

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 71 (2009)

Heft: 9

Artikel: Fachdebatte : landwirtschaftlicher Strassenverkehr

Autor: Monnerat, Gaël / Zweifel, Ueli

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1080907>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Szenen des landwirtschaftlichen Strassenverkehrs (Bilder: Ueli Zweifel und Gaël Monnerat)

Fachdebatte: Landwirtschaftlicher Strassenverkehr

Die arbeitsteilige Wirtschaft und die Konzentration in der Produktion und Verarbeitung von Agrargütern stellen hohe Anforderungen an die Transportlogistik. Der landwirtschaftliche Strassenverkehr, der zum Kerngeschäft des SVLT gehört, ist Teil davon. Die Schweizer Landtechnik wollte wissen, was professionelle Transportlogistik in der Landwirtschaft heute bedeutet und hat zu einer Debatte nach Olten eingeladen.

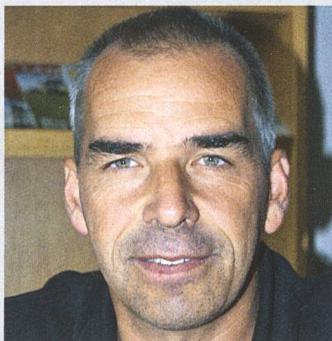
Gaël Monnerat, Ueli Zweifel

Früher war es einfacher: Zuerst galten 25 km/h und dann 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit: Für die «Landwirtschafts»-Traktoren gab (und gibt) es das grüne Kontrollschild und die Anhänger waren, obwohl auch gewisse Sicherheitsstandards erfüllt sein mussten, von der Immatrikulation befreit. Heute ist das mit den breiter, schneller und stärker gewordenen Traktoren etwas komplizierter geworden. Unsere Gesprächsteilnehmer diskutierten zum Thema Fahrzeugimmatrikulation:

Lebhafte Diskussion im Oltner Bahnhofbuffet.



Ueli Brauen ist Lohnunternehmer in Suberg BE.



Bodenbearbeitung und Sätechnik sowie Erntetechnik und Transportlogistik stehen bei den Dienstleistungen im Vordergrund. Auch die rückwärtigen Dienste in der eigenen Landmaschinenwerkstatt sind sehr gut ausgebaut. Als Initiator eines der ersten Rübentransportringe in der Schweiz organisiert Ueli Brauen in seiner Region alljährlich den Zuckerrübenverlad und -transport nach Aarberg.

Schweizer Landtechnik: Welches sind die

Voraussetzungen, um sich als Zuckerrübenpflanzer im Rahmen des Rübenrings am Transport zu beteiligen?

Ueli Brauen: Gerade an der letzten Generalversammlung haben wir beschlossen, dass für den Rübentransport nur noch Anhängerzüge mit wenigstens 15 Tonnen Zuladung zugelassen werden. Mit dieser Massnahme wollen wir die Transportzüge nach Aarberg merklich senken und auf Seiten Rollmaterial mit dem besten Vorhandenen operieren. Um einen optimalen Sicherheitsstandard zu erreichen, wäre ideal, nur noch mit geprüften 40-km/h-Transportzügen zu arbeiten.

Kontrollschilder und was sie sagen

Der Experte des Zürcher Strassenverkehrsamtes Rudolf Streuli gibt einen Überblick über die verschiedenen Möglichkeiten, ein landwirtschaftliches Fahrzeug zu immatrikulieren:

Grün: Dies betrifft den landwirtschaftlichen Sektor.

Weiss: Für gewerbliche Transporte

Blau: Ein blaues Kontrollschild erhalten alle Arbeitsfahrzeuge, welche die Abmessungen respektieren, die für Motorfahrzeuge generell gelten (Arbeitskarren).

Braun: Diese Farbe gilt für alle Strassenfahrzeuge, die breiter sind als 2,55 m.

In der Praxis ergeben sich Schwierigkeiten: Oskar Schenk nennt seine Bedürfnisse beim Klärschlamm- und Gülletransport. Ihm kommt in die Quere, dass er mit der Breitbereifung über 2,55 m kommt und deshalb den Traktor nicht weiß einlösen kann. Dies wäre sehr wünschenswert, um den Traktor für eine bessere Auslastung auch im Klärschlammtransport einzusetzen zu können. Weiss eingelöst hat der Traktor mit maximal 2,55 m umgekehrt nicht die Breite des Anhängers.

Die Vielseitigkeit der Traktoren kann in der Tat vom Gesetz her ein Problem sein, räumt Willi von Atzigen ein.

Es sei aber auch Sache des Lohnunternehmers, sich je nach Dienstleistung für das eine oder andere zu entscheiden und ein Fahrzeug entsprechend zu immatrikulieren.

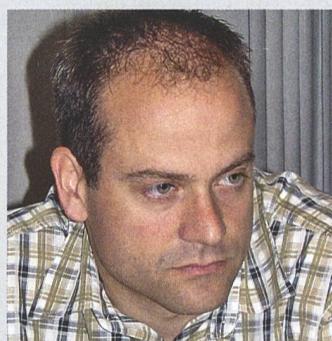
Der SVLT hat zusammen mit anderen Organisationen, die mit dem landwirtschaftlichen Strassenverkehr zu tun haben, übrigens eine Eingabe gemacht,

damit es mehr Spielraum gibt: Beim Anhängerzug mit einem Zugfahrzeug, das die Breite des braun eingelösten Transportanhänger nicht erreicht, soll eine deutliche Signalisation an der Traktorfront die Silhouette des überbreiten Gespanns markieren.

Ueli Brauen kritisiert, die Vorschriften seien aus landwirtschaftlicher Sicht oftmals zu eng und würden nicht auf die speziellen Bedürfnisse der Landwirtschaft Rücksicht nehmen. Nicolas Pavillard pflichtet ihm bei und nennt das Beispiel des Zuckerrübenvollernters, der im Acker mit extrem hohen Achslasten fährt, auf der Strasse aber noch eine Hilsachse benötigt, damit die maximale Achslast von 12 Tonnen nicht übertroffen wird. Rudolf Streuli weist darauf hin, dass die Verordnungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gelten. Auch im Baugewerbe gebe es ähnliche Probleme.

Wo immer möglich, setze sich der SVLT für Verbesserungen ein, erklärt Willi von Atzigen. Die Schweiz habe im Übrigen in Sachen Strassenverkehr ein schlankes Gesetzeswerk. Sachverständige im benachbarten Ausland würden uns darum beneiden. Im Weiteren gibt er zu bedenken, dass es sehr viel Zeit braucht, um Gesetzesparagraphen anzupassen. Der technische Fortschritt und die Entwicklung in der Landwirt-

Nicolas Pavillard ist Beteiligter am Lohnunternehmen und Landwirtschaftsbetrieb von Josy Pavillard in Orges VD.



Unter Nicolas Pavillards Vorarbeit und Planung wurden drei leistungsstarke Betriebe verfahrenstechnisch und betriebswirtschaftlich zu einer Einheit zusammengefasst.

Schweizer Landtechnik: Wie haben sich in den letzten Jahren die Bedürfnisse an Fuhrpark (Traktoren, Anhänger, Anhänger-typen usw.) generell und speziell nach dem betrieblichen Zusammenschluss der drei Landwirtschaftsbetriebe verändert?

Nicolas Pavillard: Vor allem ist für uns die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h sehr wichtig geworden. Seit der Einführung (1995) haben wir davon Gebrauch gemacht. Bei 40 km/h ist der Zeitgewinn wichtig, denn die Traktoren und die Chauffeure kommen auf eine höhere Leistung, verbringen sie doch rund die Hälfte der Traktorstunden auf der Strasse. Auf den Fuhrpark hatte der faktische Zusammenschluss der drei Landwirtschaftsbetriebe vorderhand noch wenig Einfluss. Doch nach und nach kommen grössere 40-km/h-Anhänger und -Kipper hinzu. Letztlich ist es wichtig, schneller zu fahren, aber auch eine optimale Nutzlast zu haben.

schaft hätten sich in den letzten Jahren so beschleunigt, dass die Gesetzgebung nicht Schritt halten könne.

Von 30 auf 40 km/h – kein Pappenstiel

Für Erich Guggisberg ist klar: Technisch gesehen ist zwar vieles möglich, aber die Anpassung von Bremsanlagen, Radnaben, sowie Achsen und Chassis gestaltet sich beim Umrüsten in den meisten Fällen als schwierig und vor allem kostspielig. Kein Hersteller wird für den selbst umgebauten Anhänger die notwendigen Garantien für 40 km/h abgeben. In der Diskussionsrunde besteht Einigkeit darüber, dass Umrüsten von 30 auf 40 km/h in der Regel nicht praktikabel ist.

Auch die Selbstmontage einer hydraulischen Bremsanlage wird kritisch beurteilt.

Erich Guggisberg ist Technischer Leiter bei der Paul Forrer AG in Zürich



ssenverkehr mit solchen Fahrzeugen zu erhöhen, muss der Akzent auf die Bremsen, die Achsen, die Anhängevorrichtungen sowie die Kennzeichnung und Signalisation gesetzt werden.

teilt. Erich Guggisberg nennt Fehlerquellen, die entstehen, wenn die einzelnen Bauteile nicht aufeinander abgestimmt sind. Dies könnte die Bremswirksamkeit beeinträchtigen und rasch zu Folgeschäden führen. Neue Messtechniken und computergestützte Modellrechnungen sollen dafür sorgen, dass richtig dimensionierte Komponenten auf Traktor und Anhänger die Bremsleistung jederzeit mit hoher Sicherheit gewährleisten. Damit weist Erich Guggisberg auf einen nächsten Entwicklungsschritt hin.

Zwar können hydraulische Bremsanlagen praktisch die gleiche Sicherheit wie die Pneumatischen erbringen. Letztere setzen sich im oberen Leistungsbereich der Traktoren aber mehr und mehr durch.

Oskar Schenk betreibt mit vier Festangestellten und bis zu 6 Aus-hilfskräften ein Lohnunternehmen in Schwarzenburg BE. Ein Spezi-algebiet sind Gülletransport und -ausbringtechnik.



Schweizer Landtechnik: Welche Strategien verfolgt ihr Lohnunternehmen generell und beim landwirtschaftlichen Strassenverkehr im Speziellen?

Oskar Schenk: Der Sicherheitsaspekt hat in meinem Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Zum täglichen Sicherheitscheck gehören Licht – und Bremskontrolle, Begutachtung des Luftdrucks und sinnvolle Druckeinstellung gemäss Arbeitserledigung. Die entsprechende Vignette der BUL

ist hilfreich, um immer daran zu denken. Saubere Rückspiegel und einen gute Sicht nach vorne und hinten gehören auch dazu. Es gibt aber auch Vorschriften, die meiner Meinung nach nichts zur Verkehrssicherheit beitragen. Dazu zähle ich das Höchstgeschwindigkeitszeichen 30 km/h und die Seitenblickspiegel auf den Geräten im Frontanbau.

Ueli Brauen ist der Meinung, dass es viele Anhänger gibt, auch neue, die zwar für 40 km/h zugelassen, aber dafür nicht geeignet sind. Schadenfälle und Verschleiss seien die Folge, denn Achsen, Chassis sowie Räder und Bremsen sind bei 40 km/h samt Zuladung hohen Belastungen ausgesetzt. Ein Anhänger, der weniger als 20 000 Franken kostet, erfüllt die Bedingungen eines 40-km/h-Anhängers eigentlich nicht, ist Ueli Brauen überzeugt.

Ideale 40km/h

Oskar Schenk ist überzeugt, dass 40 km/h Höchstgeschwindigkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge den Verkehrsfluss positiv beeinflusst. Es gebe

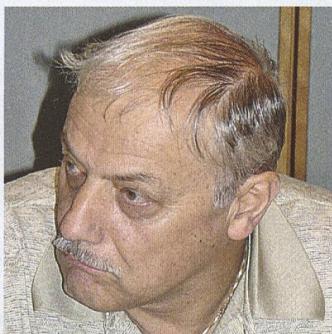
Willi von Atzigen ist Direktor des SVLT. Dieser vertritt bekanntlich die Interessen der mechanisierten Landwirtschaft.



Schweizer Landtechnik: Was heisst Interessenvertretung im dichten Strassenverkehr und beim hohen Sicherheitsanspruch für alle Verkehrsteilnehmenden?

Willi von Atzigen: Die landwirtschaftlichen Transporte werden immer voluminöser und die Gesamtgewichte wachsen. Da sind die Frictionen im dichten Strassenverkehr vorprogrammiert. Es muss unser Ziel sein, kritische Punkte und Problemfelder früh zu erkennen. Dann können wir rechtzeitig auf

die Gesetzgebung Einfluss nehmen. Durch unsere Kontakte zum Bundesamt für Strassen wollen wir die landwirtschaftlichen Interessen bestmöglich mit dem allgemeinen Strassenverkehr in Einklang bringen.

Hansueli Schmid ist Leiter des SVLT-Kurszentrums in Riken.

Schweizer Landtechnik: Ausgediente Lastwagenanhänger werden oft in der Landwirtschaft weiterverwendet. Kann man es als gangbaren Weg bezeichnen, diese für den sicheren Betrieb in der Landwirtschaft zu warten und zu reparieren?

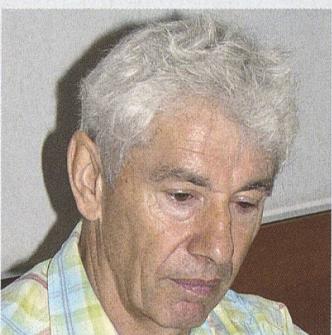
Hansueli Schmid: Die Erfahrungen, die wir im Kurszentrum machen, sind diesbezüglich nicht sonderlich ermutigend. Denn wir stellen fest, dass die für vergleichsweise wenig Geld gekauften Fahrzeuge manchmal nicht mehr saniert

werden können; es sei dann, man stecke sehr viel Geld in die Ersatzteile wie Achsen, Radnaben, Bremsanlagen usw. Zudem sind die Ersatzteile zum Teil nicht mehr erhältlich und die Korrosion ist manchmal so fortgeschritten, dass Reparaturen mit gutem Gewissen nicht mehr möglich sind. Wir wollen eine Checkliste mit jenen Punkten erstellen, die beim Kauf eines Lkw-Anhängers unbedingt beachtet werden müssen.

weniger riskante Überholmanöver als früher. Er plädiert dafür, Traktor und Anhänger bei Kolonnenbildung auszustellen, wenn es der Strassenraum zulässt. Der Lohnunternehmer instruiert seine Chauffeure diesbezüglich und nimmt dies aufs Konto Imagepflege. «Wir sind ja angeschrieben wie jedes Transportunternehmen im Positiven und im Negativen. Innerorts sind wir mit 40 km/h praktisch gleich schnell unterwegs wie der übrige Verkehr», ergänzt Ueli Brauen.

Auf das Erreichte dürfen wir stolz sein

Ueli Brauen resümiert, dass punkto Sicherheit im landwirtschaftlichen Strassenverkehr noch viel zu tun sei. Er

Rudolf Streuli ist Leiter der Abteilung Arbeitsfahrzeuge im Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich.

Schweizer Landtechnik: Wie viel Zeit nehmen in ihrer Tätigkeit die landwirtschaftlichen Fahrzeuge in Anspruch und welchen Ermessensspielraum haben die kantonalen Strassenverkehrsämter bei der Durchsetzung der gesetzlichen Vorgaben?

Rudolf Streuli: Der landwirtschaftliche Strassenverkehr beschäftigt uns in unserer Abteilung ca. zu einem Drittel nebst Spezialfahrzeugen des Baugewerbes, sowie Schwertransporten und Kranfahrzeugen usw.

Zur zweiten Frage: Was in den Verordnungen zum Strassenverkehrsrecht steht, ist für die Strassenverkehrsämter und auch für die Polizei verbindlich. Wir richten uns danach, doch gibt es einen Ermessensspielraum. Es braucht für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge ein profundes Spezialwissen.

nennt namentlich die Wichtigkeit eines guten Allgemeinzustandes von Traktoren und Landmaschinen. Dazu gehört die uneingeschränkte Rundumsicht auf Strasse und Geräte durch eine saubere Kabinenverglasung und eine gute Beleuchtung.

Oskar Schenk schneidet ein Problem an, dem er kürzlich auf dem Mähdrescher in einem Baustellenbereich begegnet ist. Er konnte mit dem überbreiten Fahrzeug erst nach einigem Hin und Her passieren, weil die Bauabschränkungen nur die Durchfahrt mit der Normalbreite 2,55 m erlaubten. Dem hält Willi von Atzigen entgegen, es sei Aufgabe des Chauffeurs eines Ausnahmefahrzeugs, sich über die Verhältnisse auf der gewählten Route zu

Dominique Berner ist beim SVLT im technischen Dienst angestellt. In seinen Bereich gehört auch der landwirtschaftliche Strassenverkehr.

Schweizer Landtechnik: Wie und wo setzt sich der SVLT für die Verkehrssicherheit ein?

Dominique Berner: Den Hauptbeitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leistet der SVLT in der Ausbildung von jugendlichen Lenkerinnen und Lenkern. Wir sensibilisieren sie für eine vorausschauende Fahrweise. Dies ist das Ziel sowohl bei den Vorbereitungskursen Kat F/G als auch insbesondere bei den Fahrkursen G40. Die wichtigsten Informationen zum landwirtschaftlichen Strassenverkehr

sind auf den SVLT Merkblättern zusammengefasst. Diese schaffen Klarheit und Übersicht. Erwähnen will ich noch den Schwerpunkt «Ladungssicherung». Ich behandle dieses Thema im Rahmen von Vorträgen, Maschinenvorführungen und Ausstellungen.

informieren. Je nach Strassenverhältnissen sei es auch durchaus ratsam, eine längere, aber dafür logistisch sinnvolle Route statt der kürzesten Verbindung zu wählen.

Den positiven Schlusspunkt zur engagierten Diskussionsrunde setzt Nicolas Pavillard. Er erinnert sich, was Fahrten mit Traktor und Anhänger noch in seiner Kindheit bedeuteten. Das sei rückblickend manchmal eine riskante Sache gewesen. Auf allen Ebenen wurde in den letzten Jahren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und auch des Komforts ungemein viel geleistet.

Auf das Erreichte dürfen wir stolz sein. ■

Pro HEES Plus 46

Hydrauliköl



NBR/
HNBR

Beste Verträglichkeit mit
NBR und HNBR Elastomerdichtungen



Optimierter Verschleissenschutz,
Korrosionsschutz und
hervorragendes Hochdruckverhalten



Ausgezeichnet mit dem
europäischen Umweltzeichen

erfüllte
Normen

EU Eco-Label, Bosch Rexroth RD90221-1,
VDMA 24568 HEES, DIN ISO 15380,
DIN 51524-2,3, Swedish Standard SS 15 54 34,
CAT BF-1 Anwendungen

Blaser Swisslube AG

CH-3415 Hasle-Rüegsau Tel. 034 460 01 01 Fax 034 460 01 00 www.blaser.com

Blaser.
SWISSLUBE



STIHL MotoMix® – der
schadstoffarme Kraftstoff für
2-Takt- und 4-MIX-Motoren.

STIHL MS 441 Die neue Generation der Profiklasse.

Bei ihr zittert nur der Wald.

Mit ihrem innovativen Antivibrationssystem macht Ihnen die neue STIHL MS 441 die Arbeit einfacher. Die intelligente Kombination aus AV-Handgriffsystem, stossgedämpfter Vergaseraufhängung und vibrationsarmer Spezialkette garantiert eine kräfte schonende Handhabung. Und die MS 441 hat noch mehr zu bieten. Zum Beispiel eine neue Motorentechnologie. Mit deutlich mehr Leistung bei deutlich weniger Verbrauch. Oder das besonders wartungsarme Filterkonzept mit Vorabscheidung. Am besten, Sie probieren die neue Generation in der Profiklasse selber aus – bei Ihrem STIHL Fachhändler.

Katalogpreis Fr. 1855.– (inkl. MwSt)

Schieneinlänge: 45 cm, Hubraum: 70,7 cm³, Leistung: 4,1 kW/5,6 PS,
Gewicht der Motoreneinheit: 6,6 kg

STIHL VERTRIEBS AG
8617 Mönchaltorf
Tel. 044 949 30 30
Fax 044 949 30 20
info@stihl.ch
www.stihl.ch

Nr. 1 weltweit **STIHL**[®]

Blut spenden hilft Leben retten

> PRODUKTE UND ANGEBOTE PUBLITEXT

10 000 ha mit Krone BiG M

Im Frühling 2001 nahm das Lohnunternehmen von Christian Giger aus Sevelen im St. Galler Rheintal den ersten Selbstfahrmaher BiG M II von Krone in Betrieb. Die Maschine mit einer Arbeitsbreite von 9,7 m und einer Motorleistung von 360 PS bewährte sich von Anfang an sehr gut und erbrachte erstaunliche Arbeitsleistungen.

Nach dem ersten Schnitt 2009 kann das Lohnunternehmen Giger die gesamte Mähfläche von 10 000 ha vermelden. Wenn man bedenkt, dass wir in der Schweiz nicht nur grosse Parzellen haben, ist die jährliche Einsatzfläche von 1250 ha ein sehr gutes Resultat.

Christian Giger schätzt am BiG M die gute Übersicht, die gute Manövribarkeit sowie die Bodenschonung dank ausgewogener Gewichtsverteilung und grosser Bereifung. Dies erlaubt auch kleinere, unförmige Parzellen in kürzester Zeit abzumähen. Auch die Endgeschwindigkeit von 40 km/h und die gefederte Vorderachse bieten grosse Vorteile, kann doch die Maschine in kürzester Zeit zur nächsten Parzelle umgesetzt werden.

Seit Mai 2008 steht bereits der dritte BiG M II im Einsatz, denn Christian Giger will auf den techni-

schen Fortschritt, wie zum Beispiel die Schwadzusammenführung, nicht verzichten.

Die guten Leistungen vom BiG M II sowie der gute Service vom LV-Maschinencenter Rebstein AG haben Christian Giger dazu bewogen, noch weitere Maschinen von Krone zu beschaffen. So stehen weiter eine Krone-Mähwerk-Triple-Kombination EasyCut 9000 CV mit Schwadzusammenführung und eine Grossballenpresse BiG



Pack 1290 XC mit Vorbauhäcksler im Einsatz.

GVS Agrar AG
Land- u. Kommunalmaschinen
Im Majorenacker 11
8207 Schaffhausen
Tel. 052 631 19 00
Fax 052 631 19 29
info@gvs-agrar.ch
www.gvs-agrar.ch