

Schutz der Alpentransversalen aus der Sicht der Bahnen

Autor(en): **Linsi, Ulrich / Löffel, Felix**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **165 (1999)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66037>

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.

Schutz der Alpentransversalen aus der Sicht der Bahnen

Ulrich Linsi und Felix Löffel

Militärisch gesehen sind die Verkehrswege besonders lohnende Objekte, um die Mobilität zu Lande nachhaltig einzuschränken. Den Alpentransversalen gilt deshalb besondere Beachtung: sowohl die Infrastruktur als auch die Transporte müssen speziell geschützt werden. In den nachfolgenden Ausführungen zum Schutz der Alpentransversalen erfolgt eine Beschränkung auf den Bahnbereich, die Strasse wird ausgeklammert. Das soll die Bedeutung des Verkehrsträgers Strasse nicht schmälern, sind doch beide Systeme sehr verletzlich, wie zuletzt der Winter 1998/99 eindrücklich bestätigt hat.

Die Schweizerischen Alpen werden von drei Eisenbahnachsen von unterschiedlicher Bedeutung durchquert. Es handelt sich dabei um zwei Transversalen Nord-Süd von internationalem und einer Verbindung West-Ost von nationalem Interesse. Die Gotthard-Achse stellt die kürzeste Verbindung aus dem Oberrhein nach der Lombardei dar, während die Verbindung über den Lötschberg aus demselben deutschen Raum in das Piemont führt. Beide Achsen können sich gegenseitig substituieren, was bahntechnisch innert Stunden durchführbar und auch entsprechend vorbereitet ist. Die Probe aufs Exempel musste auch immer wieder erbracht werden. Auch eine mehrwöchige Sperrung einer Achse ist bahnsseitig ohne weiteres machbar, vorausgesetzt Einschränkungen in der Angebotsqualität werden in Kauf genommen.

Die schmalspurige Eisenbahn von Brig über die Furka und den Oberalp-

Pass nach Chur ist die einzige wintersichere Verbindung im Alpenraum von Westen nach Osten. Dank dem Furkabasistunnel können auch Lastwagen und Reisebusse die Alpen überwinden. Die Meterspur, die einspurige Streckenführung und teilweise Zahnradstrecken beschränken die Kapazität der Strecke, da dadurch sowohl die Zahl der Züge wie deren Gewicht eingeschränkt werden.

Über die Hälfte der Bahngüter im Alpen transit

In der Schweiz transportieren die Bahnen jährlich über 50 Mio Tonnen Güter. Davon überwindet knapp die Hälfte die Alpen, wobei rund 18 Mio Tonnen den Gotthard und rund 4 Mio Tonnen die Route über den Lötschberg benützen. Täglich können bis zu 150 000 Bruttotonnen allein den Gotthard durchqueren. Mit den künftigen Basistunnels durch Gotthard und Lötschberg lassen sich diese Mengen noch erheblich steigern. Aus militärischer Sicht stellen die Alpen somit mit Bezug auf die Kapazitäten heute und in Zukunft kein ernst zu nehmendes Hindernis dar.

Transitachsen speziell schützen

Wie in jüngster Zeit der Golfkrieg und die Ereignisse in Ex-Jugoslawien gezeigt haben, sind die Verkehrswege besonders lohnende Objekte, um die Mobilität zu Lande nachhaltig einzuschränken. Dies bezieht sich aber nicht nur auf Angriffe aus der Luft, sondern auch auf Angriffe auf dem Boden.

Für die Schweiz heisst das, dass einzelne Unterbrüche auf dem Streckennetz der Bahnen im Mittelland dank des dichten Netzes kaum grössere Auswirkungen haben, während im Alpenraum mit erheblichen Verzöge-

rungen zu rechnen ist. Den Alpentransversalen gilt deshalb militärstrategisch besondere Beachtung: Sowohl die Infrastruktur als auch die Transporte müssen speziell geschützt werden.

Beim Schutz der Infrastruktur ist in erster Linie an operative Sicherungseinsätze im Sinne der Ziffer 84 der Truppenführung zu denken. Ziel ist es, terrestrische und Luftangriffe zu verhindern. Dies kann durch die Überwachung des Luftraumes und der Achsen, durch Bewachung und/oder Überwachung von betriebswichtigen Objekten wie zum Beispiel Fernsteuerzentren, Stromversorgungsanlagen, Kommunikationseinrichtungen oder einzelnen sensiblen Infrastrukturobjekten wie Tunnels oder Brücken erfolgen. Auch sind vor der eigentlichen Durchführung der Transporte Überwachungsfahrten in Begleitung von besonders geschultem Personal möglich.

Für den Schutz des Transportes selber kommt die Begleitung der Züge in der Luft und durch Schutzpersonal auf den Zügen in Betracht. Die Betriebsleitenden überwachen die Zugläufe und greifen notfalls auch in den Betriebsablauf ein.

Ein besonderes Augenmerk ist der Geheimhaltung und der gezielten Desinformation zu schenken. Im Ereignisfall können Diesellokomotiven zur Überbrückung von kürzeren stromlosen Streckenabschnitten eingesetzt werden, die Organisation von Umleitungen ist ebenfalls zu prüfen.

Armee überwacht die Bahnstrecken

Die Verantwortung für den Schutz des Raumes und damit den Schutz der Infrastruktur hat die Armee mit den Mitteln zu übernehmen, welche für den operativen Sicherungseinsatz vor-



Alpentransversalen müssen besonders geschützt werden. (Aufnahme: Foto-Service SBB)

gesehen sind. Für die Überwachung der Strecken können die hierzu ausgebildeten Verbände eingesetzt werden. Die Bewachung und/oder die Überwachung von Objekten kann je nach den Umständen Truppenverbänden, dem Festungswachtkorps oder der Militärpolizei übertragen werden. Da sie sich zu diesem Zweck auf Bahngelände begeben müssen, ist der Einsatz mit der betreffenden Bahnunternehmung im Detail abzusprechen: Dabei sind insbesondere die räumlichen und zeitlichen Abgrenzungen, die Art der Durchführung (Brücken, Tunnel!) sowie insbesondere auch das Meldewesen klar zu definieren.

Für die Überwachung des Transportes selber ist eine Begleitung auf den Zügen durch besonders geschultes Personal wie Festungswachtkorps, Militärpolizei und (unbewaffnete) Spezialisten der Bahnen anzuordnen. Letztere sind lediglich in der Lage, die Beschaffenheit des Gleiskörpers, der Fahrleitung usw. zu beurteilen. Im weiteren kann die Strecke vor Durchfahrt des ersten Zuges mit einer Überwachungsfahrt abgefahren werden, um den Zustand abzuklären. In den Betriebsleitzentralen und den Fernsteuerzentren wird der Lauf der Züge kontinuierlich überwacht und im Störfall eingegriffen. Die Substituierung bei den beiden Nord-Süd-Achsen erfolgt aufgrund von Checklisten.

Eisenbahn-Genieformationen für Notreparaturen

Nach einem Unterbruch einer Strecke ist neben den flankierenden Massnahmen die Wiederinstandsetzung erstes Gebot. Diese muss so rasch als möglich erfolgen, gegebenenfalls im Sinne einer Notreparatur. Die Mittel der Bahnen sind aber in erster Linie auf die qualitativ hochstehende Erneuerung und Wiederinstandsetzung ausgerichtet. Sie ziehen für diese Arbeiten zivile und spezialisierte Unternehmungen bei. Deshalb sind die Mittel der Bahnunternehmungen beschränkt. Für die Notreparaturen, die eine allenfalls beschränkte Befahrbarkeit zum Ziel haben, bestehen heute Eisenbahn-Genieformationen, die in der Lage sind, Gleise und Fahrleitungen in kurzer Zeit zielgerichtet nutzbar zu machen.

MED als Koordinationsstelle

Die gegenwärtigen Entwicklungen und die zunehmende Komplexität der Systeme führen zu immer intensiveren Absprachebedürfnissen zwischen den Vertretern der Armee und den Transportunternehmungen. Schon die Verschiebung eigener Truppen, zum Beispiel eines Panzerbataillons, bedarf der Absprachen zwischen

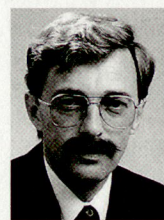
dem Besteller und dem Erbringer der Transportleistung. Es geht dabei um die Bereinigung der Bestellung nach dem Prinzip: was soll wann woher und wohin verschoben werden. In besonderen und ausserordentlichen Lagen nimmt dieser Bedarf an Absprachen zu, vor allem auch dann, wenn noch internationale Partner – seien es militärische oder bahnseitige – dazukommen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre bestätigen diese Aussage nachhaltig. Erschwerend kommt hinzu, dass die beteiligten Partner – Bahnen und Militär – nicht dieselbe Sprache sprechen und jeder sein fachspezifisches Know-how einbringt.

Für die Sicherstellung der Verbindung und für die «Übersetzung» besteht mit dem Militäreisenbahndienst eine Formation, die sich aus Fachspezialisten der Bahnen rekrutiert. Diese Formationen verändern mit dem Einrücken den grundlegenden Prozess nicht, sondern verstärken das vorhandene zivile Instrumentarium zur Koordination.



Lic. iur. Ulrich Linsi ist seit 1980 bei den Schweiz. Bundesbahnen SBB tätig und Leiter der Koordinationsstelle Gesamtverteidigung bei den SBB. Militärisch ist Oberst Linsi Stellvertretender Kommandant des Militäreisenbahndienstes.



Lic. oec. publ. Felix Löffel ist Leiter des Geschäftsbereiches Betriebsführung der SBB. Militärisch ist Oberstleutnant Löffel als Chef Bahnen im Stab des Militäreisenbahndienstes eingeteilt. ■