

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 74 (2012)
Heft: 12

Rubrik: SBB Cargo baut Wagenladungsverkehr ab

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: 04.02.2026

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

Schweizer Zuckerrübenproduzenten, und Pierre-André Burnier, Vizepräsident der Westschweizer Vereinigung der Zuckerrübenpflanzer, vor der Abschaffung der Zuckerquote und der EU-Zuckermarkt-Liberalisierung, die zu einer unkontrollierten Rübenmenge, zu tieferen Preisen und letztlich zu tieferen Einkommen für die Produzenten führten. ■

Gemäss Referentin Elisabeth Lacoste hat die 2006 eingeleitete Zuckermarktreform der EU dazu geführt, dass die EU vom weltweit grössten Zuckerexporteur zum Zuckerimporteur geworden ist.



Werk Aarberg

Gründung: 16. November 1912

Inbetriebnahme: 13. Oktober 1913

Mitarbeitende: 170, während der Kampagne 200

Verarbeitung: Von Ende September bis Ende Dezember werden täglich 9600 t Rüben zu Kristallzucker bzw. Dicksaft verarbeitet. Im Frühjahr wird der eingelagerte Dicksaft ebenfalls kristallisiert.

Daraus entstehen: Kristallzucker 1000 Tonnen, Zucker in Dicksaft 400 Tonnen, Melasse 200 Tonnen, Pressschnitzel 1600 Tonnen, Trockenschnitzel 100 Tonnen.

Der Zucker wird lose in Silos mit einer Gesamtkapazität von 60 000 Tonnen gelagert. Weiterverarbeitung und Verpackung für Detailhandel und Industrie erfolgen während des ganzen Jahres.

Produkte: Kristallzucker lose und in Säcken, Gelierzucker, Melasse, Press- und Trockenschnitzel.

Maschinenpark für die Herstellung der für den Direktkonsum benötigten Verpackungseinheiten (1-kg-Beutel, Würfel, Sachets).

Werk Frauenfeld

Gründung: 21. Mai 1957

Inbetriebnahme: 9. Oktober 1963

Mitarbeitende: 105, während der Kampagne 155

Verarbeitung: Während der Kampagne werden täglich 10 000 Tonnen Rüben verarbeitet.

Daraus entstehen: Kristallzucker 1500 Tonnen, Melasse 320 Tonnen, Pressschnitzel 1400 Tonnen, Trockenschnitzel 170 Tonnen. Für die Lagerung des Zuckers stehen Silokapazitäten von 90 000 Tonnen zur Verfügung.

Produkte: Kristallzucker lose und in Säcken, Biozucker (Knosp-Zertifikat), Melasse, Press- und Trockenschnitzel.

Das Werk Frauenfeld verfügt über eine eigene Trocknungsanlage für Rübenschitzel.

SBB Cargo baut Wagenladungsverkehr ab

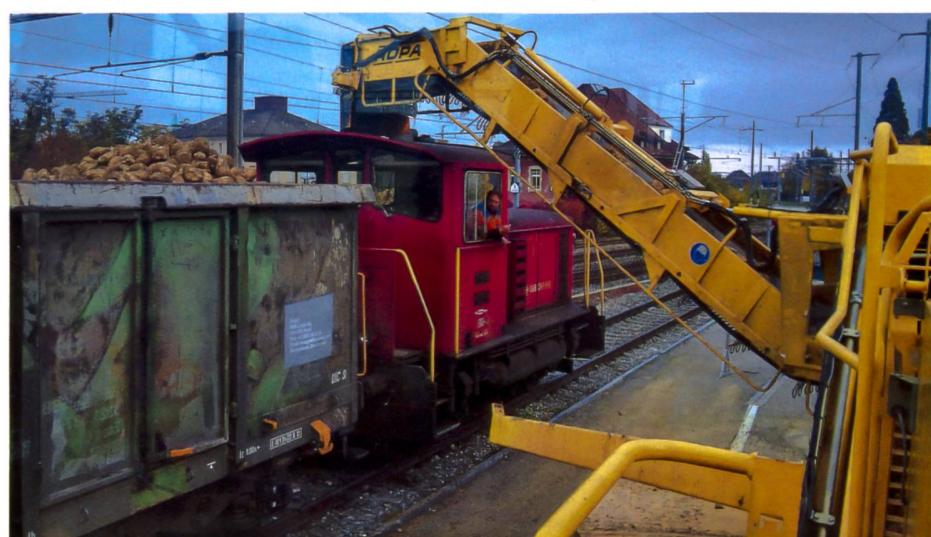
SBB Cargo, das Gütertransportunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen, hat seinen Service im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) abgebaut: Nur noch 374 von einst 500 Verladebahnhöfen werden ab 2013 bedient.

Dominik Senn

Die Umstellung ist soeben auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 wirksam geworden: Ab sofort werden an 128 Bedienpunkten keine einzelnen Güterwagen oder Wagengruppen mehr von Anschlussgleis zu Anschlussgleis oder von Freiverlad zu Freiverlad zugestellt. Ein Teil der Kunden wird auf die Strasse ausweichen müssen. Welche Auswirkungen der EWLV-Abbau für die Kunden im Agro-Bereich hat, erklärt Peter Jakob von der Planung/Steuerung Netz Wagenladungsverkehr der SBB Cargo AG in Basel.

In einem breit abgestützten Prozess, in dem alle betroffenen Kunden und Kantone miteinbezogen waren, hat SBB Cargo die

Sanierung erarbeitet und ist zum Schluss gekommen, den Schnitt bei den schlecht ausgelasteten Bedienpunkten im EWLV bei unter 500 Wagen je Bahnhof und Jahr anzusetzen, so Jakob. Die derzeit schwächsten 250 Bedienpunkte generieren nämlich



Im Wagenladungsverkehr ist zeitraubende Rangierarbeit nötig.

Einzelkunden müssen im Falle von Schliessungen den nächstmöglichen Bedienpunkt suchen oder sich an Dienstleister wie Fenaco wenden.



Rübentransporte nach Aarberg und Frauenfeld laufen über ein Kundennetz (Clientnetz) und gehören zum Ganzzug-Geschäft von SBB Cargo.



nur rund vier Prozent des gesamten EWLV-Aufkommens. Oder anders betrachtet: 56 Prozent aller Punkte des Bediennetzes verarbeiten weniger als drei Prozent des Wagenaufkommens. Im Durchschnitt verkehrt an den nicht mehr bedienten Verladebahnhöfen weniger als ein Wagen pro Tag. Die Ineffizienz wird durch hohen Personaleinsatz und umständlichen Rangierbetrieb noch verstärkt.

Kombinierter Verkehr

Die Lösung bzw. die wichtigste Alternative ist eine kostengünstige Lösung im kombinierten Verkehr, was mehr Lastwagenfahr-

ten bedeutet. Für die betroffenen Einzelkunden sind die Auswirkungen meist nicht schwerwiegend. So werden sie je nachdem angehalten, für die Güter den nächstmöglichen Bedienpunkt anzuwählen oder sich an Dienstleister wie Fenaco zu wenden, die im EWLV-Bereich kräftig mitmischen bzw. Koordinationsarbeit leisten. Eine Achillesferse sind die Kosten. Der teure doppelte Umlad Strasse–Schiene und Schiene–Strasse sollte markant verbilligt werden. Der Bund müsste wie beim Alpentransit garantieren, dass sich die Rahmenbedingungen (LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Längenbegrenzung der Lastwagen auf 18 Meter) nicht zulasten der Schiene verschlechtern. Dazu kommt, dass wieder vermehrt Lastwagen eingesetzt werden.

Von dieser Ausdünnung im EWLV nicht betroffen sind die Rübentransporte in die beiden Zuckerfabriken, betont Jakob. Denn Rübentransporte laufen über ein Kundennetz (Clientnetz) und gehören zum Ganzzug-Geschäft von SBB Cargo. Der Direktverkehr durch Ganzzüge (Cargo Train) erfolgt ohne Rangieren. Cargo Train eignet sich, wenn grosse Mengen an Gütern zu transportieren sind, wie Öl, Stahl, Kies, Kohle, Baustoffe, Autos, Holz oder eben Rüben.

Gemäss Jakob ist die Sanierung der sehr schlecht ausgelasteten Bedienpunkte ein Teil des Sanierungsprogramms von SBB Cargo, um die seit Jahren defizitäre SBB Cargo AG in die schwarzen Zahlen zu führen und 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Mit der Sanierung können ab

2013 jedes Jahr Kosten von rund 35 Millionen Franken eingespart werden. Der Kostenersparnis steht ein erwarteter Umsatzverlust von rund 7 Millionen Franken gegenüber.

Eine Hiobsbotschaft hat kürzlich SBB Cargo Basel erreicht: SBB Cargo verlegt den Hauptsitz und damit die Arbeitsplätze der rund 500 Mitarbeitenden per November 2014 nach Olten. ■

Mehr Verkehrsleistung in der Agro-Branche

Jeden Tag transportiert die Schweizer Güterbahn durchschnittlich fast 200 000 t Güter. Im Vorjahr ging die Verkehrsleistung insgesamt zurück, nicht aber im Agro-Bereich und im Bereich Bau. SBB Cargo hat einen Anteil von 23% an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene. Damit ist das Unternehmen das grösste Gütertransportunternehmen der Schweiz und erbringt eine Leistung, die für die Schweizer Wirtschaft unverzichtbar ist.



Peter Jakob von der SBB Cargo AG in Basel ist für das Wagenladungsverkehrs-Netz zuständig. (Bilder: tv/SBB/Dominik Senn)