

Berlin, 06. Februar 2026

Schienenverkehr in Bayern vor hartem Jahr

Vollsperrung Nürnberg–Regensburg wird schon am Tag 0 zum Stresstest für Güterverkehr, Industrie und Politik

Mit der heute um Mitternacht beginnenden fünfmonatigen Vollsperrung der Strecke Nürnberg–Regensburg steht der Schienenverkehr in Bayern vor der ersten von insgesamt sieben Korridorsanierungen und einer Belastungsprobe. Es ist die erste von zwei Vollsperrungen auf der wichtigen Donauachse im Jahr 2026. Klar ist, dass nicht alles nach Plan läuft: am gestrigen Abend wurde bekanntgegeben, dass zum zweiten Mal die Inbetriebnahme des auf der Hauptumleiterstrecke gelegenen Stellwerks Ansbach verschoben werden muss. Stand jetzt bleiben nur noch vier Stunden Puffer bis zum Beginn der Sperre von Nürnberg nach Regensburg. Die betroffenen Unternehmen sehen ihre geplanten Verkehre massiv gefährdet.

Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN: „Wir müssen mit dem Schlimmsten rechnen. Die Eisenbahnunternehmen bangen, ob der neue Inbetriebnahme-Termin für das Stellwerk Ansbach um 20 Uhr nun gehalten wird. Schon am Tag 0 der Korridorsperrung könnte ansonsten der Umleiter-GAU eintreten.“

Zahlreiche Güterzüge – auch grenzüberschreitende Verkehre – müssten dann noch viel weiträumiger als bisher geplant umgeleitet werden, etwa über Stuttgart. Die Strecke Würzburg–Nürnberg–Treuchtlingen dürfte beim Ausfall von Ansbach stark überlastet werden. Selbst ohne zusätzliche Störungen wird das Schienennetz über die Strecke München, Rosenheim und Salzburg bei Verkehren von und nach Österreich an seine absolute Kapazitätsgrenze gebracht – ein Stresstest mit überregionaler Bedeutung. Bayern ist nicht nur Transitregion für Verkehre zwischen der Nordsee und Südosteuropa, sondern auch Standort zahlreicher industrieller Verloader etwa aus Chemie und Kraftfahrzeugherstellung.

Westenberger: „Sollte es in Ansbach zum Ernstfall kommen, sehen wir keine andere Möglichkeit als die Sperrung der Strecke Nürnberg–Regensburg zu verschieben, bis das Stellwerk läuft.“

Schon in der Vorbereitung der Streckensperrung haben DIE GÜTERBAHNEN vor dieser Vollsperrung gewarnt, weil die Umleitungskonzepte zu fragil sind und DB und Bund die gravierenden Mehrkosten für Personal, Energie und Fahrzeuge nicht übernehmen wollen. Ob die Ankündigung der vorlaufenden Ertüchtigung und schnelleren Störfallbeseitigung ausreichend ist, wird sich erst zeigen.

Zudem blieb die InfraGO hinsichtlich der geplanten Maßnahmen hinter den eigenen Ankündigungen aus dem Jahr 2022 zurück. Nicht alle technisch möglichen Optimierungen

werden umgesetzt. So werden beispielsweise die seit vielen Jahren angekündigten Verlängerungen von Überholgleisen auf 740 Meter Zuglänge nicht während dieser Sperre realisiert.

Westenberger: „Wenn eine Strecke über Monate vollständig gesperrt wird, müssen alle Schwachstellen konsequent angegangen werden. Sonst stellt sich die Frage nach dem Nutzen solcher Vollsperrungen. Der Sanierungsbedarf ist da, doch es muss im Einzelfall genau abgewogen werden, ob vollständig oder eingleisig gesperrt wird. Das hierfür in Österreich eingesetzte gute Analyseverfahren wollte die DB InfraGO nicht einsetzen – das muss für die weiteren Korridorsperrungen in Bayern anders werden.“

Vor diesem Hintergrund richtet sich der Blick auch auf die Bundes- und Landespolitik. Korridorsanierungen dürfen nicht dazu führen, dass der Schienengüterverkehr trotz monatelanger Sperrungen strukturell geschwächt wird.