundesverkehrsministerium am 24. Februar 1972 zu dem Beschluss, den

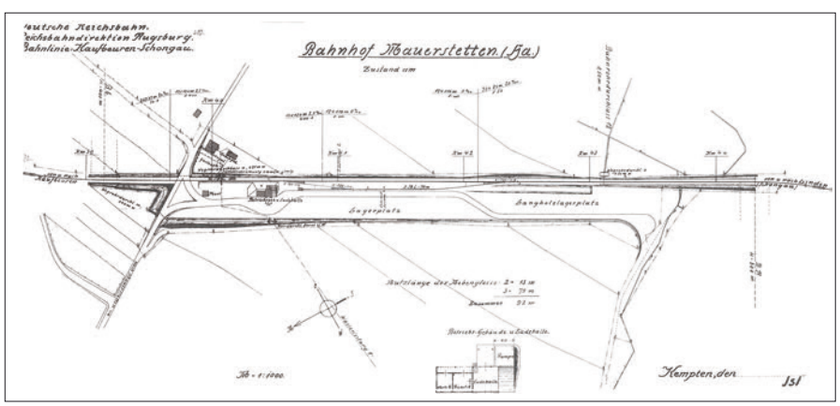
Zugverkehr auf dieser Strecke einzustellen. Zahlreiche Proteste konnten daran nichts mehr ändern. So fuhr schließlich am 30. September 1972 auf der Strecke Kaufbeuren - Schongau der letzte Zug (mit ca. 500 Gästen).

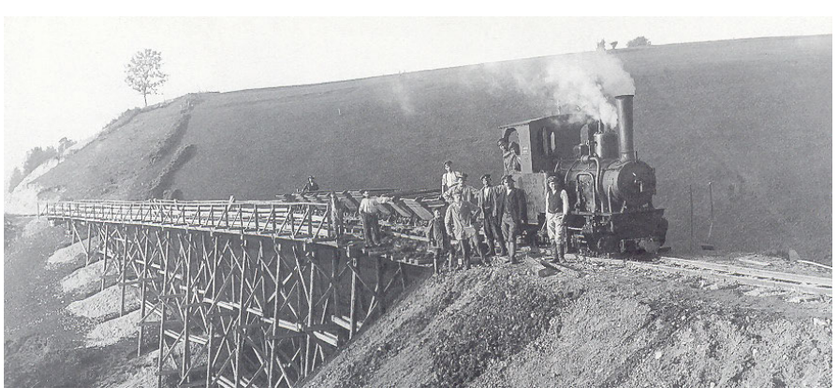
Wie oft war diese Bahnlinie wegen ihrer besonders reizvollen Streckenführung, die sich wunderbar in die Landschaft einfügte, gelobt worden! Was jedoch die Betriebsergebnisse dieser Strecke anging, so waren diese letztlich nie wirklich befriedigend gewesen. Der Reisezugverkehr zwischen Kaufbeuren und Schongau wurde am 1. Oktober 1972, der Güterverkehr zwischen Linden und Schongau am 31. Dezember 1972 und zwischen Kaufbeuren und Linden dann am 1. September 1977 endgültig eingestellt.

Noch im Jahre 1977 wurden die Gleisanlagen demontiert. Der Landkreis Ostallgäu und die Stadt



Einweihung der Eisenbahnstrecke Kaufbeuren-Schongau am 17. Februar 1923; Prominenz vor dem Kaufbeurer Stadtsaal: Bürgrmeister Braig, Kaufbeuren; Baron v. Frankenstein; Bürgermeister Bader, Schongau; Stadtrat Einsiedler, Kaufbeuren; Minister des Inneren Dr. Schwayer; Bürgermeister Dr. Volkhardt; Stadtrat Probst; v. Ungelter, Schongau; Amtmann Baumann, Marktoberdorf; Amtmann Wenglein, Kaufbeuren; Stadtrat Sauer, Kaufbeuren; Eisenbahnpräsident v. Hertel, Augsburg; Bezirksamtmann Heidenreich, Kaufbeuren; unbekannt; Kommerzienrat Diesel, Augsburg



Kaufbeuren erwarben daraufhin gemeinsam den Bahngrund zwischen der Stadtgrenze Kaufbeurens und dem Haltepunkt Sachsenrieder Forst und legten auf dem Schotterbett einen Rad- und Wanderweg an, der sich inzwischen großer Beliebtheit erfreut.

Dort, wo heute schmucke Wohnhäuser am Ulmenweg stehen, endete 1972 in Mauerstetten die fast 50-jährige Streckengeschichte „Kaufbeuren - Schongau“. Der Rad- und Wanderweg, der über dieses Wohngebiet führt, zeugt hier noch heute von diesem wechselhaften Kapitel der Geschichte.