

Berlin, 30. Mai 2026

## Geänderte Bauplanung Korridorsperrung München-Rosenheim: Anders, aber nicht besser

DIE GÜTERBAHNEN zeigen sich überrascht über Medienberichte und einen [Eintrag auf der Homepage der DB InfraGO AG](#) zu einem überarbeiteten Sanierungskonzept für die zweigleisige Schienenstrecke zwischen München und Rosenheim. Den Berichten zufolge haben sich Bundes- und Landesverkehrsministerium zusammen mit der DB InfraGO auf eine Alternative zur bisher für Anfang 2028 geplanten 22-wöchigen Vollsperrung der Strecke verständigt. Kernelement soll demnach eine zweigeteilte Sanierung sein, die aber weiterhin auf eine (achtwöchige) Vollsperrung 2028 und eine (sogar 16-wöchige) Vollsperrung 2031 plus weitere Sperrungen dazwischen hinauslaufen soll.

**Peter Westenberger, Geschäftsführer des Verbandes DIE GÜTERBAHNEN**, nimmt wie folgt Stellung: „Das ist nur anders, nicht besser. Erstens länger: Zwei Mega-Sperrungen mit zusammen 24 Wochen plus mehrere kurze Sperrungen könnten verladende Wirtschaft und Bahnunternehmen noch stärker als die bisher geplante einzige Sperrung mit 22 Wochen belasten. Zweitens immer noch am Kern vorbei: Wir brauchen eingleisige Baustellen plus den vorlaufenden Ausbau von Umleiterstrecken, etwa über Mühldorf am Inn, auch wenn dadurch alles etwas länger dauern würde. Vollsperrungen sind so problematisch, weil es im ausgedünnten bayerischen Schienennetz keine geeigneten Umleitungsstrecken gibt. Drittens unabgestimmt: Mit dem Schienengüterverkehr hat niemand gesprochen. Mit der Bundesnetzagentur, bei der ein Beschwerdeverfahren der Güterverkehrsbranche gegen die DB InfraGO-Planung läuft, ebenfalls nicht. Mit der verladenden Wirtschaft vermutlich ebenfalls nicht. Würde jemand A 8 und A 93 von München Richtung Brenner für ein halbes Jahr komplett sperren wollen: Wäre es denkbar, das zu tun, ohne einmal mit dem ADAC gesprochen zu haben?“

### Hintergrund:

Die InfraGO hat ursprünglich angekündigt, die Strecke als einen von rund 40 hochausgelasteten Korridoren mit einer fünfmonatigen Vollsperrung sanieren zu wollen. In der Zwischenzeit wurde die für 2028 geplante Sperrdauer schon um zehn Prozent verlängert und öffentlich, dass der Einbau der neuen Leit- und Sicherheitstechnik ETCS – eines der zentralen Sanierungselemente – 2028 noch gar nicht verfügbar sein würde.

Die Schienengüterverkehrsbranche hat von Beginn an gegen mehrmonatige Vollsperrungen dieser speziellen Strecke opponiert, weil sie für den europäischen Nord-Süd-Verkehr, den Verkehr über den Brenner und als Resilienzverbindung bei Störungen entlang der Donaustrecken nach Österreich essenziell ist. Derzeit läuft ein Beschwerdeverfahren bei der Bundesnetzagentur gegen die Pläne der DB InfraGO AG, das aus der Güterverkehrsbranche angestoßen wurde und bei dem der Verband als „Hinzugezogener“ beteiligt ist.

## Pressestatement



Die angekündigten vorlaufenden Verbesserungen an der eingleisigen Strecke Holzkirchen-Rosenheim sind für den Personenverkehr zwar sinnvoll, für den Schienengüterverkehr aber irrelevant.