

Ökonomisches und umweltfreundliches Fahren in der Armee

Autor(en): **Bonetti, Ursula**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **68 (1993)**

Heft 2

PDF erstellt am: **07.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-713789>

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.

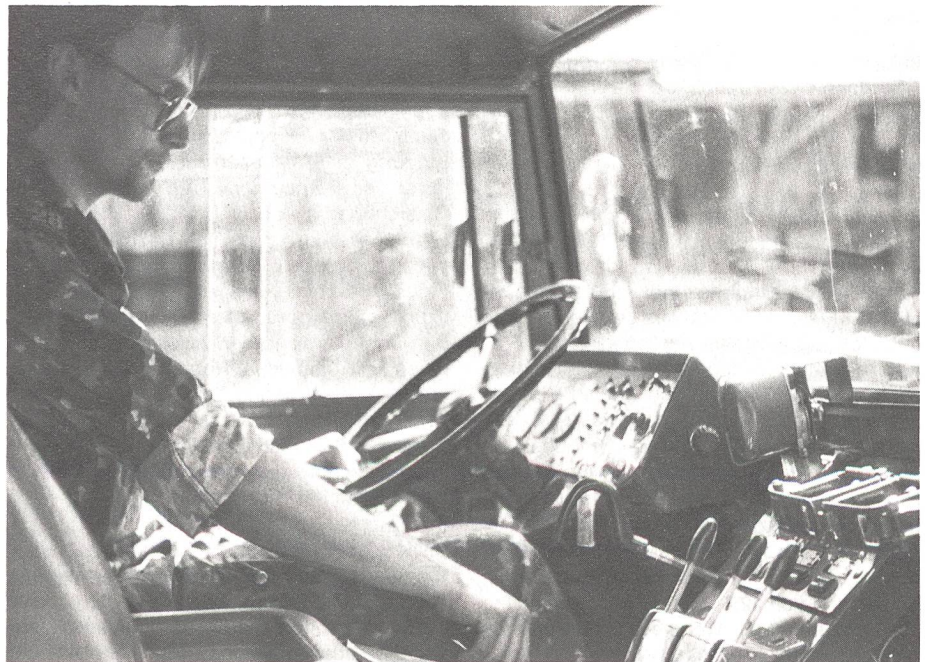
Ökonomisches und umweltfreundliches Fahren in der Armee

ERSCHLOSSEN EMDDOK

MF 428 / 189

Von Fourier Ursula Bonetti, Mörel (VS)

Der Kommandant der Ter Zo 2, Divisionär Rudolf Zoller, lud am 11. November 1992, es war keine Narretei, zu einer Pressekonferenz ein, die im Armeemotorfahrzeugpark (AMP) in Othmarsingen stattfand. Neun Angehörige der schreibenden Zunft fanden sich ein und hörten nach einer Begrüssung durch Div Zoller, um was es heute in Othmarsingen ging. Der jährliche Rapport der Mot Of der Ter Zo 2 unterstellten Einheiten war dem Thema «Ökonomisches und umweltfreundliches Fahren in der Armee» gewidmet. Die Zielsetzung hiess: Nach dem Rapport in der Lage sein, Mot Fahrer in diesem Sinne auszubilden, resp umzuschulen. Ein Grund dazu ist, wie in vielen Bereichen der Armee, Sparen. Einsparung von Treibstoff, aber hier hören die Überlegungen nicht auf. Auch die Umweltbelastung soll vermindert werden, die Verkehrssicherheit dagegen soll erhöht werden. Man erhofft sich auch ein gewisses «Abfärben» auf das Zivilleben der Angehörigen der Armee (AdA). Die Armee leistet hier einen wesentlichen Beitrag zum besseren Verhalten im Strassenverkehr und im Umgang mit den Motorfahrzeugen. Oberst Toni Englin und Wm Peter Koch waren die Referenten der Pressekonferenz und die fachtechnischen Leiter des Kurses.



den Fahrschulen gelernt hat. Das Konzept des Kurses für die Mot Of war wie folgt aufgebaut: Einleitung und eine erste Testfahrt. Danach Theorie: «Profis schalten früher» und eine zweite Testfahrt mit anschliessender Auswertung der Ergebnisse. Auf einer Bordkarte wurden während der Testfahrten alle Schaltungen und alle Stops eingetragen. Die Teststrecke betrug ca 50 km in unterschiedlichem Gelände. Das BATT (Bundesamt für Transporttruppen) stellte die Kursunterlagen zur Verfügung, so auch ein kleines «Reglement»,

«Ein Leitfaden zum ökonomischen Fahren». Während sich die Offiziere auf der zweiten Testfahrt befanden, sahen wir auf Proki-Folien die Ergebnisse bisheriger Versuche und die Folgerungen, die sich daraus ergaben. Die Testfahrten wurden mit verschiedenen Fahrzeugen der Armee durchgeführt. Verschiedene Aspekte aus diesen Fahrten wurden aufgezeigt. Beim Pinzgauer konnte durch eine veränderte Fahrweise der Treibstoffverbrauch bis auf die Hälfte gesenkt werden! Das ist natürlich nicht immer so viel.

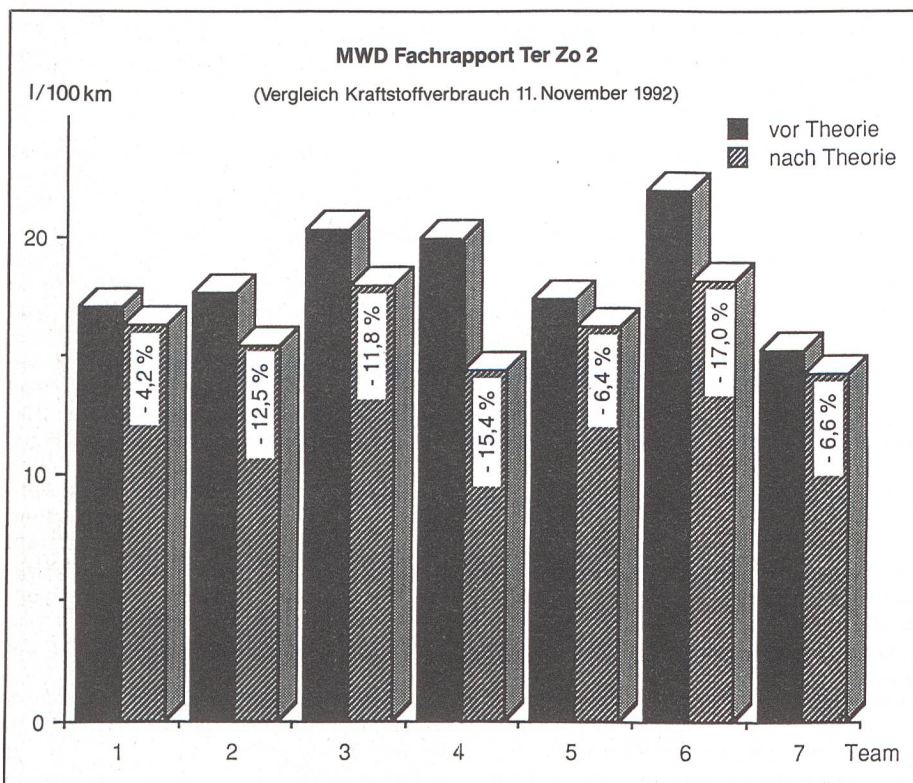
Statistisch ist bewiesen, dass die gesprochenen Treibstoffkontingente schon seit einigen Jahren nicht mehr «ums verworrgen» ausgeschöpft werden. Man ist hier schon vernünftiger geworden, es wird also schon am «Most» gespart. Die Armee möchte aber mehr erreichen: gezieltes ökonomisches und ökologisches Verhalten im Strassenverkehr. Das bedingt aber eine gute Schulung, bewusstes Um-, Wegdenken von allem, was man bisher

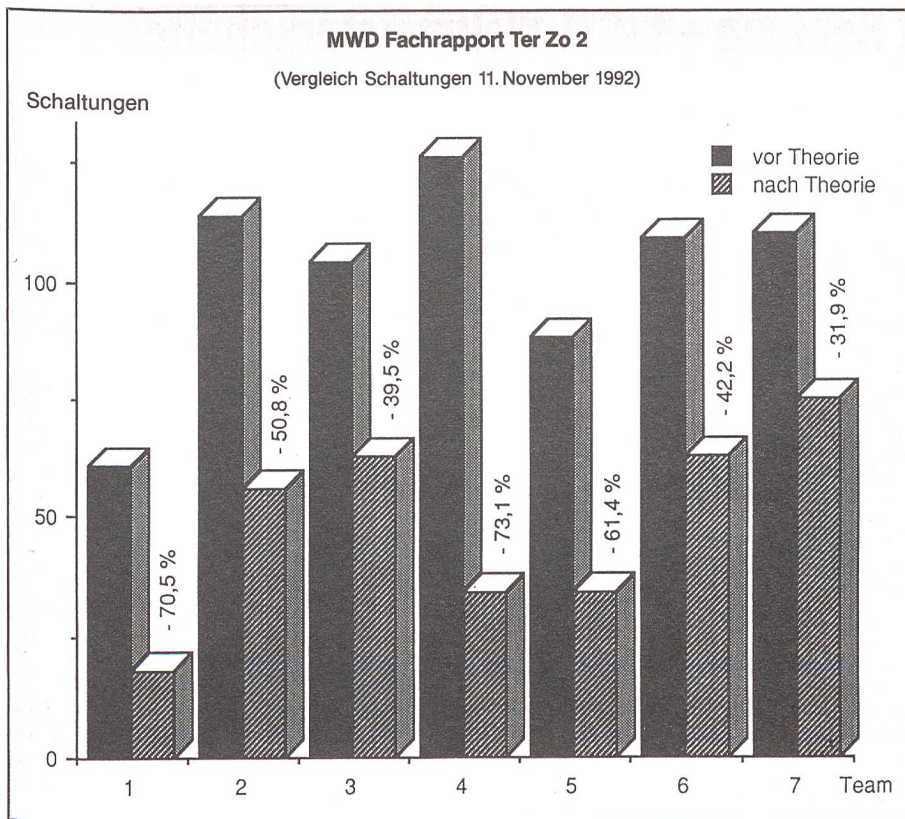
Aufschlussreiche Testfahrt mit den Gästen

Nun machten wir Gäste selber eine Testfahrt in einem Armee-VW-Bus, der mit einem speziellen Gerät ausgerüstet war. Auf diesem modernen Gerät konnten zB die Geschwindigkeit, oder aber der aktuelle Treibstoffverbrauch, der sich simultan mit der jeweiligen Geschwindigkeit veränderte, abgelesen werden. Es war faszinierend. Wm Koch erläuterte laufend seine Fahrweise, konventionell oder ökonomisch, und die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Treibstoffverbrauch. Eine hochinteressante Sache. Wir sahen sofort: die **Einsparung** beträgt, ungelogen, auf jeden Fall **zwischen 10% und 20%**. Nach der Testfahrt hatten wir noch kurz Gelegenheit, unsere Reaktionszeit beim Bremsen in einem speziell ausgerüsteten Testwagen des Verkehrs-Sicherheits-Zentrums in Veltheim zu messen.

Regeln für ökonomisches Fahren

Die Einsparung von Treibstoff ist aber nicht nur von der Fahrweise abhängig. Wichtige Faktoren sind auch der Reifendruck, der Blachenzustand, die Geschwindigkeit und der Fahrzeuglenker selber. In der Praxis heisst es also umdenken auf die «Regeln für das ökonomische Fahren» (siehe Kasten). Ausnah-





men gibt es natürlich bei besonderen Gelände-
verhältnissen. Aber 80% des normalen
Strassenverkehrs können mit der neuen
Fahrweise bewältigt werden, wenn man aus-
serdem die Beziehung zwischen den bekann-
ten «drei A im Strassenverkehr» beachtet:
Aufmerksamkeit, Absicht der anderen Ver-
kehrsteilnehmer, Alter der Verkehrsteilneh-
mer.

Ökologisch – Wortschöpfung

Da eigentlich zwei Ziele angestrebt werden,
nämlich sparsam und umweltbewusst zu fah-
ren, ist aus ökonomisch und ökologisch die
Wortschöpfung «ökologisch» entstanden.
Aus den bisherigen Ergebnissen kann ge-
schlossen werden, dass so zukünftig in der
Armee bis zu 2,5 Millionen Liter (!) Treibstoff
gespart werden können. Abgesehen vom ge-
ringeren Verschleiss der Fahrzeuge, weniger
Stress bei den Lenkern und höherer Sicher-
heit auf den Strassen.

Systematischer Aufbau der Ausbildung

Die Verwirklichung der Ziele ist in drei Blöcke
aufgeteilt worden: bereits seit 1981 werden die
Motorfahrer für defensives Fahren und in
Bremstechnik ausgebildet. Seit 1990 werden
auf allen Waffenplätzen Motorfahrer umge-
schult. In einer dritten Stufe werden alle In-
struktoren der Armee verpflichtet, im Ver-
kehrs-Sicherheits-Zentrum in Veltheim einen
Fahrtrainings-Kurs zu besuchen. Gerade un-
sere Instrukoren sind ja täglich mit ihren
Fahrzeugen unterwegs, und nebst der Erhö-
hung der eigenen Sicherheit sollten sie auch
noch ein gutes Vorbild abgeben. Die Schule in
Veltheim bildet aber nur einen kleinen Teil der
Ausbildung. Den grössten Teil der Ausbildung
übernimmt die Armee selber. Mittlerweile wa-
ren die Offiziere von ihrer zweiten Testfahrt
zurückgekommen. Zusammen werteten wir
nun die Ergebnisse aus. Sie waren verblüf-

fend. Die Schaltungen waren um die Hälfte re-
duziert worden! Die Zeitmessung ergab, dass
die meisten sogar 5–13 Minuten schneller da
waren als auf der ersten Testfahrt. Man konnte
sagen, ökonomisch fährt man etwa gleich
schnell, auf keinen Fall aber langsamer. Die
Balkendiagramme sprechen für sich.

Informative Hintergrundgespräche

Die Pressekonferenz fand ihren Abschluss mit
einem (alkoholfreien!) Apéro mit frischem,
knusprigem Apérogebäck. Als Auflockerung
zu den ernsthaften Fachgesprächen spielte
die Betriebsmusik (Brass-Band) des AMP
Othmarsingen einige fröhliche, rassige Mu-
sikstücke. Bei dem Wetter, es regnete nur ein-
mal am 11. November 1992, ein echter «Auf-
steller». Herzlichen Dank. Vielmals bedanken
möchte ich mich an dieser Stelle aber auch
bei Divisionär Zoller für die Einladung, die Or-

Regeln für das ökonomische Fahren

- Den Reifendruck regelmässig kontrollieren (der Druck nimmt schneller ab als man meint), und weiche Pneus weisen eine grössere Rollreibung auf.
- Beim Beschleunigen aus den tieferen Drehzahlen das Gaspedal gleichmässig und nie brüsk betätigen.
- Den nächsthöheren Gang möglichst schnell einlegen, eventuell sogar Gänge überspringen.
- Stets im höchstmöglichen Gang und mit um so tieferer Drehzahl fahren.
- Nur bremsen, wenn es die Sicherheit erfordert. Ansonsten so weit vorausschauen, dass sich Bremsmanöver (und somit benzinfressende Anfahrmanöver) möglichst vermeiden lassen.
- Den Motor vor Lichtsignalen und bei längeren Wartezeiten abstellen.
- Den optimalen Unterhalt des Fahrzeuges sicherstellen.
- Toleranz und Verständnis hinter dem Lenkrad ausüben.

ganisation und Durchführung der lehrreichen
und hochinteressanten Pressekonferenz, von
welcher man auch noch ganz persönlich pro-
fitieren konnte. Während dem Apéro unter-
hielt ich mich noch mit einigen Kursteilneh-
mern. Sie bestätigten mir, dass sie sehr er-
staunt waren, was man in so kurzer Zeit lernen
kann. Sie zeigten sich überrascht, wie schnell
man eigentlich umdenken kann, wenn man
das Ziel der Übung erfasst, wenn man so klare
Ergebnisse präsentiert bekommt. Die Offizie-
re, mit denen ich sprach, waren vom Sinn und
Nutzen dieses Kurses und der Umsetzung in
den Einheiten überzeugt. Ist kein Informa-
tionsverlust «nach unten» zu befürchten?
Nein, man ist sich einig, dass die Motivation
gross genug ist, um die Grundinformation
rasch und unverändert bis auf Stufe Kompa-
nie gelangen zu lassen. Die neue Denkweise
kann bestimmt in positivem Sinne gefördert
werden. Nach einem guten (und reichlichen)
Mittagessen, das uns offeriert wurde, ging der
Rapport für die Offiziere weiter. Wir machten
uns auf den Heimweg. Ich fuhr mit den neu-
sten Erkenntnissen im Kopf nach Zürich an
eine Vernissage. Und Sie, unsere Leser, fah-
ren Sie jetzt auch «ökologisch»? ■

Weltfriedensrat wird aktiv in der Schweiz

Von Peter Weiss

Der Weltfriedensrat (WFR), die einst wich-
tigste internationale Frontorganisation
des aus dem Krenli gesteuerten Weltkom-
munismus, plant seine nächste General-
versammlung und eine «Internationale
Konferenz der Friedenskräfte» im Sommer
1993 in Basel zu veranstalten. Mit der Vor-
bereitung und Durchführung dieser Pläne
ist der Schweizerische Friedensrat (SFR)
beauftragt.

Obwohl der WFR noch in der Ära Gorba-
tschow reorganisiert worden ist, setzt er
seine alte gegen die Interessen der westli-
chen Demokraten gerichtete destruktive
Politik fort. Wie man aus der WFR-Führung
nahestehenden Kreisen in Helsinki er-
fährt, wird im Mittelpunkt der in Basel ge-
planten Veranstaltung die Frage der Ab-
schaffung der Armeen stehen. Man wird
damit gleichzeitig auch den Armeegeg-
nern in der Schweiz eine internationale
Rückenstärkung gewähren. Das in 50 000
Exemplaren herausgegebene Sprachrohr
der SFR, «Unsere Welt», agiert massiv für
die Abschaffung der Schweizer Armee.
Das Blatt soll heute angeblich aus-
schliesslich «von amerikanischen Sympa-
thisanten des WFR» finanziert werden.
Unter diesen «Sympathisanten» muss
wahrscheinlich jene Filiale des 1987 in
Moskau mit dem Sitz in Stockholm ge-
gründeten «Weltfriedensfonds» verstan-
den werden, die bald darauf zur Finanzia-
rung subversiver Aktivitäten des WFR
auch in den USA etabliert worden ist.