

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 185 (2019)

Heft: 6

Artikel: Frühzeitige Zusammenarbeit wichtig

Autor: Müller, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842017>

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: 02.02.2025

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

Frühzeitige Zusammenarbeit wichtig

Das Schadenzentrum VBS blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Unverändert verursachen Schäden an Fahrzeugen am meisten Kosten. Die frühzeitige Zusammenarbeit mit Grossen Verbänden vor Volltruppenübungen zeigt Wirkung. Erkunden und Kartenlesen werden wichtiger; moderne Technik ist nicht zwingend von Vorteil. Immer häufiger geht es auch darum, ungerechtfertigte Schadenersatzforderungen abzuwehren.

Peter Müller, Redaktor ASMZ

Der neue Leiter des Schadenzentrums VBS, Adrian Leuenberger, durfte anlässlich seines ersten Jahresrapports vom 12. April 2019 in Bern auf «ein erfreuliches Jahr» zurückblicken: Sowohl die Anzahl der Schadenfälle (7294, -3,7%) wie auch deren Kosten (12,92 Mio. CHF, -16,5%) waren 2018 gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufig. Das Ergebnis ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen: Einerseits war im vergangenen Geschäftsjahr kein eigentlicher Grossschaden zu verzeichnen. Andererseits trugen zum positiven Ergebnis nach Auffassung von Leuenberger auch die rückläufige Anzahl Dienstage sowie namentlich die verschiedenen Präventionsmassnahmen bei. Gleichzeitig betonte er, die Zahlen dürften nicht isoliert betrachtet werden; es seien stets die Relationen sowie die längerfristige Entwicklung zu betrachten. Insgesamt befindet man sich «auf gutem Weg».

Unterschätzte Fahrzeugdimensionen

Hauptursache von Unfällen war – wie in den Vorjahren – das falsche Einschätzen der Fahrzeugdimensionen: In 31% der Ereignisse wurden entweder Breite, Höhe, Länge oder Gewicht unterschätzt. An zweiter Stelle der Ursachen folgt, ebenfalls unverändert, das unvorsichtige Rückwärtsfahren (21%). Den restlichen Unfallursachen wie mangelnde Aufmerksamkeit oder Nichtanpassen der Geschwindigkeit sind jeweils weniger als 10% der Fälle zuzuschreiben (Details siehe Grafik Seite 19).

Stellt sich bei der Schadenabklärung heraus, dass grobfahrlässig gehandelt wurde, so wird den Unfallverursachenden eine angemessene Schadenbeteiligung aufgebremmt. Das Schadenzentrum VBS erachtet beispielsweise folgende «Klassiker» als grobfahrlässig: Rückwärtsfahren mit Lastwagen ohne Hilfsperson, nicht gesi-

chertes Fahrzeug, Sekundenschlaf oder in gewissen Fällen auch Ablenkung am Steuer (z.B. durch Telefon oder Smart-Uhr). Hinzu kommen die groben Verkehrsregelverletzungen gemäss Strassenverkehrsgesetz (Artikel 90, Absatz 2).

Tücken der Technik

Die technologische Entwicklung der Motorfahrzeuge stellt für die Fahrzeugführenden eine oftmals verkannte Herausforderung dar. Am Beispiel der Ablösung des PUCH (Kategorie Personenwagen geländegängig) durch den Mercedes Benz G300 (Kategorie Lieferwagen) wurden die Konsequenzen am Jahresrapport anschaulich aufgezeigt: Das Fahrverhalten ändert sich (beispielsweise in Kurven oder im Gelände); es steht mehr Leistung zur Verfügung, was rascher zu höheren Geschwindigkeiten führen kann; das Gewicht ist grösser, was sich auf das Fahrverhalten auswirken kann; und es stehen verschiedene Fahrassistenzsysteme zur Verfügung, welche teilweise ein- oder ausgeschaltet werden können. Eine spezielle Schadenauswertung für diese neuen

Fahrzeuge MB G300 ergab, dass sie 2018 eine durchschnittliche Fahrleistung von 2468 km erbrachten (+33% gegenüber dem gesamten Motorfahrzeugpark) und bloss alle 40460 km in ein Schadenereignis verwickelt waren (+120%).

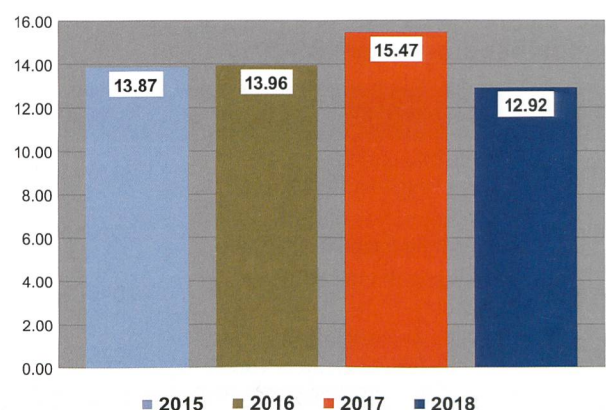
Der erfreuliche Trend ist damit offensichtlich: Dank der neuen Technik und der verschiedenen Assistenzsysteme ergeben sich sinkende Unfallzahlen.

Umgekehrt steigen die Kosten im Schadenfall wegen der vermehrt eingebauten Technik. Ob beispielsweise eine Stossstange oder ein anderer Karosserieteil mit oder ohne Sensoren ersetzt werden muss, schlägt sofort in eklatanten Preisdifferenzen zu Buche. Damit bestehen gegenläufige Trends; nach Auffassung des Schadenzentrums VBS ist momentan noch unklar, was letztlich obenaus schwingen wird.

Schlaumeiereien abwehren

Die Mitarbeitenden und extern beauftragten Experten des Schadenzentrums VBS werden immer wieder mit ungerechtfertigten Forderungen konfrontiert, die es mit guten Gründen abzuwehren gilt. Ursache und Wirkung sind jedoch oftmals nicht einfach festzustellen. Zwei Beispiele im Berichtsjahr mögen dies illustrieren: Im einen Fall ging es um den Überflug einer F/A-18 300 Meter oberhalb von Personen; im andern Fall wurde der Überschallknall 9000 Meter über einer Person beklagt. In beiden Fällen wurde gegenüber der Schweizer Luftwaffe ein Tinnituschaden geltend gemacht.

Aufwendungen Schadenfälle 2015–2018 (in Mio. CHF)



Grafiken: Schadenzentrum VBS

Schadenbilanz 2018 (2017)

Anzahl Ereignisse	5 078	(5 138)
Anzahl Schadenfälle	7 294	(7 576)
Kosten, Mio. CHF	12,92	(15,47)
Davon:		
Anzahl Fahrzeugschäden	6 437	(6 707)
Kosten Fahrzeugschäden, Mio. CHF	10,49	(11,23)

Militärischer Strassenverkehr 2018 (2017)

Eingesetzte Fahrzeuge	20 300	(22 901)
Fahrleistung in 1000 km	37 729	(42 934)
Ø Fahrleistung pro Fahrzeug in km	1 858	(1 874)
Ø Fahrleistung bis zu einem Ereignis in km	18 333	(19 758)

Quellen: Schadenzentrum VBS

Die Schäden der beiden Personen waren unbestritten. Wie stand es jedoch um die Kausalität, das heisst war die Luftwaffe dafür verantwortlich? Dank einer engen Zusammenarbeit mit Akustikern der SUVA konnte einwandfrei nachgewiesen werden, dass in beiden Fällen der Lärm am Boden deutlich unter 110 dB(A) lag und damit die Schwelle eines für die SUVA-Ärzte möglichen Tinnitus nicht erreicht wurde. Somit ergab sich keine adäquat kausale Wirkungskette und eine Bundeshaftung nach Luftfahrtgesetz wurde verneint.

Kartenlesen ungenügend

Leuenberger wies wiederholt drauf hin, dass sich mit Präventionsmassnahmen viele Schäden vermeiden lassen. Ihm ist deshalb eine frühzeitige Zusammenarbeit mit Vertretern Grosser Verbände vor Volltruppenübungen ein zentrales Anliegen. Div Willy Brülisauer, Kdt Ter Div 4, schilderte in seinem Gastreferat anschaulich, welche Erfahrungen er im Rahmen von Übungen als sogenannter «Leistungsbezüger» mit dem Schadenzentrum VBS sammeln konnte.

So stellte er beispielsweise fest, dass angesichts der häufigen Schienentransporte

heute die Übung von Panzerverschiebungen auf der Strasse fehle. Damit seien junge Fahrer rasch überfordert. Diese seien sich ferner gewohnt, nach Smartphone und GPS und nicht nach verfügbaren (Spezial-)Karten zu fahren. Richtiges Kartenlesen bereite den Mannschaften mehr und mehr Mühe. Gleichzeitig bemerkte er, dass sich Schäden meistens nachts ereigneten.

Zahlreiche Optimierungsmassnahmen

Angesichts dieser Feststellungen und in enger Zusammenarbeit mit dem Schadenzentrum VBS setzte Brülisauer eine Reihe von Optimierungsmassnahmen um. Die wichtigsten sind: Er nutzt das Schadenzentrum ab Beginn der Planung von Übungen als Partner und Coach/Mentor. Als Chef Regie greift er auf erfahrene Kader zurück (nicht die Jüngsten), denn «Erfahrung sei die halbe Miete». Obwohl zeitintensiv, seien Erkundungen unerlässlich; im zivilen Umfeld müsse alles 1:1 erkundet und auch kontrolliert werden. Es seien Eventualplanungen für die Umwelt bereitzuhalten; so sei beispielsweise bei Hitze aufs Fahren zu verzichten. Zeitreserven

müssten eingeplant werden. «Wargaming» mit der Truppe habe Erfolg gezeigt. Und schliesslich bestünden klare, präzise Vorgaben sowohl zur Vermeidung wie auch zur Behandlung von Landschäden.

Er wies in diesem Zusammenhang auch auf einige handfeste Massnahmen hin: Man müsse die Armee wieder vermehrt bei der Bevölkerung zeigen; damit schaffe man Kenntnisse und Vertrauen. Verschiebungen sollen nur noch Kp-weise erfolgen. Volltruppenübungen gingen im Oktober deutlich besser als im Mai. Mit den Bodenbesitzern müsse vorgängig alles abgesprochen werden; dabei sei nicht immer in den gleichen Räumen zu üben. Schliesslich seien Verschiebungszeiten zu ändern; man müsse wegkommen von den Hauptverkehrszeiten. Ohne es explizit auszusprechen: Viele davon sind eigentlich «Gold-Standards» aus früheren Militärzeiten und -erfahrungen! Dank dieser Massnahmen und der Zusammenarbeit mit dem Schadenzentrum VBS habe die Schadensumme in der Ter Div 4 markant minimiert werden können.

Qualität der Dienstleistungen

Die Vorgänger von Leuenberger mit ihren Teams legten stets Wert darauf, qualitativ hochstehende Dienstleistungen mit einem gesunden Schuss Empathie zu erbringen. So sicherten sie auch im Schadenfall viel Goodwill für die Schweizer Armee und das VBS. Der neue Leiter des Schadenzentrums will diese Arbeitsweise fortführen. Es kommt denn auch nicht von ungefähr, dass er die drei Hauptjahresziele seines Vorgängers, Peter Studer, für 2019 praktisch unverändert übernommen hat. Das seien angesichts neuer Mitarbeitender und neuer Technologien keine Selbstverständlichkeiten. Ein hoher Stellenwert komme dabei dem Projekt Schamis Plus zu: Die neue Software solle planmässig und erfolgreich eingeführt werden; so könnten Schadenmeldungen bereits im Laufe dieses Jahres direkt via Internet eingeben und bearbeitet werden. ■

Unfallursachen (Auszug)

