

Die weitere Entwicklung beim *Löhe-Express* nach dem Jubiläum 2019

Der neue Fahrplan ab dem 15.12.19 brachte dem *Löhe-Express* zwei wesentliche Verbesserungen: Montag bis Freitag ein zusätzliches Zugpaar am Vormittag, wodurch es keine Angebotslücken mehr gab und ab 9 Uhr die Züge in Wicklesgreuth immer zur Minute 05 und in Windsbach zur Minute 32 abfahren. Und an allen Tagen der Woche ein zusätzliches Zugpaar am Abend: Dadurch kam man auch um 21:46 Uhr ab Nürnberg und 21:54 Uhr ab Ansbach nach Hause.

Erfreulich war zudem, dass der *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN) und die *Deutsche Bahn AG* (DB) als Beitrag zum Klimaschutz erstmals seit 20 Jahren die Preise zum Jahreswechsel nicht erhöhten.

Ab dem 21.3.20 brachte die Corona-Pandemie dem Bahnverkehr weitreichende Beschränkungen. Das hatte zur Folge, dass nur noch wenige Fahrgäste den *Löhe-Express* benutzten. Die Verantwortlichen beschlossen daher, vom 28.3. bis 19.4.20 auf die Züge zu verzichten und Busse als „Schienenersatzverkehr“ (SEV) anzubieten. Ab dem 31.3. wurde auch das Angebot der S4 reduziert und sie fuhr nur noch stündlich zwischen Nürnberg nach Ansbach. Leider wurden dabei die S-Bahnen mit Anschluss zum SEV in Wicklesgreuth gestrichen.

Auf den Protest vom Fahrgastverband PRO BAHN hin änderte *DB Regio* zwar den SEV-Fahrplan kurzfristig. Leider aber nicht wie gewünscht, so dass man vor allem von und nach Ansbach lange warten musste.

Ab dem 20. April fuhren die Züge nach Windsbach wieder im normalen Plan. Bis 10. Mai gab es aber teilweise schlechte Anschlüsse in Wicklesgreuth, weil die S4 Nürnberg - Ansbach noch einen reduzierten Fahrplan hatte.

Das Reisezentrum im Bahnhof Neuendettelsau schloss wie die meisten DB-Verkaufsstellen ab dem 23.3.20 und gehörte zu den letzten, die nach acht Wochen ab dem 18.5.20 wieder öffneten.

Am 22.7.20 wurde der zweite Bauabschnitt der Petersauracher Ortsumgehung eröffnet. Die Straße ist 1,0 km lang, kostete 3,3 Millionen Euro und liegt teilweise nur 20 Meter vom Bahngleis entfernt.

Am Südenende wird sie durch einen neuen Kreisverkehr an die Straße nach Langenloh angebunden. Der hat an jeder Zufahrt eine Ampel – und alle werden schon lange rot, bevor sich ein Zug nähert. Schuld ist der geringe Abstand zum Bahnübergang in km 2,34: Es muss nämlich sicher sein, dass kein Rückstau vor dem Kreisverkehr entsteht und Autos auf dem Gleis stehen bleiben. Das können die Fahrgäste aber nicht sehen: Denn wenn der Zug kommt, leuchten nur noch die Ampeln an den Schranken.



Blick von der Insel des neuen Kreisverkehrs in Petersaurach auf den nur 20 Meter entfernten Bahnübergang. Am 25.8.20 war 648 312 als Löhe-Express im Einsatz. (Aufnahme von Jörg Schäfer)

Trotz der heftigen zweiten Corona-Welle wurde das Bahnangebot ab Oktober 2020 nicht eingeschränkt. Die meisten Züge waren dadurch nur spärlich besetzt - und das war ja auch erwünscht, um die Ansteckungsgefahr gering zu halten.

Der Fahrplanwechsel am 13.12.20 verschob nur ein paar Züge um wenige Minuten. Aber der VGN änderte nach 33 Jahren die Linienbezeichnungen: Aus der R7 Nürnberg - Ansbach - Crailsheim wurde die RE 90 und aus der R71 Wicklesgreuth - Windsbach die RB 91.

Schuld war die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG), die ein bayernweit einheitliches Liniensystem einführte. So gut es ging, übernahm sie dabei bisherige Nummern. In Westmittelfranken klappte das leider nicht. Stattdessen orientierte man sich am baden-württembergischen System, in dem die *Go Ahead* - Züge schon seit 15.12.19 als "RE 90" nach Nürnberg unterwegs waren.

Im [März 2021](#) kündigte die DB an, im *Dieselnetz Nürnberg* die Fahrkartenautomaten an den Stationen durch einfachere Geräte in den Zügen zu ersetzen. Diese geben keine Reiseinformationen und verkaufen nur Nahverkehrstickets. Und natürlich kann man sie nur bei längeren Aufenthalten in Endstationen im Vorverkauf nutzen.

Der Protest aus der Region und die Bitte um eine längere Übergangsfrist blieben unerhört: Schon ab dem 1. April zeigten die Automaten in Windsbach, Neuendettelsau und Petersaurach nur noch an, dass sie „außer Betrieb“ sind. In den Zügen wurden aber erst ab Mai Automaten eingebaut, 642 567 war sogar noch im September ohne unterwegs. Was natürlich für Ärger bei den Fahrgästen sorgte, die sich zum Schwarzfahren gezwungen sahen.

Das neue Automatenkonzept funktionierte noch gar nicht richtig, als *DB Vertrieb Nordbayern* Ende April mit der Nachricht schockierte, das Reisezentrum Neuendettelsau zum Ende des Jahres 2021 zu schließen. Grund dafür waren rückläufige Umsätze, die es aufgrund der Corona-Krise in allen DB-Reisezentren gab. Das hätte nicht nur die rund 8.000 Einwohner, sondern den ganzen östlichen Landkreis Ansbach hart getroffen. Schließlich handelt es sich um den letzten und einzigen besetzten Bahnhof zwischen Nürnberg, Ansbach und Treuchtlingen, der persönlich Beratung und Verkauf der kompletten DB-Produktpalette bietet.

Dagegen formierte sich [breiter Widerstand](#). Der Ansbacher Landrat Dr. Ludwig, der Neuendettelsauer Bürgermeister Schmoll und der Landtagsabgeordnete Schalk schrieben einen Offenen Brief und der Fahrgastverband PRO BAHN legte Unterschriftenlisten in vielen Geschäften aus und stellte eine Online-Petition ins Internet.

Der vehemente Einsatz von Kommunalpolitikern, Diakoneo, Mission Eine Welt und vieler Mitbürger/innen lohnte sich: Über 5.500 Unterschriften kamen auf den Listen zusammen 2.126 Unterstützer unterzeichneten online.

Am 13.7.21 traf die erfreuliche Nachricht ein, dass das *DB*-Reisezentrum erhalten bleibt. Die Entscheidung fiel an höchster Stelle, nämlich bei der Bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Sie schrieb, dass Neuendettelsau in mehrerlei Hinsicht ein Sonderfall wäre und entgegen dem allgemeinen Trend die Verkaufszahlen nicht gesunken, sondern sogar leicht gestiegen waren. Hinzu kämen die vielen sozialen Einrichtungen, von denen sie auch explizit angesprochen wurde.

Und damit nicht genug: Fast gleichzeitig kam von der *BEG* die Nachricht, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 der *Löhe-Express* auch samstags und sonntags im Stundentakt fahren würde.

Anfang August sorgte ein Softwaretausch im Stellwerk Roßtal für erhebliche Einschränkungen, da es gleichzeitig eine Baustelle zwischen Kitzingen und Dettelbach gab. Die *DB* leitete ICE und Güterzüge von Nürnberg nach Würzburg über Ansbach um und dort blieb neben den IC und RE nach Stuttgart nur noch Platz für stündliche S-Bahnen. Leider entfielen dabei die S4-Züge mit Anschluss von und nach Windsbach. Daher gab es nur noch zweistündliche gute Verbindungen mit den RE von *Go Ahead*.

Zu allem Überfluss streikte in dieser Zeit auch noch die *Gewerkschaft der Lokführer* (GdL): Am 11. und 12.8. waren zwischen Wicklesgreuth und Windsbach weder Züge noch Busse unterwegs. Und zwischen Nürnberg und Ansbach fuhren neben den zweistündlichen RE von *Go Ahead* nur vereinzelt IC und S-Bahnen.

Bei den folgenden Streiks am 23. und 24.8. sowie vom 2. bis 6.9. bestellte die DB zwar Schienenersatzverkehr (SEV). Das Busunternehmen konnte aber nicht immer Fahrer abstellen. Was dazu führte, dass an den Laufbändern in Petersaurach, Neuendettelsau und Windsbach zwar Busse angekündigt wurden, die Fahrgäste aber vergeblich auf sie warteten. Da half es auch wenig, dass zwischen Nürnberg und Ansbach stündlich die S-Bahnen fahren, die Anschluss in Wicklesgreuth geboten hätten.



Am 23.7.21 fuhr der Desiro 642 075 südlich der Autobahn A6 über den Bahnübergang bei km 3,9. Südwestlich davon entstand von April bis September 2021 der 3,5 Hektar große Solarpark Ziegendorf.