

Rüben auf der Schiene: Warum geht woanders, was hier nicht geht?

VON URS KRAMER



Früher war ab dem Beginn der Erntesaison im September der Abtransport der mit verschiedenen Gespannen zum nächsten Bahnhof gebrachten und dort in E-Wagen verladenen Zuckerrüben ein alljährlich wiederkehrendes Geschäft der Eisenbahn. Oft waren die Transportwege nicht einmal besonders lang, da die nächste Zuckerfabrik gar nicht weit entfernt lag. Im Zuge der Zentralisierung der Herstellung von Zuckerprodukten auf wenige Standorte („Fabriken“) in Deutschland wurden die Transportwege der süßen Fracht zuletzt zwar immer länger, doch kam es etwa zeitgleich mit der Bahnreform 1994 trotzdem zu einem (vorläufigen) Ende der Rüben Transporte auf der Schiene in Deutschland. Ganz anders verlief die Entwicklung bei unseren südlichen bzw. östlichen Nachbarn.

Status Quo in Deutschland: „Rüben weitgehend weg“

Seit einigen Jahren werden die Rüben hierzulande fast nur noch per Lkw befördert, und das oft über Hunderte von Kilometern, wenngleich auch weit von der Fabrik entfernte Felder teilweise auf andere Kulturen umgestellt wurden. Eine unheilige Allianz aus Zuckerfabriken, Transporteuren und Bauern (die nun eine Feldrandabholung ihrer Erträge bei höherer Entlohnung bekamen oder selbst zum Fuhrunternehmer wurden und sich damit ein erkleckliches Zubrot verdienen konnten) hatte hier ganze Arbeit geleistet. Die damalige Bundesbahn konnte und wollte diesem Umstellungsprozess nichts mehr entgegensetzen und war sogar froh, ihre alten, fast nur noch für den Rübentransport genutzten zweiachsigen E-Wagen ausmustern zu können. Zahlreiche Nebenbahnen verloren in diesem Kontext einen großen Teil ihres (Güter-)Verkehrs und bezahlten die Entwicklung sozusagen mit dem Leben. erinnert sei nur exemplarisch an das einst dichte Streckennetz in Rheinhessen um Alzey, das heute weitgehend von der Streckenkarte verschwunden ist. Die

Strecken um Grünstadt, einem weiteren „Rübenknoten“ mit eigener Zuckerfabrik in Offstein, hat (teilweise) nur deshalb nicht dasselbe Schicksal ereilt, weil dort zeitgleich der Personenverkehr ausgeweitet bzw. reaktiviert wurde.

A propos Reaktivierung: Zumindest der „Fern-Rübenverkehr“ erlebte in Deutschland in den letzten Jahren partiell eine Wiederauferstehung. Dabei geht es aber nur um vereinzelte Transporte von überlasteten Zuckerfa-



Auch 2025 gab es noch vereinzelt Rübenverkehre in Deutschland. Am 12.09.25 stand 362 614-0 mit Leerwagen im Hafen Straubing bereit, wo Bio-Rüben zum Versand in die Schweiz verladen wurden.

Fotos(2): Jana Müller

Die 2016 911 der Stern & Hafferl Verkehrs-GmbH hatte am 30.11.24 mit ihrem Zug mit Rüben aus Emling in der Einfahrtskurve von Haiding fast den Abzweig der Aschacher Bahn von der Hauptbahn von Passau nach Wels erreicht. In Wels wurden die Wagen an Rail Cargo Austria übergeben und von dieser nach Tulln zur Verarbeitung gebracht.



Der betrieblich wohl spannendste Rübenverkehr in Österreich findet auf der Linzer Lokalbahn statt: Ausgangspunkt ist hier die Verladestelle Emling. Dort stand am 15.10.23 St&H-Ellok 20007 (wie jeden Werktag während der Kampagne) bereit und wartete, dass per Radlader ihre Eas-Fuhre mit der süßen Fracht beladen wird ...

Foto: Urs Kramer

briken im Norden weiter in den Süden (so etwa aus Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern) oder über lange Distanzen wie etwa teilweise zur Zuckerfabrik im niedersächsischen Uelzen, wo allerdings die „letzte Meile“ bezeichnenderweise wieder der Lkw übernehmen muss, weil das örtliche Anschlussgleis der Zuckerfabrik bereits vorschnell demontiert worden war. Zuletzt wurden und werden auch Zuckerrüben aus biologischem Anbau in Deutschland auf der Schiene zu ihrer Verarbeitung in die Schweizer Zuckerfabrik Frauenfeld gebracht, weil das Biozertifikat diesen ökologischen Transport verlangt. Hier kommt es teilweise wirklich noch zu einer feldnahen Verladung der Zuckerrüben wie in Niederbayern.

Dabei bespannte die HSL Logistik GmbH auch heuer wieder die Züge ab Schweinfurt mit einer ihrer vier Stadler Euro9000 (2019 307, 308, 314 und 319), die via Basel nach und von Frauenfeld durchlaufen, doch ist in der Schweiz nunmehr die TX Logistik GmbH verantwortliches EVU. Von Nördlingen aus fährt wieder die BayernBahn GmbH (BYB), und die Rail Cargo Logistics - Germany GmbH (RCL) ließ bis zum 26.09. einige Züge ab Straubing, Eggmühl und Ingolstadt mit einer ihrer drei Stadler EuroDual (159 264, 268 und 269) bespannen. Vor Ort hatte man dabei mit der RBL Rail Bavaria Logistik GmbH auf der „ersten Meile“ in Eggmühl an der Mühle und auf den ersten 800 m der freien Strecke Richtung Landquaid

Rüben verladen. Um Letzteres zu ermöglichen, hatten zuvor nahe Eggmühl abgestellte Güterwagen bis kurz vor Schierling geschoben werden müssen. Als Zuglok kam 295 099 zum Einsatz. Die weitere Strecke konnte nicht befahren werden, da sie ab Km 1,0 wegen Oberbauschäden weiterhin komplett gesperrt ist. Daher war eine Verladung bei Niederleierndorf wie in früheren Jahren nicht möglich, doch soll die Strecke nach jüngsten Informationen mit der RBL als neuem Betreiber auf ganzer Länge saniert und wieder für den Rübentransport genutzt werden. In Straubing, wo der bislang genutzte Bahnhof deshalb seine Ladegleise behalten durfte, die sogar „renoviert“ wurden, fand die Verladung diesmal wegen Bauarbeiten im Hafen statt, wo sich unter anderem die smart rail GmbH mit den Mietloks 362 614 und 218 308 betätigte. Der Umschlag erfolgte zum Teil den ganzen Tag über, ehe dann eine der beiden Maschinen die Wagen nach Straubing bringen konnte. Am späten Nachmittag des 16.09. verließ schließlich der letzte beladene Rübenzug Straubing Hafen mit 362 614. Das Ganze fand übrigens fast in Sichtweite der Zuckerfabrik in Plattling statt, die jedoch nur noch über die Straße beliefert wird. Durchführendes EVU auf dem Hauptlauf war hier der Kooperationspartner MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, da die RCL als Bahnlogistiktochter der ÖBB-Rail Cargo Group (RCG) keine solche Lizenz hat. Die BYB- und RCL-Verkehre laufen bzw. liefern via Lindau mit der ChemOil Logistics AG als Auftragsgeber und der LTE Schweiz GmbH als verantwortlichem EVU zwischen Lindau und Frauenfeld.

Insgesamt sollen so in diesem Jahr 34 Ganzzüge mit meist 34 Wagen und je 1.650 t Rüben netto befördert worden sein. Von Schleswig-Holstein aus gab es wieder einen Bahn-Rübentransport zur Zuckerfabrik in Uelzen. Am 15.09.25 begann die Verladung in Flensburg Weihe. Dort wurden neun Wochen lang jeweils dreimal rund 1500 t verladen. Danach erfolgt noch für drei Wochen im Hafen von Brunsbüttel eine Verladung. An beiden Verladebahnhöfen werden hauptsächlich Rüben aus der jeweiligen Umgebung abgefertigt. Der Bahntransport hat sich aus Sicht der Beteiligten in den vergangenen Jahren bewährt und trägt zur Stabilität der Lieferkette bei.



... um diesen am folgenden Morgen in das nahe gelegene Eferding zu befördern. Dortselbst wurde am Bahnhof vorbei gefahren und dann in das Übergabegleis zurückgedrückt. Nachdem die Lok wegggesetzt hatte ...

Alles anders in Österreich und der Schweiz?

Schaut man nun über die deutsche Landesgrenze hinweg, sollte man mei-

nen, dass dort dieselben ökonomischen Bedingungen herrschen und deshalb mutmaßlich auch dort der Zuckerrübenverkehr auf der Schiene am Ende bzw. zumindest weitgehend auf die Straße verlagert sein müsste. Aber ein Besuch in den beiden Nachbarländern zeigt, dass das keineswegs so ist.

In der Schweiz hat sich die SBB Cargo AG zwar weitgehend von der Beförderung der süßen Fracht zu den beiden Zuckerfabriken in Aarberg und Frauenfeld zurückgezogen. Der Verkehr wurde aber nach einer Ausschreibung von Privatbahnen übernommen und in den letzten beiden Jahren weitgehend im bisherigen Umfang fortgeführt. Allerdings wurden zahlreiche kleinere Verladepunkte aufgegeben und die Anlieferung der Rüben von den Feldern auf einige größere Rübenbahnhöfe konzentriert.

Ein ähnlicher Prozess war und ist auch in Österreich zu beobachten, wo der Rübentransport zu rund 55 % auf der Schiene rollt. Nachdem in der Fabrik in Hohenau bereits seit dem Jahr 2006 keine Rüben mehr verarbeitet werden, wurden bis zum Ende der Kampagne 2024 noch die zwei Zuckerfabriken in Tulln (an der Franz-Josefs-Bahn nahe der sogenannten Weststrecke zwischen St. Pölten und Wien) und in Leopoldsdorf (an der Strecke von Wien Richtung Marchegg bzw. Bratislava) nahezu ausschließlich durch die ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria AG (RCA) bedient. In den beiden Fabriken wurden jeden Tag insgesamt rund 25.000 t Zuckerrüben verarbeitet. Das zentrale Zuckermagazin befindet sich in Tulln, wo alle in Österreich im Handel erhältlichen Zuckersorten der Marke „Wiener Zucker“ erzeugt, abgepackt, gelagert und schließlich ausgeliefert werden. Nach dem Ende der Kampagne 2024 wurde die Fabrik in Leopoldsdorf geschlossen, sodass in diesem Jahr alle Rüben nach Tulln gebracht werden. Im Vorgriff darauf wurden offenbar auch die Anbaumengen reduziert, sodass dieses Jahr mit knapp 2 Mio. t fast 40 % weniger Zuckerrüben anfallen. Dadurch wird die Kampagne mit Transporten sicherlich sehr viel kürzer dauern.

Die Verladung erfolgt an bis zu 40 Ladestellen vor allem in Niederösterreich, Oberösterreich sowie dem Burgenland, vereinzelt sogar in Kärnten (Treibach-Althofen) und in der Steiermark (Weißkirchen), wo man das nicht unbedingt erwartet hätte. Die österreichische Rübensaison 2024 (für dieses Jahr sind, abgesehen von den geringeren Mengen und den dadurch



... kam aufgrund von eingeschränkten Gleiskapazitäten mit den Leerwagen der Rückleistung eine weitere Maschine zum Zug, in der Regel St&H 22 005 oder 001. Beide Maschinen mit Baujahr 1915(!) dürften zu den ältesten noch irgendwo im Planeinsatz stehenden Lokomotiven überhaupt gehören, stammen ursprünglich der Militärbahn Wöllersdorf. Hier beschleunigte mit Funkenflug am 28.12.22 die 22 005 aus dem Bahnhof ...

kürzeren Verladezeiträumen keine wesentlichen Änderungen zu erwarten bzw. bisher zu beobachten gewesen) soll nun etwas näher in Wort und Bild betrachtet werden, um so (hoffentlich) die Frage zu klären, warum dort 30 Jahre nach dem deutschen „Rübenausstieg“ ein – dem Augenschein nach eher wachsender – Transport dieser herbstlichen Fracht möglich und für

die RCA offenbar auch wirtschaftlich lohnend ist.

Die Ernte- und Transportsaison begann 2024 teilweise um Wochen verspätet, da nach dem verheerenden Hochwasser auf der Weststrecke zwischen St. Pölten und Wien die Neubaustrecke unbenutzbar und die Altstrecke zunächst ebenfalls gesperrt und dann nur eingleisig befahrbar sowie nahezu komplett mit den Per-



... um nach etwa 300m Fahrt am Kilometerstein 12,1 bereits das Ende ihres Einsatzgebietes erreicht zu haben. Nun wurde die Leerfuhr auf das Nachbargleis zurückgedrückt und an die dort wartende 22 007 gesetzt, die die Wagen dann zurück nach Emling brachte. Damit war nach etwa 30min Einsatzzeit das Tagesgeschäft der Rangier-Dinosaurier beendet. So wird man als Lokomotive 110 Jahre alt! Die beladenen Rübenwagen wurden später am Tag vom Verschubgüterzug aus Aschau mitgenommen.

Fotos (3): Thomas Kabisch



Die Zuckerfabrik Leopoldsdorf wurde im März 2025 letztmals mit Zuckerrüben beliefert. Am 21.10.23 rangierte dort 2070 020. Damals herrschte im Werk noch reger Betrieb, der immer auch Schaulustige anzog, zumal die Rübenberge frei zugänglich waren.

Foto: Matthias Müller

sonenverkehrszügen belegt war. Damit blieb auf der Hauptzufuhrstrecke zu beiden Zuckerfabriken für Umleiter kaum Platz. Auch die Zuckerfabrik in Tulln selbst war vom Hochwasser beeinträchtigt und beschädigt worden. Erstaunlich ist, wie schnell hier wieder alles „zum Laufen“ kam. Der dann mit Dieselloks

über Krems und den Statzendorfer Berg abgewinkelte Verkehr bedeutete zwar einen deutlichen Umweg, ermöglichte aber eine durchgehende Versorgung der Zuckerfabrik Tulln und sicherte wertvolle Zeit, in der sich die Hochwasser-Situation allmählich entspannen konnte. Ende Januar 2025 (so etwa am 31.01. in Eben-

furth zwischen Wiener Neustadt und Wien auf der Pottendorfer Linie) war die Kampagne noch immer nicht überall beendet, was auch auf besonders hohe Erträge bzw. Bahnanteile hindeutet. Am Ende der letztjährigen Rübensaison hatte die Rail Cargo Group der ÖBB in Österreich 1,8 Mio. t Zuckerrüben und damit deutlich mehr als im Jahr 2023 mit 1,5 Mio. t transportiert.

Bei den Verladeorten ist auch in Österreich in den letzten Jahren eine gewisse Bündelung bzw. Konzentration ähnlich wie in der Schweiz zu beobachten. Sie liegen nun oft an den Hauptbahnen und wurden dort sogar neu gebaut bzw. erweitert, doch gibt es auch immer noch Verladepunkte an Neben- und Privatbahnen. Letztere sind mit teilweise kuriosen Betriebssituationen am Rübenverkehr „beteiligt“. Bei den Verladepunkten geht es erkennbar um deren recht gleichmäßige Verteilung über die verschiedenen Anbaugebiete. Daher sind die Anfahrwege von den Feldern bis dorthin zwar teils deutlich länger geworden, den Hauptweg in die Zuckerfabrik legen die Rüben aber zumeist auf der Schiene zurück. Die Beförderung zum Bahnhof haben statt der bäuerlichen Traktoren mit oft abenteuerlichen Gespannen fast durchweg Fuhrunternehmen mit großen Sattelschleppern übernommen,



2016 077 schob am 22.11.24 den zweiten Teil der täglichen Rübenverladung aus Geinberg zurück zum Umsetzen nach Gurten. Von dort zog die Lok den Zug nach Ried, wo er mit bis zu zwei weiteren Zugteilen vereinigt nach Wels gebracht wurde.

Foto: Urs Kramer

welche am Feldrand mit der sogenannten „Rübenmaus“ beladen werden und ihre Fracht am Verladebahnhof nach der Fahrt über die Waage auf großen „Bergen“ abkippen, die dann mit Hilfe von Radladern in die heute genutzten vierachsigen Eaos-Wagen geschaufelt werden. Diese Wagen stammen übrigens zum Teil aus RCA-Beständen, zum Teil aber auch von verschiedenen Haltern und Vermietern aus ganz Europa, sodass die Rübenzüge in Österreich heute oft eine sehr „bunte“ Wagenkonfiguration aufweisen.

Ein Beispiel für kuriose betriebliche Gegebenheiten (die sich aber offenbar trotzdem lohnen) ist die Verladung in Paasdorf an der früheren Lokalbahnstrecke von Mistelbach in Richtung Bad Pirawarth. Auf diesem letzten Rest der Strecke, der extra saniert wurde, um große Mengen Rüben, die am Streckenende verladen werden, abtransportieren zu können, bedient die regiobahn RB GmbH meist mit einer Lok der Baureihe 2143 zweimal pro Woche die Verladestelle und übergibt die beladenen Wagen in Mistelbach Bundesbahnhof an eine E-Lok der RCA.

Noch kurioser mutet der Rübenverkehr auf der Linzer Lokalbahn an, denn dort wird zur Bedienung der Rübenverladung in der Nähe der Bahnstation Straß-Emling (an der Strecke von Eferding in Richtung Linz) werktags eine der betagten Elektrolokomotiven des Betreibers Stern & Hafferl eingesetzt, welche die meiste Zeit in der Verladestelle steht und nur am frühen Morgen beladene Wagen nach Eferding bringt und von dort wieder (in der Regel sieben) Leerwagen zur Beladung zustellt. In Eferding werden die Rübenwagen mit einem Doppel weiterer Altbau-loks rangiert und dann mit einer Diesellok der Baureihe 2016 des Unternehmens zusammen mit den Wagen von der anschließenden Strecke aus Aschach über den Abzweighbahnhof Haiding an der Strecke aus Richtung Passau nach Wels gebracht. An den Wochenenden bewältigt die 2016 den Rübenverkehr dagegen alleine. Dann sind sogar zwei Pendelfahrten von Wels nach Emling vorgesehen, die bis zum Ende der Rübenkampagne rund um den Jahreswechsel 2024/2025 sogar sonntags stattfanden. Die Strecke Haiding – Aschach ist übrigens zum Jahresbeginn 2024 von der ÖBB Infra an die landeseigene Schiene OÖ GmbH übergegangen. Mittelfristig soll der Personenverkehr auf ihr reaktiviert werden, wozu das Land Oberösterreich 2024 bekanntgab, es sollten 30 Mio. EUR für den nötigen Umbau des Bahnhofs Eferding und die



Die Bedienung des Verladeplatzes Paasdorf an der früheren Strecke nach Bad Pirawarth erfolgt von Mistelbach aus. 2143 033 der regiobahn RB GmbH stand in Mistelbach mit einem beladenen Rübenzug bereit.



Nur äußerst selten gelangen Rübenzüge aus Gurten bis Obernberg-Altheim. Im Bild hatte 2016 064 am kalten und schneereichen 06.12.12 Obernberg-Altheim erreicht und schon umgesetzt.



Am 28.11.12 kam mit 2043 016 noch eine „Altlok“ mit ihrem Rübenzug zum Einsatz, hier bei Neurattling auf der Fahrt nach Ried.

Fotos (3): Matthias Müller



2016 077 erreichte am 13.11.24 mit der zweiten „Leerrübe“ den Verladeplatz in Geinberg. Nach dem Abziehen der beladenen ersten acht Wagen ging es zum Umsetzen nach Gurten. Foto: Urs Kramer

Wiederaufnahme des Personenverkehrs nach Aschach aufgewendet werden. Immerhin betrieblich aufwändig ist die Bedienung der Verladeestelle in Gurten, die 2024 sogar dreimal täglich (also auch am Wochenende!) vom Bahnknoten Ried aus angefahren wurde. Dabei mussten wegen fehlender Weichen am Ladegleis mitten auf der Strecke zwischen Gurten und Geinberg die beladenen sieben bis acht Wagen jeweils bis Gurten als

nächstem Bahnhof mit Umsetzgleis geschoben werden. Nur bei sehr großer Kälte ging die Fahrt zum Schutz des Verschubpersonals, das sonst im Schubbetrieb auf dem Rangiertritt des ersten bzw. letzten Wagens den Lokführer „steuern“ musste, bis zum nächsten Bahnhof Obernberg-Altheim weiter. Allerdings müssen sich die „Rübenpendel“ in den Stundentakt des SPNV auf dieser eingleisigen Strecke einfügen,



Rübenverkehre gibt es nicht nur in Österreich und der Schweiz. Bis vor einigen Jahren führte auch die Griechische Bahn noch regen Rübentransport aus allen Ecken des Landes zur Zuckerfabrik Plati durch. Am 29.09.14 haben drei MLW-Maschinen gerade Alexandropolis mit einem stattlichen Rübenzug verlassen. Foto: Thomas Kabisch

was schnelles Fahren und Rangieren in den kurzen Zeitfenstern zwischen den Nahverkehrszügen erfordert. Auch deshalb kommt dort die „spurtstarke“ Baureihe 2016 zum Einsatz, die bei den maximal 24 beladenen Wagen ab Ried bis zum Bahnhof Wels, wo auf E-Traktion Richtung Tulln umgespannt wurde, doch sehr stark gefordert war.

Fast schon unspektakulär mutet da beispielsweise die Bedienung von Verladebahnhöfen wie Naarn/Perg am verbliebenen Rest der oberösterreichischen Donauuferbahn oder der „Rübenplätze“ in Loosdorf, Hörsching oder Prinzersorf an der Weststrecke zwischen Wels und St. Pölten an, obwohl auch dort der dichte Verkehr hohe Anforderungen an das Rübenzugpersonal stellt. Die beladenen Wagen von dort werden in größeren Knotenbahnhöfen wie Wels gesammelt und in Ganzzügen in die Zuckerfabriken gebracht.

Warum geht das, was in Deutschland nicht geht?

Nunmehr stellt sich abschließend die Frage, warum ein solcher Massengüterverkehr in Österreich (und der Schweiz) über die Schiene abgewickelt wird und in Deutschland hingegen nahezu komplett auf der Straße läuft. Interessanterweise gab es zu diesem Thema – soweit ersichtlich – auch keine Forderung aus der Politik, obwohl hier ein großes Verlagerungspotenzial schlummert, das aber offensichtlich auch noch Unterstützung nötig hat: So wäre für ein Wiederaufleben des Rübenverkehrs auf der Schiene entweder eine Einflussnahme des Bundes auf sein (immer noch) eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Cargo AG nötig, oder es bedürfte (s. das Beispiel der Schweiz) jedenfalls einer zielgerichteten und effektiven Förderung für diese Verkehre. Hier kann Österreich sicher ein gutes Vorbild sein, das ohne einen übermäßigen Einsatz staatlicher Mittel zur Förderung regionaler Güterverkehre bis heute ein sehr ausgedehntes Netz im Einzelwagenverkehr hat, da vom „Incumbent“ oder „Platzhirsch“ RCA regelmäßig und offenbar ertragreich bedient wird. Die bestehende Einzelwagenverkehrs- bzw. Anschlussförderung des Bundes in Deutschland hat die Rüben- bzw. insgesamt die landwirtschaftlichen Verkehre demgegenüber bisher fast gar nicht „auf dem Schirm“. Hier fehlen noch Weitblick und Mut bzw. Wille, um das zu erreichen, was in den Nachbarländern offenbar relativ „geräuschlos“ erhalten wurde und dabei wie selbstverständlich funktioniert. **E**