

# 125 Jahre Lokalbahn Wicklesgreuth - Windsbach: Berichtigungen und Ergänzungen zur ersten Auflage

## Seite 60, dritter Absatz:

Hinzu kamen planmäßig zwei Güterzüge je Richtung, vormittags Nr. 8921 und 8923 nach Windsbach und in der Gegenrichtung Nr. 8920 nachmittags und Nr. 8928 abends. Fast alles wurde über die Schiene transportiert, im Empfang hatten Kohle (bzw. später Öl), Kunstdünger und Saatkartoffeln den größten Anteil. Im Versand waren es Holz, Erntekartoffeln, Schlachtvieh aus Windsbach und Zuckerrüben aus Reuth. Nicht selten war das Aufkommen so groß, dass zusätzliche Bedarfsgüterzüge verkehrten.

## Seite 80, dritter Absatz:

Von 1965 bis 1969 modernisierte die DB den Bahnhof Wicklesgreuth. Dabei verschwanden die Ladegleise westlich vom Empfangsgebäude, die *Weichenstraße* zwischen den Gleisen 1, 2 und 3 im östlichen Bahnhofsbereich und der Bahnsteig für Gleis 3. (Dieser war nur mit Überschreiten der Gleise 1 und 2 erreichbar und wurde kaum noch genutzt.) Im Juni 1968 ging das neue Drucktasten-Stellwerk *Sp Dr L30* in Betrieb und löste die beiden alten mechanischen Stellwerke ab. Fortan bediente ein Fahrdienstleiter im Empfangsgebäude allein die elf Weichen im Bahnhof.

## Seite 84, zwischen drittem und viertem Absatz:

Zum Sommerfahrplan ab 1.6.75 wurden alle Nürnberger Schienenbusse zum Bw Aschaffenburg versetzt. Die Garnituren für Westmittelfranken übernachteten zwar weiterhin in Ansbach und wurden dort betankt, doch selbst für kleinere Reparaturen mussten sie rund 180 km nach Unterfranken fahren. Im Ansbacher Lokschuppen sparte das 20 Beschäftigte, die fortan zu ihrem neuen Einsatzort Nürnberg Rbf pendeln mussten.

Seite 103, ausführlichere Bildbeschreibung unten:

*Topografische Karte von Petersaurach um 1980: Der Gleisanschluss zur RKW in km 2,5 war nicht eingezeichnet und wurde von den Autoren grün ergänzt. Die als „Hst“ abgekürzte Haltestelle hatte auf beiden Seiten des Bahnübergangs in km 2,85 jeweils einen Bahnsteig. Der Bahnübergang in km 3 wurde bereits durch die neue Straße zwischen dem Gleis und dem hellblau dargestellten Weiher ersetzt. (Eine Karte von 1920 ist auf Seite 36.)*

Seite 112, Ergänzung zum ersten und zweiten Absatz:

Die Strecke nach Windsbach war eine der vielen in Bayern, deren Betrieb *DB Regio* nach der Bahnreform 1996 zunächst ohne Ausschreibung zu „marktüblichen Preisen“ weiter führte. Die *BEG* zahlte um die Jahrtausendwende knapp 18 DM Zuschuss pro Zugkilometer, was für den 11,8 km langen *Löhe-Express* rund zwei Millionen DM jährlich bedeutete. Die für die Benutzung der Schienen und Stationen zuständigen DB-Töchter Netz und Station & Service bekamen davon etwa die Hälfte, also eine Million DM jährlich.

[Da der *Löhe-Express* am Wochenende nur alle zwei Stunden fuhr, erreichte er nicht die am Ende des ersten Absatzes genannten rund 100.000 DM pro Jahr und Kilometer.]

Seite 118, Ergänzung zum vierten Absatz:

Seit 2017 teilen sich *Desiro*- und *LINT*-Triebzüge etwa gleich oft den *Umlaufplan* von Nürnberg über Roth, Hilpoltstein, Pleinfeld, Gunzenhausen, Ansbach, Wicklesgreuth nach Windsbach und auf gleichem Weg zurück. Dabei wechselten sich die Einsatzmuster immer wieder ab, wochenlang waren fast nur *Desiros* und wochenlang fast nur *LINTs* unterwegs. Es gab auch Phasen, in denen montags bis freitags die eine und an den Wochenenden die andere Baureihe nach Windsbach kam. Seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.19 dominieren die *LINTs*, denn die *Desiros* sieht man fast nur noch mittwochs als *Löhe-Express*.

Seite 134, ausführlichere Bildbeschreibung:

*Die rote 211 167 rangierte 1975 nach der Ankunft in Neuendettelsau mit den Güterwagen und nutzte dabei auch das Ausweichgleis 2. (W.Reimann)*

*1983 wurde das Ausweichgleis 2 mit „schwerem Gerät“ abgerissen. Güterwagen nach Neuendettelsau mussten danach bis Windsbach mitfahren, weil die Lok sie erst bei der Rückfahrt nach Wicklesgreuth in das Ladegleis hinein schieben konnte. (Dr. Hans-Martin Trunk)*

Seite 136, Berichtigung zur Bildbeschreibung für Seite 137 oben:

Der *Indusi*-Messwagen 724 003 prüfte nicht die Lage der Schienen, sondern die 2000 Hz-Magneten der *Induktiven Zugsicherung*. Er war 1972 durch Umbau aus dem Schienenbus 795 144 entstanden.

Seite 142, Ergänzung zum zweiten Absatz:

Die Triebwagen fahren weiterhin vier mal pro Woche leer nach Ansbach und zurück. Seit dem 13.12.19 bleiben sie allerdings von Donnerstag auf Freitag, Samstag auf Sonntag und Montag auf Dienstag über Nacht in Windsbach stehen.

Seite 145, berichtigte Bildbeschreibung für Seite 144:

*Jahrzehntelang trafen sich der Personen- und der Güterzug vormittags in Windsbach. Ab 1988 nur noch montags, mittwochs und freitags, weil die „Übergabefahrt“ dienstags und donnerstags schon in Petersaurach endete. Ab 1991 oder 1992 wurden die Güterwagen erst abends ab 19:30 Uhr zugestellt, wenn der letzte Personenzug Wicklesgreuth in Richtung Ansbach verlassen hatte.*

*Natürlich gab es für die Begegnung in Windsbach Regeln: Der Personenzug musste nach der Ankunft auf Gleis 1 eigentlich nach Gleis 2 umsetzen, damit der Güterzug freizügig rangieren konnte. Links oben stand 212 330 mit ihren zwei „Silberlingen“ korrekt im östlichen Abschnitt von Gleis 2 hinter der Weiche, während 260 158 mit einem Güterwagen durch Gleis 1 fuhr.*

*Beim Schienenbus machte es sich das Personal ab und zu leichter: Links unten blieb er am Bahnsteig stehen und wurde (nicht ganz den Vorschriften entsprechend) mit einem roten Sh2-Schild gesichert. Denn auch eine vierachsige Diesellok wie die 211 161 konnte dann noch über die (rechts vom Bildrand) liegende Weiche fahren und sie zum Rangieren umstellen.*

Seite 188, erster Absatz:

Die roten Triebwagen werden leider nicht ab dem 8.6.20, sondern erst ab dem 13.12.20 an allen Tagen der Woche stündlich nach Windsbach fahren.

Seite 188, der letzte Satz im zweiten Absatz lautet richtig::

[Während zwischen Nürnberg und Stein über 10.000 Fahrgäste täglich gezählt werden, sind es zwischen Wicklesgreuth und Ansbach nur rund 6.000.]

*Angaben zur Nachfrage sind leider nur schwer erhältlich und diese Aussage stammt aus Informationen vor der Inbetriebnahme der S4 im Jahr 2010.*

Seite 170, ausführlichere Informationen zum Herbst 2009:

Die S-Bahn Nürnberg wuchs zunächst nur langsam: Von der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags am 2.11.81 bis zur Fertigstellung der ersten drei Äste nach Lauf, Altdorf und Roth vergingen fast 20 Jahre. Ab 9.6.01 war das Netz 65 km lang und hatte 32 Stationen. Weitere Linien wurden schon ab Mitte der 1990er Jahre untersucht, aber wegen Finanzierungsschwierigkeiten immer wieder zurückgestellt. Erst 2005 übernahm der Freistaat die Initiative und sorgte dafür, dass bis 4.9.07 Verträge für weitere 150 km mit 46 Stationen zustande kamen.

Die neuen Äste nach Ansbach und Neumarkt sowie die Verlängerung von Lauf nach Hartmannshof sollten schon Ende 2010 in Betrieb gehen. Das ehrgeizige Ziel der Politiker setzte die Fachleute unter Zeitdruck, auch wenn an den Strecken „nur“ die vorhandene Infrastruktur angepasst werden sollte: Von Nürnberg nach Ansbach wurden 2007 82 Millionen Euro für neue Gleise, Weichen, Bahnsteige und Signalanlagen veranschlagt.

Eile war geboten, und ab der zweiten Jahreshälfte 2009 gab es im Großraum Nürnberg viele Baustellen. Einige wurden sehr kurzfristig geplant, wenn Firmen freie Baukapazitäten meldeten. Im September 2009 war Wicklesgreuth dran: *DB Netz* riss die östliche Hälfte von Gleis 1 heraus und buddelte ein großes Loch vor dem Empfangsgebäude. Wochenlang standen Bagger auf oder neben den Gleisen und bewegten Erde hin und her, beeinträchtigten den Zugverkehr aber kaum. Erst in der zweiten Oktoberwoche gab *DB Netz* bekannt, dass am Wochenende 24./25.10. wegen Weichenumbauten in Wicklesgreuth westlich von Roßtal keine Regionalbahnen fahren. Der Löhe-Express sollte sogar elf Tage bis zum 3.11.09 pausieren, weil die Weiche nach Gleis 5 und die anschließenden 700 Meter des Oberbaus erneuert werden sollten.

Auf der Wiese südwestlich vom Bahnhof legten die Baufirmen ein Materiallager an. Dort wurden die Schienen und Schwellen für den Einbau und auch der zu entsorgende Aushub zwischengelagert. LKW und Bagger fuhren dort (nur bei Tageslicht von 8 bis 17 Uhr) auf und ab und verteilten das Material. Am 30.10. bekam Gleis 5 schon neuen Schotter, als im Erdreich unerwartet Altlasten auftauchten, die wahrscheinlich noch aus der Dampflokzeit stammten. Das warf den eigentlich großzügigen Zeitrahmen über den Haufen und die Sperrung musste um fünf Tage verlängert werden.

Daher fuhren erst ab dem 9.11.09 wieder Züge nach Windsbach...

Seite 190, zur Bildunterschrift:

Das Unternehmen *Go-Ahead* sollte nicht ab 8.12.19, sondern ab 15.12.19 weißgelbe *FLIRT*-Elektrotriebzüge zwischen Nürnberg und Stuttgart einsetzen. Allerdings bekamen die Fahrzeuge der Firma Stadler nicht rechtzeitig Betriebsgenehmigungen. Das zwang *Go-Ahead* dazu, bei anderen EVUs ältere Ersatzgarnituren anzumieten. Derzeit heißt es, dass die *FLIRT*-Züge ab Mai 2020 in den Betrieb gehen sollen. [Am 15.5.18 wartete auf Gleis 5 nicht 642 123 auf Anschlussreisende, sondern 642 096.]

Seite 205, zur Bildunterschrift:

Der in den Farben Baden-Württembergs beklebte 642 006 war von März 2019 bis Februar 2020 an elf Tagen als *Löhe-Express* unterwegs: An den Montagen 11.3., 18.3., 24.6., 1.7. und 9.12.19 kam er frühmorgens aus Ansbach und kehrte spätabends dorthin zurück. Vom 23. auf den 24.5., 10. auf den 11.9. und 17. auf den 18.9.19 übernachtete er drei mal in Windsbach.