

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

**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

**Band:** 68 (1993)

**Heft:** 2

**Artikel:** Ökonomisches und umweltfreundliches Fahren in der Armee

**Autor:** Bonetti, Ursula

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-713789>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

# Ökonomisches und umweltfreundliches Fahren in der Armee

ERSCHLOSSEN EMDDOK

MF 428 / 189

Von Fourier Ursula Bonetti, Mörel (VS)

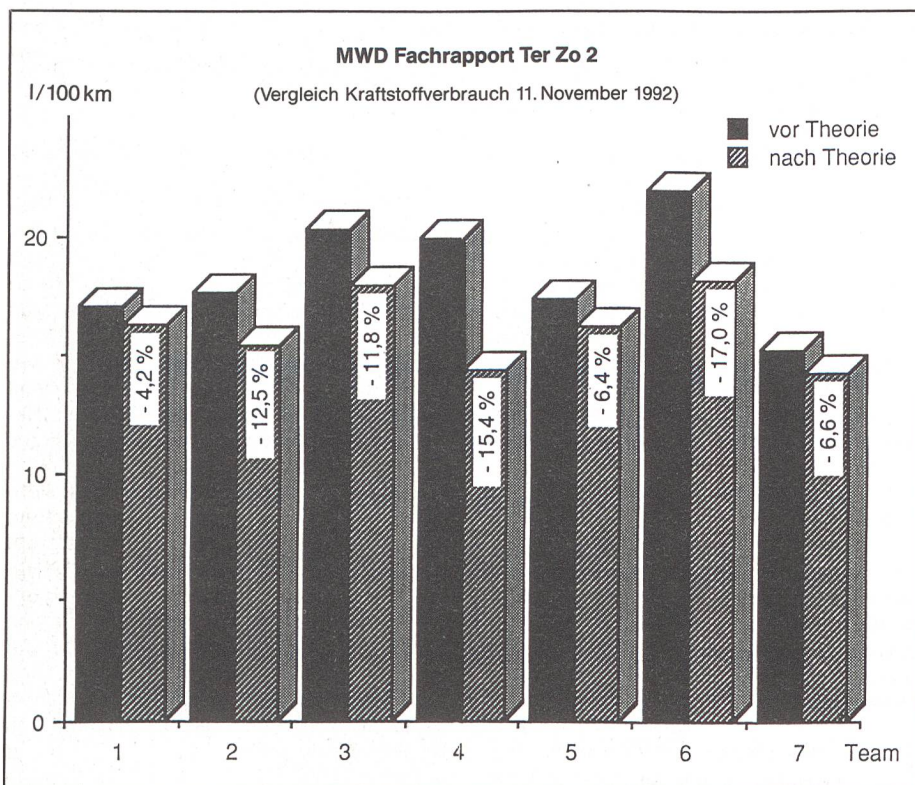
Der Kommandant der Ter Zo 2, Divisionär Rudolf Zoller, lud am 11. November 1992, es war keine Narretei, zu einer Pressekonferenz ein, die im Armeemotorfahrzeugpark (AMP) in Othmarsingen stattfand. Neun Angehörige der schreibenden Zunft fanden sich ein und hörten nach einer Begrüssung durch Div Zoller, 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

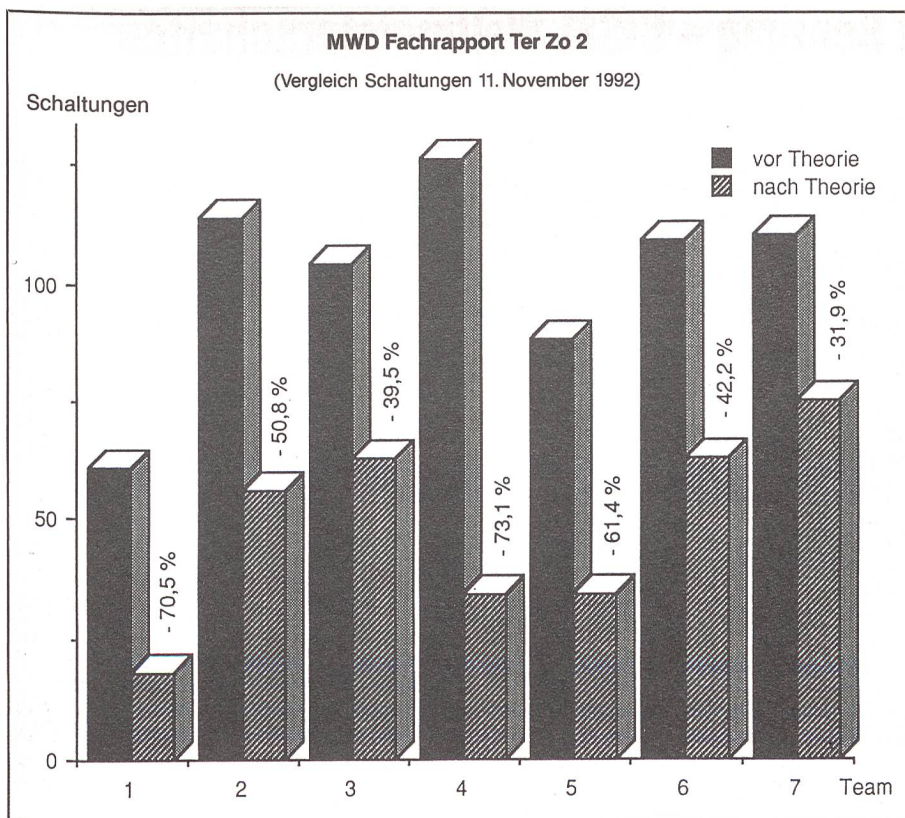


## Aufschlussreiche Testfahrt mit den Gästen

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 Armeegegnern  
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.