

Berlin, 06. Februar 2026

Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg: Desaströser Auftakt, doch der Super-Stau bleibt (noch) aus

Nach mehreren Tagen des Bangens um die wichtigste Umleiterstrecke für die Korridorsanierung zwischen Nürnberg und Regensburg, hat die DB InfraGO heute Abend ihre Übergangslösung präsentiert: Sie will in diesen Stunden den Laufweg zwischen Würzburg über Ansbach nach Treuchtlingen und weiter Richtung Ingolstadt/München für eine reduzierte Zahl von Güterzügen öffnen. Dies soll durch spezielle betriebliche Maßnahmen möglich werden. Der Betrieb des Stellwerks konnte nicht wie geplant aufgenommen werden.

GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger kommentiert die Last-Minute-Maßnahme: „Ein desaströser Auftakt für das auf Kante genähte Umleiterkonzept dieser umstrittenen Vollsperrung in Bayern. Im letzten Moment könnte die DB InfraGO damit zumindest den drohenden Super-Stau des Güterverkehrs zwischen Nordsee und Österreich vermeiden. Die begrenzte Kapazität in der offenbar längeren Inbetriebnahmephase des neuralgischen Stellwerks Ansbach wird dennoch im Schienenverkehr der Region, in Bayern und darüber hinaus für Schäden bei den Eisenbahnunternehmen und ihrer Kundschaft sorgen. Wir fordern, dass es ohne robuste Umleiterkonzepte keine mehrmonatigen Vollsperrungen mehr geben darf.“



Hintergrundinformationen:

Bereits im Vorfeld der Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg musste die ursprünglich für 2025 geplante Inbetriebnahme des neuen Elektronischen Stellwerks Ansbach insgesamt vier Mal verschoben werden. Bei einem vollständigen Ausfall der Hauptumleiterstrecke über Ansbach müssten zahlreiche Güterzüge – auch grenzüberschreitende Verkehre – wesentlich weiträumiger umgeleitet werden, teilweise über Stuttgart. Zudem wäre eine

Pressestatement

Überlastung der Strecke Würzburg–Nürnberg–Treuchtlingen sowie der Route Stuttgart–München die Folge. Die Konsequenzen einer Sperrung der zweigleisigen Schienenverbindung von Nürnberg nach Regensburg und weiter nach Passau und Linz (AT) ohne zumutbare Umleiterstrecke bekämen nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu spüren: in der Transitregion Bayern wären Verkehre zwischen Nordsee und Südosteuropa sowie zahlreiche industrielle Verloader aus Chemie und Kraftfahrzeugherstellung betroffen. Selbst mit einem funktionierenden Umleiterkonzept werden Bahnunternehmen und ihre Kund:innen durch längere Transport- und Fahrzeiten, deutlich höhere Betriebskosten und unweigerlich auftretende ungeplante Störungen belastet.