

Viel Aufregung in Wicklesgreuth – Bericht von der Herbstbaustelle 2009

Text und Bilder
von Jörg Schäfer;
Karte auf Seite 5

„Max Maulwurf“, das wahrscheinlich unbeliebteste Maskottchen Deutschlands, wühlte sich ab dem Spätsommer 2009 zunächst recht unauffällig an den Bahnhof Wicklesgreuth heran und schlug dann ziemlich überraschend und heftig zu: Schon im September 2009 ließ



Fr. **23.10.** - Di. **03.11.2009**

Schienenersatzverkehr

die Deutsche Bahn AG (DB) die östliche Hälfte von Gleis 1 heraus reißen und ein großes Loch vor dem Empfangsgebäude buddeln. Wochenlang standen Bagger auf oder neben den Gleisen und bewegten Erde hin und her, ohne jedoch den Zugverkehr zu beeinträchtigen. Erst in der zweiten Oktoberwoche gab die DB bekannt, dass am Wochenende 24./25.10. wegen Weichenumbauten in Wicklesgreuth überhaupt keine Regionalbahnen fahren. Der "Löhe-Express" nach Windsbach musste sogar 11 Tage bis zum 3.11.09 pausieren.

Die DB begründete die kurze Vorwarnzeit mit den vielen Baumaßnahmen rund um Nürnberg. Die meisten Baustellen mussten deswegen sehr kurzfristig angelegt werden. Folgende Arbeiten standen zur Vorbereitung des S-Bahn-Ausbaus zwischen Nürnberg und Ansbach auf dem Plan:

- Auswechslung der Weichen 3, 20 und 21 zur Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit im Gleis 4 von 60 auf 80 km/h. Dazu mussten auch die Gleise 3, 4 und 5 sowie die Signal- und Oberleitungsanlagen im Bahnhof Wicklesgreuth angepasst werden.
- LST-Kabeltiefbau im Gleis Ansbach - Wicklesgreuth und Wicklesgreuth - Windsbach
- Erneuerung von Bahnsteig und Gleis 5, auf dem der "Löhe-Express" hält.

Ab dem 17.10.09 merkte man im Bahnhof Wicklesgreuth, dass etwas Besonderes bevorstand: Die Zahl der Baumaschinen und das bereitgestellte Material nahm täglich zu. Ab 21.10.09 konnte man immer wieder 2-Wege-Bagger auf oder neben der westlichen Hälfte von Gleis 5 beobachten, obwohl nur 50 Meter östlich davon die Windsbacher Züge ein- und ausfahren.



Eine Regionalbahn nach Nürnberg fährt am 17.10.09 in Wicklesgreuth ein. Zwischen Gleis 4 und 5 liegen schon die neuen Weichen bereit, die am nächsten Wochenende eingebaut werden sollen.

Das „heiße Wochenende“ am 24. und 25.10. war für die meisten Fahrgäste mit Umsteigezwängen verbunden, weil die Regionalbahnen von Nürnberg nur bis Roßtal fahren und ab dort Busse den „Schienenersatzverkehr“ (SEV) nach Ansbach übernehmen. Intercity (IC) und Regional-Express (RE) konnten zwar fahren, mussten zwischen Wicklesgreuth und Ansbach aber in beiden Richtungen das nördliche Gleis benutzen: Die einzige Verbindung zum südlichen Gleis war nämlich in Wicklesgreuth unterbrochen. Da sich IC und RE planmäßig zur Minute 00 in Wicklesgreuth begegnen kam es zwangsläufig zu erheblichen Verspätungen, teilweise über 30 Minuten! Die SEV-Busse nach Windsbach warteten oft lange oder fuhren sogar zweimal, also etwa stündlich statt des normalen Zwei-Stunden-Takts am Wochenende.



Ein RE nach Nürnberg fährt am 18.10.09 in Wicklesgreuth zwischen den Baumaschinen auf Gleis 2 ein, das normalerweise nur in der Gegenrichtung benutzt wird.

Die meisten Fahrgäste nahmen die Verspätungen am 24. und 25.10. gelassen hin, weil man ja vorgewarnt war und am Wochenende relativ leicht etwas mehr Zeit für die Reise einplanen kann. Die böse Überraschung kam dann am Montagmorgen: Die Bauarbeiten auf der Hauptstrecke sollten eigentlich um 2 Uhr abgeschlossen werden, damit der Berufsverkehr Nürnberg - Wicklesgreuth - Ansbach wieder normal laufen kann.



Am 24.10. schob 204 212 ihren Schotterzug auf dem nördlichen Gleis Richtung Heilsbronn. Rechts ist die Baugrube für die neue Weiche 3 zu erkennen, die gefüllt werden muss.

Aber „das Baustellenmanagement klappte nicht und zu allem Überfluss wurde dann auch noch die Stopfmaschine defekt“ (so der Original-Ton der DB): In Wicklesgreuth war damit weiterhin nur ein Gleis befahrbar, und auf dem hatten Fern- und Güterzüge Vorfahrt. Die Regionalbahnen (RB) fielen zwischen Ansbach und Roßtal weiterhin aus und die Fahrgäste sollten wieder in Busse umsteigen. Nur – die DB schaffte es nicht, kurzfristig genügend Busse zu organisieren, weil die meisten bis 8 Uhr im Schülerverkehr gebunden waren. Die Berufstätigen büßten den „Managementfehler“ der DB mit langen Wartezeiten an kalten Bahnsteigen, einige erreichten ihren Arbeitsplatz erst mit 90-minütiger Verspätung.

SEV ist bei der DB oft schon ein Abenteuer, wenn er Wochen vorher geplant wurde. Da der SEV am 26.10. kurzfristig verlängert werden musste, ging es teilweise chaotisch zu – insbesondere in Wicklesgreuth, wo sich auf dem engen Bahnhofsvorplatz die Verkehrsströme überkreuzten: Nach der Ankunft der SEV-Busse aus Windsbach stiegen die Fahrgäste aus und mischten sich unter die Menschenmenge auf dem Bahnhofsvorplatz, die dort auf die SEV-Busse nach Nürnberg und Ansbach wartete. Diese Leute liefen auf die eingefahrenen Busse zu und nervten die Fahrer mit der ständig wiederholten Frage wohin der Bus fährt. Zahlreiche Schüler, die nach Neuendettelsau wollten, wurden versehentlich in einen schlecht beschilderten Bus nach Ansbach gelotst. Für sie fiel der Unterricht am 26.10. ganz ins Wasser.

Erst ab 17 Uhr war das zweite Gleis in Wicklesgreuth wieder befahrbar und der Bahnverkehr zwischen Nürnberg und Ansbach normalisierte sich langsam wieder. Der SEV nach Windsbach ging aber noch weiter, weil das Gleis vom „Löhe-Express“ ja bis zum 3.11.09 gesperrt worden war. Für Ärger sorgten dabei die zu knapp bemessene Fahrzeit zwischen Windsbach und Neuendettelsau und eine von der DB nicht berücksichtigte Straßenbaustelle in Petersaurach: Die SEV-Busse kamen dadurch immer wieder so spät in Wicklesgreuth an, dass der Anschlusszug nach Ansbach schon abgefahren war.

Erst nach zahlreichen Beschwerden entschärfte die DB die Situation ab dem 30.10.09 – aber nicht etwa durch eine Ausbesserung des SEV-Fahrplans, sondern durch „Reisendenlenker“, die sich um die Anschlüsse kümmerten. Diese DB-Mitarbeiter mit roter Warnweste liefen in Wicklesgreuth zwischen Bahnsteig und Bahnhofsvorplatz hin und her und sagten dem Zug- und Buspersonal, wann sie abfahren konnten. Mehrmals war zu beobachten dass eine RB bis zu 5 Minuten am Bahnsteig auf die Busfahrgäste wartete – manchmal bekam dadurch auch der IC Verspätung, der kurz nach der RB fährt.

Auf der Wiese südwestlich vom Bahnhof entstand ab dem 24.10. ein Materiallager mit einer geschotterten Baustraße als Zufahrt. Dort wurden sowohl die Schienen und Schwellen zwischengelagert, die zum Einbau vorgesehen waren als auch das Material, das ausgebaut wurde. LKW und Bagger fuhren dort auf und ab und verteilten das Material. Allerdings geschah das nur bei Tageslicht von 8 bis 17 Uhr und wurde auch noch durch eine etwa einstündige Mittagspause unterbrochen, in der buchstäblich alle Räder still standen.



Am 26.10. stapelt ein Bagger neben der Baustraße Schienenstücke, die im Gleis 5 ausgebaut wurden.

Die Befürchtungen, dass bei dieser „Bummelbaustelle“ die Arbeiten nicht rechtzeitig fertig würden, bewahrheiteten sich am Freitag, den 30.10.09: Gegen 18 Uhr verschickte DB Netz an verschiedene Dienststellen ein Fax mit der lapidaren Feststellung, dass die Bauarbeiten nicht rechtzeitig fertig würden und eine Verlängerung bis zum 16.11.09 erfolgt. Das hieß, dass der SEV auf einen Schlag von 11 auf 23 Tage mehr als verdoppelt werden sollte!

Angesichts der Tatsache, dass nur etwa 400 Meter Gleis in Wicklesgreuth zu erneuern waren, war das unverständlich: 2006 und 2008 konnten bei Vollsperrungen auf dem "Löhe-Express" jeweils knapp 5 km in zwei Wochen komplett ausgetauscht werden! Es passte „wie die Faust aufs Auge“, dass am folgenden Wochenende *überhaupt nichts* auf der Baustelle los war. Trotz erheblicher Verzögerungen machten *alle* Bauarbeiter erst mal ein freies Wochenende.



Am 27.10.09 schiebt 143 636 ihre Regionalbahn aus Gleis 4 nach Nürnberg. Neben an werden LKWs im 10-Minuten-Takt mit dem alten Schotter aus Gleis 5 beladen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN wandte sich daher am 2.11. mit „Brandbriefen“ an den VGN, die BEG und DB Regio. In einem Telefonat zeigte ein Mitarbeiter seinen Verdacht bestätigt, dass DB Netz auf Zweigstrecken immer häufiger Billigbaustrecken einrichtet, bei denen der "Schienenaustausch mit reduziertem Maschinenpark" stattfindet. Der Druck auf DB Netz war wohl so groß, dass man dort überraschend schnell reagierte: Nachdem tagsüber an den Bahnhöfen schon Plakate aufgehängt wurden, dass der SEV nach Windsbach bis zum 16.11.09 verlängert würde, kam abends die Nachricht, dass die Bauarbeiten doch schon am 6.11. fertig werden. Als Grund für die Planüberschreitung wurden unvorhergesehene Probleme mit dem Boden unter Gleis 5 genannt, die erst nach dem Aushub festgestellt wurden.

Auf der Baustelle war in der zweiten Woche zu sehen, dass die Baufirmen wohl unter mehr Zeitdruck standen: Die Arbeiter begannen schon vor Sonnenaufgang im Licht von Scheinwerfern und waren teilweise auch noch bis 18 oder 19 Uhr aktiv. Im Gleis 5 konnte man die Fortschritte gut beobachten, weil täglich eine neue Deckschicht in der Baugrube aufgebracht wurde. Östlich



Bilderbogen aus Gleis 5:

Am 29.10.09 schiebt eine Raupe das alte Erdreich weg, damit es abtransportiert werden kann.

Am „freien Wochenende“ 31.10. und 1.11. war eine Walze zwischen altem und neuem Bahnsteig abgestellt. Am rechten Bildrand sieht man die Randsteine, die für den neuen Bahnsteig schon gesetzt worden waren.

Am „6.11.“ wurde mit LKWs über die Baustraße neuer Schotter angeliefert.

Am 7.11. verdichtet eine Stopfmaschine den neuen Schotter.

der Bahnsteigunterführung entstand neben Gleis 5 eine neue Bahnsteigkante, die sich zunächst niemand erklären konnte. Erst ein auskunftsbereiter Bauarbeiter erklärte, dass dies der neue Bahnsteig für den „Löhe-Express“ würde, an dem die Triebwagen der Baureihe 642 ab dem 9.11.09 halten sollen.

Der SEV klappte ab dem 2.11. meistens wie geplant, da in den Herbstferien weniger Fahrgäste unterwegs waren und die „Reisendenlenker“ in Wicklesgreuth die Anschlüsse sicherstellten.



Eine Regionalbahn nach Nürnberg erreicht am 5.11. Wicklesgreuth. Der neue Bahnsteig für Gleis 5 nimmt schon Gestalt an.

Schon am Freitag, den 6.11., wurden neue Schienen für Gleis 5 verlegt. Am darauf folgenden Samstag verdichteten Stopfmaschinen den Schotter so, dass Züge darauf fahren konnten. Und am Sonntag (8.11.) wurden die Arbeiten mit dem Verschweißen der Schienenstöße und dem Planieren des neuen Bahnsteigs für Gleis 5 abgeschlossen.

Nachdem im September die östliche Hälfte von Gleis 1 heraus gerissen worden war folgte am 8.11. die Westhälfte. (Der Platz wird für den neuen Bahnsteig der S-Bahn gebraucht, der westlich vom bisherigen Halteplatz entstehen soll.) Seit der Jahrtausendwende, als die Güterverladung in Wicklesgreuth eingestellt wurde, diente Gleis 1 nur noch zum



Der Bagger vorne steht auf der leeren Trasse von Gleis 1. Hinter ihm liegt schon die neue Weiche, über die Züge künftig von Gleis 2 nach Katterbach fahren können.

Umsetzen der Züge, die das Anschlussgleis der US-Army in Katterbach befahren. Um darauf verzichten zu können war eine neue Weiche von Gleis 2 Richtung Katterbach erforderlich. Die Behinderungen des Zugverkehrs durch die erforderliche Sperrung von Gleis 2 hielten sich in Grenzen, da die RB sonntags nur im Stundentakt fahren und man seit dem 25.10. alle drei Hauptgleise in Wicklesgreuth (2, 3 und 4) in beiden Richtungen befahren kann.

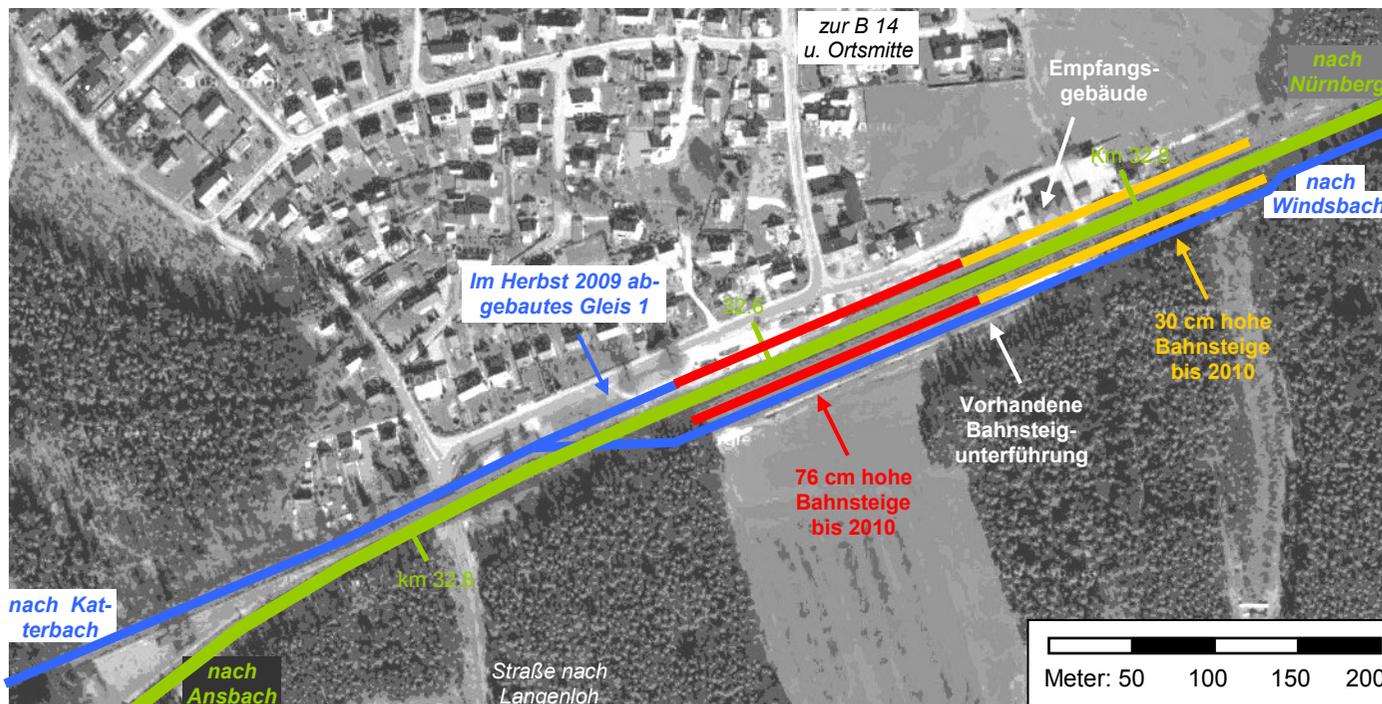
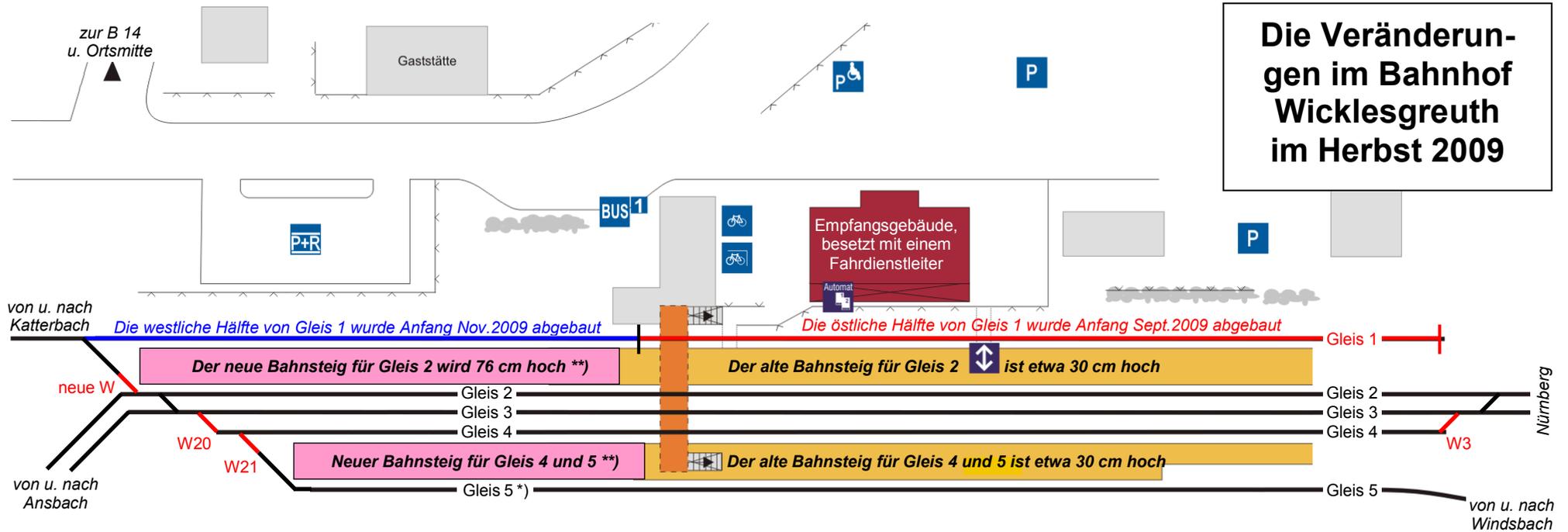
Zur Erleichterung aller Fahrgäste fuhren am Montagmorgen endlich wieder alle Züge wie gewohnt. Den etwa 70 Meter längeren Fußweg in Wicklesgreuth vom neuen Bahnsteig zur Unterführung und zu den Zügen nach Nürnberg nahmen die Fahrgäste aus Windsbach, Neundettelsau und Petersaurach leise murrend in Kauf: Man kennt von der Deutschen Bahn AG leider schon schlimmere Maßnahmen, mit denen sie ihre zahlenden Kunden „beglückt“.



Blick über den neuen Bahnsteig von Gleis 5 nach Osten. Alle Fahrgäste müssen um die Bahnsteigunterführung herum laufen, die neben dem Triebwagen zu sehen ist.

Spannend bleibt die Frage, wann der letzte Abschnitt vom 11,8 km langen „Löhe-Express“ saniert wird: Im Herbst 2006 wurde km 7,0 bis 11,8 erneuert, im Frühjahr km 2,5 bis 7,0 und jetzt km 0,0 bis 0,5. Fehlen also noch 2 km. Die Fahrgäste hoffen natürlich auf die Sommerferien 2010, wenn die Gesamtstrecke Nürnberg - Ansbach für den S-Bahn-Ausbau gesperrt wird und ohnehin wieder SEV erforderlich wird. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat deswegen schon wieder Kontakt mit VGN, BEG und DB Regio aufgenommen und hofft wieder etwas Positives für die Bahnkunden zu erreichen.

Die Veränderungen im Bahnhof Wicklesgreuth im Herbst 2009



Oben: Unmaßstäbliche Zeichnung der Gleisanlagen

W3, W20 usw. = erneuerte bzw. neu eingebaute Weichen

*) Gleis 5 erhielt westlich und östlich vom neuen Bahnsteig zwei kurze Rampen, damit es am Bahnsteig 20 cm höher liegt als die anderen Gleise. Dadurch kann man in die „Löhe-Express“-Züge ebenerdig einsteigen, deren Türen 20 cm tiefer liegen als die Türen der ab 2010 verkehrenden S-Bahn.

**) Nur die 60 Meter lange Südseite vom Bahnsteig für das Gleis 5 wurde neu gebaut. Die 140 Meter langen Bahnsteige für die Gleise 2 und 4 folgen erst im Sommer 2010.

Links: Kartenausschnitt, Maßstab etwa 1 : 5.000