

# 7 harte Wochen im Frühjahr 2015

**Ein Bericht von Jörg Schäfer über die Bauarbeiten zwischen Nürnberg und Ansbach vom 3.3. bis 19.4.15 und die weitreichenden Auswirkungen auf den *Löhe-Express*.**

## Inhalt

1. Die Bauarbeiten auf der Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach..... 2
2. Schlechte Anschlüsse zum „Löhe-Express“ nach Windsbach ..... 6
3. Baureihe 648 zu Gast beim „Löhe-Express“ ..... 8
4. Ergänzende Anmerkungen zum Triebwageneinsatz..... 9
5. Große Fehler im Baustellenfahrplan..... 11



*Die Bauarbeiten sorgten unter anderem dafür, dass in Ansbach auch tagsüber viele nicht benötigte Triebwagen standen, insbesondere während der Streckenunterbrechung vom 28.3. bis 12.4.15. Die Abstellgleise 26 und 27 (links) waren 16 Tage lang von den planmäßigen S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 442 belegt. Die Gleise 25 und 1 Ost (am Bahnsteig) nutzten die Dieseltriebwagen, die bis Wicklesgreuth pendelten. [8.4.15]*

# 1. Die Bauarbeiten auf der Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach

Vom 3. März bis 19. April 2015 erneuerte die Deutsche Bahn AG (DB) den Oberbau zwischen Roßtal und Wicklesgreuth und bereitete in Oberasbach die Verlegung des Haltepunktes vor. Nach eigenen Angaben investierte sie dabei rund 13 Millionen Euro.

Die Anwohner am Bahnhof Heilsbronn zeigten sich verwundert, weil die DB diesen schon während der sechswöchigen Vollsperrung in den Sommerferien 2010 komplett erneuert hatte. Aber scheinbar wurden damals nur Arbeiten durchgeführt, die in engem Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der S4 standen.

Da die DB die Strecke Nürnberg - Ansbach seit der Jahrtausendwende erheblich rationalisierte, gibt es nur noch wenige Weichen, Wende- und Abstellmöglichkeiten. Entsprechend großräumig mussten Streckenabschnitte für die Bauarbeiten gesperrt werden, die in vier Phasen abliefen:

## Phase 1) 3.3.- 23.3. Nördliches Gleis Roßtal - Heilsbronn

*Gearbeitet wurde größtenteils westlich von Roßtal. Der Bahnhof Heilsbronn war noch nicht betroffen, daher konnten S-Bahnen von Nürnberg bis Roßtal und Ansbach bis Heilsbronn pendeln.*

## Phase 2) 28.3.- 5.4. Totalsperrung Roßtal - Wicklesgreuth

## Phase 3) 6.4.- 12.4. Totalsperrung Nürnberg-Stein - Wicklesgreuth



*Östlich von Heilsbronn wurde nur am Haltepunkt Oberasbach gearbeitet: Dort sollen bis zum Jahresende neue Bahnsteige westlich der vorhandenen entstehen und der Bahnübergang durch je eine neue Fußgänger- und Straßenunterführung ersetzt werden. Im August und September 2015 wird die DB dafür erneut jeweils für ein Wochenende „eine Teilstrecke zwischen Nürnberg und Roßtal“ sperren. [Blick nach Osten am 8.4.15]*

## Phase 4) 13.4.- 19.4. Südliches Gleis Heilsbronn - Wicklesgreuth

*Im Bahnhof Heilsbronn wurde auch ein Gleis erneuert, daher fuhren die S-Bahnen von Ansbach nur bis Wicklesgreuth.*

Zwischen den Phasen 1 und 2 fuhren die Züge vier Tage lang ohne Einschränkungen. Das war für viele Fahrgäste überraschend, weil die DB das auf Plakaten und Aushängen nicht erwähnte. Nur ausgefuchste Bahnfahrer merkten es daran, dass sich die umfangreichen DB-Baustellen-Informationen zum Zeitraum 24.3. bis 27.3. ausschwiegen.

In den zusammen 4 Wochen langen Phasen 1 und 4 fuhren IC und RE wie gewohnt jeweils alle 2 Stunden: Richtung Nürnberg im Normalfahrplan und Richtung Stuttgart 20 Minuten früher. Die S-Bahnen pendelten jedoch nicht 2 bis 3 mal, sondern nur 1 mal pro Stunde und Richtung auf der Gesamtstrecke. Hinzu kamen Kurzfahrten ab Nürnberg und Ansbach, die in der Phase 1 mit Bussen zwischen Roßtal und Heilsbronn verbunden wurden. Diese Busse waren jedoch schlecht besetzt, weil sie am Zielbahnhof meistens nur die nächste durchfahrende S-Bahn erreichten. Konsequenterweise verzichtete die DB dann in der Phase 4 komplett auf Busse zwischen Roßtal und Wicklesgreuth.



*V 270.10 mit Bauzug in Heilsbronn am 1.4.15*

In den zusammen 2 Wochen langen Phasen 2 und 3 fuhren die IC ab Ansbach über Treuchtlingen nach Nürnberg und die RE aus Stuttgart endeten in Ansbach. Die S-Bahnen pendelten 2 bis 3 mal pro Stunde zwischen Nürnberg Hbf und Roßtal (Phase 2) bzw. N-Stein (Phase 3). Auch zwischen Ansbach und Wicklesgreuth nannte der Fahrplan zumeist zwei S-Bahnen pro Stunde, hinter der sich allerdings Dieseltriebwagen verbargen, die in Wicklesgreuth auf dem oberleitungslosen Gleis 5 wendeten. Das durchgehende Hauptgleis 3 wurde erneuert und die Gleise 2 und 4 dienten dem Baustellenverkehr. Unter anderem zu einem Baustofflager im nordwestlichen Bahnhofsbereich.

Die Endpunkte der beiden „S-Bahn-Stummel“ verbanden Busse im Schienenersatzverkehr (SEV): In Phase 2 gab es nur Busse, die allen S-Bahn-Stationen bedienten und dadurch von Roßtal nach Wicklesgreuth 41 Minuten brauchten. In Phase 3 kamen stündliche

„Schnellbusse“ hinzu, die Stein - Wicklesgreuth in 34 bis 40 Minuten schaffen sollten. Die Reise von Nürnberg nach Ansbach dauerte daher in beiden Phasen im günstigsten Fall 78 Minuten statt sonst 42 Minuten mit S-Bahn oder 30 Minuten mit RE. Allerdings kam es immer wieder zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen, was die Fahrgäste meistens eine halbe Stunde kostete.

*[Anmerkung: Die RE aus Stuttgart endeten in Ansbach, die IC wurden über Treuchtlingen nach Nürnberg umgeleitet. Mit einer Reisezeit von 65 bis 80 Minuten waren sie zwar kaum schneller als die S-Bahn- und Bus-Verbindung über Wicklesgreuth. Die Fahrgäste sparten aber doppelte Umsteigezwänge und das Risiko verpasster Anschlüsse.]*



*V 300.18 beim Abladen des ausgesiebten Erdreichs in Wicklesgreuth am 8.4.15*

Alles in allem verliefen die Bauarbeiten ohne große Komplikationen, und Kundenbeschwerden gab es fast nur wegen der schlechten Anschlüsse nach Windsbach (→ Kapitel 2). Was vor allem daran lag, dass die DB in den Phasen 1 und 4 mit IC, RE und stündlich durchfahrenden S-Bahnen ein akzeptables „Grundangebot“ vorhielt.

Die Phasen 2 und 3 lagen in den Osterferien, in denen das Verkehrsaufkommen ohnehin auf die Hälfte schrumpft. Und vor Ort entstand der Eindruck, dass von dieser Hälfte nur diejenigen mitfahren, die gar keine andere Möglichkeiten fanden: Obwohl die Dieseltriebwagen zwischen Ansbach und Wicklesgreuth nur ein Viertel der normalen Kapazität (von S-Bahn-Triebwagen in Doppeltraktion) boten, blieben oft viele Sitzplätze frei. Und in etlichen SEV-Bussen konnte man die Fahrgäste an einer Hand abzählen. Die zeitraubenden Schleifenfahrten fast aller Busse zu allen Haltepunkten, an denen selten jemand ein- oder ausstieg, wirkten wie eine Realsatire.

# Großmaschinen ebnen den Zügen den Weg

Zwischen Heilsbronn und Roßtal saniert die DB Netz AG ein Gleis – 50 Beschäftigte arbeiten rund um die Uhr

HEILSBRONN (edü) – In einer Kaskade läuft der ohrenbetäubende Warnton über vier Kilometer an den Gleisen entlang. Mit Tempo 70 fährt die S-Bahn Richtung Nürnberg. Auf dem Gegengleis bewegt sich der über 300 Meter lange Bauzug mit hundert Metern pro Stunde. Er baut eine sogenannte Planumsschutzschicht aus Sand und Schotter ein. „Nach 50 Jahren braucht die Trasse eine Generalsanierung“, sagt Ingenieur Simon Dechant von der DB Netz AG.

Seit zehn Tagen ist das nördliche Gleis zwischen Heilsbronn und Roßtal Baustelle. Weil die Züge in beiden Richtungen sich zwischen den Bahnhöfen ein Gleis teilen müssen, ist der Fahrplan eingeschränkt. Mehr als eine S-Bahn in der Stunde und in jede Fahrtrichtung, dazu der Fernverkehr, passt derzeit nicht auf die Schiene. „Ich habe Verständnis, dass das den Reisenden nicht schmeckt“, sagt Ingenieur Dechant. „Aber in gewissen Abständen sind Sanierungen einfach unumgänglich.“

Bis zum 24. März laufen die Arbeiten östlich von Heilsbronn, in den Osterferien von der Münsterstadt nach Wicklesgreuth. Die Schienen sind ziemlich abgefahren, die Betonschwellen datieren schließlich aus den 1960er Jahren. Aus Sicherheitsgründen waren laut Simon Dechant bereits „Langsamfahrstellen“ ausgeschildert. Künftig sollen die Züge auf dieser Hauptstrecke wieder Tempo 160 fahren können.

„Gleisbau ist eine Herausforderung, wenn auf dem Nebengleis Betrieb ist“, sagt Johannes Specht, der für die Baufirma die Baustelle überwacht. Der Arbeitsraum sei sehr begrenzt, alles müsse über das zu sanierende Gleis laufen. Dazu hat die Firma eine Sandverteiler- und -verdichtungsmaschine im Einsatz. Diese ist 50 Meter lang. In den ersten beiden Arbeitsgängen holte sie den



Im Schnecken tempo bewegt sich die Baumaschine über die Schienen. Sie hebt den Gleisrost an und baut auf knapp vier Kilometern Länge ein 30 Zentimeter dickes Schotter-Sand-Gemisch als Schutzschicht ein. Fotos: Dürr

Schotter aus dem Gleisbett und reinigte ihn, dann kratzte sie 16000 Tonnen Unterbau von der Trasse. Gleichzeitig legten Schienenbagger eine neue Entwässerung an. Derzeit baut die Maschine 25000 Tonnen Sand-Schotter-Gemisch als neue Planumsschicht ein. Anschließend wird der Gleisbauzug an der Baustelle erwartet.

Rund 50 Mitarbeiter sind aktuell auf der Baustelle. Gearbeitet wird rund um die Uhr. Das sei auch eine Belastung für die Anwohner, räumt Specht ein. Die Maschine sei laut, die Warnsignale gingen durch Mark und Bein. „Glücklicherweise sind die Leute auf dem Land duldsam und verständnisvoll“, sagt er. „Sie wissen, dass sie nach drei Wochen wieder ihre Ruhe haben.“

In den Osterferien wird die Strecke zwischen Heilsbronn und Wicklesgreuth komplett gesperrt. Das liegt laut Ingenieur Dechant auch daran, dass an den Bahnsteigen die Großmaschinen nicht eingesetzt werden können. Bauüberwacher Specht kommt die Maßnahme entgegen. „Wir kommen dann schneller voran, weil wir auch vom Gegengleis aus arbeiten können“, sagt er. „Und die Gefahren für unsere Leute sind deutlich geringer.“



Ingenieur Dechant (rechts) und Bauüberwacher Specht sind mit dem Baufortschritt zufrieden.

Artikel aus der Fränkischen Landeszeitung: Erschienen am Dienstag, den 10. März 2015, im „Westmittelfranken“-Teil.



*Wicklesgreuth am 1.4.15: Zwei Zweiwegebagger holten frischen Schotter vom Baustofflager im nordwestlichen Bahnhofsbereich, während 642 613 auf Gleis 5 als S-Bahn nach Ansbach abfuhr.*

## **2. Schlechte Anschlüsse zum „Löhe-Express“ nach Windsbach**

Der im Bahnhof Wicklesgreuth nach Windsbach abzweigende „Löhe-Express“ (= VGN-Linie R 71) war natürlich erheblich von den 7-wöchigen Bauarbeiten zwischen Nürnberg und Ansbach betroffen. Schließlich änderten sich immer wieder die Abfahrtszeiten der Anschlusszüge und -busse.

Dennoch bemühte sich die DB sehr, den Fahrplan der R 71 vom 3. März bis 19. April zumindest offiziell nicht zu ändern. Ob es wohl eine Vorgabe der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) gibt, den „normalen Fahrplan“ möglichst lange einzuhalten? Dem „schönen Schein“ opferte die DB jedenfalls einige Anschlüsse und ließ die Fahrgäste mitunter unnötig lange warten.

In der drei Wochen langen Bauphase 1 klappten die Übergänge zu den stündlich fahrenden S-Bahnen noch recht gut: Nach Ansbach dauerten nur wenige Verbindungen ein paar Minuten länger und nach Nürnberg war man nur bei jeder zweiten Verbindung bis zu 20 Minuten länger unterwegs.

Schlimmer kam es in den folgenden Bauphasen, die jeweils eine Woche dauerten: In Phase 2 verlängerten sich die Reisezeiten nach Nürnberg um bis zu 40 Minuten, teilweise kam der Bus aus Roßtal exakt zur Abfahrtsminute des Zugs nach Windsbach in Wicklesgreuth an.

Die „Krönung“ brachte Phase 3: Die DB ließ stündlich von 9.06 bis 21.06 Uhr den „Schnellbus“ aus Stein in Wicklesgreuth ankommen und die RB nach Windsbach planmäßig von 9.05 bis 21.05 Uhr abfahren. (Die zehn Minuten Wendezeit in Windsbach blieben unangetastet, weil man wie oben beschrieben den Fahrplan der R 71 nicht ändern wollte.) Die online-Auskunft der DB wies denn auch gnadenlos stündlich eine Wartezeit von 59 Minuten in Wicklesgreuth und 2:01 Stunden Reisezeit Nürnberg - Windsbach aus!

Für „Löhe-Express“-Fahrgäste nach Westen brachten die Bauphasen 2 und 3 wenigstens den hübschen Nebeneffekt, dass sie nicht wie gewohnt in Wicklesgreuth umsteigen mussten: Die Dieseltriebwagen wechselten nur die Zugnummer und fuhren als S4 nach Ansbach weiter. Leider „kapierte“ die online-Auskunft der DB dank des Zugnummernwechsels nicht, dass die Züge durchfuhren und forderte die Fahrgäste zum Umsteigen in Wicklesgreuth auf (von Gleis 5 auf Gleis 5!). Wenigstens die Laufbandanzeigen am Bahnsteig und die Abfahrtstafeln in Ansbach waren richtig programmiert.



*Anschlüsse mit Sichtkontakt gab es in Wicklesgreuth vom 28.3. bis 12.4.15 nicht: Alle Züge hielten am Südrand des Bahnhofs auf Gleis 5 und alle Busse am Nordrand vor dem Empfangsgebäude. Die Fahrgäste mussten immer durch die Unterführung, obwohl die Gleise dazwischen nur selten von Bauzügen belegt waren. [293 508 und 648 303 am 2.4.15]*

Der Vorteil der Direktverbindungen Ansbach - Windsbach wurde leider durch unnötig lange Aufenthalte beeinträchtigt. Bis zu zehn Minuten warteten die Züge ohne ersichtlichen Nutzen am Bahnsteig. (Wie eingangs beschrieben wollte die DB den Fahrplan der R 71 partout nicht ändern.) Meistens dauerte die Reise dadurch sogar länger als im Regelfahrplan mit Umsteigen in Wicklesgreuth: Nachmittags musste man z.B. schon zur Minute 43 statt zur Minute 54 ab Ansbach fahren und hatte dadurch keinen Anschluss von den Zügen aus Würzburg (an Min.46) und Crailsheim (an Min.49).

Für die letzte Bauphase 4 griff die DB leider nicht auf den Fahrplan zurück, der sich während der Bauphase 1 bewährt hatte: Die stündlichen S-Bahnen von Nürnberg nach Ansbach fuhren so ungünstig, dass Wartezeiten bis zu 50 Minuten in Wicklesgreuth entstanden. Bei allen Verbindungen von Windsbach nach 9 Uhr mutete die DB den Fahrgästen eine Wartezeit von 26 Minuten zu!

Es verwundert daher nicht, dass die Reaktionen zwischen Petersaurach und Windsbach auf das „DB-Baustellenmanagement“ wesentlich negativer ausfielen als zwischen Nürnberg und Ansbach. Zumal der „Löhe-Express“ in den letzten 10 Jahren fünfmal von mehrwöchigen Sperrungen betroffen war! Viele Mitbürger zweifeln jedenfalls daran, dass sich ein Jahresabonnement lohnt, wenn man sich dann doch regelmäßig selbst um akzeptable Alternativen bemühen muss.

### **3. Baureihe 648 zu Gast beim „Löhe-Express“**



*Seltener Gast auf dem „Löhe-Express“: 648 803 wurde am Karfreitag bei der 67-minütigen Pause in Windsbach von 10.25 bis 11.32 Uhr in Szene gesetzt.*

Beim S-Bahn-Dieserverkehr zwischen Ansbach und Wicklesgreuth waren meistens drei Triebwagen im Umlauf, 2 x Siemens-Desiro (DB-Baureihe 642) und 1 x Alstom-LINT (DB-Baureihe 648): An Werktagen ab 12 Uhr wiederholte sich der Fahrplan ungefähr stündlich, wobei die beiden 642er zweistündlich Ansbach - Windsbach und der 648er stündlich Ansbach - Wicklesgreuth pendelten.

Meistens fahren daher wie seit 14 Jahren gewohnt 642er nach Windsbach als „Löhe-Express“. 3 bis 4 mal kamen aber auch 648er auf die Zweigstrecke – das hatte es zuvor nur am 28.11.2008 gegeben ! Die Fotografen freuten sich ob der Abwechslung, die Fahrgäste klagten hingegen über die deutlich geringeren Sitzabstände.



*Vergleich der beiden Dieseltriebwagen-Typen am 9.4.15 in Ansbach: 642 567 (links) fuhr wenige Minuten später als RB nach Wicklesgreuth, 648 123 (rechts) folgte 20 Minuten später als RB nach Windsbach. Der Zugzielanzeiger im Bahnsteig brachte schon diese Information, an der Fahrzeugfront stand hingegen noch „Nicht Einsteigen“.*

#### **4. Ergänzende Anmerkungen zum Triebwageneinsatz**

a) VT steht für "Verbrennungstriebwagen", so werden die Personenzüge mit unterflur eingebauten Dieselmotoren bis heute im "Bahndeutsch" genannt. Alternativ dazu gibt es ET = "Elektrische Triebwagen", die mit Strom aus der Oberleitung fahren.

b) Zwischen Wicklesgreuth und Windsbach pendelt seit 2001 tagsüber immer ein "Siemens DESIRO" (von der DB als Baureihe 642 bezeichnet): Morgens gegen 4.30 Uhr erreicht er Wicklesgreuth aufgetankt und gereinigt, und abends gegen 21.30 Uhr fährt er in den DB-Betriebshof (Bh) Nürnberg zurück. Dieser Bh betreut derzeit 13 DESIROs, die wechselweise auf verschiedenen Strecken im Nürnberger Umland fahren. Auf dem "Löhe-Express" ist daher nicht immer der gleiche Triebwagen unterwegs - der normale Fahrgast merkt das aber kaum, da sich die DESIROs kaum unterscheiden. Sicherstes Indiz ist die Fahrzeugnummer, nach Windsbach kamen in den letzten Jahren unter anderem 642 012, 642 025 und 642 033.

c) Ende 2008 bekam der Bh Nürnberg 30 "Alstom LINT" (von der DB als Baureihe 648 bezeichnet). Laien können die 642er und 648er oft schwer unterscheiden, da beide im typischen DB-Rot lackiert und etwa 45 Meter lang sind. Die 648er haben kantigere Fahrzeugenden und sind innen enger bestuhlt, wodurch sie bei gleicher Länge mehr Sitzplätze (mit weniger Komfort) bieten. Sie sollen eigentlich nur auf dem "Dieselnetz Nürnberg" fahren, zu dem der "Löhe-Express" erst ab Ende 2018 gehören wird. Wegen akutem 642-Mangel kam den-

noch einmalig am 8.11.08 der Triebwagen 648 012 zwischen Wicklesgreuth und Windsbach zum Einsatz. Er fuhr 17 mal hin und zurück und hält dadurch mit 401 gefahrenen Kilometern bis heute den 648-Rekord auf dem "Löhe-Express".

d) In Ansbach waren vom 27.3. bis 12.4. immer 4 Dieseltriebwagen stationiert, zwei 642er und zwei 648er. Meist wartete ein VT 648 im westlichen Stumpfgleis 21. Nur für Donnerstag 9.4. und Samstag 11.4. ist belegt, dass ein 642er in Ansbach blieb und zwei 648er unterwegs waren. Dennoch kam ein 642er vereinzelt nach Windsbach, weshalb der VT-648-Rekord auf dem Löhe-Express" nicht erreicht wurde.

e) In der Bauphase 2 fuhren auch im (spärlichen) abendlichen Berufsverkehr nur zwei Züge pro Stunde und Richtung zwischen Ansbach und Wicklesgreuth. Ein VT 648 blieb daher den ganzen Tag im westlichen Stumpfgleis 21. In der Bauphase 3 legte die DB hingegen von Dienstag 7.4. bis Freitag 10.4. abends zusätzliche Züge ein. Von 16 bis 18 Uhr waren daher alle 4 Triebwagen im Einsatz.



*Dieses Bild kann man normalerweise nur frühmorgens machen, wenn der Dieseltriebwagen aus Nürnberg in Wicklesgreuth ankommt und für den „Löhe-Express“ nach Gleis 5 rangiert.*

*Während der 16-tägigen Vollsperrung fuhren aber stündlich Züge von Windsbach nach Ansbach durch, am 8.4.15 war es 642 074. Links das Anschlussgleis zur US-Kaserne in Katterbach.*

f) Der Abendverkehr vom 7.4. bis 10.4. war uneffektiv und aufwändig: Die Züge fuhren nicht gleichmäßig über die Stunde verteilt, sondern teilweise nur wenige Minuten hintereinander her. Es gab Leerzüge (ohne Beförderung von Fahrgästen) in beiden Richtungen, weil in Ansbach nur die Gleise 1 und 25 und in Wicklesgreuth nur Gleis 5 genutzt wurden. Die Leerzüge warteten mitunter lange vor den Einfahrtsignalen, bis ein Zug der Gegenrichtung ein "erlaubtes Gleis" frei machte.

g) Abschließend ein krasses Beispiel für Punkt f): Die S4 Ansbach 17.32 - Wicklesgreuth 17.43 fuhr leer nach Ansbach zurück, um Gleis 5 in Wicklesgreuth für die RB aus Windsbach (an 17.49 Uhr) frei zu machen. Nach der nächsten RB nach Windsbach (ab 18.05 Uhr) kam dann ein Leerzug aus Ansbach, der um 18.16 Uhr als S4 nach Ansbach zurückfuhr. Die DB nutzte dabei nicht, dass das Gleis 4 vom 7.4. bis 10.4. abends nicht mehr für Bauzüge gebraucht wurde - eine Wende dort von 17.43 bis 18.16 Uhr hätte zwei Leerfahrten nach Ansbach gespart! (Ein Problem war vielleicht, dass Personenzüge nicht an einem offiziell gesperrten Bahnsteig und/oder Gleis halten dürfen. Das wäre vermieden worden, indem der Triebwagen nach der Ankunft und vor der Abfahrt nach Gleis 5 umgesetzt - was nicht so lange wie die Fahrt nach Ansbach gedauert und weniger Dieselkraftstoff verschwendet hätte.)



*Blick von der neuen Straßenbrücke über die Gleise bei Petersaurach nach Osten auf den Bauzug am 1.4.15: Neben dem (im Hintergrund sichtbaren) neuen Haltepunkt Petersaurach Nord wurde das ausgesiebte Erdreich abgeladen und später von LKW abgeholt.*

## **5. Große Fehler im Baustellenfahrplan**

Leider setzte die Deutsche Bahn AG (DB) im Frühjahr 2015 zwischen Nürnberg, Ansbach und Windsbach den negativen Trend fort, den der Fahrgastverband PRO BAHN seit Jahren bei der Berechnung und Gestaltung der Baustellenfahrpläne sowie der Informationen an den Bahnsteigen beobachtet: Die 40(!)-seitige Broschüre für den SEV vom 27.3.- 12.4. zeigte leider sehr ausführlich, was alles nicht fuhr. Die Fahrgäste mussten aber lange suchen um zu erkennen, was wann tatsächlich unterwegs war.

Wicklesgreuth verließen die Züge ungefähr halbstündlich (zu den Minuten 54 und 28), so wünschen es sich die Fahrgäste. In der Gegenrichtung fahren die Züge aber ohne Not kurz nacheinander in Ansbach ab (Minuten 43 und 54). Die Lücke wurde durch Busse (ab Min.09) gefüllt, für die es in den Fahrplänen keine Rückleistungen gab.

Allein in dem kleinen Ausschnitt auf Seite 12 gab es drei Anfängerfehler, die es eigentlich nicht in die fertige Broschüre schaffen durften:

(1) Falscher Anschluss, der sich stündlich auf allen Seiten wiederholte: Der Zug ab Ansbach zur Minute 54 kam in Wicklesgreuth zur Minute 08 an und sollte Anschluss zum Zug nach Windsbach (ab Min.05) haben!? Das klappte natürlich nicht! Der Zug zuvor fuhr nach 8 Minuten Aufenthalt weiter, was man der Broschüre aber überhaupt nicht entnehmen konnte.

(2) Um 17.17 Uhr gab es zum sonst üblichen Rhythmus einen zusätzlichen Zug Ansbach - Wicklesgreuth. Ganz oben heißt es, dass er täglich fährt. Oder doch nicht? Erst wenn man die nächste Zeile ganz genau studierte merkte man, dass er nur am 28.3., 29.3., 4.4., und 5.4. fuhr. Also nur samstags und sonntags.

(3) Der Zug um 17.43 Uhr fuhr zwar laut Kopfleiste auch täglich. Aber dann doch nur am 30.3., 31.3., 1.4. und 2.4. – also montags bis freitags. Da fragte man sich schon, wer das kapieren sollte...

## ☉4 / KBS 786 Fahrplan Ansbach – Nürnberg Hbf Gültig vom 27.3. (ab 22 Uhr) bis 6.4.2015 (3 Uhr)

Zug	☉	☉	☉	☉	☉	☉	☉	☉	☉
	39459	39459	39461	39461	39463	39463	39463	39463	39465
Verkehrstage	tätlich	tätlich	Mo-Fr	Mo-Fr	tätlich	tätlich	tätlich	tätlich	tätlich
Fahrplanänderung am:	28.3. 29.3. 30.3. 31.3. 1.4. 2.4. 3.4. 4.4. 5.4.	28.3. 29.3. 30.3. 31.3. 1.4. 2.4. 3.4. 4.4. 5.4.	30.3. 31.3. 1.4. 2.4.	30.3. 31.3. 1.4. 2.4.	28.3. 29.3.	28.3. 29.3.	30.3. 31.3. 1.4. 2.4.	30.3. 31.3. 1.4. 2.4.	28.3. 29.3. 30.3. 31.3. 1.4. 2.4. 3.4. 4.4. 5.4.
Zug / Bus	☉ 92259		☉ ☉	☉ Ausfall	☉ 92263		☉ 92263		☉ 92265
Ansbach ab	16:54		17:09	<del>17:14</del>	17:17		17:43		17:54
Sachsen (b Ansb) ab	17:01		17:24	<del>17:19</del>	17:24		17:50		18:00
Wicklesgreuth an	17:08		17:33	<del>17:22</del>	17:31		17:57		18:08
	tätlich								Mo-Fr
Wicklesgreuth ab	17:05								18:05
Windsbach an	17:22								18:22
Zug / Bus	Ausfall	☉			Ausfall	☉	Ausfall	☉	Ausfall
Wicklesgreuth ab	<del>17:03</del>	17:12	17:33	<del>17:23</del>	<del>17:41</del>	17:34	<del>17:41</del>	18:02	<del>18:03</del>
PetersaurachNord	<del>17:05</del>	17:20	17:41	<del>17:25</del>	<del>17:43</del>	17:42	<del>17:43</del>	18:10	<del>18:05</del>
Heilsbronn	<del>17:09</del>	17:33	17:54	<del>17:29</del>	<del>17:47</del>	17:55	<del>17:47</del>	18:23	<del>18:09</del>
Raitersaich	<del>17:13</del>	17:42	18:03	<del>17:33</del>	<del>17:51</del>	18:04	<del>17:51</del>	18:32	<del>18:13</del>
Roßtal Wegbrücke	<del>17:17</del>	17:49	18:10	<del>17:37</del>	<del>17:55</del>	18:11	<del>17:55</del>	18:39	<del>18:17</del>
Roßtal an	<del>17:19</del>	17:53	18:14	<del>17:39</del>	<del>17:57</del>	18:15	<del>17:57</del>	18:43	<del>18:19</del>

Auszug aus der DB-Broschüre zum Schienenersatzverkehr vom 27.3. - 12.4.15.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als zuständiger Aufgabenträger bedauerte zwar die gravierenden Mängel, sah aber keine Handlungsmöglichkeiten und verwies auf die Zuständigkeit der DB. Dort entschuldigte man sich kurz vor Ende der Bauarbeiten für die „eigentlich unverzeihlichen Fehler“ – für Nachbesserungen war es da natürlich schon viel zu spät.

Der Fahrgastverband PRO BAHN versuchte kurzfristig noch das Schlimmste zu verhindern und druckte Handzettel für die Fahrgäste. Darin wurde vor den schlechten Anschlüssen nach Nürnberg gewarnt und darauf hingewiesen, dass es montags bis samstags „trotz Ferienausedünnung“ noch 2 bis 3 akzeptable Busverbindungen mit der VGN-Linie 712 über Heilsbronn gab.