

# 125 Jahre Lokalbahn Wicklesgreuth - Windsbach: Berichtigungen und Ergänzungen zur Auflage 2b

Seite 84, vor dem letzten 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 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 zweiten Absatz:

Seit 2017 teilen sich *Desiro*- und *LINT*-Triebzüge etwa gleich oft den *Umlaufplan* von Nürnberg über Roth, Hilpoltstein, Pleinfeld, Gunzenhausen, Ansbach, Wick-

lesgreuth 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 144, Berichtigung zur Bildbeschreibung:

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 148, 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 194, 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 zwischen Wicklesgreuth und Windsbach pendeln.

Seite 194, 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 196, 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 schrittweise ab März 2020 in den Betrieb gehen sollen.

Seite 213, 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.