

8.1. Herbst 2006 von Neuendettelsau bis Windsbach

Vom 18.10. bis 2.11.06 ließ *DB Netz* von spezialisierten Baufirmen die Südhälfte vom Bahnhof Neuendettelsau bis zum Streckenende in Windsbach sanieren. Das gesamte Gleisbett und die Schienen wurden für 2,7 Millionen Euro erneuert.

Schon kurz nachdem der letzte Zug am 17.10. gegen 21:45 Uhr Wicklesgreuth erreicht hatte, ging es mit den Bauarbeiten los. Am nächsten Morgen war im Bahnhof Neuendettelsau neben dem Bahnsteig ein großes Loch, wo noch am Tag zuvor das Gleis lag. Die „Männer in Orange“ arbeiteten schnell, denn schon am Abend war der neue Unterbau (aus Sand und Schotter) fertig. In der Nacht zum 19.10. verlegten sie ein neues Baugleis, über das die *Bettungsreinigungsmaschine (BRM)* nach Windsbach fahren konnte.

Die *BRM* war vom 19.10. bis zum 22.10. im Einsatz. Sie schaffte etwa 300 Meter pro Stunde und holte den Schotter unter dem Gleis heraus, der dann über Förderbänder geleitet und gesiebt wurde. Nicht brauchbare Erde und Schotterstaub blieben in der vorderen Zughälfte. Es gab die Auflage, den Abfall auf der Schiene zu entsorgen. Daher wurden diese Wagen etwa zwei mal täglich abgekuppelt und zum Entladen nach Wicklesgreuth gebracht. Dort musste man aufwendig über die Gleise der Hauptstrecke rangieren, um den Entladeplatz auf der Nordseite des Bahnhofs zu erreichen.

Als blanken Hohn empfanden es die Kommunen, dass dann LKWs anrückten und den braunen Dreck auf der Straße zu seinen Endlagerplätzen brachten. *DB Netz* steckte dafür viel Kritik ein. Erreichte aber auch, dass bei den folgenden Bauabschnitten der Abtransport auf der Schiene kein Thema mehr war.

Noch brauchbaren Schotter schob die *BRM* wieder unter das Gleis. Die Arbeiter sagten, dass der wiederverwertbare Anteil deutlich unter den Erwartungen lag. Am 21.10. brachte die gelbe 213 332 der *Deutsche Bahn Gleisbau GmbH (DBG)* einen Zug mit neuen Schienen und legte sie entlang der Strecke neben den alten ab.

Der Gleisbauzug war vom 23.10. bis zum 25.10. wieder mit blauen *MWB*-Loks auf der Strecke: Er tauschte die alten Schwellen gegen neue aus und befestigte darauf die neuen Schienen. Immer in seiner Nähe war ein *Schwerkleinwagen (Skl)*, der auf und ab fuhr und Schrauben und Kleinteile löste, damit der Gleisbauzug den Oberbau anheben konnte. Wenn der Gleisbauzug nach Wicklesgreuth fuhr, um neue Schwellen zu holen, musste



das Skl an der Zugspitze angekoppelt werden. Auf dem ganzen *Löhe-Express* gab es ja keine Weiche mehr, an der sie aneinander vorbei fahren konnten.

Vom 27.10. bis 1.11. brachten schwere Schotterzüge Ersatz für das Material, das die *BRM* ausgesiebt hatte. Zwei Stopfmaschinen verteilten und verdichteten das neue Gestein. Sie arbeiteten südlich von den Schotterzügen und waren diesen bei der Fahrt nach Wicklesgreuth nicht im Weg. Wenn aber der Schotterzug Fracht für Windsbach hatte, mussten die Stopfmaschinen teilweise bis zum Prellbock zurück setzen, um ihm Platz zu machen.

Am 18.10.06 schüttete ein LKW in Neuendettelsau neuen Sand in das leere Gleisbett.



Nur am 21.10.06 unterbrach die gelbe DBG 213 332 die Dominanz der blauen MWB-Loks. Die Brücke über den Wernsbach beim gleichnamigen Ort wurde aus Zeitmangel nicht saniert und erzwang schon Anfang 2007 eine 10 km/h - Beschränkung.

Bis zum 30.10. wurden die bis zu 25 Wagen langen und sehr schweren Züge mit zwei Loks bespannt. Am 31.10. und 1.11. reichte eine Lok, weil der Schotterzug kürzer war. Man brauchte nur noch wenig Material für die Stellen, die bei regelmäßigen Messungen die vorgeschriebenen Zielwerte noch verfehlten. Am 1.11. wurde es ab 12 Uhr merklich ruhiger und bis zur übernächsten Nacht folgten nur noch Abschlussarbeiten und Überprüfungen. Die Streckensperrung endete wie vorgesehen am frühen Morgen des 3.11.06.

Wie geplant pendelte ab Freitag früh wieder stündlich ein VT 642 zwischen Wicklesgreuth und Windsbach. Von den sechs für die Bauarbeiten gesperrten *Bahnübergängen* (*Bü*) waren zunächst aber nur der beim Materiallager und der bei der Wernsmühle provisorisch befahrbar. Die vier anderen *Bü* wurden erst nach und nach bis zum 17.11. wieder geöffnet.



Etwa dort, wo 1945 der Munitionszug gesprengt wurde, durfte *DB Netz* südlich von Wernsbach ein Materiallager errichten. Die Fläche wird bis heute gewerblich genutzt und wirkt wie ein Schandfleck im eigentlich unberührten Wernsbachtal. Am 29.10.06 rangierten die MWB-Loks 2302 und 1251 zwischen neuem Schotter und alten Stahlschwellen.

Ab dem 20.11.gab es überraschend noch einmal etwas „Baustellenflair“, da die Bahnhöfe Neuendettelsau und Windsbach neue Drainagen neben dem Gleis bekamen. In Neuendettelsau gingen die Arbeiten flott voran, bis 24.11. wurde tagsüber gearbeitet und das Material mit LKWs an- und abgefahren. In Windsbach dauerte es länger, da das Material größtenteils mit Bauzügen kam. Sie konnten nur nachts fahren, wenn die Personenzüge Pause machte. Auch die Bauarbeiten fanden nachts statt, bei Tageslicht sah man nur die Baufortschritte. Bis zum 8.12.06 waren dann auch in Windsbach alle Gräben verfüllt und ordentlich planiert.

Die Sanierung des „Schotterlochs“ bei Wernsbach und der Bachbrücke bei Wernsmühle wurden hingegen „bis auf weiteres“ verschoben. Mit der Folge, dass die technische Überprüfung der Brücke gravierende Mängel aufzeigte und *DB Netz* sofort eine Langsamfahrstelle mit 10 km/h einrichten musste.





Links oben: Im Bahnhof Wicklesgreuth wurde der „Schotterdeck“ nördlich der Gleise entladen und später von LKWs abgeholt (19.10.06). Links unten: Abendstimmung am 25.10.06: Ein *Schwerkleinwagen (Skl)* fuhr nördlich vom Bahnhof Neuendettelsau auf und ab und sammelte liegen gebliebene Kleinteile ein. Oben: Am Morgen des 1.11.06 war der Trupp mit den Schweißgeräten bei Wernsmühle unterwegs.