

Effizienterer Motorfahrzeugeinsatz : Erkenntnisse aus der Truppenübung "FUTURA" der F Div 5

Autor(en): **Ott, Charles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **160 (1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63166>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Effizienterer Motorfahrzeugeinsatz

Erkenntnisse aus der Truppenübung «FUTURA» der F Div 5

Charles Ott

Im Rahmen der Truppenübung «FUTURA» fand kürzlich auch ein Truppenversuch für die «Armee 95» statt. Es ging u.a. darum, mit 63 eingemieteten zivilen Liefer- und Lastwagen den in der Armee 95 vorgesehenen grösseren Anteil an zivilen Requisitionsfahrzeugen im Rahmen der Mobilmachung eines verstärkten Inf Rgt zu erproben. Dabei sollte eine Annäherung an die zivilen Usancen bezüglich Transportphilosophie resp. Optimierung der Transportleistung erzielt werden.

Die Einsatzkonzeption der Armee 95 basiert auf der dynamischen Raumverteidigung. Die dabei geforderte Dynamik hängt u.a. von der dank entsprechender Motorisierung vorhandenen Beweglichkeit im Aufmarsch, auf dem Gefechtsfeld und im rückwärtigen Raum ab. Das Motorfahrzeug ist aber nur die materielle Komponente: Erst durch die Kommandanten, ihre MWD-Kader und die Fahrer kann das Material seinen Nutzen erbringen.

Eines der Ziele der neuen Motorisierungskonzeption heisst: «Mit weniger Fahrzeugen die gleiche Leistung erbringen wie bisher». Die neue Konzeption will auf operativer, taktischer, logistischer und territorialdienstlicher Ebene alle Mobilitäts- und Transportbedürfnisse sicherstellen. Die Änderung der bisherigen Regelung wurde notwendig wegen der Budgetkürzungen, so dass die Mobilitätsansprü-

che nunmehr kostengünstiger erfüllt und die Investitionskosten für die bundeseigene Fahrzeugflotte gesenkt werden müssen.

Die Grundsätze der Motorisierungskonzeption 95

Das neue Konzept basiert auf 12 Grundsätzen, die wie folgt in die Praxis umgesetzt werden sollen:

■ Intensivere Fahrzeugausnutzung

Kein privates Transportunternehmen könnte sich heute einen Wagenpark leisten, der zur Hauptsache ruht. Die Transportaufgaben sind daher zeitlich so zu staffeln, dass die zur Verfügung stehende Zeit voll ausgenützt wird, z.B. durch systematischen Pendelverkehr und zielgerichtete Einsatzplanung der Fahrzeuge auf Stufe Truppenkörper mit Einbezug von

Transportprioritäten. Dies bedeutet zudem Aufschub nicht termingebundener Transporte, Zusammenlegung von Transporten, Ausnützung von Rückfahrten, aber auch Verlagerung auf die Bahn usw.

■ Optimierte Transportplanung

Eine optimale Wahl der Lagerorte, der Fahrstrecke und der Transportabläufe ist Voraussetzung für eine Effizienzsteigerung im Transportmitteleinsatz.

■ Einbezug des Strassennetzes

Die Topographie und die Umweltkomponenten erlauben das Befahren des Geländes ausserhalb der Strassen nur ausnahmsweise. Zudem entspricht das Geländefahren heute weder den zivilen noch den militärisch üblichen Einsatznormen. Unser Strassennetz ist dicht und fein verästelt, so dass fast die ganze Fläche des Landes abgedeckt ist. Die Auswertung der Landeskarten und die Erkundung bilden die Grundlage für Planung und sichere Durchführung von Verschiebungen und Transporten.

■ Abbau von Transportspitzen

Heute ist die Armee eher übermotorisiert, indem die Fahrzeuge nicht



Empfang und Zuteilung der Fahrzeuge auf dem ZUPO durch die Mob-Organen (Armeefotodienst).



Eintreffen der Fahrzeuge auf dem Organisationsplatz (Armeebildendienst).

mehr wirtschaftlich eingesetzt werden können, sobald der Aufmarsch erfolgt und die Grund- und Ergänzungsausrüstung gefasst sind. Die Motorisierung soll daher auf die Deckung der normalen Bedürfnisse ausgerichtet werden. Bei Engpässen müssen «fremde» Mittel beigezogen werden, z.B. aus dem neu zu schaffenden Transportbataillon der Armeekorps, Fahrzeuge von Nachbartruppen und eingemietete zivile Transportmittel.

■ Anwendung ziviler Gepflogenheiten im Einsatz

Ein Transportdisponent ist für den optimierten Fahrzeugeinsatz auf Stufen Einheit/Truppenkörper unumgänglich. Sein Anforderungsprofil sollte gradunabhängig sein, verwandte zivile Berufstätigkeit, Durchsetzungskraft und geistige Flexibilität umfassen. Seine Zusammenarbeit mit der Transportzentrale muss eingeübt werden, um allfällige Friktionen zu erkennen. Sein Ziel muss sein, mit dem zugeteilten Material eine Transportleistungssteigerung von 30% zu erreichen.

■ Sinnvolle Zuteilung der Transportfahrzeuge

Auf Stufe Einheit sollen primär Lieferwagen der neuen Generation mit Anhängern, deren Transportkapazität den anfallenden Transportaufgaben näher liegt, zugeteilt werden. Die Lastwagen und deren Anhänger werden dagegen auf Stufe Truppenkörper zusammengefasst.

Zivile Transportunternehmen besitzen mehr Anhänger als Zugfahrzeuge, so können Fahrer und Motorwagen sehr effizient eingesetzt werden resp. die Anzahl der teuren Zugfahrzeuge verringert werden.

Im Rahmen der Bedarfsabklärung wurde festgestellt, dass bedeutend weniger Motorräder benötigt werden als bisher. Dies entschärft eine Requisitionslücke, weil moderne Motorräder generell weniger armetauglich sind.

■ Einsatz von mehr als einem Fahrer pro Lieferwagen (Doppelfunktionäre)

Mit 2 bis 3 Fahrern pro Lieferwagen kann ein nahezu unterbrochsloser Fahrzeugeinsatz, wenn nötig rund um die Uhr, durchgeführt werden.

■ Universelle Fahrzeugverwendung

Anzahl und Art der Transportfahrzeuge sollen nach Art, Menge, Aufteilbarkeit und dem unmittelbaren Bedarf der zu transportierenden Gü-

ter, der verfügbaren Zeit und dem Verkehrsnetz bestimmt werden. Die dazu erforderliche Polyvalenz wird durch die künftige Beschaffung universeller Fahrzeuge begünstigt: Die neuen, geländegängigen Personenwagen sowie die eigenen Lieferwagen erfüllen im Vergleich zu den bisherigen Jeeps und Haflingern diese Forderung nach erweiterter Transportkapazität und vielseitiger Einsatzmöglichkeit vollumfänglich. Mit der Umstrukturierung der 27 000 Fahrzeuge umfassenden Flotte müssen daher bedeutend weniger Lastwagen beschafft werden.

■ Fahrzeugrequisition

Für alle Formationen basiert die Motorisierung in Zukunft grundsätzlich auf requirierten Transportfahrzeugen, die zur Zeit für die Armee, den Zivilschutz und die Wirtschaftliche Landesverteidigung rund 120 000 Einheiten umfassen. Die Schwankungen des Fahrzeugmarktes führen laufend zu Veränderungen im Requisitionsangebot. In Anbetracht der möglichen Leistungssteigerungen wird man inskünftig weniger auf bestimmte Fahrzeugprofile angewiesen sein.

Erste Erfahrungen

In den Feldversuchen mit dem Feldarmekorps 2 wurde erwiesen, dass die oben beschriebenen Grundsätze einen effizienteren Fahrzeugbetrieb ermöglichen.

Durch die fortschreitende Umstrukturierung und Verkleinerung der



Der zivile Überbringer erläutert dem Motorfahrer die Besonderheiten des Fahrzeuges (Armeebildendienst).

Armee-eigenen Fahrzeugflotte können sowohl Erneuerungs- und Unterhaltskosten als auch die zunehmende Überalterung der Transportflotte langsam abgebaut werden.

■ Die Fahrer waren mit den Requisitionsfahrzeugen nicht vertraut, mussten daher vorgängig eingeschult werden. Die dezentrale Zuführung und Schulung der Requisitionsfahrzeuge beschleunigte die Einsatzbereitschaft. Zusätzliche Motivation erhielten die Fahrer durch die modernen, bedienungsfreundlichen Systeme der Requisitionsfahrzeuge und durch die Tatsache, dass viele dieser Fahrzeuge durch Frauen zugeführt wurden. Übernahme und Einsatz der Requisitionsfahrzeuge erfolgten reibungslos, abgesehen von kleinen Anpassungsproblemen: z.B. passten die Kupplungen der Infanterieanhänger nicht zu allen Lastwagentypen.

■ Die zivilen Requisitionsfahrzeuge wiesen durchwegs grössere Kapazitäten und Volumen auf und hatten oft bessere Manövrierbarkeit, so dass auch die zeitlich und gewichtsmässig kritische Munitionsfassung sehr schnell ablief.

■ Einige Fahrzeuge hatten eine eher mangelhafte Geländegängigkeit, andere Lastzüge waren zu breit resp. die Zufahrtswege waren auf die schmalen Militärlastwagen zugeschnitten. Einzelne Fahrzeuge bereiteten Schwierigkeiten, da die Rampen der Depots und Zeughäuser nicht für deren Dimensionen angelegt waren.

■ Das Konzept, Material und Munition auf der Strasse und die Truppe grösstenteils per Bahn zu transportieren, funktionierte beim gegebenen Verkehrsnetz ausgezeichnet. Im Verlauf der Mobilisation und des Aufmarsches wurden insgesamt 1200 Tonnen Material, Munition und Versorgungsgüter transportiert.



Nach Abschluss der Übung: Vorbereitungen zur Rückgabe der «echten» Requisitionsfahrzeuge an ihre Besitzer (Armee fotodienst).

■ Eine Festlegung der Prioritätenordnung war unumgänglich, da sich häufig taktische und logistische Aufgaben überlagerten und nach ihrer zeitlichen Dringlichkeit gelöst werden mussten.

■ Die neu stark dezentralisierte Versorgung funktionierte nach dem Holprinzip und erfolgte rund um die Uhr, wobei die Anfahrtswege für die Truppe oft bis zu 50 km betragen.

■ Die Doppelbesetzung von Fahrzeugen bewährte sich. Die Kommandanten mussten allerdings vermehrt darauf achten, dass die Fahrer in der Zweitfunktion nicht zu lange arbeiten, ansonst sie eben für die Ablösung eines Motorfahrers nicht mehr zur Verfügung standen und so das Fahrzeug ausfiel.

■ Die eingemieteten Fahrzeuge wurden anfänglich nur zaghaft benutzt, weil Kommandanten das Unfallrisiko mit solchen Fahrzeugen fürchteten und daher mehr die Armee-eigenen Fahrzeuge einsetzten. Es zeigte sich,

dass Motorfahrer, die zivil nicht Lastwagen fahren, weniger Probleme hatten, auf den grossen Requisitionsfahrzeugen zurechtzukommen, da sie viel bedienungsfreundlicher als die alten Armeefahrzeuge sind. Es ergab sich dabei die gleiche resp. umgekehrte Erfahrung wie bei der neuen Ausbildung mit dem Einheitslastwagen «Steyr», von welchem aus die jungen Fahrer beim Wechsel auf die komplizierten alten 2DM anfänglich einige Mühe bekunden.

Zusammengefasst bewährt sich das neue Motorisierungskonzept 95, indem mit weniger Fahrzeugen eine höhere Transportleistung erzielt wird. Ob dabei die taktischen Anforderungen im Ernstfall erfüllt werden können, ist in späteren Übungen zu erproben. ■

FAHRZEUGREQUISITION

WEITSICHT UND VORSORGE

Wir bauen auf Ihre Mithilfe...
...für die Mobilität in Notzeiten!

Auf den letzten Seiten im Telefonbuch finden Sie weitere Informationen zum Thema Fahrzeugrequisition.