

# Vor 90 Jahren: Staudenbahn befahrbar

In den 70er Jahren begann der Abbau - Am 24. September 1982 fuhr der letzte Zug zwischen Markt Wald und Ettringen

**Markt Wald/Ettringen (iso).** Jubiläen werden normalerweise groß gefeiert. Der 90. Geburtstag der Staudenbahn wurde mehr oder weniger vergessen. Vielleicht liegt es daran, weil es das Geburtstagskind nicht mehr gibt? Aber tot gesagte leben bekanntlich länger, denn ab Mai dieses Jahres lebt zumindest der Ausflugsverkehr zwischen Augsburg und Markt Wald auf der Schiene wieder auf.

Ab 1. Oktober 1912 war die Staudenbahn zwischen Augsburg und Türkheim durchgängig befahrbar. Bis es soweit war, mussten viele Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Bis ins Jahr 1897 reichen die Bemühungen um einen Bahnbau durch das Schmutter- und Neufnachtal. Zunächst hatte man sich nur um eine Bahnverbindung von Fischach nach Gessertshausen bemüht. Dies war schon der zweite Versuch der Gemeinde Fischach, einen Bahnanschluss zu bekommen, Zunächst war diese Trasse als Alternative zur Bahn von Thannhausen nach Dinkelscherben im Gespräch.

## Gessertshausen war zu nah

Der Antrag von Fischach wurde 1897 mit der Begründung abgelehnt, dass die Bahnstation Gessertshausen nur acht Kilometer entfernt liege.

Dann tauchte der Plan für eine Bahnstation

von Gessertshausen über Fischach nach Markt Wald auf. Die Jahre vergingen. Im Raum Mindelheim wurde der Plan einer Flossachtalbahn von Mindelheim oder Türkheim nach Kirchheim diskutiert. Schließlich kam es zum Bau über Pfaffenhausen nach Kirchheim. Die Strecke Kirchheim-Pfaffenhausen war die erste Bahnstrecke, die Schwaben still gelegt wurde.

Doch auch das Fischacher Eisenbahnkomitee blieb am Ball. Man spannte schließlich auch Fürst Fugger ein, der im Raum Markt Wald umfangreiche Waldungen besaß, ein. Und auch die Augsburger Handels- und Gewerbekammer machte ihren Einfluss in München geltend. Endlich wurde der Bau am 30. Juli 1909 genehmigt. Am 11. Oktober 1911 konnte das erste Teilstück zwischen Gessertshausen und Fischach eröffnet werden. Gleichzeitig wurde von Süden her gebaut und am 20. Dezember des gleichen Jahres die Stichstrecke bis Markt Wald eingeweiht werden. In Ettringen wurde eine provisorische Lok-Station eingerichtet.

Schon am 8. Februar 1912 konnten die Züge bis Langenneufnach weiter fahren. Und am 1. Oktober 1912 hatte der Schienenstrang Markt Wald auch von Norden her erreicht. Die Lok-Station in Ettringen wurde aufgelassen und nach Markt Wald verlegt. Damit war die letzte Nebenbahn in Schwaben realisiert worden. Weil aus den Fugger'schen Wäldern viel Holz in Schnerzhofen verladen wurde, er-

hielt die Staudenbahn auch den Spitznamen „Holzbahn“.

Kurz vor Ende des 2. Weltkrieges waren in den Wäldern bei Schnerzhofen militärische Depots im Entstehen. Der Bahndamm für ein Anschlussgleis war schon aufgeschüttet. Fertig wurde dies Projekt nie, so blieb der Bevölkerung auch einiges Ungemach erspart. Nur einmal, im März 1945, war der Bahnhof Markt Wald Ziel eines Tieffliegerangriffes, wobei ein Wagon zerstört wurde.

Nach dem Krieg war die Staudenbahn das Verkehrsmittel für ausgehungerte Städter aus Augsburg um aufs Land zu kommen um Essbares zu ergattern. Die Waggons hatten meist kein Glas mehr und waren notdürftig mit Pappe verschlossen.

Erstmals gab es durchgehende Verbindungen von Markt Wald bis Mindelheim. Die Bahn wurde gut angenommen, vor allem am Morgen und Abend war es das Verkehrsmittel für die Pendler. Doch die Motorisierung war nicht aufzuhalten. Und damit ging es mit der Staudenbahn bergab. Anfang der 70er Jahre wurde der Zugverkehr am Wochenende aufgegeben. Auch der Güterverkehr ging zurück und wurde am Ende nur noch mit einer Kleinlok abgewickelt.

Dieselloks der Reihe 211 lösten die Dampfloks ab. Die Züge hatten nur noch zwei Waggons. Am 24. September 1982 fuhr der letzte Zug zwischen Markt Wald und Ettringen. Die Stilllegung erfolgte aus „Sicherheitsgründen“.

Zuletzt durfte dieser Streckenabschnitt nur noch im Schritt-Tempo bewältigt werden. Symbolisch für die Eisenbahngeschichte in Deutschland war die Tatsache, dass kurz vor der Streckenstilllegung im Bahnhof Markt Wald noch ein Tageslichtsignal für die Ausfahrt in Richtung Ettringen eingebaut wurde.

Die Staudenbahn hatte immer Befürworter. Diese fanden sich in einem Verein zusammen. Schon 1966 wurde der Gedanke erörtert, die Bahn zu privatisieren. Mittlerweile verfolgt der Verein Pro Bahn diesen Gedanken weiter.

## Von Türkheim bis Augsburg

Für die Staudenbahn hat sich zeitlebens auch der ehemalige Bürgermeister von Markt Wald, Helmut Hartmann, eingesetzt. Er fasst die Ziele wie folgt zusammen: „Fernziel ist nach wie vor die Wiederherstellung der Durchgängigkeit von Türkheim bis Augsburg. Allerdings liegt dazwischen das Teilstück Ettringen nach Markt Wald, das nur mit sehr großem Aufwand wieder in Dienst gestellt werden kann. Hier ist Öffentlichkeit, sprich Kommunen und Kreis, gefordert!“

Die Freunde der Staudenbahn werden sicher den 1. Mai diesen Jahres herbeisehnen. Denn dann beginnt ein neues Kapitel. Zumindest an den Wochenenden gibt es dann wieder einen privat betriebenen Ausflugsverkehr zwischen und Augsburg und Markt Wald. Vielleicht ein neuer Anfang?