

# Zeittafel der Bahnstrecke Wicklesgreuth - Windsbach



*Dampflokomotiven der Baureihe 70 waren 1930 bis 1963 auf dem „Löhe-Express“ unterwegs*

Datum	Ereignis
1870er Jahre	Eine „Rezatbahn“ Ansbach - Lichtenau - Windsbach - Spalt - Georgensgmünd wird geplant. Wie vielen anderen Projekten in Bayern, die zwei Hauptbahnen verbinden sollen, bleibt ihr jedoch die Genehmigung im fernen München versagt.
1880er Jahre	Nach der Ablehnung der „Rezatbahn“ entstehen verschiedene Varianten für eine „Lokalbahn untergeordneter Bedeutung“ nach Windsbach. Streitpunkt ist vor allem die Frage, ob die Bahn an der schon vorhandenen Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach in Heilsbronn oder Wicklesgreuth beginnen soll.
1893 ?	Baubeginn im Frühjahr ?
24.11.94	Technische Abnahme der 11,8 km langen „Lokalbahn“ Wicklesgreuth - Windsbach.
1.12.1894	Eröffnung des Betriebs, wobei 3 Züge pro Tag und Richtung verkehren.
1900	Wegen hohem Verkehrsaufkommen wird das Angebot auf 5 Züge pro Tag und Richtung ausgeweitet.
1910	Es gibt konkrete Absichten zur Verbindung der Zweigstrecken Wicklesgreuth - Windsbach und Georgensgmünd - Spalt. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 verhindert deren Verwirklichung.
1914	bis 1922: Betriebseinschränkungen während des Ersten Weltkriegs und in den Jahren danach.
1922	Schließung des Haltepunktes Altendettelsau in km 4,7 wegen geringer Fahrgastnachfrage.
1934 ?	Bau einer etwa 1 km langen Anschlussbahn, die im Bahnhof Neuendettelsau abzweigt und nach Nordwesten in den „Baronswald“ zur Munitionsanstalt der Wehrmacht führt.
1939	bis 1947: Betriebseinschränkungen während des Zweiten Weltkriegs und in den Jahren danach.



*Richard Schatz fotografierte in den 1950er Jahren 70 095 mit einer Lokalbahn garnitur im Bahnhof Neuendettelsau.*

*(Aus der Sammlung v. Andreas Knipping)*

1.6.56	Die Postbeförderung in den Zügen nach Windsbach wird eingestellt. Die Deutsche Bundespost setzt fortan Kraftwagen von/nach Ansbach ein.
1963 ?	Der letzte planmäßig von einer Dampflokomotive gezogene Zug fährt nach Windsbach. Die Personenzüge übernehmen einmotorige Schienenbusse der DB-Baureihe 795, die nach etwa 10 Jahren von der zweimotorigen Baureihe 798 abgelöst werden.
17.6.68	Das neue Druckstellenstellwerk in Wicklesgreuth geht in Betrieb. Es ersetzt zwei mechanische Stellwerke, die in den Folgejahren abgerissen werden.
1.6.70	Die Stückgutbeförderung in den Zügen nach Windsbach wird eingestellt. Private LKWs befördern die Fracht zunächst von/nach Heilsbronn und später von/nach Ansbach. <i>Nebenan: Ein roter Schienenbus der DB-Baureihe 798 im Sommer 1982 im Haltepunkt Wernsbach.</i>



1970er Jahre ?	Bau eines zweiten Bahnsteigs in Petersaurach, damit alle Züge erst nach Überquerung der Industriest. halten und der Bahnübergang nicht so lange geschlossen bleibt.	
19.5.72	Auf der Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach wird der elektrische Betrieb aufgenommen. In Wicklesgreuth bekommen nur die Gleise 1 bis 4 eine Oberleitung. Gleis 5 für den „Löhe-Express“ bleibt „stromlos“.	
26.5.74	Letzte planmäßige Zugkreuzung in Neuendettelsau. (An Werktagen begegnete dabei gegen 7 Uhr ein Schienenbus einer Diesellok der DB-Baureihe 212, die ältere Personenwagen zog.)	
Ende 1978	Die Bundesbahndirektion Nürnberg veröffentlicht konkrete Pläne zur Einstellung des Personenverkehrs, obwohl die Nachfrage seit 10 Jahren konstant bei 950 Reisenden pro Strecken-km liegt. Der Staatsbetrieb rechnet vor, dass er mit Bussen nach Windsbach jährlich 600.000 DM einsparen würde. Volkswirtschaftliche Überlegungen wie längere Reisezeiten oder zusätzliche Kosten beim Straßenbau spielen dabei keine Rolle. Nach jahrelangen Diskussionen wird die Gefahr der Stilllegung erst 1996 durch die Regionalisierung des Schienennahverkehrs gebannt.	
31.5.81	Ab Fahrplanwechsel fahren am Wochenende keine Züge mehr auf dem „Löhe-Express“. Montag bis Freitag ist nur noch ein Schienenbus unterwegs: Der lokbespannte Zug von Windsbach (5.50) nach Ansbach (6.30 Uhr) wird durch einen Bus ersetzt. Er fährt noch heute in dieser Zeitlage!	
27.5.83	Letzte Fahrt eines Schienenbusses der Baureihe 798 als „Löhe-Express“. Die Ansbacher Eisenbahnfreunde bereiten ihm unter reger Anteilnahme der Bevölkerung einen würdigen Abschied.	
		<i>Wicklesgreuth am 26.7.94 mit 141 011 und 212 069</i>
1983 ?	Abbau des Ausweichgleises in Neuendettelsau. Wahrscheinlich auch Abriss des hölzernen Empfangsgebäudes in Petersaurach und Ersatz durch ein schlichtes Wartehäuschen aus Beton.	
Sommer 84	90-Jahr-Feier mit Sonderfahrten eines Triebwagens der DB-Baureihe 614. 614 146	
1988	Schließung des Fahrkartenschalters in Windsbach.	
26.5.90	Schließung des Haltepunktes Wernsbach in km 9,0 wegen geringer Fahrgastnachfrage.	
1993 ?	Ersatz der handbedienten Schranke am Bahnhof Neuendettelsau durch eine automatische Anlage. Seither muss nicht mehr für jede Zugfahrt ein Mitarbeiter im Bahnhof sein, um die Schranken zu kurbeln und die Signale zu stellen. Ab 1.11.93 wird die Öffnungszeit auf 4 Stunden täglich reduziert.	
1993 ?	Aufgabe des Güterverkehrs in Neuendettelsau und Abbau des Ladegleises.	
13.5.95	100-Jahr-Feier mit Sonderfahrten eines Dampfzuges und eines Dieseltriebwagens der DB-Baureihe 628.	
		<i>Beide Sonderzüge am 13.5.95 in Windsbach</i>
Mai 1995	Aufgabe des Güterverkehrs in Windsbach, Weichen und Ladegleise bleiben zunächst liegen.	
1995	Erwerb des Bahnhofsgebäudes durch die Gemeinde Neuendettelsau	
2.6.96	Verdichtung des Personenverkehrs an Werktagen zum Stundentakt und Wiederaufnahme des Wochenendverkehrs im 2-Stunden-Takt. (Wie es nach der „Regionalisierung des Schienen-Nahverkehrs“ 1996 auf vielen bayerischen Zweigstrecken geschieht.)	
23.6.96	Abbau sämtlicher Weichen in Windsbach	
16.3.98	Nach dem Umbau des Neuendettelsauer Bahnhofs wird ein neuer Fahrkartenschalter mit moderner EDV im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes in Betrieb genommen. In der ehemaligen Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers im 1.Stock wird das „Löhe-Zeit-Museum“ des Heimatvereins eröffnet.	
8.9.01	Letzter planmäßiger Einsatz eines lokbespannten Zuges auf dem „Löhe-Express“.	
9.9.01	Willkommensfeier für den modernen „Desiro-Triebwagen“ von Siemens (DB-Baureihe 642) in N'dettelsau.	
		<i>Die letzten lokbespannten Züge bestanden aus Dieselloks der Baureihe 218 und 2 Personenwagen: RB am 8.9.01 in Neuendettelsau bei der Fa.Sellner.</i>
2002 ?	Einstellung des verbliebenen Güterverkehrs von Wicklesgreuth bis km 2,5 zum Gleisanschluss der Firma RKW in Petersaurach	

17.10.06 - 2.11.06	Kein Zugverkehr, da zwischen Neuendettelsau und Windsbach auf 5,7 km Schotter und Gleise komplett erneuert werden. Die Deutsche Bahn AG (DB) investiert dafür 2,7 Millionen Euro.	
4.6.08 - 20.6.08	Kein Zugverkehr, da die Strecke zwischen Petersaurach und Neuendettelsau auf weiteren 3,0 km gründlich renoviert wird. In Petersaurach wird dabei in km 2,5 die letzte Weiche ausgebaut, die noch zur Firma RKW führte.	 <p>Seit dem 9.9.01 pendeln „Desiro-Triebwagen“ der Firma Siemens zwischen Wicklesgreuth und Windsbach. (Foto vom 5.10.08 bei Wernsmühle)</p>
28.11.08	Ein Triebwagen der Firma Alstom (DB-Baureihe 648) pendelt zwischen Wicklesgreuth und Windsbach, weil zwei „Desiros“ der Einsatzstelle Nürnberg defekt sind und kein anderer Ersatz zur Verfügung steht.	
23.10.09	bis 8.11.09: Kein Zugverkehr, da in Wicklesgreuth das Gleis 5 komplett erneuert wird.	
9.11.09	Der „Löhe-Express“ wird in Wicklesgreuth um etwa 70 Meter verlängert. Die Züge fahren jetzt an der Unterführung vorbei und halten westlich davon an einem neuen Bahnsteig, der in den 2 Wochen davor gebaut wurde. Er hat noch keinen Treppenzugang und die Fahrgäste müssen um die alte Treppe herum zur Unterführung laufen.	
8.2.10	Zur Überraschung der Fahrgäste hält der „Löhe-Express“ in Wicklesgreuth wieder vor der Bahnsteigunterführung. Dafür wurde am alten Halteplatz eine neue Bahnsteigkante gebaut. Warum das nicht schon im November 2009 geschah bleibt eines der vielen Rätsel der Deutschen Bahn AG.	
31.7. - 13.9.10 (Sommer- ferien)	Komplettspernung der Bahnlinie Nürnberg - Ansbach für den Ausbau zur S-Bahn. Auch nach Windsbach fahren keine Züge, weil die dafür notwendigen Triebwagen Wicklesgreuth nicht erreichen können.	 <p>Nur noch bei Bauarbeiten kommen Lokomotiven auf die Strecke. (4.6.08 südlich von Wernsbach)</p>
15.9. - 1.10.10	Zwei Tage nach Ende der Streckenspernung stellt die DB überraschend fest, dass die Bahnsteigeleuchtung in Wicklesgreuth nicht den Anforderungen genügt. Daher dürfen bei Dunkelheit von 19.40 bis 6.40 Uhr keine Züge halten. Der „Löhe-Express“ wird nachts durch Busse ersetzt.	
12.12.10	Die neue S-Bahn-Linie S 4 Nürnberg - Ansbach wird eröffnet. Der „Löhe-Express“ profitiert davon durch bessere Anschlüsse in Wicklesgreuth.	
24.10.- 22.12.11	Nach einem Blitzeinschlag funktioniert der Bahnübergang der Staatsstraße 2412 in Petersaurach nicht mehr. Bis zur Lieferung einer neuen Blinklichtanlage müssen Männer oder Frauen mit Flatterbändern 8 Wochen lang den Übergang sichern, bevor sich ein Zug nähert.	
14.11.11	Der Löhe-Express hält in Wicklesgreuth am neuen Bahnsteig von Gleis 5. Dieser ist zwar schon seit über einem Jahr fertig, hatte bislang aber noch keinen Treppenzugang.	
13.6.13	Der Aufzug in Wicklesgreuth geht in Betrieb und der S-Bahn-Ausbau ist nach 3 Jahren abgeschlossen.	
Mai- Juni 2014	Der Bahnübergang der Bechhofener Straße in Neuendettelsau wird technisch gesichert. Ampel und Andreaskreuz hängen etwa 5 Meter über dem Boden an einem Peitschenmast.	
25.8.- 14.9.14	Wegen Gleiserneuerung zwischen Wicklesgreuth und Petersaurach fahren drei Wochen lang keine Züge auf dem Löhe-Express. Die als Ersatz fahrenden Busse brauchten bis zu 10 Minuten länger. Rechtzeitig vor Beginn des neuen Schuljahrs wurden die Bauarbeiten planmäßig abgeschlossen.	
28.3.- 12.4.15	Die Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach ist wegen Bauarbeiten unterbrochen. Auf den westlichen 11 km von Ansbach bis Wicklesgreuth pendeln Dieseltriebwagen und einige fahren nach Windsbach weiter. Meistens ist es die DB-Baureihe 642, die seit 14 Jahren auf dem "Löhe- Express" fährt. Ab und zu kommt aber auch die DB-Baureihe 648 nach Windsbach und sorgte für Abwechslung.	
Juni 2019	Der „Löhe-Express“ wird in das Dieselnetz Nürnberg integriert. Viel ändert sich dadurch nicht, weil weiterhin DB Regio die Baureihe 642 einsetzen wird. Nur Montag bis Freitag gibt es ein zusätzliches Zugpaar, um vormittags einen durchgängigen Studentakt anzubieten. Am Wochenende werden die Züge leider weiterhin nur alle 2 Stunden fahren.	

© 2016 Jörg Schäfer – Webseite [www.loehe-express.de](http://www.loehe-express.de)

Quellen: Broschüre der Ansbacher Eisenbahnfreunde zur 90-Jahr-Feier, Broschüre von Bürgergemeinschaft Neuendettelsau und Bund Naturschutz (Ortsgruppe Windsbach) zur 100-Jahr-Feier und eigene Aufzeichnungen.

Ergänzungen oder Daten zur Berichtigung schicken Sie bitte per e-mail an [j-scha-efer@gmx.de](mailto:j-scha-efer@gmx.de)