

"Die LBA gehört zu den grössten Kunden der SBB-Cargo"

Autor(en): **Hess, Andreas / Hohl, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **97 (2022)**

Heft 11

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045848>

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.

«Die LBA gehört zu den grössten Kunden der SBB-Cargo»

Für die Eisenbahnbelange der Armee sind milizmässig eingeteilte Eisenbahnoffiziere in den Stäben der Grossen Verbände zuständig. Der Chef der Eisenbahnoffiziere, Oberst Walter Hohl erklärt im Interview wie die militärischen Eisenbahnbedürfnisse wahrgenommen werden.

Fachof Andreas Hess, Stv. Chefredaktor

⊕ *Bis zur Armeeform Armee XXI war der Militäreisenbahndienst ein eigener Dienstzweig innerhalb der Armee. Wie wird heute der Militäreisenbahndienst in der Armee sichergestellt?*

Walter Hohl: Einen offiziellen Fachbereich Militäreisenbahndienst gibt es nicht mehr. Es existieren heute nur noch 15 Eisenbahnoffiziere in den Stäben der Grossen Verbände, die ich in meiner Milizfunktion aus dem Stab Kommando Operationen versuche, bestmöglich fachtechnisch zu befähigen, fachlich zu führen und zu taktisch zu unterstützen.

Dazu führen wir jährlich einen Fachdienstrapport sowie jeweils im Herbst einen gemeinsamen Ausbildungstag durch.

Beabsichtigt wird, die beiden Eisenbahnoffiziere im Luftwaffenstab und im Stab der Log Br 1 per 01.01.2024 aufzuhe-

ben, da deren Fachwissen in der Stabsarbeit, bei Planungen und im Einsatz in den letzten 20 Jahren nicht mehr gebraucht wurde und so auch nicht mehr befriedigend für die eingeteilten Eisenbahnoffiziere ist.

Zusammen mit dem J4/6 versuchen wir die beiden Stellen in den Stab Kommando Operationen zu verschieben damit wir zukünftig mit einem Team von drei bis vier Eisenbahnoffizieren als Kommando und Doktrinstelle für sämtliche Eisenbahnbelange agieren können.

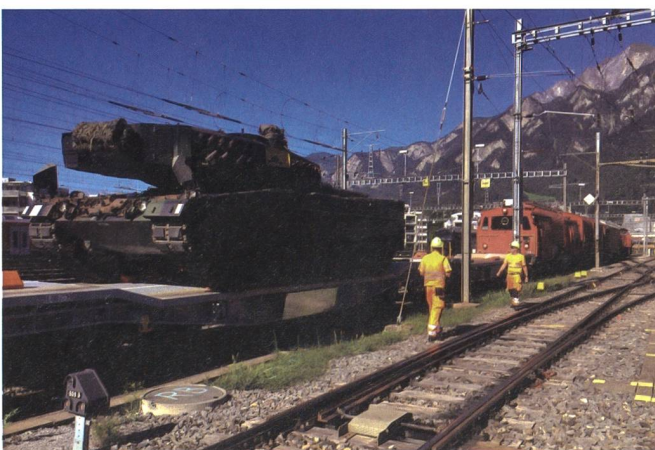
Auf der «Doktrinstelle» kümmern wir uns derzeit zu dritt (Oberst Hohl und Maj Manetsch eingeteilt im Stab Kdo Op und Fachof Baumann aus dem Stab Log Br 1) um folgende Haupt-Lieferobjekte:

- Einsatzdoktrin und Planungsprämissen für Bahnverlad und Bahntransporte;

- Anlagenstrategie der ortsfesten Verladeanlagen für Bahntransporte durch die Truppe;
- Bereitstellen von Grundlagen im Militäreisenbahndienst zu Beispiel als Anlageninventar und Webkarte für Verladeanlagen und Sperrstellen bei den Bahnen;
- Pflege und Weiterentwicklung des Reglements 52.036 Bahntransporte;
- Erstellung von Weisungen und Prozessdokumentationen für Armee und Bahnen für die Zusammenarbeit, insbesondere für Übungen oder Einsätze in Gleisnähe oder im Gleisbereich;
- Schulungsunterlagen und Ausbildungsfilm für Bahnverlad und Einsätze in Gleisnähe;
- Netzwerkpflge zu den Bahnen.

⊕ *Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit den zahlreichen Schweizer Bahnunternehmen. Wie sieht diese Zusammenarbeit aus, was sind die Schnittstellen zwischen der SBB - und dem Militäreisenbahndienst?*

Hohl: Das Operation Center Infrastruktur (OCI) der SBB agiert im Auftrag der KOVE (Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle) als operativer Systemführer für alle Bahnen.



Die zivilen Sicherheitsvorschriften gelten auch für die Armee. Übungen und Einsätze im Gleisbereich oder in Gleisnähe erfordern ein entsprechendes Sicherheitsdispositiv und speziell ausgebildetes Sicherheitspersonal der Bahnen und müssen mindestens acht Wochen im Voraus bestellt werden.



Die Truppe verlädt heute hauptsächlich Raupen- und Radfahrzeuge und Geräte. Diese Transporte sind als reine Ganzgüterzüge oder als gemischte Züge, vorne Personenwagen, hinten Güterwagen möglich.

Die SBB ihrerseits pflegt seit 2010 wieder einen direkten Kontakt mit der Armee über eine Steuer- und Koordinationsgruppe Armee - SBB in welcher armeeseitig der J4/6 Oberst i Gst B. Wittwer und SBB-seitig der Leiter Krisen- und Notfallmanagement Oberst i Gst aD Daniel Schlup als SPOC agieren und durch die Eisenbahnoffiziere fachlich unterstützt werden.

Über das Netzwerk der eingeteilten Eisenbahnoffiziere die aus verschiedenen Bahnunternehmen und dem Bundesamt für Verkehr stammen stellen wir bei Bedarf die Abstimmung mit den Bahnen und öV-Partner in der Schweiz sicher. Die Eisenbahnoffiziere sind also bei Bedarf auch ausserhalb ihrer offiziellen Dienstzeit 7x24h persönlich oder über die Sammelmailadresse militaereisenbahndienst@sbb.ch erreichbar und geben Anfragen bei Bedarf weiter, sodass diese innert 48h beantwortet werden können.

Dazu ein Beispiel: Zu Beginn des ersten Corona Lockdowns informierte mich der J4/6 am Samstag, 14. Februar 2020 um 2200 telefonisch darüber, dass im Rahmen der Mobililmachung am Sonntag 15. Februar 2022 AdA aus MmhB-Formationen mehrheitlich mit dem öV ohne Marschbefehl (ohne gültigen Fahrausweis) einrücken werden.

Um Unannehmlichkeiten und Bussen zu vermeiden musste diese Information umgehend an alle öV-Partner weitergeleitet werden. Ich habe die Information adressatengerecht aufbereitet und noch am selben Tag, kurz vor Mitternacht über die Informationssysteme des OCI an alle öV-Unternehmen verteilen lassen.

■ *Über welches Rollmaterial verfügt die Armee? Wie wird zum Beispiel in einem Mobililmachungsfall sichergestellt, dass die Bahnunternehmen genügend Rollmaterial zur Verfügung stellen?*

Hohl: Die LBA ist im Besitz von rund 115 Panzertransportwagen des Typs S1mmnps und 2 Rampenwagen des Typs S1nps/S1ps. Nur die Flachwagen des Typs Rs/Res (4-achsig) und Ks (2-achsig), welche für den Verlad von leichten Pneu- oder Raupenfahrzeugen verwendet werden kommen von den SBB.

Ein allfälliger Verlad von modernen Lastwagen würde ein einmieten von spezi-

ellen Niederflurwagen, wie wir diese von der Rollenden Landstrasse (RoLa) kennen erfordern. Das haben wir bisher, aus Effizienz- und Kostengründen als nicht zielführend beurteilt und deshalb noch nie gemacht.

Im Hinblick auf eine bessere CO2-Bilanz, könnten solche Transporte in naher Zukunft aber aktuell werden, weshalb wir aktuell die Vorgaben, Prozesse und Verlademöglichkeiten mit SBB Cargo klären. Bei Bedarf würde die KOVE das Rollmaterial entsprechen zugunsten der Armee priorisieren.

■ *Wieviele Militärzüge sind jährlich zu Gunsten der Armee unterwegs, können Sie etwas darüber sagen?*

Hohl: Wir unterscheiden zwischen Transportleistungen der Basislogistik und Truppentransporten. Die Armee verzichtet, wenn immer möglich darauf im Rahmen von Übungen oder Einsätzen kostenpflichtige Personenextrazüge zu bestellen und orientiert sich am Regelangebot (Fahrplan) der Bahnen.

Diese müssen ihr Angebot nämlich bei Bedarf für die Armee kostenlos verstärken oder Alternativen vorschlagen.

In den Jahren 2016 bis 2020 wurden jährlich rund 60 Ganzzüge mit insgesamt jeweils über 650 Wagen für Truppentransporte durchgeführt. Wegen Corona haben die Transporte in den Jahren 2020 und 2021 etwas abgenommen, ziehen nun aber wieder kräftig an und dürften zukünftig, wegen der CO2-Ziele der Armee, deutlich über 60 Züge erreichen.

■ *Was wird alles per Bahn transportiert?*

Hohl: Sehr viele Materialtransporte der Basislogistik. Die LBA gehört zu den grössten Kunden von SBB Cargo in der Schweiz.

Die Truppe verlädt heute hauptsächlich Raupen- und Radfahrzeuge und Geräte. Diese Transporte sind als reine Ganzzügerzüge oder als gemischte Züge, vorne Personenwagen, hinten Güterwagen möglich.

Die Eisb Of klären die Machbarkeit und organisieren auch Spezialtransporte. Im Rahmen der U «ODESCALCI 22» wurde der Bahntransport der Schwimmbücke 95 von Othmarsingen durch den Gotthard nach Cadenazzo und zurück durchgeführt. Dabei musste die Strecke

Die Eisenbahnoffiziere

Die eingeteilten Eisb Of stehen bei Bedarf jederzeit zur Verfügung und sollen bei allen Tätigkeiten, welche die Bahntangieren einbezogen werden. Die beste und zuverlässigste Kontaktaufnahme erfolgt über die Adresse militaereisenbahndienst@sbb.ch.

Bahntransporte und Sicherheitsdispositive für Arbeiten im oder nahe am Gleis benötigen in der Regel eine Vorlaufzeit von >8 Wochen. Nur mit Unterstützung des zuständigen Eisb Of sind kurzfristige Vorhaben denkbar.

Das Bahnnetz der Schweiz gehört zu den am stärksten ausgelasteten Bahnsystemen der Welt. Kapazitäten für Extrazüge der Armee sind in der normalen Lage nicht uneingeschränkt vorhanden und müssen gezielt und bedarfsgerecht für Armee und SBB geplant werden.

Weiter wurde die Bahninfrastruktur auf das Notwendige reduziert, was dazu führt, dass insbesondere auf Nebenstrecken die für einen Extrazug der Armee notwendigen Gleise und Verladeanlagen nicht mehr vorhanden sind. Die Eisb Of kennen die Möglichkeiten und unterstützen die S3 und S4 beim Planen von Einsätzen und Übungen mit dem Konzept Eisenbahn.

Bellinzona - Giubiasco für den übrigen Verkehr vollständig gesperrt werden.

■ *Die Sicherheit im Bahnverkehr ist ein wichtiger Aspekt für einen reibungslosen Betriebsablauf. Was sind hier die Herausforderungen?*

Hohl: Die zivilen Sicherheitsvorschriften gelten auch für die Armee. Übungen und Einsätze im Gleisbereich oder in Gleisnähe erfordern ein entsprechendes Sicherheitsdispositiv und speziell ausgebildetes Sicherheitspersonal der Bahnen und müssen mindestens acht Wochen im Voraus bestellt werden. Einsätze im Gleisbereich erfordern zudem immer eine Gleissperre, welche im dicht befahrenen Netz zwischen 0500-2400 kaum mehr machbar sind.

■ *Herr Hohl, besten Dank für das Gespräch.*