



**SCHWEIZER
ARMEE**

 **SBB CFF FFS**



Kaderverband des öffentlichen Verkehrs
KVÖV

Anlass der Regionalgruppe Zürich / Ost
vom 21. Oktober 2025

Militäreisenbahndienst

Herausforderungen Militärtransporte mit der Bahn

Oberst Walter Hohl, C Eisd A, Oktober 2025



Die Teilnehmer erfahren aus erster Hand:

1. Wie der Militäreisenbahndienst aktuell organisiert ist;
2. Welche Aufgaben und Schwergewichte der aktuelle Militäreisenbahndienst hat;
3. Welche Herausforderungen bei den Bahntransporten zu TRIAS 25 zu meistern waren.

Der Militäreisenbahndienst gestern und heute



Gestern (1961 – 2003)

2 Eisenbahnregimenter à 600 AdA

- Gesamtkoordination durch SBB-Generaldirektion
- Mit je rund 40 Stabsoffizieren aus den Betriebsabteilungen von SBB und BLS
- Mit rund 150 Bahntechnikspezialisten (Gleisbau, etc)

Heute (ab 2004)

12 bzw. 17 Eisenbahnoffiziere

- SBB Fachführung durch S-CCM

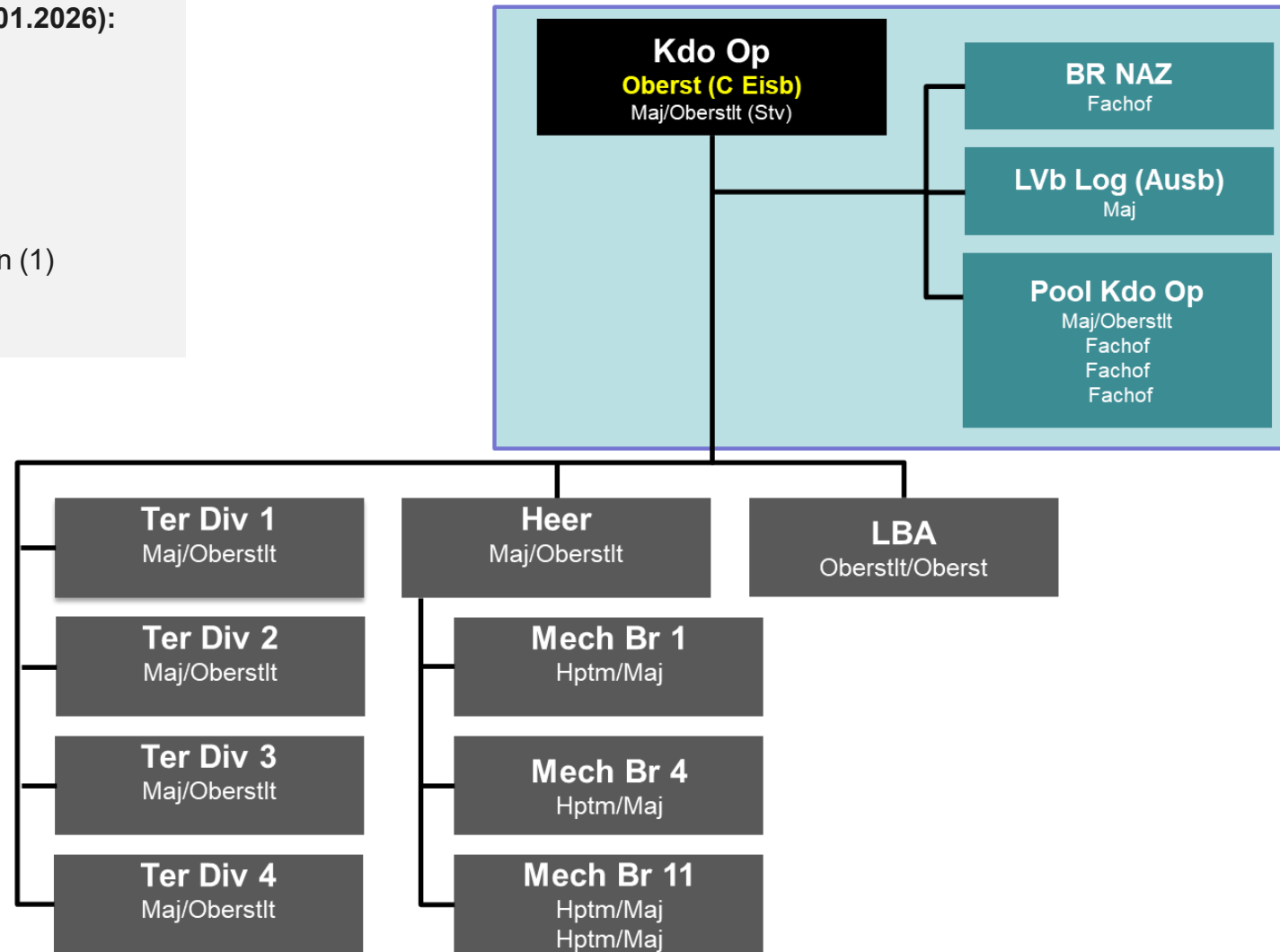
12 Eisb Of in den Stäben der Gs Vb + 5 Nachwuchs / Pool



Herkunft Eisb Of (Stand 01.01.2026):

- SBB Infra (4)
- SBB P (5)
- SBB Cargo (1)
- RailCare (1)
- TILO (1)
- BLS (1)
- Matterhorn-Gotthard-Bahn (1)
- BAV (1)
- Extern ex SBB (1)

Kompetenzzentrum Bahntransporte



Rampenwagen (Typ Slps)

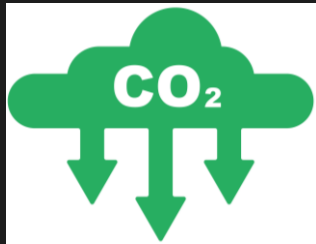


**Befestigter Platz, eingedeckte Schienen nötig
→ Anschlussgleise**

Weshalb führt die Armee Bahntransporte durch?



Vorteile des Bahntransports



Reduktion der
Co2 Emmissionen



Erhalt der System-
Verfügbarkeit (Raupe)



Wirtschaftlichkeit

Nachteile des Bahntransports



Abhängigkeit von Dritten



Zeitverhältnisse

"TRIAS 25"

14.04.-09.05.2025 fand ein Truppenversuch im Ausland (AUT) statt.



920 AdA

davon ca
200 für Log/FU Leistungen
60 UL/SR



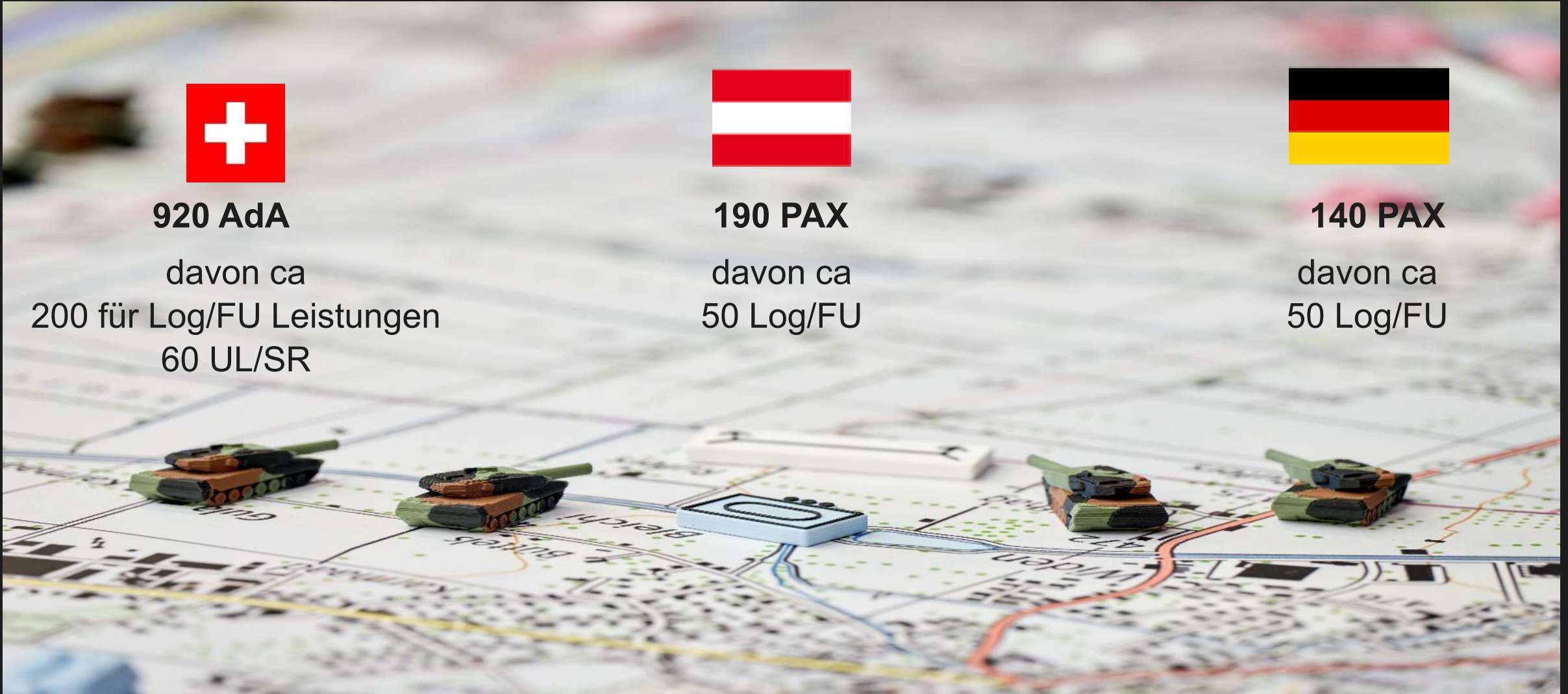
190 PAX

davon ca
50 Log/FU



140 PAX

davon ca
50 Log/FU

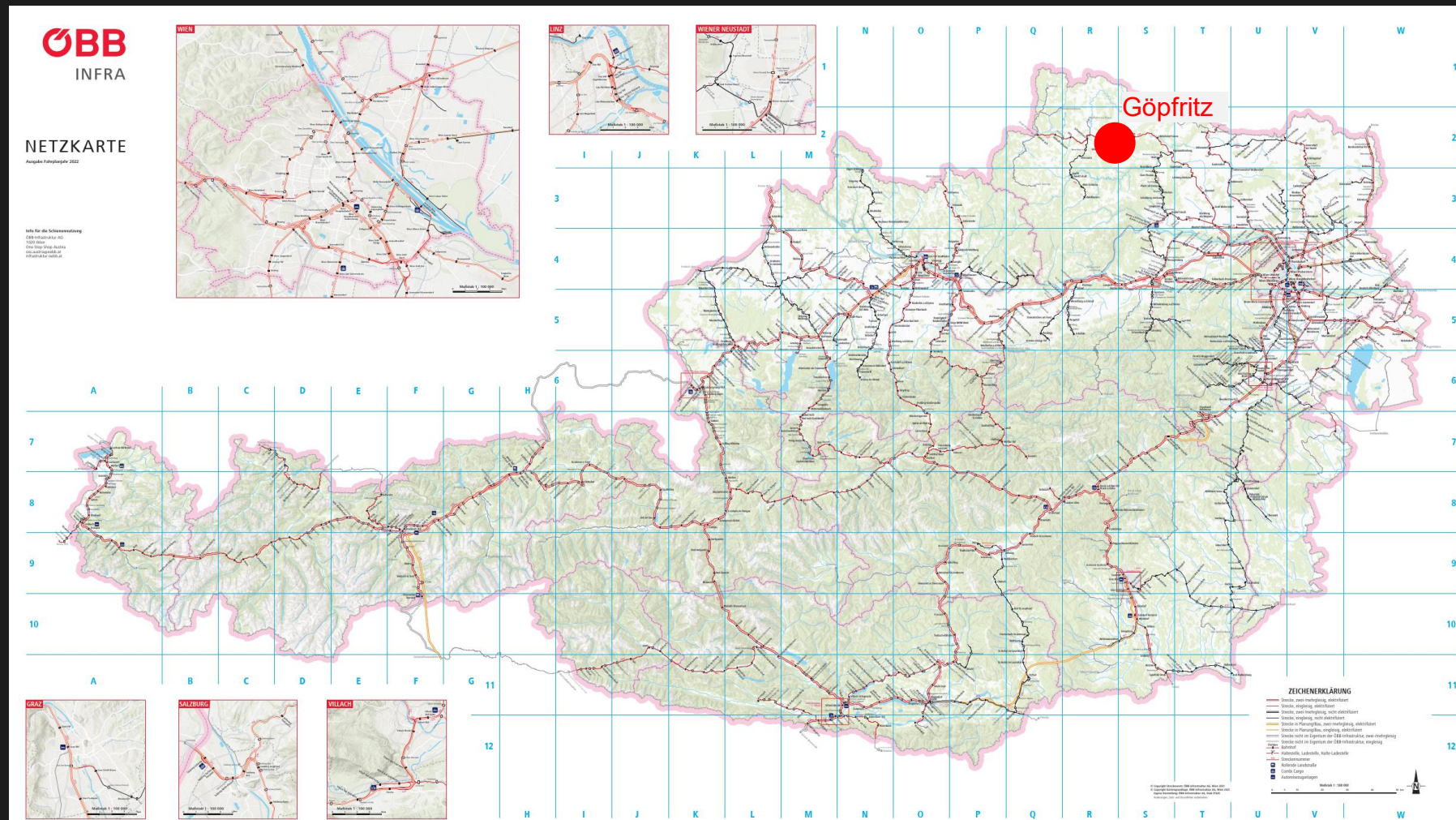


Worin lag die initiale Herausforderung des Bahntransportes?

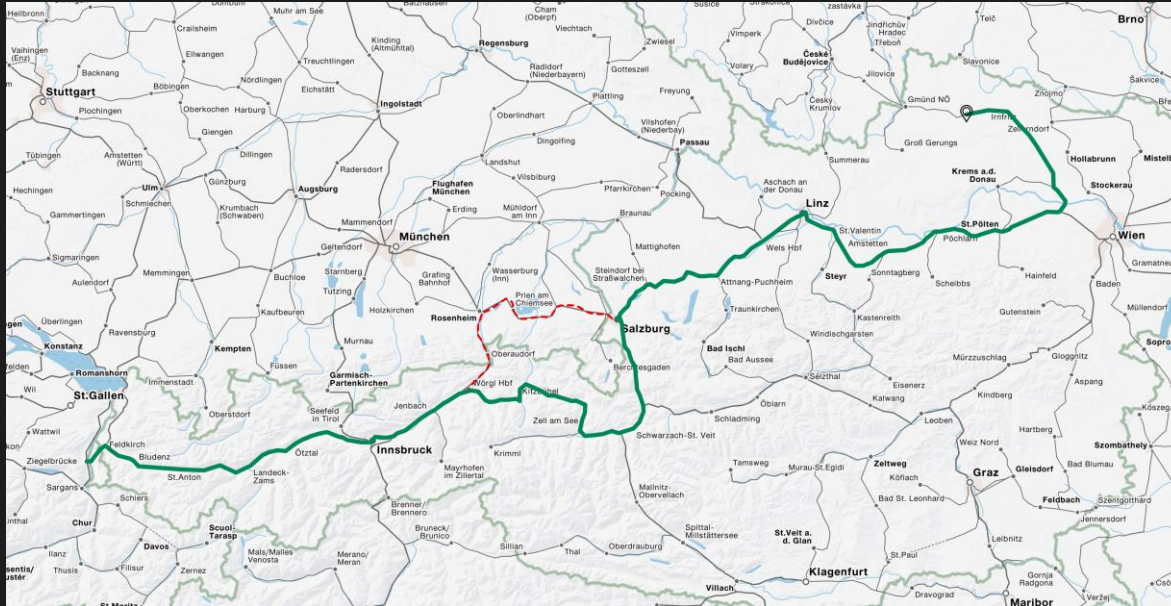


- Mit Ausnahme von Menschen, Sens Mat und Mun, sollten alle Fahrzeuge und das Material mit der Bahn nach Allentsteig (AUT) verschoben werden.
- Dazu wurden 11 bzw. **9 Ganzzüge** mit Fahrzeugen und Material ab/nach Thun (6), Romont (1), Hinwil (1) und Ems Chemie (1) geführt.
- Von den 10 verladenen Truppenkörper verfügten aber lediglich 2 Einheiten über Erfahrungen im Bahnverlad.

Die Bahnanbindung des Truppenübungsplatz Allentsteig erfolgt über den Bahnhof Göpfritz an der Wild in Niederösterreich.

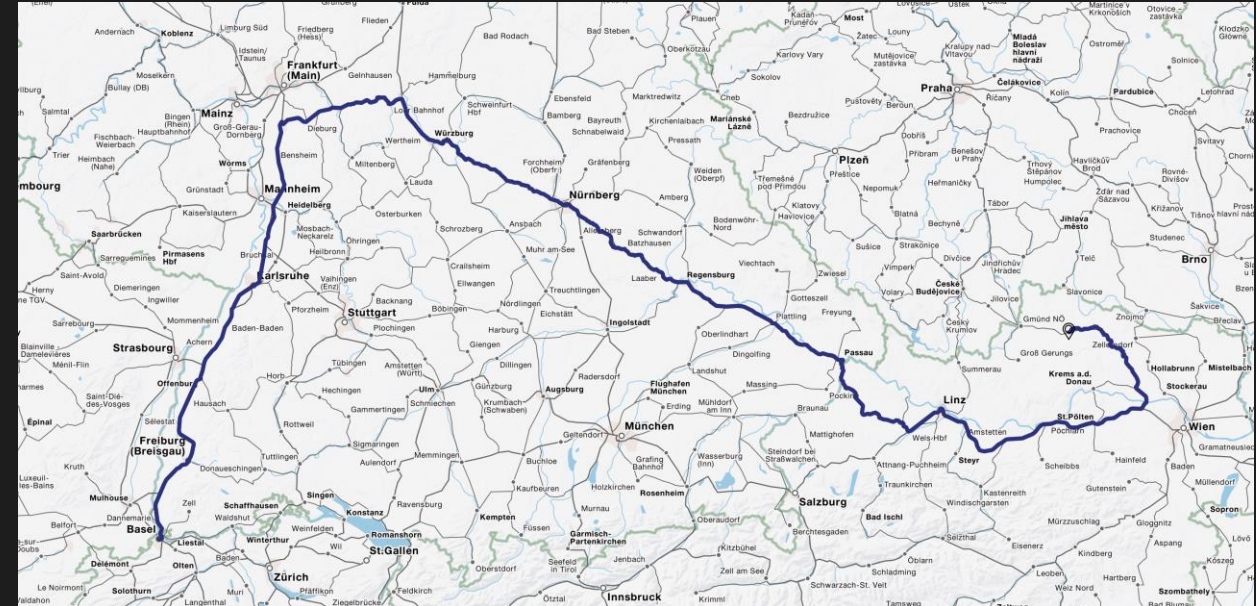


Viele Wege führen nach Göpfritz.



Leitungsweg Österreich

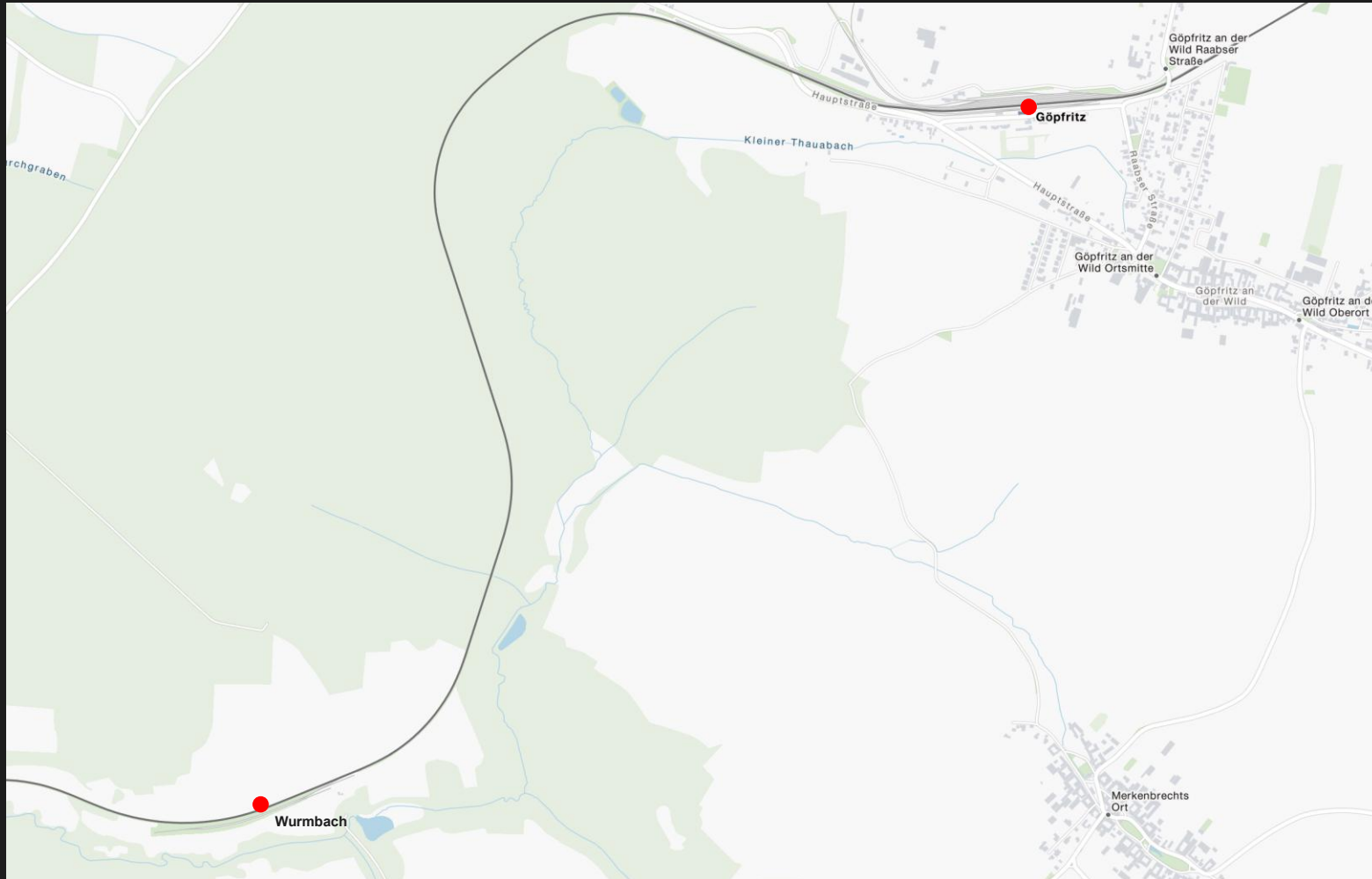
Buchs SG – Arlberg – Schwarzach-St.Veit – Salzburg – Linz – St.Pölten – Tullnerfeld - Göpfritz



Leitungsweg Deutschland

Basel SBB – Karlsruhe – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Passau – Linz – St.Pölten – Tullnerfeld - Göpfritz

Die Raupenfahrzeuge konnten direkt auf dem Waffenplatz im Anschlussgleis Wurmbach ent- und verladen werden.



Diverse Rampen in Göpfritz



Rampe im Anschlussgleis Wurmbach



TRIAS 25

11 Züge / 4300 Meter / 7545 Tonnen

Gerüchte und Unwissenheit führen zum dringenden Klärungsbedarf bezüglich der erforderlichen Ladesicherung.



06.11.2024 Roc Drill

10.04.2025 Start Verlad BT

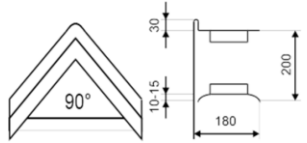


Die in der Schweiz gängige Praxis zur Ladesicherung von Pneufahrzeugen < 5t auf Res / Ks ist nicht UIC-Konform.



SBB Praxis (orange Metallkeile)

Metallkeil



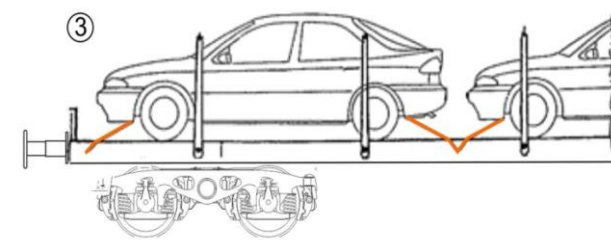
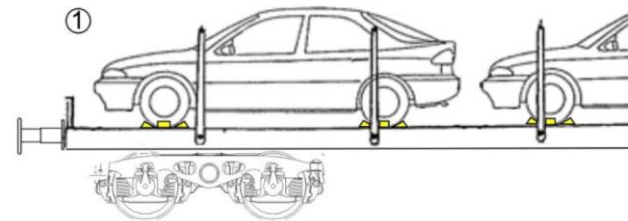
Nur auf Wagen mit Seitenborden zugelassen (Ks, Res)

Motorfahrzeuge, 1- und 2-achsige Anhänger bis 20 t Gesamtgewicht.

1-achsige Anhänger: Deichsel nicht straff festbinden

2 Hinterräder mit je 2 Metallkeilen
Keile mit Hammerschlag befestigen

UIC Vorgabe (Holzkeile oder Binden)



Testverlade und Bedarfserhebung vom 11. Februar 2025



11.02.2025 Testverlade

Beim Testverlad wurde mit den TKC die Ladesicherung für jede Verladesituation besprochen und die erforderlichen Ladesicherungsmittel erhoben.

10.04.2025 Start Verlad BT

Hintransport			Lieferant 1				SBBC	Lieferant 2	
	Versand	Bahnwagen	Holzkeil A 3 Nägel	Holzkeil A 5 Nägel	Holzkeil B breit	Unterlegholz	Stahlkeil	Gurte LC 4000	Gurte LC 6251
Zug 1	Thun	TWA 800	0	0	0	59	0	49	44
Zug 2	Thun	Slmmps und Ks	44	13	0	0	13	52	0
Zug 3	Thun	Slmmps	0	0	0	0	0	0	0
Zug 4	Thun	TWA 800	0	0	0	66	0	74	39
Zug 5	Thun	Res	609	0	0	0	0	0	0
Zug 6	Romont	Slmmps und Res	77	0	13	0	0	0	0
Zug 7	Domt/Ems	Res	134	17	0	0	17	0	0
Zug 8	Hinwil	TWA 800 und Res	193	0	0	0	0	0	8
Zug 9	Hinwil	Slmmps und Res	116	0	30	0	0	0	0
Zug 10	Thun	Res	369	0	0	0	0	0	0
Zug 11	Thun	Res und Ks	242	0	22	0	0	0	0
Hintransport (+ Reserve)			1784	30	65	125	30	175	91
Total			3408	58	125	125	30	175	91

Annahmen

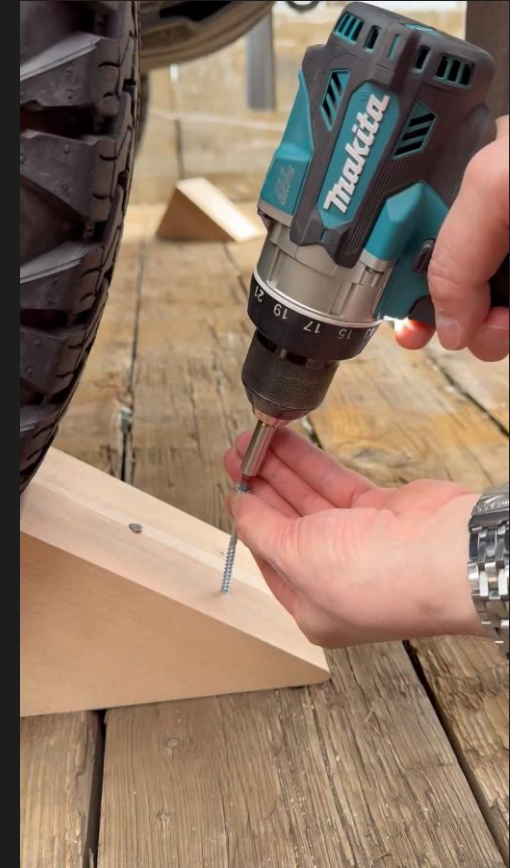
Unterlegholz und Gurte können wiederverwendet werden

Hintransport <10% Reserve

Rücktransport keine Reserve

alle Anhänger verkuppelt, d.h. kein Gurt für Deichsel notwendig

Die Pneufahrzeuge müssen mit Keilen gesichert werden. 1800 Holzkeile: **5500 Nägel**



M113 können nur auf Res mit Bodenösen korrekt und UIC reglementskonform gesichert werden.



Militäreisenbahndienst



Das gros der Mil-Container hat oben keine Ecken die zur Sicherung verwendet werden können.



Unklarheit ob DB und ÖBB die Sicherung mit den orangenen Steckelementen des SImmps akzeptieren wird.



AS 2185-749-25 für 1 Kompak ab Hinwil (Zug8) durch DB ca. 1 Monat vor Start, wegen Konflikten mit Baustellen abgelehnt.



GMTF auf Panzertransportwagen



Eisenbahnwagen Typ
SImmps mit Stahlboden



Bild 2: Abspannung hinten

Sicherungshinweise

- Antennen **demontiert!**
- Fahrzeug **zentriert** auf Bahnwagen abstellen.
- Fahrzeug **festgebremst und Getriebe blockiert** [P]
- Orange Keile gemäss Bilder stecken.
- Fahrzeug hinten und vorne mit je 2 Gurten übers Kreuz abgespannt.

Für die Sicherung sind pro Fahrzeug sind vorgesehen:

- 4 Gurten LC4000
- 4 Schäkel breit
- 4 Rundschnitten 2m
- 4 Lastbockgewinde





Durch**Führung** der Bahntransporte Lageverfolgungszentrum MED

Der Transport erstreckte sich über mehrere Tage:

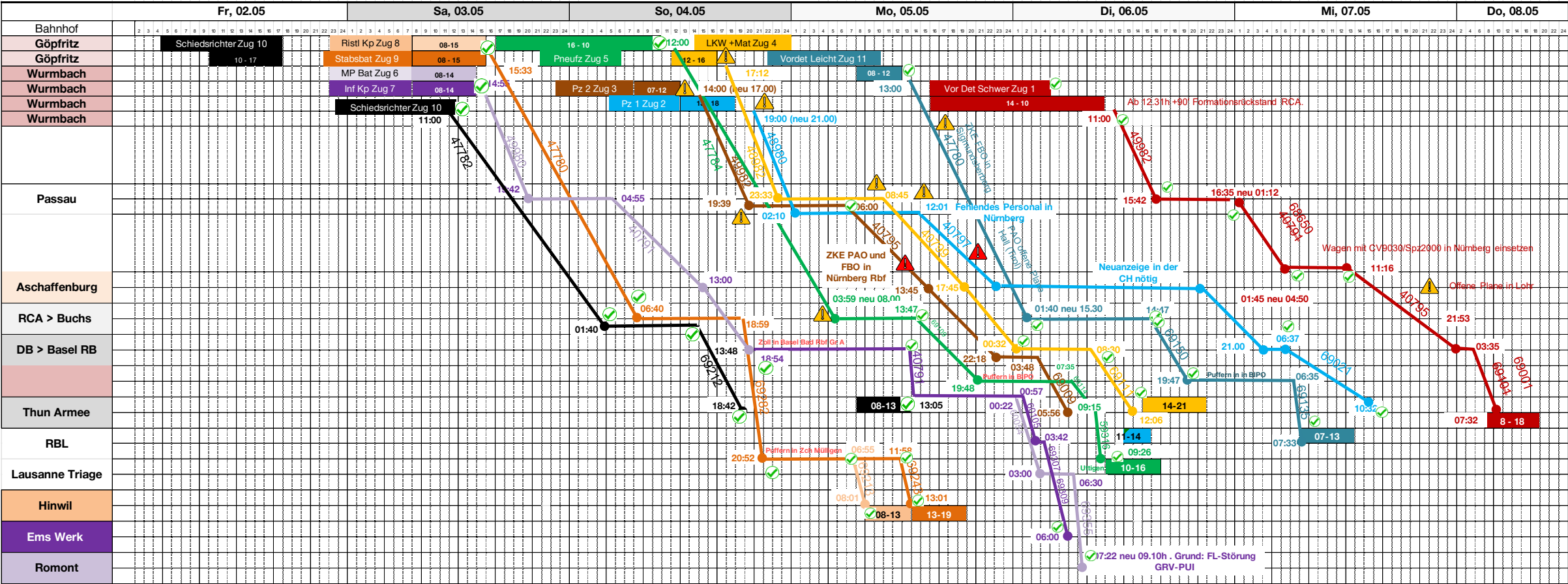
Hinfahrt: 14 Tage

Rückfahrt: 6 Tage



Stand 08.05.2025, 10:00

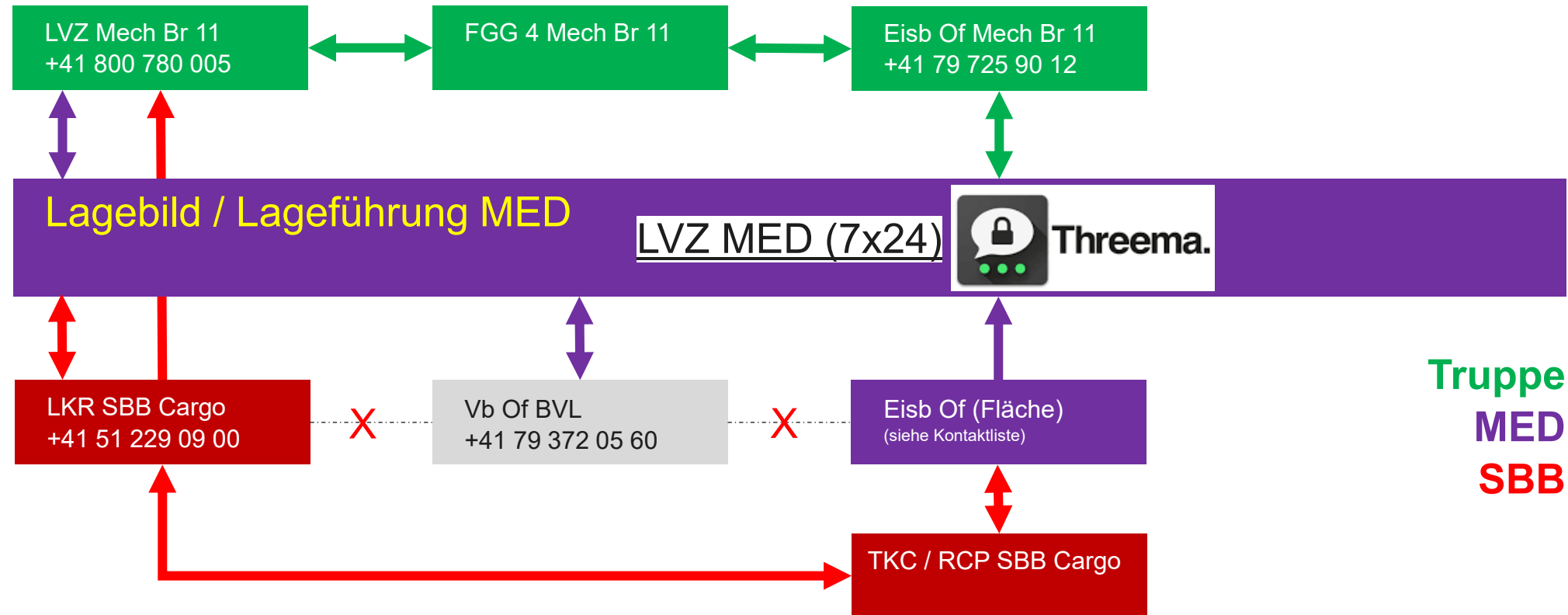
Railmap "TRIAS25" AUT > CH



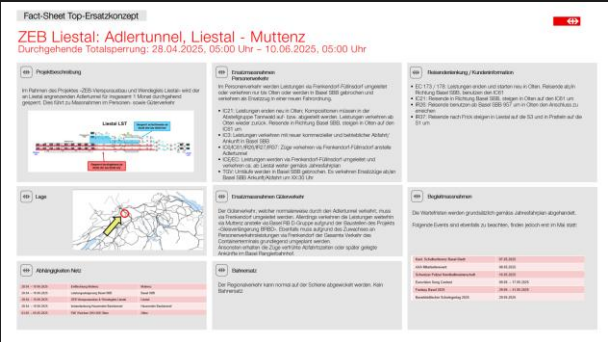
Für die Phase für Verlad – Transport und Ablad wurde durch den MED ein Lageverfolgungszentrum betrieben.



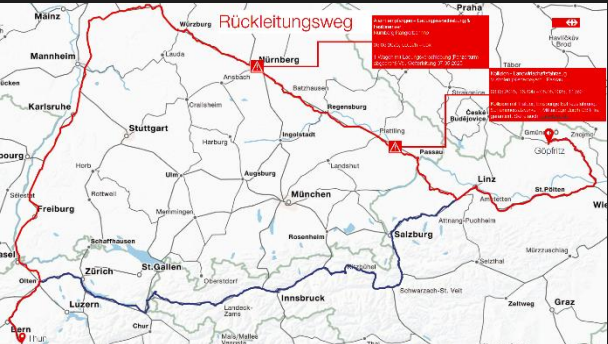
Betrieb LVZ MED (7x24) vom **10.04. – 24.04.25 (Hin)** und **02. – 08.05.25 (Rück)**



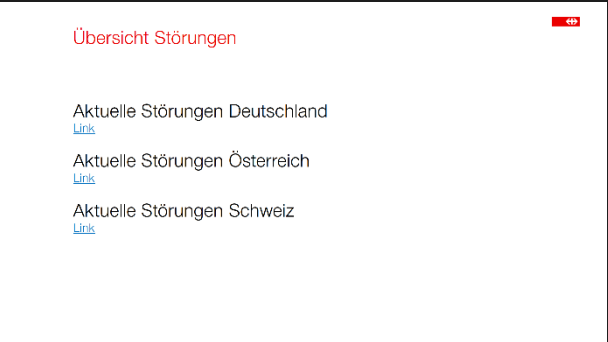
Für die Phase für Verlad – Transport und Ablad wurde durch den MED ein Lageverfolgungszentrum betrieben.



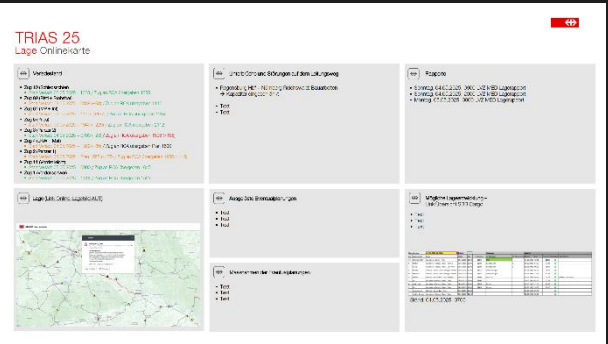
Relevante Störungen in der Schweiz



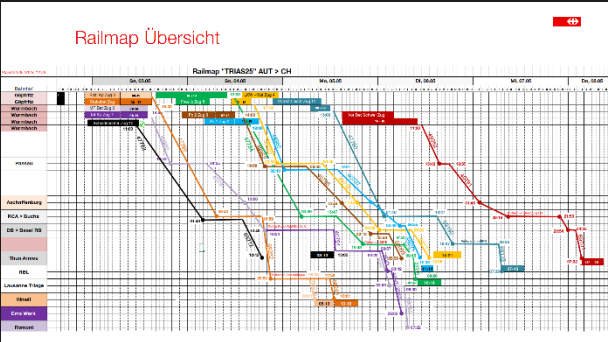
Elektronische Lagekarte



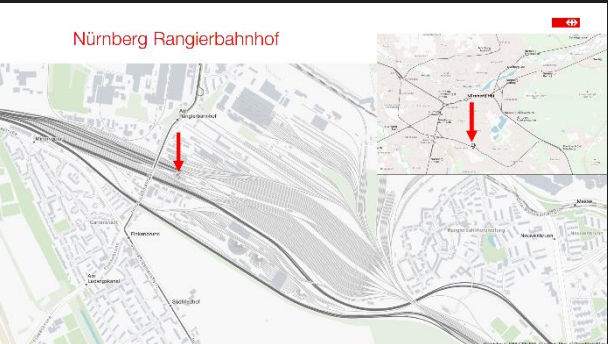
Übersicht der Störungen International



MED Lagebild in Textform



In Echtzeitprognose nachgeführte Railmap



Weitere Detailbilder

Meldungseingang zu Pinzgauer im LVZ MED.



Aktuell

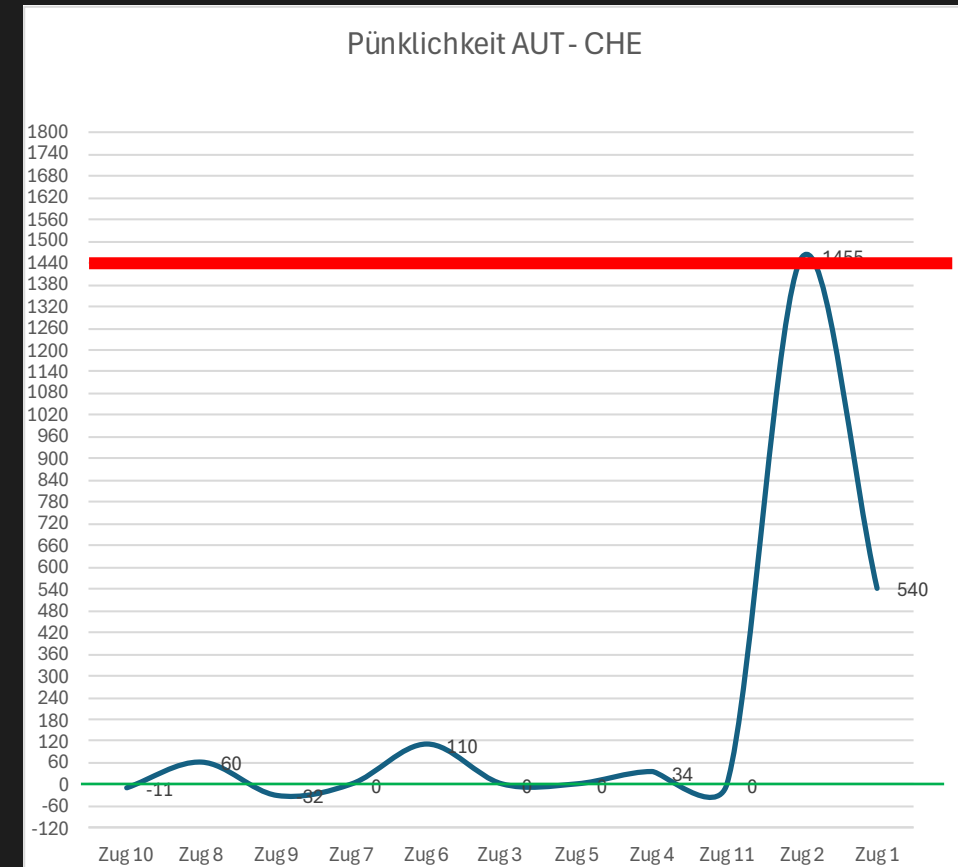
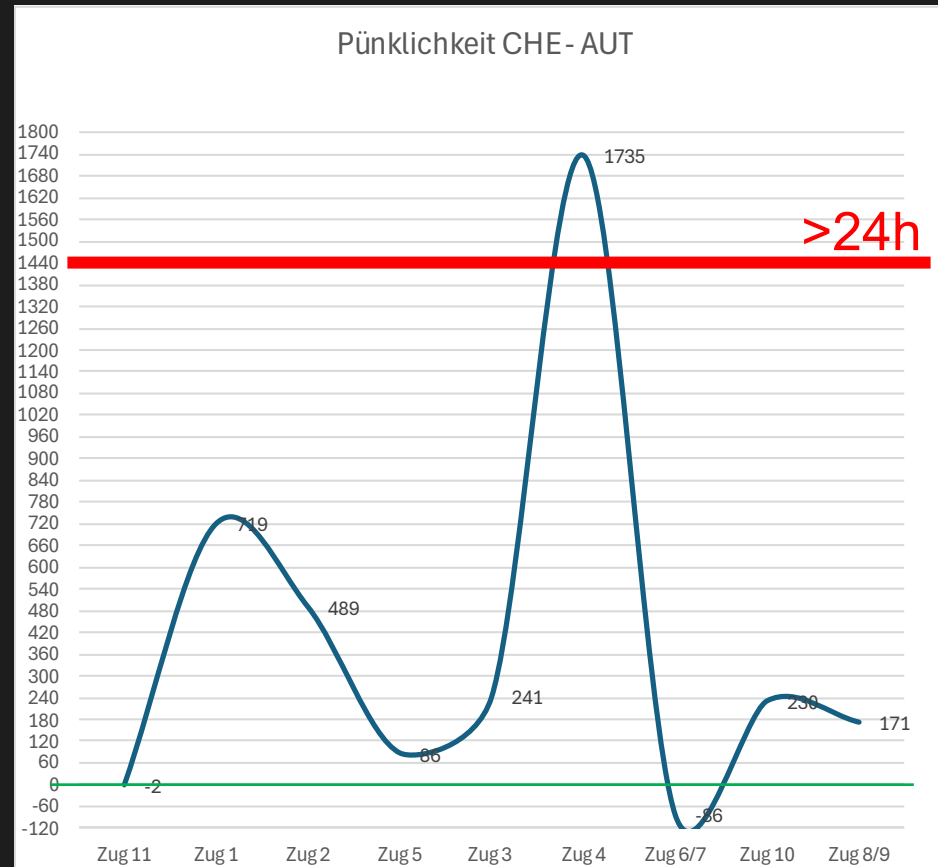
INFRASTRUKTUREINSCHRÄNKUNG: NEIN

Lage / Entscheidungen

Lage / Entscheidung:

Datum	Autor	Text
06.05.2025 10:33	BEKO/NOKO BFZI	Der Wagen mit der Nummer 31853936399-0 wurde mit einem Rotzettel versehen und die Ladung muss auf einem geeigneten Ladegleis in Ordnung gebracht werden.
06.05.2025 09:04	BEKO/NOKO BFZI	Meldung vom TFZF: Keine Unregelmäßigkeiten festgestellt, mit vmax 40 km/h bis Hall und Kontrolle durch Wagenmeister Hall.
06.05.2025 08:38	BEKO/NOKO BFZI	Zug 47780 vom 05.05.2025 von AB (Awanst) : 594t - 338m - Tfiz 1144..100 EVU (Besteller): GVRCA - Wagenanzahl b: 18 l: 0 g: 18
06.05.2025 08:36	BEKO/NOKO BFZI	Z 47780 Unregelmäßigkeiten an der Ladung, offene Plane bei einem verladenen Pinzgauer am vorletzten Wagen. - Der TFZF wurde verständigt und im Bf Jenbach wird die Ladung kontrolliert.

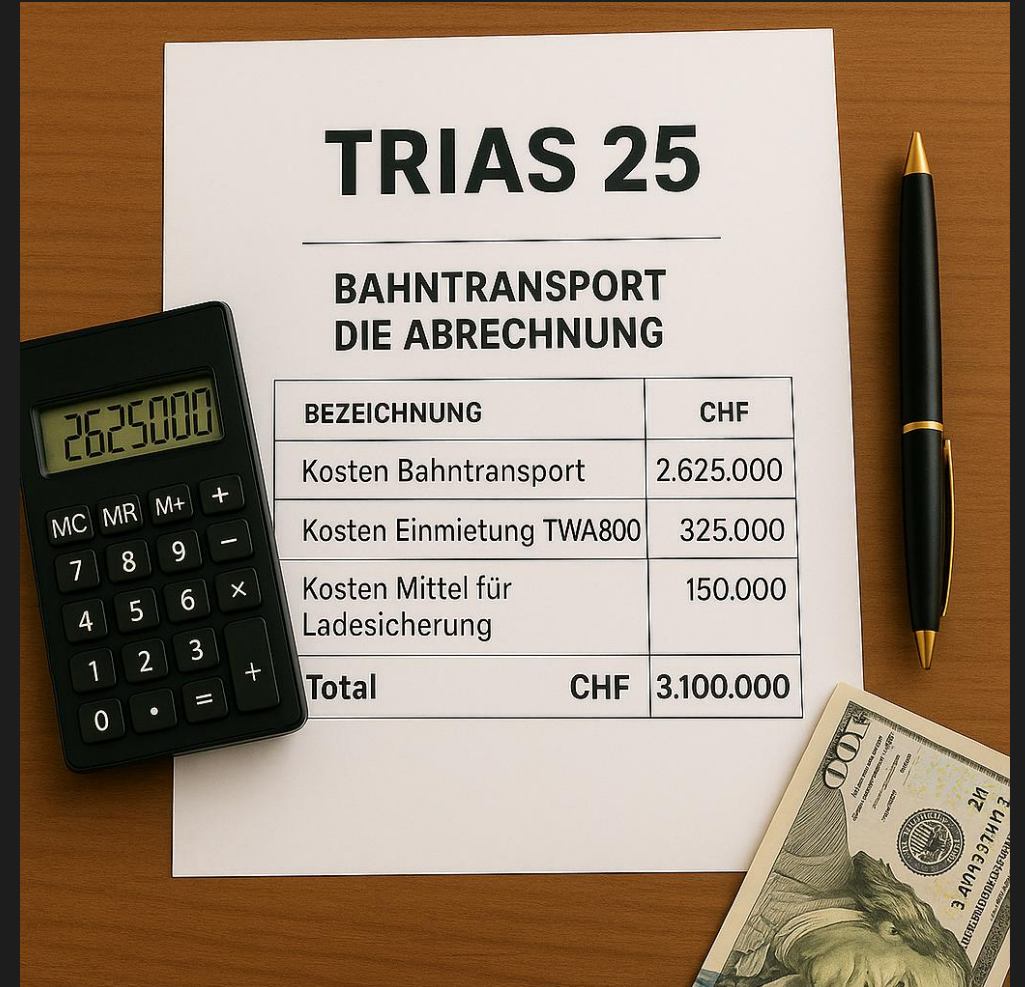
Die Erfahrungen der Hinfahrt, inkl. Eskalationen, führten zu mehr Aufmerksamkeit bei SBB C für die Rückfahrt.



Der Bahntransport für TRIAS25 kostete rund 3.100 MCHF.



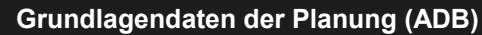
- Erste Transportkostenofferte vom Sept. 2024 belief sich auf 2.400 MCHF.
- Für den Transport mussten 19 Laadks (TWA800) von TransWaggon eingemietet werden.
- Die Beschaffung der Ladesicherungsmittel (Holzkeile, Spanngurten, Lastböcke, Schäkel)
- Die Kosten des Wagenstandgeld mit SBB C und RCA sind nicht abschliessend bekannt.



TRIAS 25

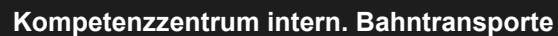
**BAHNTRANSPORT
DIE ABRECHNUNG**

BEZEICHNUNG	CHF
Kosten Bahntransport	2.625.000
Kosten Einmietung TWA800	325.000
Kosten Mittel für Ladesicherung	150.000
Total	CHF 3.100.000



1	Unverbindliche bahnbetriebliche Machbarkeitsbetätigung
2	Verbindliche Machbarkeitsbestätigung (Annahme der Bestellung)
3	Transportketten durch EVU und ISB auf den Tag bestätigt
4	Transportketten durch EVU und ISB auf +/- Stunden bestätigt
5	Definitive Transportanzeigen vorliegend

Härtegradlogik für Transportbestätigung



Seite 34

Am Donnerstag, **08.05.2025 um 1802** war dann auch der letzte Zug in Thun fertig mit dem Ablad.



Plan 69101 Thun an 07:32
+ 540'

Was haben wir aus "TRIAS 25" gelernt



Es braucht innerhalb der Schweizer Armee ein Kompetenzzentrum für internationale Bahnverlade, welches dieses Thema integral abdeckt und umsetzt:

- Kenntnis der nat und internat Rahmenbedingungen und Auflagen (Verlademöglichkeiten, Ladungssicherung, Trasseneinschränkungen, etc);
- Ustü bezüglich Vorphase der Planung zur Einholung eines Grobbudgets BT;
- Bestellung von Bahntransporten;
- Vorschriften und Umsetzung der Sicherung der Ladung (inkl Beschaffung von Ladungs-Sicherungsmat);
- Koordination betreffend Auflad, Transport und Ablad (inkl Interface zu SBB Cargo).

Nach "TRIAS 25" ist vor "TRIAS 27"



Danke für Ihre Aufmerksamkeit **Fragen?**



**SCHWEIZER
ARMEE**

Oberst Walter Hohl
C Eish, Kdo Op

+41 79 515 43 30
militaereisenbahndienst@sbb.ch