

BAUARBEITEN BEIM LÖHE-EXPRESS, HERBST 2014:

Für Verwunderung sorgte im Sommer 2014 die Ankündigung der DB, die KBS 922 ab dem 25.8. für drei Wochen komplett zu sperren. Der größte Teil der vor Ort „Löhe-Express“ genannten Strecke wurde nämlich schon in den letzten 8 Jahren schneller saniert:

Neuendettelsau (km 6,5) bis Windsbach (km 11,8) 18.10.- 2.11.06 + 4.6.- 6.6.06 = 19 Tage und Petersaurach (km 3,1) bis Neuendettelsau (km 6,5) 7.6.- 20.6.08 = 14 Tage. Zudem wurde beim großen Umbau in Wicklesgreuth 23.10.- 3.11.09 das Gleis 5 der Nebenbahn bis km 0,5 erneuert. Für den letzten Abschnitt von km 0,5 bis 3,1 sollten dann 21 Tage gebraucht werden? Die rechnerische Baugeschwindigkeit wäre dadurch von 3,6 Tagen pro km in 2006 über 4,1 Tage/km in 2008 auf 8,1 Tage/km in 2014 gesunken!

Erklärungen dazu gab es von der DB nicht. Die 8 DinA5-Seiten lange Broschüre mit den Fahrgastinformationen enthielt überwiegend allgemeine Hinweise für den Schienenersatzverkehr. Ganze zwei Seiten genügten für den Busfahrplan. Immerhin hatten dann ab Montag, den 25.8., die Busse keine größeren Probleme, da selten großer Andrang herrschte. (Beim „Löhe-Express“ ist der Anteil der Schüler groß, und die Sperrung lag in den Sommerferien. Viele „normale“ Fahrgäste fuhrten lieber mit dem eigenen Auto zu den S4-Bahnhöfen Heilsbronn und Wicklesgreuth oder gleich zum eigentlichen Ziel ihrer Reise.)

Die Gleisarbeiten begannen unmittelbar nach der Fahrt des letzten Zuges am 24.8. und fanden nicht im befürchteten „Bummeltempo“ statt. Zeitweise gab es sogar Nachtschichten und in der Nacht zum 4.9. war die eigentliche Gleiserneuerung abgeschlossen. 10 Tage für 2,5 km sind zwar kein Ruhmesblatt, liegen aber im Rahmen früherer Werte. Ab Donnerstag, den 4.9., wurden „nur noch“ die Entwässerung und die Trassenränder von km 0,1 bis 3,1 verbessert.

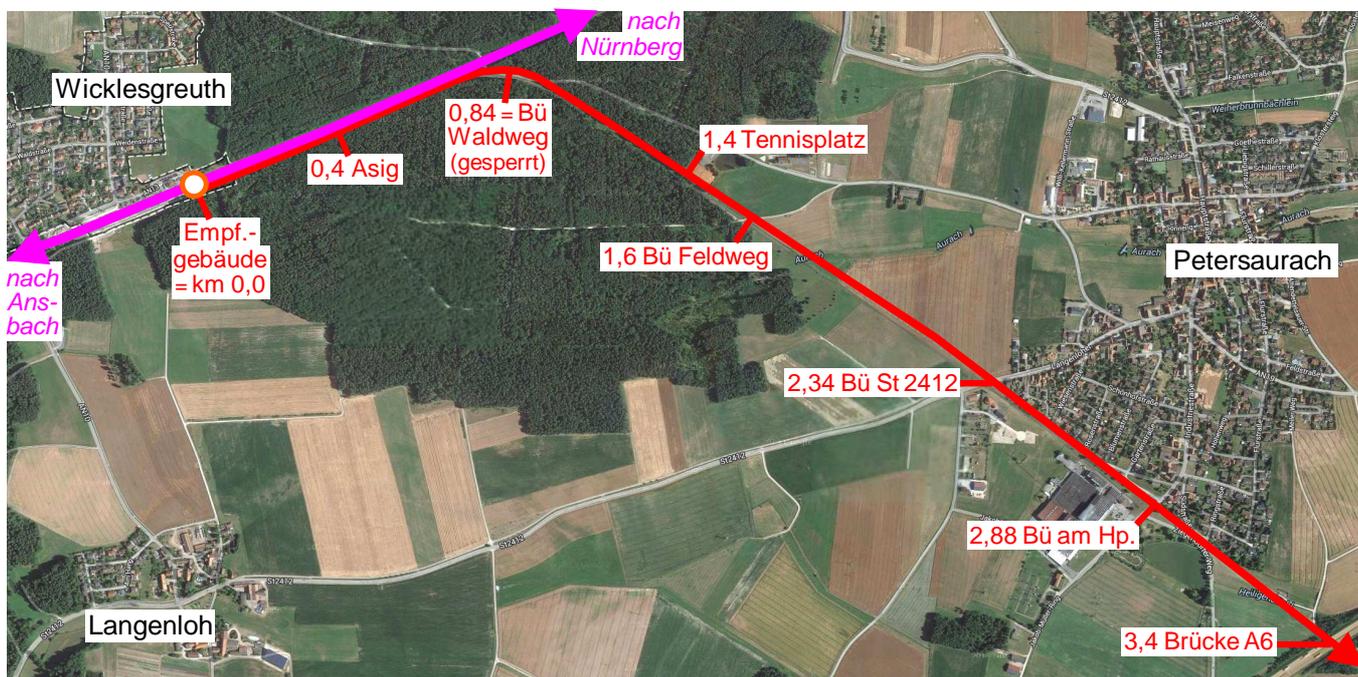
Ab 15.9. fuhrten wie geplant wieder Personenzüge nach Windsbach. Die Bauarbeiten gingen aber weiter, teilweise tagsüber neben dem Gleis und teilweise nachts während der Betriebspause. Das war schon im Vorfeld für mindestens eine Woche geplant worden. Wegen einiger Komplikationen und unerwartetem Mehraufwand musste die Frist mehrfach bis zum 18.10.14 verlängert werden.



Schienenersatzverkehr (SEV)
Wicklesgreuth ◀▶ Windsbach
Gültig vom 25. August bis 14. September 2014

Bauminformation
Gleiserneuerung

Regio Bayern



A) Gleisneubau Wicklesgreuth km 0,52 bis Petersaurach km 3,10

[Freitag, 22.8.14, bis Sonntag, 24.8.14:](#)

In Wicklesgreuth waren noch keine Vorbereitungen für die Bauarbeiten zu sehen. In Petersaurach standen am Freitag neben dem nördlichen Bahnsteig mehrere Bagger, und von km 3,0 bis 3,5 wurde Muttererde für den künftigen Lagerplatz weggeschoben. Am Wochenende wurden in Petersaurach am Bahnsteig Richtung Windsbach zwei Wohncontainer als Unterkunft für die Bauarbeiter aufgestellt.

[Montag, 25.8.14:](#) „*Neue Schwellen kommen*“

Ein Bauzug verteilte den ganzen Tag die neuen Schwellen neben dem Gleis. Die fast 5.000 PS starke 6-sachsige Voith Maxima-Lok V 400.11 hatte wohl gegen 7 Uhr bei km 3 begonnen und die Flachwagen bis 8 Uhr schon bis km 2,5 geschoben.



Gegen 16.30 Uhr wurden die letzten Schwellen beim Tennisplatz (km 1,5) abgeladen. Dann fuhr der Zug zum Haltepunkt Petersaurach zurück und entlud westlich vom Bahnsteig das Holz und die Kleinteile, mit denen die Schwellen auf den Flachwagen gesichert waren. (*Oben bei km 2 und links im Haltepunkt Petersaurach.*)



Tagsüber wurden auch die Bahnübergänge in km 2,34 und km 2,88 gesperrt. Die Arbeiter entfernten die Asphaltabdeckungen der Gleise, damit auch wirklich keine KFZ mehr darüber fahren konnten. Immer wieder standen Bauern mit Traktoren und Kraftfahrer mit LKW verduzt vor den Sperrtafeln und wussten nicht, wie sie auf die andere Seite kommen sollten.

Dienstag, 26.8.14: „*Neue Schienen kommen*“

[Von ca. 0 Uhr bis 9 Uhr regnete es stark, erst um 11 Uhr hörte es auf.]

Um 7 Uhr machte sich ein 2-Wege-Bagger (2WB) mit zwei Flachwagen bei km 1,0 daran, die letzten neuen Schwellen neben dem Gleis zu verteilen. Diese Garnitur wurde später unter der Autobahnbrücke abgestellt und erst nach 18 Uhr abgefahren.

Eine halbe Stunde später stand V 400.11 mit den anderen leeren Flachwagen in Wicklesgreuth auf Gleis 5. Sie hatte schon umgesetzt und war am westlichen Ende des Zugs. Sie setzte dann nach Gleis 3 um und fuhr Richtung Ansbach ab. Gegen 11 Uhr kam sie mit einem einen beladenen *Langschienenzug* nach Wicklesgreuth zurück und schob ihn nach Petersaurach. Dort beginnend wurden die neuen Gleise auf beiden Seiten neben die Trasse gelegt. Ein folgender 2WB platzierte sie etwas weiter nach außen, knapp 1 Meter von den alten Schienen entfernt. Gegen 16 Uhr erreichte der *Langschienenzug* wieder Wicklesgreuth.

Nebenan: Die neuen Schienen werden bei km 0,8 östlich von Wicklesgreuth abgeladen. Auf dem Zug fährt ein Führungswagen auf und ab, um die Schienen zum Zugende zu transportieren. Dort bringen sie die mitlaufenden Arbeiter in eine ungefähre Position.



Mittwoch, 27.8.14: „*Die alten Schienen werden abgebaut*“

[Von DI 18 Uhr bis MI 7 Uhr regnete es stark, erst um 9 Uhr hörte es auf.]

Die Arbeiter hatten wohl gegen 6 Uhr angefangen, die Gleise ab km 0,5 in etwa 5 Meter lange Felder aus Stahlschwellen mit Schienen zu trennen und mit zwei 2WB nach Süden abzufahren. Bis 7 Uhr war in Petersaurach südwestlich vom Bahnsteig nach Windsbach bei km 2,9 schon ein „kleiner Bahnhof“ mit parallelen Gleisen entstanden. Dort fuhr ein 2WB auf und ab und verteilte die rostigen Gleisfelder.



Gegen 16 Uhr hatte der Gleisabbau Strecken-km 1,5 beim Tennisplatz erreicht. Da sich die 2WB auf dem Gleis nicht „überholen“ konnten, legte der nördlichere 2WB die Gleisfelder an verschiedenen Stellen ab, wo sie der südlichere 2WB aufnahm und zum Lagerplatz in km 2,9 brachte. Dort wurden Schienen, Stahl- und Betonschwellen getrennt und auf drei Plätzen gestapelt.



Donnerstag + Freitag, 28./29.8.14:

„Neue Schwellen + Schienen werden verlegt“

Am 28.8. gegen 10 Uhr bauten die 2WB südlich von km 2 noch die alten Gleise ab und hinterließen ein leeres Schotterbett. Ein weiterer Trupp verlegte derweil schon von Norden her die neuen Schwellen auf den alten Schotter.

Dabei wurde erstaunlich viel „mit der Hand“ gearbeitet: Ein Bagger hob die abgelegten Schwellen ins Gleisbett und zwei Mitarbeiter positionierten sie mit Stangen. Die „Schwellenleger“ waren Tag und Nacht in zwei Schichten aktiv (jeweils „von 8 Uhr bis 8 Uhr“).

(29.8.14)



Am 29.8. entdeckten die Arbeiter zur Mittagszeit „schwammiges Erdreich“ unter dem Bahnübergang (Bü) westlich von Petersaurach in km 2,34. Der Bereich wurde außerplanmäßig etwa einen Meter tief ausgehoben und verdichtet, was den Zeitplan natürlich verzögerte. Die „Schwellenleger“ mussten nördlich vom Bahnübergang eine Zwangspause einlegen.



Ganz oben: Am 28.8. stand eine Raupe bei km 1,5 neben dem Tennisplatz im leeren Gleisbett.

Mitte: Am Freitagmorgen erreichten die Schwellenleger kurz vor dem Ende ihrer Nachtschicht um 8 Uhr den Streckenkilometer 2 beim Wildgehege. Nördlich davon hob ein Kollege mit der Gleishebermaschine das Gleis an und richtete es auf den Schwellen so aus, dass es verschraubt werden konnte.

Unten: Das schwammige Erdreich unter dem Bü in km 2,34 musste verdichtet werden.

Samstag + Sonntag, 30./31.8.14: „Der alte Schotter wird gereinigt“

Am 30.8. brachte die vierachsige *Voith Gravita*-Lok 261 309 vor 9 Uhr eine gelbe *Materialförder- und Siloeinheit* (MFS) für die Schotterreinigung nach Wicklesgreuth. Am Vormittag fuhr der Zug auf den neuen Gleisen Richtung Petersaurach, kehrte aber schon vor 13 Uhr nach Wicklesgreuth zurück. Er war auf Fels im weichen Untergrund gestoßen, was letztlich für 10 Stunden Zeitverzug sorgte.

Erst gegen 15 Uhr fuhr der Spezialzug zum Entladeplatz südlich von Petersaurach bei km 3,0. Dort lud er die dunkelbraune Erde ab, die er aus dem Schotter herausgesiebt hatte. (Bei der Reinigung des Gleisbetts fällt eine erhebliche Menge Abraum an, je nach Verschmutzungsgrad und Räumtiefe bis zu 1 m³ pro Gleismeter.)



Am 31.8.14 regnete es den ganzen Tag, und die ausgesiebte Erde wurde noch dunkler und klumpiger. Der Reinigungszug war dennoch ständig in 2 oder 3 Teilen unterwegs und hatte bis zum Abend die ganzen 2,5 km durchgearbeitet. Die Schotterberge bei km 3,0 wuchsen entsprechend rasch an.

Oben: 261 309 mit dem Reinigungszug westlich von Petersaurach bei km 2,5.

Nebenan: Der Entladeplatz war mit Folie ausgelegt worden, damit keine Giftstoffe ins Erdreich dringen.

Der von der Materialförder- und Siloeinheit am linken Bildrand abgeladene Abraum wurde gleich von Baggern verteilt.



Montag, 1.9.14 bis Mittwoch, 3.9.14: „Neuer Schotter kommt“

Am 1.9. herrschte um 7.30 Uhr auf der Strecke Ruhe. Nur am Bahnübergang in Petersaurach (km 2,8) standen ein paar Arbeiter neben einem 2WB im Gleis. In Wicklesgreuth wartete V 500.06 auf der Westseite von Gleis 5 mit 22 leeren Schotterwagen (fast alle zweiachsig) darauf, das Baugleis verlassen zu dürfen.



Um 15.30 Uhr zog die V 500.06 erneut 30 Schotterwagen (je zur Hälfte 2- und 4-achsig) nach Petersaurach, wo sie auf zwei Schotterpflüge traf. Von km 3,0 schob sie den Zug dann zurück, der seine Fracht bis km 2 zwischen den Gleisen entlud. Während der leere Schotterzug nach Wicklesgreuth zurückfuhr, waren die Schotterpflüge noch bis mindestens 22 Uhr aktiv.



Auch am 2.9. war es um 7.30 Uhr ruhig. Zwei Schotterpflüge standen unter der Autobahnbrücke abgestellt. Nur am Entladeplatz bei km 3,0 wurden LKWs mit der ausgesiebten Erde beladen, um sie abzutransportieren. Nachmittags gegen 16 Uhr arbeitete nur ein Schotterpflug bei Strecken-km 2 und ein 2WB am Haltepunkt Petersaurach am Gleis.



Wie an den Tagen zuvor war am 3.9. morgens wenig los. 2 Schotterpflüge standen wieder unter der Autobahnbrücke und am Entladeplatz wurde ausgesiebte Erde auf LKWs geschaufelt. In Wicklesgreuth wartete V 500.06 auf der Westseite von Gleis 5 mit 18 leeren Schotterwagen (fast alle zweiachsig) in Gleis 5 darauf, das Baugleis zu verlassen.

Um 14.00 Uhr schob V 500.06 erneut 16 Schotterwagen (10 zwei- und 6 vierachsige) nach Petersaurach, wo sie auf drei Schotterpflüge traf. Von km 2,8 zog sie die Wagen zurück, die bis km 1 ihre Fracht zwischen den Gleisen entluden.



Der große Schotterpflug (mit blauem „Läufer“ in der Mitte) wurde vom Personal bei km 2 begutachtet und folgte dann tatenlos dem leeren Schotterzug nach Wicklesgreuth. Die beiden anderen Schotterpflüge stopften (wie an den Tagen zuvor) den neuen Schotter unter das Gleis.



In der folgenden Nacht fuhren die beiden Schotterpflüge nach Ansbach, womit die eigentliche Gleiserneuerung für den „Löhe-Express“ abgeschlossen war.

B) Entwässerungsanlagen und Randwegeverbau, km 0,1 bis 3,1 vom 4.9. bis 14.9.14

[Donnerstag, 4.9.14 bis Sonntag, 8.9.14:](#)

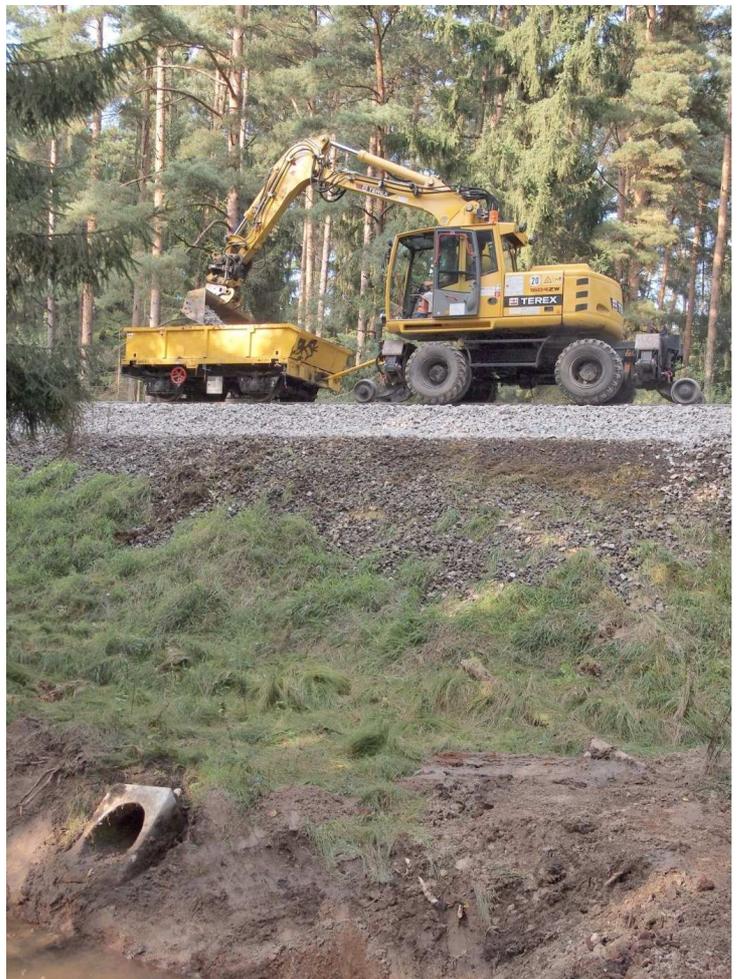
Wie an den Tagen zuvor war am 4.9. morgens wenig los. Die Schotterpflüge waren über Nacht weggefahren und der Entladeplatz bei km 3,0 schon größtenteils abgeräumt. Gegen 7.30 Uhr fuhren zwei ZWB von km 1 nach Süden, und bei km 1 schoben drei Arbeiter einen einachsigen Gleisabstandsmesser hin und her.

Im Laufe des Tages kam die vierachsige Diesellok 211 160 mit fünf grünen Flachwagen auf die Strecke. Diese Garnitur blieb bis zum 12.9. und war dadurch mit Abstand am längsten da. (Der silberne Lack und die Bezeichnung V 111 001 entsprangen der Phantasie des Besitzers *ITL*. Jeden Abend bei Anbruch der Dunkelheit fuhr die „V 111“ gegen 20 Uhr mit den Flachwagen nach Petersaurach, wo sie hinter dem Bahnsteig Richtung Windsbach übernachtete. Sie erreichte dadurch den Rekord für den längsten ununterbrochenen Aufenthalt in der 120-jährigen Geschichte der Bahnlinie Wicklesgreuth - Windsbach!)



Gegen 16 Uhr bot sich folgendes Bild: Bei km 1,1 stand ein blauer, dreibeiniger Kran halb im Gleis und hob westlich davon einen Graben aus. Dahinter stand der Flachwagenzug mit der „V 111“ am anderen Ende des Zuges. Auf dem Zug stand ein Kran, der Betonteile absetzte. Im neuen Graben bauten etwa 10 Arbeiter damit eine neue Rinne für die Entwässerung. Sie machten das sehr genau mit Schnur und Wasserwaage und kamen nur langsam voran. (Die „Rinne“ besteht aus porösem und wasserdurchlässigem Beton, damit auch von unten Grundwasser eindringen kann. Eine Abdeckung sorgt dafür, dass keine größeren Klumpen oder Äste hineinfallen.)

300 Meter weiter südlich (auf dem hohen Damm bei km 1,4) fuhr ein ZWB mit Anhänger auf und ab und glättete die westliche Böschung. Ein weiterer ZWB bearbeitete in Petersaurach (bei km 2,5) die Ränder des Gleisbetts.



Am Freitag, den 5.9., schob die „V 111 001“ nach ihrer ersten Nacht in Petersaurach ihren Zug um 7.15 Uhr zum Damm in km 1,2, wo der Trupp seine Arbeit vom Vortag fort. Bis zum Sonntag bot sich ein ähnliches Bild, weil der Bauzug nur etwa 100 Meter pro Tag voran kam. Nur die Zahl der ergänzenden 2WB mit Zweiachsanhängern variierte: Am Freitagnachmittag waren drei im Einsatz, Samstag und Sonntag nur jeweils zwei. Sie machten von km 1,3 bis Petersaurach auf der Westseite des Gleises einen Randstreifen frei. Außerdem füllten sie am Freitag etwa 100 Meter des vom Bauzug fertiggestellten Grabens wieder auf.

Montag, 8.9.14, bis Freitag, 12.9.14:



(11.9.14) Die Baustelle bot wenig Abwechslung: Östlich von Wicklesgreuth arbeitete sich der blaue, dreibeiniger Kran zum Bahnhof vor. Er war etwas schneller als die „V 111“, wodurch der Abstand stetig zunahm. Die drei 2WB mit Zweiachsanhängern waren an verschiedenen Stellen aktiv: Vor allem wurde der Damm beim Tennisplatz (km 1,4) verbreitert und auf seiner Ostseite mit Spundwänden gesichert.

Zudem trugen die 2WB in unregelmäßiger Reihenfolge neben dem Gleis Grünwuchs und Erde ab, bis ein durchgängiger Graben bis zum km 3,0 entstand. Der Bü in Petersaurach (km 2,3) sah schon am 9.9.14 fertig aus, blieb aber für KFZ gesperrt. Beim Bü zwischen den Bahnsteigen (km 2,8) fehlte nur noch die Abdeckung zwischen den Gleisen.

Am Mittwoch, den 9.9.14, war zusätzlich der Bü in Wernsbach (km 9,3) und am 10.9.14 der Bü am Bahnhof Neuendettelsau (km 6,7) gesperrt. Es wurde aber nur mit Straßenfahrzeugen und „kleinen Maschinen“ die Fahrbahn neben den Gleisen verbessert, um den Fahrkomfort für KFZ zu verbessern.



Am 11.9.14 begleitete ein herrlicher Sonnenaufgang den „V 111-Zug“ auf dem Weg zu seinem letzten ganztägigen Einsatz am Waldrand bei km 1,6.

Am folgenden Freitag (12.9.) und Samstag (13.9.) regnete es hingegen den ganzen Tag lang.

Der „V111-Zug“ verließ am 12.9. gegen 15 Uhr den *Löhe-Express*. Die Lok rangierte die leeren grünen Flachwagen in Wicklesgreuth auf die Westseite von Gleis 3 und fuhr dann zunächst allein weg, wahrscheinlich zum Tanken nach Ansbach. Wann genau sie ihre Flachwagen abholte war nicht in Erfahrung zu bringen. Am 13.9. um 14 Uhr waren jedenfalls „V 111“ + Flachwagen fort.

Samstag, 13.9.14, und Sonntag, 15.9.14:

An den beiden letzten Tagen der Vollsperrung waren die drei 2WB mit Zweiachsanhängern vor allem zwischen dem Wicklesgreuther Ausfahrtsignal (km 0,4) und dem Maisfeld (km 2,0) aktiv. Ein vierter 2WB war (ohne Anhänger) südlich von Petersaurach (km 3,2) abgestellt. Am Samstag arbeiteten vier Männer um 14 Uhr am Bahnübergang in km 2,3 an Kabeln neben den Gleisen. Wahrscheinlich, um das Blinklicht wieder anzuschließen. Am Sonntagnachmittag wurde der neue Randweg bei km 2 eingeschottert und geglättet (→ Bild nebenan).



C) Nacharbeiten vom 15.9. bis 18.10.14

Am Montag, den 15.9.14, fuhr um 4.30 Uhr wie geplant der erste Leer-Reisezug von Wicklesgreuth nach Windsbach. Der *Desiro*-Triebwagen 642 117 war am ersten Betriebstag als „Löhe-Express“ unterwegs. In Petersaurach traf er auf die beiden gelben Wohncontainer der Bauarbeiter und mehrere Bagger neben dem Gleis.



Die Bauarbeiten gingen nämlich weiter, teilweise tagsüber neben dem Gleis und teilweise nachts während der Streckenperrung von ca. 22 bis 4.30 Uhr. Das war schon vorher für mindestens eine Woche geplant worden, um den Randwegebau abzuschließen und die angepachteten Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zu bringen.

[Die Wohncontainer standen in Petersaurach auf einem Grundstück der Gemeinde und für die Ablagerungen von km 3,0 bis 3,2 wurden Grundstücke von Bauern gepachtet. Der tatsächlich in Petersaurach errichtete Lager- und Abladeplatz war eigentlich in der Mitte des Bauabschnitts beim Feldweg-Bü in km 1,6 geplant – die Grundstücksbesitzer waren aber nicht zur Verpachtung bereit. Vielleicht, weil es die Rehe im nahen Wildgehege gestört hätte?]

Wegen der beschriebenen Komplikationen und unerwartetem Mehraufwand wurde die Frist mehrfach verlängert. Der größte Teil der Abschlussarbeiten war wohl bis zum Wochenende 27./28.9. erledigt, denn da verschwanden einer der beiden Wohncontainer und ein großer Teil der Bagger und Baugeräte aus Petersaurach.

Danach wurden nur noch vereinzelt Stellen neben dem Gleis aus- und nachgebessert. Die Fahrdienstleiter in Wicklesgreuth sperrten die Strecke zwar noch drei Wochen lang jede Nacht, umfangreiche Arbeiten unter Scheinwerferlicht wurden aber nicht mehr beobachtet. Offiziell beendet wurde die Sanierung am Samstag, den 18.10.14. An diesem Wochenende holte das Bauunternehmen Knappe auch den zweiten Wohncontainer und den letzten 2-Wege-Bagger in Petersaurach ab.



Am 1.10.14 setzten drei Männer mit einem Bagger neue Spundwände beim Tennisplatz in km 1,5.

Die ersten 3 Kilometer des *Löhe-Expresses* präsentieren sich seither in dem besten Zustand, den es dort je gab: Wo bis zum 25.8. ein „Rasengleis“ durch Wald und Wiesen führte, liegt jetzt ein sauber geschottertes Gleis auf einer Dammkrone mit „glattgeputzten“ Böschungen. Auf der Westseite wird es von einem neuen Entwässerungskanal begleitet. Besonders beeindruckend ist der Einschnitt vor Wicklesgreuth: Wo der Hang früher fast bis ans Gleis heranreichte, endet er jetzt einen Meter davon entfernt vor der neuen Betonrinne.