

# Röthenbach (Allgäu) - Scheidegg

Bahnhof: Röthenbach b/Lindau

Hauptbahnstrecke: Oberstaufen - Aeschach (Eröffnung 12.10.1853)

[Ludwigs - Süd - Nord - Bahn]

Privatbahnstrecke: Röthenbach - Weiler (Eröffnung 22.07.1893; seit 01.05.1904  
staatlich betrieben; verstaatlicht seit 01.04.1920)

Lokalbahnstrecke: Röthenbach - Scheidegg (Eröffnung 01.10.1901)

## Daten und Fakten:

Streckenlänge:		9,92 km
Einweihung:		01.10.1901
Einstellung:	Röthenbach - Scheidegg	25.09.1966 (Personenverkehr)
	Lindenberg Anschluss Gaswerk - Scheidegg	Ende Mai 1976 (Güterverkehr)
	Röthenbach - Anschluss Gaswerk	01.08.1993 (Gesamtstilllegung)
Abbau:	Lindenberg Anschluss Gaswerk - Scheidegg	Juni 1976
	Röthenbach - Anschluss Gaswerk	April-Juni 1995

Literatur: Hartmut Klust, „Röthenbach - Scheidegg“, Gera-Nova-Verlag

---

Aus: <http://www.bayernsammler.de/archiv/pe/wa16.html>

## Die Lokalbahn Röthenbach - Lindenberg - Scheidegg

Im Jahre 1883 bildete sich in Lindenberg das erste Eisenbahnkomitee. Man ließ durch den Kemptener Zivilingenieur Telorac für 300 Mark einen Plan zur Herstellung der Eisenbahn anfertigen und sandte ihn im Juli 1884 mit einer Bittschrift an die Generaldirektion der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, nachdem vorher Bürgermeister Keller, Lindenberg-Goßholz, Landtagsabgeordneter, im Ministerium die nötigen Erkundigungen eingezogen hatte.

Aber alle Mühe hatte keinen Erfolg. Das schreckte jedoch die Lindenberger nicht ab. Im Jahre 1889 gründeten sie ein zweites Eisenbahnkomitee. Es wurde festgestellt, dass seit dem Jahre 1883 der Güterverkehr um rund 44 Prozent zugenommen hatte und infolge des Aufblühens der Industrie noch weiter steigen werde. Unterm 1. November 1889 wurde nun wieder eine Petition an die "Hohe Generaldirektion der Kgl. Bayer. Staatseisenbahn" abgeschickt. Es wurde nachgewiesen, dass zur Güterbeförderung 763 Waggons zu 200 Zentner im Jahre nötig seien, während man 1883 erst 538 Waggons benötigt habe, ferner dass die Gefällsablieferte der Kgl. Post- und Telegrafexpedition 1883 12999,63 Mark betrug, während sie nun 1889 26908,10 Mark betragen, was eine Steigerung von 108 Prozent bedeute.

Interessant ist es übrigens, dass durch diese Steigerung die Kgl. Postexpedition von der 135. Poststation (1883) bis 1888 zur 80 Poststelle in Bayern vorgerückt war. Die Zahl der angekommenen Briefe belief sich auf 212 212 Stück, also auf den Kopf der 2000 Seelen zählenden Gemeinde 106 Briefe oder 576 Stück pro Tag. Bis zu 400 Postkolli wurden täglich von Lindenberg nach Röthenbach gebracht. Die Kosten würden allein die Hälfte der Verzinsung des Baukapitals decken. Nachdem noch einmal die Höhe der zu verfrachtenden Güter, vor allem der Strohütte, des Käses, des Holzes eingehendst gedacht ist, wird auch der Personenverkehr einer Würdigung unterzogen, der mindestens verzehnfacht würde, da die Post zu teuer sei (70 Pfennig für die Strecke Röthenbach - Lindenberg und 1,10 Mark nach Scheidegg).

Endlich im Jahre 1895 trat die ganze Angelegenheit in ein neues Stadium. Unterm 22. Mai ging eine neue Bittschrift an die Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen. Es wurde eine Rentabilitätsberechnung beigegeben und ein neues Projekt, das von der Lokalbahn-A.-G. ausgearbeitet worden war. Im Frühjahr 1896 kam die Sache endlich im Landtag zum Klappen. Am 5. März beschloß die liberale Fraktion die Aufnahme der Linie Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg in den vorliegenden Lokalbahnen-Gesetzentwurf vorzuschlagen und dafür der Lokalbahn Dettelbach bei Würzburg zuzustimmen, die vom Zentrum vorgeschlagen wurde. Am meisten hatte sich dafür der Landtagsabgeordnete Landgerichtsrat Wagner eingesetzt, der vor allem den Einwurf bekämpfte, dass die neue Linie die Lokalbahn nach Weiler schädige. Am 6. März abends endlich ging beim Vorsitzenden des Eisenbahnkomitees folgendes Telegramm ein:

"Linie Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg und ganzes Gesetz soeben vom Ausschuss einstimmig angenommen"

Im Jahre 1898 wurde nun ernsthaft an den Bau der Bahn herangegangen. Die Kosten waren mit 621 700 Mark angesetzt. Allerdings war man sich über die Führung der Linie anfangs durchaus nicht einig. Schon Telorac hatte 1883 drei Linien in Erwägung gezogen. Die erste über Nadenberg hätte zu viele Schleifen erfordert, zuviele wertvolle Grundstücke durchschnitten, die zweite über Goßholz, hätte dergleichen große Schleifen zu überwinden gehabt und trotzdem noch einen 10 Meter tiefen Einschnitt im Sattel von Goßholz haben müssen. Allerdings setzte sich für dieses Projekt naturgemäß ganz Goßholz, an der Spitze Aurel Kohler, aufs lebhafteste ein, doch vergebens. So wurde die dritte Führung durchs Ellgasser Tobel durchgeführt. Auch über den Platz des Lindenerger Bahnhofs gabs Streitigkeiten zwischen "Oberdorf und Unterdorf", jeder wollte ihn für sich haben.

Die Vermessungen wurden vorgenommen, wegen der Hochbauten die nötigen Erhebungen gepflogen und nach geeigneten Bahnagenten Ausschau gehalten. Dann wurde an den Grunderwerb herangetreten. Wer sein Feld nicht freiwillig gab, wurde enteignet. Schließlich wurde mit dem Bau begonnen, doch nicht im Frühjahr 1901, wie man gehofft hatte, sondern erst im Spätherbst, am 1. Oktober 1901 konnte die Linie eröffnet werden.

Im Jahre 1966 war es zu Ende mit der Herrlichkeit, der Betrieb der Lokalbahn Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg wurde eingestellt. Sechs Jahre zuvor 1960 war schon die Linie Röthenbach-Weiler geschlossen worden. Die Schienenstränge wurden abgebaut. Was für eine Kurzsichtigkeit! Man stelle sich mal vor die beiden Strecken würden noch existieren. Was wäre das für eine touristische Attraktion im oberen Westallgäu!

---

## Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn wurde von den Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen als erste Staatsbahnstrecke zwischen 1843 und 1854 gebaut und abschnittsweise eröffnet. Sie erhielt ihren Namen nach König Ludwig I. (Bayern), der anfangs mehr für seinen Main-Donau-Kanal eintrat als für Eisenbahnen. Die Strecke führt von Lindau über Kempten, Augsburg, Nürnberg, Bamberg nach Hof. Dort besteht Anschluss an die Strecken der Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn Gesellschaft.

Nachdem das Experiment mit dem Bau der privaten München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Eröffnung ihrer Strecke am 4. Oktober 1840 erfolgreich gewesen war, gründeten sich in vielen Orten Bayerns Eisenbahnkomitees zum Bau privater Bahnstrecken. Der bayerische Staat entschied jedoch, den Bau weiterer Eisenbahnstrecken als staatliche Aufgabe anzugehen. Am 14. Januar 1841 schloss er mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg einen Vertrag zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Nürnberg mit Grenzübergang bei Hof und der Verpflichtung für alle Partner, diese Strecke innerhalb von 6 Jahren fertig zu stellen. In Bayern entschloss man sich, diese Bahnstrecke über Augsburg und Kempten nach Lindau an den Bodensee weiter zu führen. Das Gesetz für die Bahnstrecke, die den Namen Ludwigs-Süd-Nord Bahn erhielt, wurde am 25. August 1843 in München verabschiedet. Mit Kosten von 51,5 Millionen Gulden sollte die gesamte Strecke innerhalb von 10 Jahren fertiggestellt werden. Für den Abschnitt Augsburg–Hof hatte man 33 Millionen Gulden kalkuliert. Auf einem für zwei Gleise vorbereiteten Unterbau sollte vorerst nur ein Gleis gelegt werden. Die Bauleitung der Strecke übernahmen am 1. Juli 1841 Oberingenieur August Pauli und der königliche Kreisbaurat Paul Camille von Denis, der allerdings 1842 schon wieder ausschied und den Bau der pfälzischen Eisenbahnen übernahm.

