

# Eisenbahnzeitalter





# Otting und der Anschluss an die Eisenbahn

von Ottmar Seuffert

## LANGWIERIGE PLANUNGEN UND PLANUNGSVARIANTEN

Schon vor der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Überlegungen, die bis Donauwörth geplante Eisenbahnlinie nach Norden weiterzuführen. Nach den Geländeuntersuchungen in den Jahren 1836 und 1837 wurde am 20. März 1842 die Streckenführung genehmigt, die einen Trassenverlauf von Donauwörth über Fünfstetten nach Weißenburg vorsah. Über die Problematik, die Wasserscheide zwischen Wörnitz und Altmühl überwinden zu müssen, war man sich von Anfang im Klaren. Große Diskussionen gab es lange Zeit hinsichtlich einer Alternativstrecke durch das Ries nach Nördlingen.



*Bahnhof Otting*

In einem Gutachten, das kein geringerer als Leo von Klenze (1784–1864), der Schöpfer der Pinakothek und der Glyptothek in München, erstellt hatte, wurde aber die Linie über Fünfstetten nach Dietfurt bei Treuchtlingen und weiter nach Weißenburg empfohlen. Dies war nicht zuletzt auch eine Frage der Kosten, denn diese Streckenführung lag mit 5,6 Millionen Gulden Baukosten im Kostenvoranschlag weit günstiger als die Streckenführung über Nördlingen, für die 8,1 Millionen Gulden veranschlagt waren. Eine EntschlieÙung aus dem Jahre 1844, die eine Streckenführung von Donauwörth über Harburg nach Nördlingen und weiter nach Oettingen und Gunzenhausen vorsah, kam der heutigen Trassenführung schon sehr nahe.

Getragen von der Absicht, das Hauptnetz der bayerischen Eisenbahnen so auszubauen, dass alle Lücken geschlossen würden, hatte ein Gesetzesentwurf vom 5. Februar 1869 noch 22 Bahnstrecken vorgesehen. Darin stand

die Linie von Donauwörth nach Treuchtlingen in der Rangfolge allerdings erst an zehnter Stelle. Die Kosten-schätzung war bereits auf 6,5 Millionen Gulden beziffert worden. Am 29. April 1869 wurden dann jedoch nur für zehn Bahnstrecken Finanzmittel bewilligt, die Verbindung von Donauwörth nach Treuchtlingen befand sich aber nicht mehr darunter.

Die Trassenführung von Donauwörth aus nordwärts führte durch schwieriges Gelände und machte eine Reihe von Kunstbauten erforderlich, da im Wörnitz- und Möhrenbachtal eine Reihe von Eisenbahnbrücken gebaut werden mussten. Donauwörths Bürgermeister Franz Förg (1844–1875) übergab seinem Amtskollegen Fleischmann aus Weißenburg in der Kammer der Abgeordneten am 2. Juli 1874 eine von allen Mitgliedern des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten Donauwörths unterzeichnete Petition, die dieser in der Sitzung einbrachte und der bei der Abstimmung Erfolg beschieden war. Denn in der 50. Sitzung der Kammer der Abgeordneten wurde am 4. Juli für die projektierte Bahnstrecke ein Betrag von 8.060 Gulden beschlossen. Dazu wurden für die Verlegung des Donauwörther Bahnhofes in den Südwesten der Stadt noch einmal 2,4 Millionen, zusammen also eine Summe von 10,46 Millionen Gulden, vorgesehen.

Dennoch wurde am 27. Juni 1876 bei der Endabstimmung das Bahnprojekt mit 76 gegen 64 Stimmen abge-wiesen. Im Jahre 1885 erschien dann in Augsburg eine Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer für Schwaben und Neuburg, in der sich dessen Vorstand Albert Hertel für die Eisenbahnlinie Donauwörth-Treuchtlingen einsetzte. Diese Petition wurde am 27. Oktober 1885 bei der Kammer der Abgeordneten in München übergeben. Ein Jahr später konstituierte sich im Augsburger Rathaus ein Agitationskomitee für den Bau der Bahnlinie von Donauwörth nach Treuchtlingen.

Im Januar 1898 hatte der Handels- und Gewerbeverein in Augsburg eine gedruckte Eingabe an das Reichskanzleramt in Berlin gesandt, in der es um die Herstellung einer Fernbahn auf der Strecke von Berlin nach München und weiter über den Fernpass zum Comer See sowie nach Mailand ging. Am 5. Februar 1898 griff die Augsburger Postzeitung dieses Eisenbahnprojekt auf. Der Bericht ging ausführlich auf eine Versammlung im Augsburger Rathaus ein. Diese war auf Einladung der Gewerbekammer für Schwaben und Neuburg zu Stande gekommen und wählte durch Akklamation Kommerzienrat Albert Johann Friedrich von Hertel (1828-1900), der seit 1857 Vorsitzender der Industrie- und Handelskammer in Augsburg war, zum Vorsitzenden des Komitees für den Bahnbau von Donau-

wörth nach Treuchtlingen. Der Mitinhaber der Maschinenfabrik Augsburg–Nürnberg und der Augsburger Gasindustrie rechnete zwar kurzfristig nicht mit einem Erfolg des Bahnprojekts, da damals dem Landtag in München nicht weniger als 154 Eisenbahn-Petitionen, darunter 74 Lokalbahnprojekte, vorlagen. Doch bei der Strecke Donauwörth-Treuchtlingen könne man – so das Komitee – nicht von einer Lokalbahn sprechen, denn es würde sich hier um Weltverkehr handeln. Der bayerische Staat müsse dieses Projekt als Vollbahn einstufen und entsprechend fördern. Dieser Einschätzung schloss sich der Direktor des Cassianeums in Donauwörth Ludwig Auer (1869–1914) an. Der Monheimer Stadtpfarrer Dr. Melchior Weißenhagen (1851–1905), der zugleich Landtags- und Reichstagsabgeordneter war, berichtete, dass das Ministerium signalisiert hatte, dass man die Strecke von Donauwörth nach Treuchtlingen als Vollbahn favorisiere, dennoch trete er für eine Lokalbahn von Donauwörth nach Monheim ein, weil sich so die Lokalbahn von Monheim nach Treuchtlingen zwangsläufig von allein ergäbe.

Donauwörths Bürgermeister Wilhelm Gebhardt (1878–1907) machte deutlich, dass man das Lokalbahnprojekt nach Monheim als Bau einer Vollbahn unterstütze. Man beauftragte das Komitee des Bahnbaus Donauwörth-Treuchtlingen mit der Abfassung einer Denkschrift und verstärkte dieses personell durch die Zuwahl von Vertretern aus Donauwörth, nämlich Bürgermeister Wilhelm Gebhardt, Direktor Ludwig Auer, den Kaufmann und Magistratsrat Anton Storr, den Parkett-Fabrikanten Amman, den Pfarrer Intzenhofer aus Fünfstetten, Bürgermeister Dürr und Stadtpfarrer Dr. Weißenhagen aus Monheim sowie Joseph Hager (1827–1902), der als Pfarrer in Mündling (1861–1902) wirkte. Aus Donauwörth und seiner Umgebung wurden also acht Vertreter – darunter allein drei Geistliche – neu in das Bahnbaukomitee gewählt.

Am 16. April 1898 erschien im Donauwörther Wochen- und Anzeigblatt ein Beitrag, der ausführlich von einer Versammlung der Handels- und Gewerbekammer in Augsburg berichtete, die am 3. März stattgefunden hatte. Es wurde darauf verwiesen, dass durch diesen Bahnbau die beiden Industriezentren Augsburg und Nürnberg näher zusammenrücken würden.

Nach den Landtagswahlen wurde im Herbst 1899 im Landtag dann ein Gesetz eingebracht, dass den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Augsburg nach Donauwörth vorsah, wofür 2.928.500 Reichsmark vorgesehen wurden. Im Herbst 1899 legte der Magistrat der Stadt Donauwörth außerdem eine Petition zum Vollbahnprojekt Donauwörth-Treuchtlingen vor, mit der man in München vorstellig wurde. Am 24. November 1899 wurden Bürgermeister Wilhelm Gebhardt, die Magistratsräte Ludwig Auer und Anton Storr sowie der Vorsitzende des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten Oskar Schuhmann aus Donauwörth zur Übergabe dieser Petition in München einbestellt, die dort am 27. November Staatsminister Krafft Graf von Crailsheim<sup>1</sup> (1841–1926) überreicht wurde. Drei Tage später schloss sich der Magistrat der benachbarten

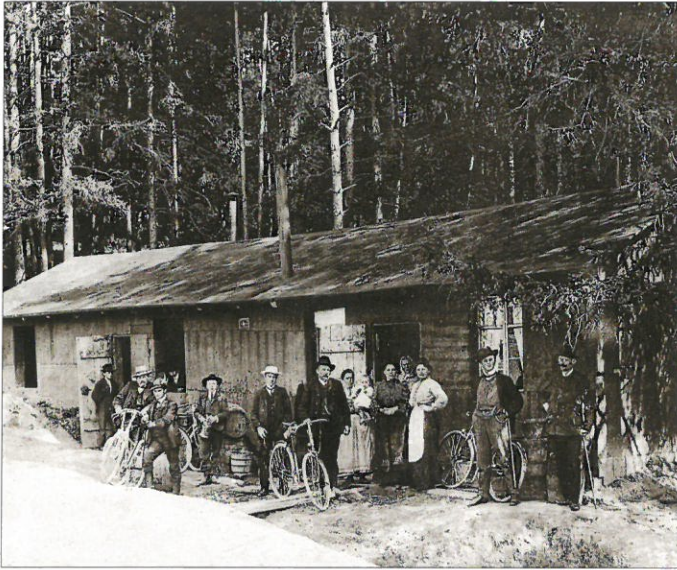
Stadt Weißenburg der Donauwörther Petition an, ein Gleiches taten am 1. Dezember der Magistrat von Nürnberg, dann am 2. Dezember der Magistrat von Kempten, schließlich am 6. Dezember auch noch Schwabach. Schon im November 1899 war die Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken der Donauwörther Petition beigetreten. Gleichzeitig hatten aber auch die Magistrate der Städte Nördlingen, Oettingen, Gunzenhausen, Wassertrüdingen und Dinkelsbühl eine Petition eingebracht, die die Streckenführung der neuen Bahn durch das Ries über Nördlingen forderte.

Mit Telegramm vom 11. Dezember 1899 teilte der Abgeordnete und Geistliche Rat Käufel mit, dass der Donauwörther Petition in der 4. Plenarsitzung der Kammer des Reichsrates auf Antrag von Sodens zur Errichtung einer Vollbahn nach Treuchtlingen zugestimmt worden war.

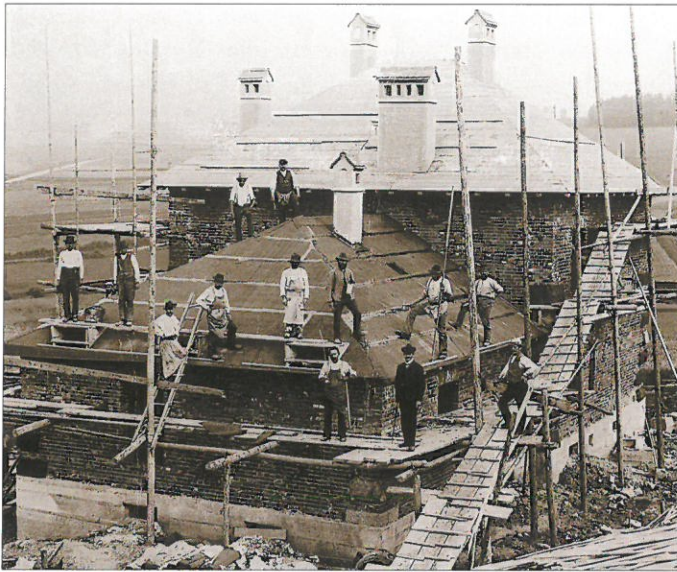
Am 7. Mai 1900 tagte der Finanzausschuss, bevor in der 142. Plenarsitzung vom 19. Mai 1900 insgesamt 99 Petitionen im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau in Bayern behandelt werden mussten. 44 Mitglieder sprachen sich für die zweigleisige Vollbahn zwischen Donauwörth und Treuchtlingen aus, 55 waren dagegen. Der liberale Abgeordnete Brachl, der für die Linie Donauwörth-Treuchtlingen war, zitierte in der Debatte den Abgeordneten Crämer, der sich schon 1869, also 31 Jahre zuvor, mit dem Hinweis der Weltverkehr zwischen Norden und Süden verlangt diese Bahn stark gemacht hatte. Nun müsse endlich diese Lücke im deutschen Eisenbahnnetz geschlossen werden, damit Güter- und Personentransporte möglich würden, die Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe in gleicher Weise befördern könnten. Deshalb sollte statt des Doppelgleises zwischen Nördlingen und Gunzenhausen die Strecke Donauwörth-Treuchtlingen beschlossen werden. Nach kontrovers geführter Debatte sprach sich abschließend der Abgeordnete Scherm für den kürzesten Weg zwischen Augsburg und Nürnberg und damit für die Trasse Donauwörth-Treuchtlingen aus.

Der Stadt Donauwörth wurde am 30. September 1900 mitgeteilt, dass ihre Petition der Staatsregierung übergeben werde. Als im Februar 1901 der Donauwörther Stadtmagistrat noch einmal einen Vorstoß in Sachen Eisenbahnbau unternahm, ließ am 22. Februar 1901 Ministerpräsident Graf Krafft von Crailsheim die Abordnung der städtischen Kollegien und des Handels- und Gewerbevereins aus Donauwörth für den Mittwoch, den 22. Februar 1901, elf Uhr, ins Ministerium nach München einbestellen. Wenngleich das Donauwörther Anzeigblatt über den Fortgang des Bahnprojekts berichtete, schien das Interesse der Öffentlichkeit daran doch gesunken zu sein, was Berichte von eher dürftig besuchten Veranstaltungen des Handels- und Gewerbevereins am 1. und 8. März 1901 nahelegen. Dass die Magistrate von Augsburg und Nürnberg Petitionen beim Verkehrsministerium eingereicht hatten, wurde mit vaterländischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten in der Lokalzeitung begründet. Dass die Planungen sich endlich der Realisierung des Bauvorhabens annäherten, machte die Zuleitung eines Gesetzes-





*Bahnhof Otting 1906*



*Bau-Baracke Nähe Bahnhof Otting 1906*



*Bahnwärterhaus bei der Bahnunterführung unter der Straße Wemding-Monheim 1906*

entwurfes an die Kammer der Abgeordneten deutlich. Ging doch aus der Presseberichterstattung nun auch hervor, dass für alle Bahnhöfe an der Neubaustrecke Signal- und Weichenstellwerke vorgesehen waren.

Am 7. August 1901 berichtete das Rieser Volksblatt<sup>2</sup> »ueber die Eisenbahnvermessung zwischen Donauwörth-Treuchtlingen u. a. wie folgt: »Die dermalen stattfindenden Projektion der Bahnlinie Donauwörth-Treuchtlingen durch Ingenieure der königlichen Generaldirektion biete zwischen Nußbühl und Möhren wohl die größten Schwierigkeiten, denn das Tal senke sich von Nußbühl nach Otting im Möhrenbachtal bei nur 2 ½ km Entwicklung von 527 Meter auf 448 Meter, also um 59 m = 1,6 %. Würde die Trasse Fünfstetten-Otting eingehalten, so käme der Bahnhof für Monheim 5 km von der Stadt nach Nußbühl zu liegen. Der Bahnhof Nußbühl könnte bei der nur 3 km betragenden Entfernung von Fünfstetten, das ja sicher auch einen Bahnhof erhalte, eingespart und der für Weilheim projektierte Bahnhof mit dem Monheim-Rothenberger Bahnhof vereinigt werden. Otting könne niemals eine Station erhalten, da es unmittelbar am Fuße des starken Gefälles liege. Weilheim bekäme seinen Bahnhof innerhalb seiner Gemeindeflur und Gundelsheim erhielte bei seiner nur 3 ¼ km Entfernung von Möhren doch keinen Bahnhof.«

Diese Spekulationen erwiesen sich jedoch allesamt als haltlos. Denn Fünfstetten, Otting-Weilheim und Möhren sollten ihre Bahnhöfe bekommen. Auch Monheim bekam seine Lokalstrecke mit einem Bahnhof und dem Anschluss an die Hauptstrecke Donauwörth-Treuchtlingen. Schließlich sollte auch noch Gundelsheim – wenngleich auch erst 30 Jahre später – Haltepunkt werden.

Am 11. Oktober 1901 wurde der Gesetzesentwurf zur Erbauung einer zweigleisigen Hauptbahn Donauwörth-Treuchtlingen bei 104 Ja- und nur zwei Gegenstimmen, die aus Nördlingen kamen, angenommen. Von der Plenarsitzung der Kammer der Abgeordneten am 11. Oktober 1901 berichtete anderntags die Augsburger Abendzeitung über die Verabschiedung des Gesetzesentwurfes, der bei nur zwei Gegenstimmen angenommen wurde. Als einziger Redner hatte sich Nördlingens Bürgermeister Dr. Balthasar Ritter von Reiger (1871 – 1915), der zwischen 1899 und 1904 Mitglied des Landtages war, gegen den Bahnbau Donauwörth-Treuchtlingen ausgesprochen.<sup>3</sup>

Daraufhin empfahl der bayerische Ministerpräsident Dr. Krafft Graf von Crailsheim die Annahme des Eisenbahnprojekts, das der Reichsrat wenige Tage später ebenfalls billigte. Die Kostenschätzung lag mittlerweile bei 19,4 Millionen Reichsmark, die u. a. nötig waren, um 385000 cbm Erdmasse zu bewegen. Dämme in einer Höhe bis zu 23 Meter mussten aufgeführt und Einschnitte bis zu einer Tiefe von 26 Meter ausgeführt werden, was erhebliche Zusatzkosten bedeutete. Das von der Stadt Donauwörth vorgelegte Gutachten, die lokale wirtschaftliche Bedeutung der Bahnlinie Donauwörth-Treuchtlingen betreffend, hatten eine Reihe von Landgemeinden, so Fünfstetten, Gunzenheim, Möhren, Mündling, Otting, Rehau, Sulzdorf und



Weilheim aber auch die Stadt Monheim, die Gutsinspektion Otting-Fünfstetten, Graf Pappenheim zu Möhren, dessen Gutsverwalter Andrä und Pfarrer Schmid, Geistlicher Rat Dr. Weissenhagen in Monheim, Mündlings Pfarrer Hager und die Dorflehrer Wiedemann, Mündling und Clos in Fünfstetten, unterzeichnet.

Nachdem nach 60 Jahren Planung und Diskussionen endlich eine Entscheidung gefallen war, wurde vom Handel- und Gewerbeverein in Donauwörth ein Festabend im Hotel Krone in der Spitalstraße abgehalten. Dort hielt dessen Vorsitzender Ludwig Auer eine Festrede.<sup>4</sup>

**Bekanntmachung.**

**Hauptbahn Donauwörth-Treuchtlingen betr.**

Zur Feier des für unsere Stadt hocherfreulichen Ereignisses der Annahme des auf bezeichnete Hauptbahn bezüglichen von der Staatsregierung eingebrachten Gesetz-Entwurfes Seitens der Kammer der Abgeordneten wird nächsten

**Mittwoch, den 16. ds. Abends 8 Uhr**

im Kronensaale  
unter gütiger Mitwirkung des Privatmusikvereins eine

**Festversammlung (Herren-Abend)**

veranstaltet werden, wozu verehrl. Einwohnerschaft freundlichst eingeladen wird.  
Donauwörth, 14. Oktober 1901.

Stadtmagistrat:                      Collegium der Gde.-Bevölm.:  
Ge h a r d t, rechtl. Bürgermeister.      F e n t, 1. Vorstand.

Aus dem Donauwörther Anzeigblatt vom 15. Oktober 1901, S. 3

**Musik-Programm.**

1. Durch Kampf zum Sieg. Marsch von Kraus.
2. Die Korsikanerin. Ouvertüre von Richter.
3. Verlorenes Glück. Lied für Trompete von Erbeschling.
4. Blush-Rose. Walzer von Godfrey.
5. Immer vergnügt. Polka von Fröbe.

\* \* \*

6. Lustspiel-Ouvertüre von Keler Bela.
7. An der Elbe Strand. Gavotte von Rimer.
8. Musikalische Täuschungen. Polpoouri von Schreiner.
9. Dös liegt bei uns im Blut. Mazurka von Ziehrer.
10. Washington-Post. Marsch von Ph. Sousa.

Der Handzettel mit Angaben zum Musik-Programm listet bezeichnenderweise nicht von ungefähr als erstes Musikstück den Marsch von Kraus »Durch Kampf zum Sieg« auf

Die Baukosten beliefen sich insgesamt auf 19.440.000 Reichsmark. Nicht nur in Donauwörth und den an der Strecke liegenden Dörfern herrschte nun eitel Freude, die sich beim Festabend in Donauwörth auch durch den Text der Königshymne Bahn brach.

In Donauwörth brachte der Gesetzes-Beschluss zur Errichtung einer Vollbahn Donauwörth-Treuchtlingen die Errichtung einer Eisenbahnsektion und auch die Hoffnung auf wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung, was in gleicher Weise für die an der Bahntrecke liegenden Dörfer galt. In der Donaustadt bezog noch vor Baubeginn der zweigleisigen Hauptbahn nach Treuchtlingen der Oberbauinspektor

**Königshymne.**

Heil dem Regenten! Heil!  
Lang' Leben sei sein Teil!  
Erhalt' ihn Gott!  
Gerecht und fromm und mild,  
:/: Ist er Dein Ebenbild.:/:  
Gott, gib ihm Glück!

\* \* \*

Fest ist des Königs Thron,  
Die Wahrheit seine Kron'  
Und Recht sein Schwert!  
Von Vaterlieb' erfüllt,  
:/: Regiert er gross und mild. :/:  
Heil sei ihm, Heil!

\* \* \*

O heil'ge Flamme, glüh',  
Glüh' und verlösche nie  
Fürs Vaterland!  
Wir alle stehen dann  
:/: Voll Kraft für einen Mann :/:  
Fürs Vaterland.

\* \* \*

Sei, bester Herrscher, hier  
Recht lang des Volkes Zier,  
Der Menschheit Stolz!  
Der hohe Ruhm ist dein,  
:/: Der Deinen Lust zu sein. :/:  
Heil, Herrscher, dir!

Auerdruck mit dem Programm und dem Text der Königshymne auf Prinzregent Luitpold (1886 bis 1912), aufgelegt zum Donauwörther Festabend 1901

Alban Franck, bisher als Staatsbahningenieur in Donauwörth tätig, eine Dienstwohnung und eröffnete ein Büro.

Nachdem am 1. Dezember 1901 der Bau der zweigleisigen Hauptbahn Donauwörth-Treuchtlingen durch Gesetzesbeschluss sichergestellt worden war, nahm am 1. März 1902 die Eisenbahnsektion ihre Arbeit auf, und am 2. November 1902 begannen die Arbeiten an der Strecke. Im Schloss zu Fünfstetten zog ein Baustab ein. Die Münchner Baufirmen Leonhard Moll sowie Sager und Woerner beschäftigten nicht nur Arbeiter aus den bayerischen Notstandsgebieten, sondern auch aus Frankreich, Italien, Kroatien und Serbien. Sie erhielten einen Stundenlohn von 32 Reichspfennigen. Untergebracht waren sie vor allem in Privatquartieren in Fünfstetten und Flotzheim. Die Arbeitskommandos waren in kleinen Gruppen organisiert, denen jeweils ein Kapo vorstand. Für die gesamte Baustrecke in einer Länge von 34.561 Meter (oder von 28 Kilometer Luftlinie) gab es neun Baulose, nämlich:

Los	Bauabschnitt	Länge in Meter
Baulos 1	Donauwörth bis Felsheim	1 643
Baulos 2	Felsheim bis Gunzenheim (unterer Teil)	4 843
Baulos 3	Felsheim bis Gunzenheim (oberer Teil)	3 260
Baulos 4	Gunzenheim bis Fünfstetten	4 440
Baulos 5	Fünfstetten bis Otting	5 200
Baulos 6	Otting bis Gundelsheim	4 850
Baulos 7	Gundelsheim bis Möhren	3 150
Baulos 8	Möhren bis Dickmühle	3 875
Baulos 9	Dickmühle bis Gstadt bei Treuchtlingen	3 300

Mit dem bautechnisch leichtesten Teilstück der Bahnstrecke zwischen Gunzenheim und Fünfstetten (Los 4) begann man erst im November 1904. Die letzten Teilstücke, nämlich die Lose 8 und 9, wurden dann im Sommer 1905 fertiggestellt.

## DIE NEUE STRECKENFÜHRUNG

Die neu erbaute Bahnstrecke verließ den Bahnhof Donauwörth unmittelbar neben dem Gleis der Bahnlinie nach Nördlingen am westlichen Ende. Nach 1,8 km bog sie nahe dem Gutshof Neudegg in einer Kurve von 1000 Meter Radius nach Überschreiten der Wörnitz nach Nordwesten ab. In einem Steigungsverhältnis von 1:150 erreichte sie nach 8 790 Meter den Bahnhof in Mündling. Bei Bahnkilometer 2,5 wurde ein erster Brückenbau errichtet, der aus eisernen Halbparabelträgern etwa 14 Meter über der Wörnitz besteht. Der geologische Untergrund machte eine Reihe von Kunstbauten nötig, die als Betonstützmauern, Steinschüttungen und Faschinendämmen ausgeführt werden mussten. Dennoch kam es zwischen Donauwörth und Mündling zu starken Rutschungen, die den Bauabschluss verzögerten.

Auf der ganzen Neubaustrecke wurden Weg- und Straßenübergänge in Schienenhöhe vollständig vermieden und sämtliche Bahnübergänge teils mit Bogenbrücken aus Stampfbeton, teils mit Eisenbetonbrücken oder Durchlässen mit eisernen Trägern mit Betonfüllung entweder über die Bahn hinweg oder unten hindurch ausgeführt.

Nach Überqueren des Tales der Wörnitz durchbricht die Bahnlinie mit einer schlanken Kurve von 1400 Meter Radius in nördlicher Richtung den Bergrücken bei Osterweiler an der Abbruchkante der Juraplatte zum Donautal hin. An beiden Enden des Einschnittes bei Osterweiler befinden sich Wegüberführungen, die als Balkenbrücken in Eisenbeton mit Eisenbetonstützen ausgeführt sind. An den Einschnitt von Osterweiler schließt sich ein hoher Damm an, der die Talmulde mit der Staatsstraße Donauwörth – Nördlingen überschreitet. Die Straßenbrücke ist als Balkenbrücke mit Eisenträgern und einer Betonfahrdecke ausgeführt. Danach erreicht die Strecke die östlichen Hänge des Ellerbaches, an denen sie sich zunächst hinzieht. Nach dem Einschnitt am Weiler Binsberg befindet sich bei Bahnkilometer 5 die Blockstelle »Berg«, durch die der Stationsabstand zwischen Donauwörth und Mündling mit 11,345 km für die Zugfolge unterteilt wurde, um so eine dichtere Zugfolge zu ermöglichen.

Dem Höhenrücken Ottenhart weicht die Bahntrasse in drei Kurven von je 800 Meter Radius aus, um dann bis zum Hornwald wieder die alte nördliche Richtung einzunehmen. Dieser Einschnitt, verbunden mit den beiden anschließenden hohen Dämmen bereitete die größten Schwierigkeiten.

Kurz vor dem Hornwald wird die Strecke in einer Kurve von 800 Meter um 90 Grad nach Osten gedreht. Während der erste Teil dieser insgesamt 1200 Meter langen Kurve auf einem mächtigen Steindamm liegt, folgt unmittelbar

daran anschließend ein 250 Meter langer, bis zu 27 Meter tiefer Einschnitt, das »Horn«. Bei Bahnkilometer 9,4 nächst Gunzenheim erreicht die Bahn ein Trockental, das bis zur Wasserscheide bei Nussbühl hin ansteigt. In einem weiten Bogen von 1000 und 1200 Meter Radius verläuft die Strecke dann wieder in der alten nördlichen Richtung.

Die erste Zwischenstation der Bahnlinie wird nahe Mündling bei einer Meereshöhe von 471,48 Meter erreicht, wobei dieser Ort, Gunzenheim und Sulzdorf gleich weit davon entfernt liegen. Der Bahnhof Mündling besitzt ein zwischen den beiden Gleisen liegendes Überholungsgleis.

Der Streckenabschnitt zwischen Mündling und Fünfstetten beträgt 5120 Meter. Die Streckenführung zieht sich in einer Steigung von 1:150 Meter in dem Trockental am Biberhof vorbei in Richtung Fünfstetten. Nach Fünfstetten wird mit 511 Meter Meereshöhe der höchste Punkt der Bahnstrecke erreicht, und nach etwa 1 km östlich des Ortes durchbricht die Bahn in einem 1,5 km langen und bis zu 10 Meter tiefen Einschnitt das Hochplateau des Jura. Im weiteren Streckenverlauf von Fünfstetten nach Otting und Weilheim herrschen geologisch Griesbreccien und Trümmerkalke vor, die wohl beim Meteoriteneinschlag im Ries entstanden waren.

Der Bahnhof Fünfstetten befindet sich 502,05 Meter über Meereshöhe. Nach seinem Verlassen steigt die Strecke auf einer Länge von 1208 Meter mit 1:150 auf hohem langgestreckten Damm gegen Nussbühl an. Die nassen und feuchten Wiesen machten hier eine 1500 Meter lange Dammaufschüttung erforderlich. Der vulkanische Tuff bildet hier ähnlich wie bei Otting einen größeren Durchbruchschlot.

Nach Überwindung der Wasserscheide Altmühl, Wörnitz und Ussel senkt sich die Bahnstrecke gegen Otting in das Möhrental. Durch mehrere Einschnitte mit dazwischen aufgeschütteten Dämmen führt die Bahnlinie an der Südöstseite des Dorfes entlang, um dann den in der Mitte zwischen den beiden Ortschaften gelegenen Bahnhof Otting-Weilheim nach 5,785 km ab Fünfstetten gerechnet, zu erreichen. Auch dieser Bahnhof hat ein zwischen beiden Gleisanlagen liegendes Überholungsgleis.

Nach Verlassen des Bahnhofs in Otting-Weilheim durchbricht die Bahntrasse in schlanken Kurven mit 400 Metern und 4500 Metern Radius sich nach Norden wendend am so genannten Prielfeld in einem 500 m langen und bis zu 15 Meter tiefen Einschnitt einen niedrigen flachen Höhenrücken. Am nördlichen Ende des Einschnittes ist dann endlich die unter dem Namen Scheuerfläche von Weilheim in Schwaben bekannt gewordene Stelle. Hier wurde wegen der Rutschgefahr die obere Juraüberdeckung abgeräumt. Über den Einschnitt führt ein Feldweg, der mit einer zierlichen Eisenbetonbogenbrücke mit zwei Gewölberippen und aufgeständerter Fahrbahn den Einschnitt überspannt. Die wohl schönste Brücke der neuen Strecke beträgt von Kämpfer zu Kämpfer 24 Meter, ihre Breite 4,5 Meter und der Winkel mit der Bahnachse 68,5 Grad. Die Brücke wurde 1906 von der Münchner Baufirma Gebrüder Rank errichtet.



Danach überschreitet die Bahnlinie auf hohem Damm erstmals das Tal und zieht sich nahe an Gundelsheim vorbei bis nach Möhren. Ab Otting zeigt die Landschaft die für den Weißjura typischen Merkmale. Möhren, hoch am linksseitigem Talhang gelegen, ist die nächste Station, die von Otting-Weilheim 6,621 km entfernt liegt. Hier überschreitet die Bahn auf einem 165 m langem, bis zu 20 Meter hohem, eisernen Viadukt das Möhrental. Dieser besitzt zwei Öffnungen von je 46,2 Meter Spannweite und 2 zu je 35,4 Meter Spannweite. Jenseits der Talbrücke zieht sich die Bahn an der Leite auf der dem Ort gegenüber liegenden Talseite hin. Nach Möhren wendet sich die Bahntrasse bei der Schuttmühle mit einer gewaltigen Kurve von 800 Meter, 1200 und 800 Metern Radius zum letzten Mal direkt nach Norden und überschreitet auf einem langen und hohen Damm das Möhrental. Eine Blechträgerbrücke überspannt bei Bahnkilometer 32,2 mit ursprünglich vier Öffnungen von je 22,8 Meter Spannweite den Möhrenbach. Nach einem letzten Felseinschnitt mündet die Bahnlinie in den Bahnhof in Treuchtlingen ein. Dort treffen die beiden Gleise mit den Ingolstädter Gleisen zusammen, die direkt nach Nürnberg weiterführen. Die aus Donauwörth kommenden Geleise dagegen setzen sich in Richtung Ansbach-Würzburg fort.

Gegenüber der ursprünglichen Planung waren während des Streckenbaues 839 Meter Baulänge zwischen Mündling und Nussbühl und zwischen Weilheim und Möhren eingespart worden. Dies schlug sich auf in den Baukosten nieder, die insgesamt 2 Millionen Reichsmark verringert werden konnten. Dennoch gab es auch einen Mehraufwand, der durch Rutschungen und die Erhöhung der Arbeitslöhne bedingt war.

Die Neubaustrecke sollte ursprünglich am 1. Mai 1906 ihren Betrieb aufnehmen, doch verhinderten dies Dammrutschungen, wie etwa die hinter Osterweiler und dem Elerbachtal, die auf 2 km einen Bahnbetrieb unmöglich machten. Doch die schlimmsten Befürchtungen, dass die Strecke erst in der zweiten Jahreshälfte 1907 eröffnet werden könne, bestätigten sich dann doch nicht. Die technische Probefahrt konnte am 25. September 1906 stattfinden und am Sonntag, dem 30. September 1906, wurde die Bahnlinie dem Verkehr übergeben, was aus einer entsprechenden Einladungskarte hervorgeht.



## Fest-Programm mit Fahrplan.

### Fest-Sonder-Züge:

1. Sonderzug: | Donauwörth-Treuchtlingen.  
| Fünfstetten-Monheim-Fünfstetten.

<b>Donauwörth</b>	ab 9 <sup>00</sup>
<b>Mündling</b>	an 9 <sup>25</sup>
"	ab 9 <sup>30</sup>
<b>Fünfstetten</b>	an 9 <sup>41</sup>

#### Lokalbahn - Sonderzug:

<b>Fünfstetten</b>	ab 10 <sup>10</sup>
<b>Flotzheim</b>	an 10 <sup>18</sup>
"	ab 10 <sup>23</sup>
<b>Monheim</b>	an 10 <sup>30</sup>
"	ab 11 <sup>00</sup>
<b>Flotzheim</b>	an 11 <sup>08</sup>
"	ab 11 <sup>13</sup>
<b>Fünfstetten</b>	an 11 <sup>20</sup>

<b>Fünfstetten</b>	ab 11 <sup>25</sup>
<b>Otting-Weilheim</b>	an 11 <sup>33</sup>
"	ab 11 <sup>38</sup>
<b>Möhren</b>	an 11 <sup>46</sup>
"	ab 11 <sup>51</sup>
<b>Treuchtlingen</b>	an 12 <sup>00</sup>

### ☪ ☪ Frühschoppen. ☪ ☪

2. Sonderzug: Treuchtlingen-Donauwörth:

<b>Treuchtlingen</b>	ab 2 <sup>00</sup>
<b>Fünfstetten</b>	an 2 <sup>37</sup>
"	ab 2 <sup>38</sup>
<b>Donauwörth</b>	an 3 <sup>00</sup>



### ☪ ☪ Festmahl ☪ ☪

im Saale des kath. Gesellenhauses Donauwörth.

(Restauration: **Hotel Krone**)

— trockenes Kuvert 3 Mk. 50 —

(Anmeldungen zum Festmahl wollen, soweit noch nicht erfolgt, bis **längstens** Donnerstag, den 27. ds. an das Festkomitee Donauwörth eingeschendet werden.)



3. Sonderzug: Donauwörth-Treuchtlingen.

(Siehe folgende Seite).



### 3. Sonderzug: Donauwörth-Treuchtlingen.

<b>Donauwörth</b>	<b>ab</b> 7 <sup>00</sup>		
Mündling	an 7 <sup>25</sup>		
"	ab 7 <sup>30</sup>		
<b>Fünfstetten</b>	<b>an</b> 7 <sup>41</sup>	<b>Lokalbahnsonderzug:</b>	
"	ab 7 <sup>46</sup>	<b>Fünfstetten</b>	<b>ab</b> 7 <sup>55</sup>
Otting-Weilheim	an 7 <sup>55</sup>	Flotzheim	an 8 <sup>03</sup>
" "	ab 8 <sup>00</sup>	"	ab 8 <sup>08</sup>
Möhren	an 8 <sup>06</sup>	Monheim	an 8 <sup>15</sup>
"	ab 8 <sup>13</sup>		
<b>Treuchtlingen</b>	<b>an</b> 8 <sup>21</sup>		



Bürgermeister Gebhardt (1877-1908)

Am 1. Oktober 1906 wurde die neue Bahnlinie offiziell in Betrieb genommen. Zuvor waren aber bereits Sonderzüge verkehrt. Nach Eröffnung der Bahnlinie benötigte ein von einer Dampflokomotive gezogener, beladener Güterzug auf Grund der Steigung zwischen Donauwörth und Mündling 45 Minuten. Die Fest-Sonderzüge – insgesamt drei an der Zahl – geben die Abfahrts- und Ankunftszeit an, was über die Dauer der Fahrt Aufschluss gibt.

Ein Jahr später, am 1. Mai 1907, war auch das zweite Gleis betriebsbereit. 1935 wurde die Strecke dann elektrifiziert. Hundert Jahre nach ihrer Entstehung hat die 1906 fertig gestellte Strecke eine neue Qualität gewonnen. Denn am 1. August 2006 wurde der Bahnhof Otting-Weilheim in den Augsburger Verkehrsverbund (AVV) aufgenommen und am 9. Dezember 2007 dann auch in den Verkehrsverbund des Großraumes Nürnberg integriert. Damit hat der Landkreis Donau-Ries über Otting-Weilheim Anschluss an zwei große Verkehrsverbünde gefunden. In der Diskussion des 19. Jahrhunderts sprach man euphorisch von einer Weltbahn!

### QUELLEN

Stadtarchiv Donauwörth, M II Nr. 2740 und 2741 (Eisenbahnbau Donauwörth-Treuchtlingen, zwei Faszikel 1869-1902)  
 Christian Keppeler, 100 Jahre Bahnhof Donauwörth, Bd. 2: Vom Stationshof 1847 zum Verkehrsknotenpunkt von Nordschwaben, Donauwörth (Selbstverlag 1977), S. 247 ff.

### ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Der bayerische Politiker Krafft Graf von Crailsheim war 1865 in den Staatsdienst eingetreten, der 1870 in das Handelsministerium und 1872 in das Außenministerium berufen worden. Seit dem Jahr 1880 leitete er das Ministerium des königlichen Hauses, des Äußeren und der Verkehrsanstalten.
- <sup>2</sup> Rieser Volksblatt. Dreißigster Jahrgang Nr. 117 vom 7. August 1901.
- <sup>3</sup> Augsburger Abendzeitung Nr. 282 vom 12. Oktober 1901, S. 1.
- <sup>4</sup> Inserat im Donauwörther Anzeigblatt vom 15. Oktober 1901, S. 3, sowie Bericht am 19. Oktober 1901, S. 3.

