



Augsburger Allgemeine

LANDKREIS AUGSBURG

Ende der Weldenbahn: Und die Faschingsprinzessin tanzte

Von Jana Tallevi



Am ehemaligen Bahnhof von Adelsried könnte ein kleines Museum entstehen (oben). 1968 war ein Schienenbus in Adelsried eingeschneit (oben rechts). Unten links der noch nicht fertige Bahnhof Welden Anfang des vorigen Jahrhunderts und Betrieb an der Ladestraße in Horgau in den Siebzigerjahren (unten rechts). Fotos: Marcus Merk, Stadtarchiv Neusäß, Hans G. Siegel, Georg M. Liepert

Landkreis Augsburg Es war ein Ende mit langer Ankündigung: Vor 25 Jahren fuhr zum letzten Mal die Weldenbahn von Augsburg nach Welden und schließlich zurück nach Augsburg. Am 21. Januar 1986 war auf der letzten Fahrt sogar die amtierende Faschingsprinzessin der Narrneusia dabei und im Waldcafé in Horgau wurde noch einmal angehalten, doch vielen Menschen im Holzwinkel war nicht nach Feiern zumute. „Überall an den Haltepunkten stehen Menschen, winken dem Zug oder steigen zu, um noch einmal live dabei zu sein“, stand am folgenden Tag in der Augsburgener Allgemeinen.

Noch zwei Wagen angehängt

In Welden wurden sogar noch zwei Wagen angehängt, so viele wollten auf der allerletzten Fahrt dabei sein. In Adelsried sah man wütend protestierende Jugendliche am Streckenrand, „Tschüs, adieu, Bähnle“ stand auf einem Transparent. Beim Aufenthalt im Waldcafé in Horgau gab die Garde der Narrneusia eine Kostprobe aus ihrem aktuellen Programm, dann war die Weldenbahn endgültig Geschichte.

Dabei hatten beide Seiten, die Deutsche Bundesbahn, die bereits Mitte der Sechzigerjahre zum ersten Mal verkündet hatte, dass der Betrieb der Weldenbahn wenig rentabel sei und mit einer Stilllegung gerechnet werden müsse, als auch die Freunde der Weldenbahn lange

miteinander gerungen. Immer wieder schien während der Siebzigerjahre der Betrieb der Weldenbahn gesichert - einmal wurde der Gleisoberbau erneuert, dann der Bahnhof Aystetten umgebaut. Politiker bis auf Bundesebene setzten sich ebenfalls für den Erhalt des Bähnles ein.

Und 1976 wurde auch noch die Wissenschaft eingeschaltet: Professor Dr. Franz Schaffer vom Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeografie an der Universität Augsburg wertete mit seinen Mitarbeitern 32 000 Fragebogen rund um die Weldenbahn aus. Genaue Fahrgastzahlen wurden erhoben, es entstand ein Nahverkehrskonzept für den Raum Augsburg - doch genützt hat es nichts mehr. Bereits 1978 begann die Deutsche Bundesbahn, neben den Zügen auch Bahnbusse einzusetzen. Die waren freilich viel schneller in Augsburg. Gleichzeitig wurde der Schienenfahrplan immer unattraktiver: Die Züge fuhren zu Beginn der Achtzigerjahre morgens früh um 6.11 Uhr von Welden nach Augsburg, der nächste Zug ging dann erst wieder um 12.53 Uhr. Von Augsburg nach Welden ging es nur nachmittags zwischen 12.48 und 19.08 Uhr. Es ging also dem Ende entgegen.

SPD mobilisierte Kräfte

Während dieser Zeit bereits war der Verein zur Erhaltung der Weldenbahn aktiv. Klaus Böhme war damals im Verein als Kassier tätig. „Wir hatten ein schlüssiges Konzept erarbeitet, wie die Bahn attraktiv fahren könnte“, sagt er heute. Auch der SPD-Ortsverein Adelsried/Bonstetten mobilisierte seine Kräfte und die Öffentlichkeit, für die Weldenbahn einzutreten. Immer wieder wurde das endgültige Ende aufgeschoben, schließlich kam es aber doch. Der Verein, 1983 gegründet, organisierte zu Beginn der Achtziger Jahre Sonderfahrten. Als sich abzeichnete, dass der fahrplanmäßige Verkehr eingestellt werde, war ein Museumsbahnbetrieb ohnehin zum Ziel des Vereins geworden.

Dafür mussten zunächst einmal die Schienen erhalten werden. Im Bahnhof in Welden stand bereits drei Jahre vor der Stilllegung der Bahn ein Museumszug bereit, eine V-20-Garnitur aus MAN-Beständen. „Der Verein war da auch finanziell in Vorleistung gegangen“, so der Vorsitzende des Vereins bayerisch-schwäbische Museumsbahn, Gärtner. Genützt hat auch das nichts: Fast in einer Nacht-und-Nebel-Aktion, wie Klaus Böhme erzählt, wurde im April 1987 mit dem Rückbau der Schienen im Endbahnhof Welden begonnen. Die Schienen und Schwellen wurden übrigens wieder hergerichtet und anderswo weiter benutzt. Einige Schienen sind auch in Horgau in Brücken verbaut worden.

Schnell war man sich in den betroffenen Gemeinden und auch im Landkreis hingegen über die neue Nutzung der Bahntrasse klar: Ein Rad- und Wanderweg sollte es werden, der im Winter sogar als Loipe

genutzt werden kann. Bereits im September 1990 konnte der damalige Landrat Dr. Karl Vogele den Landrat-Dr.-Frey-Radweg einweihen. Zumindest dieser ist ein Erfolgsmodell geworden.

18.01.2011 18:35 Uhr

Letzte Änderung: 18.01.11 - 19.02 Uhr