Schienengüterverkehr braucht Kooperation statt nur neue Gleise

Artikel vom **29. Oktober 2026**
Betriebs- und Verkehrsmanagement

Ein grenzüberschreitendes Projekt von VNL und LKZ Prien zeigt, warum neue Gleise allein den Schienengüterverkehr nicht voranbringen. Entscheidend sind gebündelte Gütermengen, verlässliche Verbindungen, passende Betreiberkonzepte und die Kombination von Bahn und E-Lkw.

Philipp Wessiak zum Schienengüterverkehr: Gefragt sind Kooperation, gebündelte Gütermengen und verlässliche Angebote. (Bild: VNL)

Zu wenig Güter für wirtschaftliche Bahnverbindungen und zu wenige attraktive Angebote, um zusätzliche Mengen auf die Schiene zu bringen: Dieser Kreislauf bremst den Schienengüterverkehr zwischen Allgäu, Außerfern, Tirol und Vorarlberg. Das Projekt »Güter auf die Schiene« von VNL und LKZ Prien hat untersucht, wie vorhandene Potenziale im gemeinsamen Wirtschaftsraum besser genutzt werden können. Die

zentrale Erkenntnis: Neue Gleise allein lösen die Herausforderungen nicht. Wichtiger sind verlässliche Angebote, eine bessere Bündelung von Transportmengen, geeignete Betreiber- und Logistikmodelle sowie die Zusammenarbeit von Unternehmen, Logistikdienstleistern, Infrastrukturbetreibern, Politik, Verwaltung und Verbänden. Die Ergebnisse wurden am 13. Oktober 2026 bei der Geiger Gruppe in Herzmanns/Waltenhofen vorgestellt und diskutiert. **Infrastruktur besser auslasten** Das von der EUREGIO via salina im Rahmen des INTERREG-Programms Bayern–Österreich 2021–2027 geförderte Vorhaben baut auf dem Vorgängerprojekt »Außerfern-Allgäu-Link« auf. Es soll dazu beitragen, strukturelle Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zu verbessern und regionale Anliegen gegenüber Politik, Verwaltung und Infrastrukturbetreibern sichtbarer zu machen. Die Diskussion zeigte: In vielen Fällen fehlt es nicht an Ideen, sondern an der Verbindung bestehender Angebote, Gütermengen, Infrastruktur und Akteure zu einem funktionierenden System. Begrenzte Streckenkapazitäten, Nutzungskonflikte zwischen Personen- und Güterverkehr, fehlende regionale Zugangsmöglichkeiten und unzureichend gebündelte Transportmengen erschweren wirtschaftliche Bahnangebote. Gleichzeitig verlagern Unternehmen Transporte nur dann auf die Schiene, wenn Verbindungen planbar, zuverlässig und passend sind. **Logistikkonzepte für die erste und letzte Meile** Praxisbeispiele aus der Abschlussveranstaltung machten deutlich, dass auch bei begrenzter Infrastruktur Spielräume bestehen. Dazu zählen Zuladungskonzepte, regionale Vor- und Nachlaufmodelle sowie Verbindungen zu überregionalen Schienennetzen. Genannt wurden unter anderem das Zuladungskonzept der TIROLER STRASSE-SCHIENE-Umschlaggesellschaft in Hall in Tirol sowie die TransFER-Konzepte der ÖBB Rail Cargo Group. Eine wichtige Rolle spielen flexible Lösungen für die erste und letzte Meile. Regionale Anbieter können Unternehmen an das Schienennetz anbinden, wenn Umschlagpunkte, Anschlussbahnen und Vorlaufverkehre passend organisiert werden. Auch der gezielte Einsatz von E-Lkw kann die Schiene ergänzen und dazu beitragen, wirtschaftlich tragfähige Lieferketten aufzubauen. **Nächste Schritte für die Region** Für den Wirtschaftsraum Allgäu, Außerfern, Tirol und Vorarlberg geht es nun darum, bestehende Infrastrukturen und Anschlussbahnen genauer zu prüfen, Kooperationen auszubauen und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten weiterzuverfolgen. Ein Ansatz ist die mögliche Reaktivierung der Anschlussbahn Ursulasried in Kempten als regionaler Umschlagpunkt. Voraussetzungen für tragfähige Angebote sind ausreichende Transportmengen, Kooperationen zwischen regionalen Unternehmen, verlässliche Verbindungen und Bahnlogistik-Know-how in Unternehmen und Ausbildung. Straße und Schiene werden dabei nicht als Gegensätze verstanden. Ziel ist eine sinnvolle Kombination der Verkehrsträger, um Lieferketten wirtschaftlich und ökologisch besser zu gestalten.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag