

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 66 (1991)

Heft: 5

Artikel: Autobahnen und Landesverteidigung

Autor: Hofstetter, Edwin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714014>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.04.2026

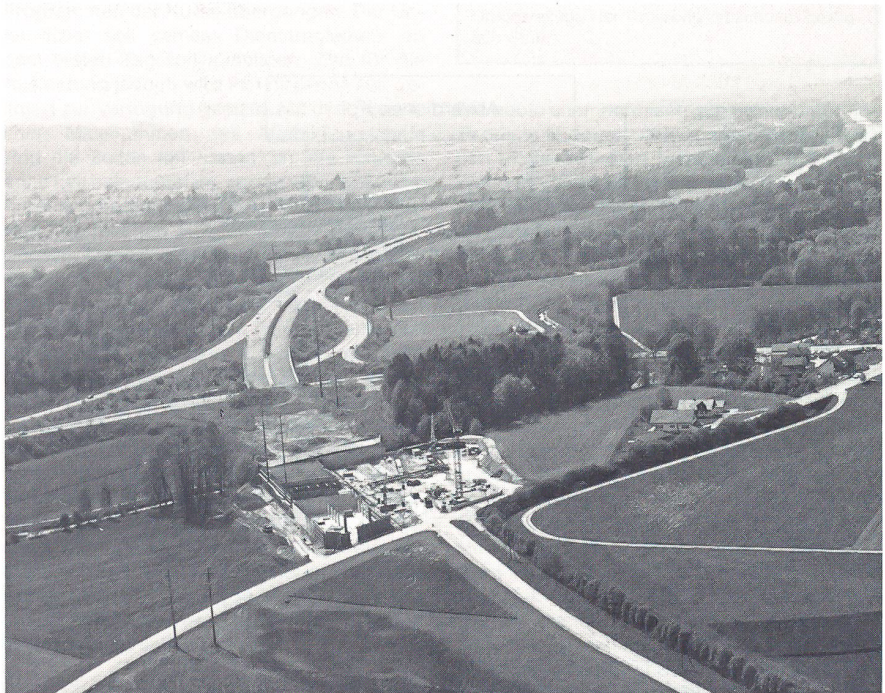
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Autobahnen und Landesverteidigung

Von Edwin Hofstetter, Frauenfeld

Wenn wir die Seiten der Geschichtsschreibung unseres Landes zurückblättern, hatte die Verteidigung unserer Unabhängigkeit immer Entscheidendes mit Strassen, Engnissen und Passübergängen zu tun. Zeugen solcher Überlegungen sind Ort und Art der bald seit 200 Jahren errichteten Fortifikationen und die vorbereiteten Sprengobjekte der jüngsten Vergangenheit. Mit dem Bau der Autobahnen und der Autotunnels hat sich aber doch Entscheidendes geändert. Waren früher die operativen und taktischen Entschlüsse mehr vom Verlauf von Flüssen, Seen und von Geländekammern geprägt, beeinflusst heute der Verlauf der Autobahnen die Einsatzvorbereitungen der Divisionen und Brigaden. Würde zum Beispiel die Autobahn von St Margrethen über Zürich, Bern nach Genf nicht verteidigt, wäre es jeder fremden Armee möglich, innert 24 Stunden mit Tausenden von Panzern und Unterstützungsfahrzeugen die Schweiz von Ost nach West oder umgekehrt auf vier Autobahnspuren zu durchfahren. Dies zu verhindern ist eine der Aufgaben unserer Armee. Dazu gehören die Vorbereitungen zur Zerstörung von Brücken, Tunnels und neuesten die Strassenbordverbauungen am Beispiel der Autobahn in der Ostschweiz.

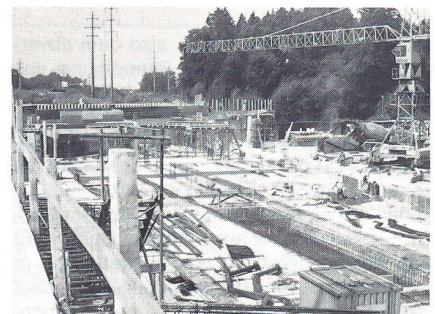
Die Armee suchte immer nach Lösungen, die Autobahnen zum eigenen Vorteil zu nutzen. Beispiele dafür sind die Planungen für die Verschiebungen operativer Reserven und Nachschubgütern sowie die Benützung als Lande- und Startpisten für Flugzeuge. Es ist aber das Verdienst des Betriebsleiters vom Waffenplatz und Zeughaus Frauenfeld, Oberstlt Hans Hofstetter, einen ganz neuen Gedanken der militärischen Nutzung der Autobahnen zu verwirklichen. Er hatte bereits 1987 die Idee, die Autobahn als Überdachung für ein Zeughaus zu benützen. Mit einem gewissen Stolz könnte man behaupten, die Armee wäre den erst am 26. März 1991 von den Bundesämtern für Raumplanung und Strassenbau sowie den SBB vorgestellten Broschüren zur Möglichkeit der Mehrfachnutzung von Bauarealen vorausgeeilt. Damit wird ein häuslicher Umgang mit dem in der Schweiz knapper werdenden Boden postuliert.



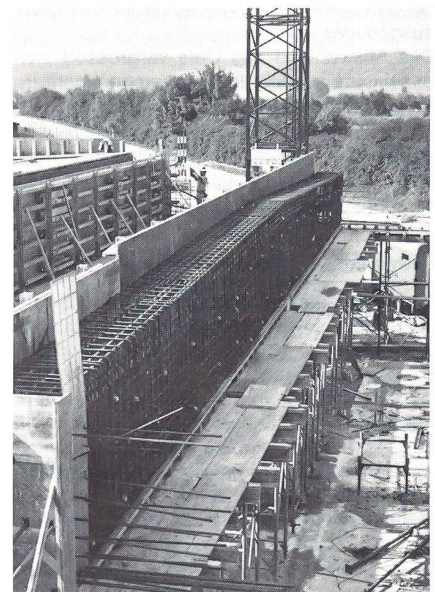
Übersicht über die N7 im Thurtal und das Baugelände des Zeughauses.

Autofahrbahn auf dem Zeughausdach

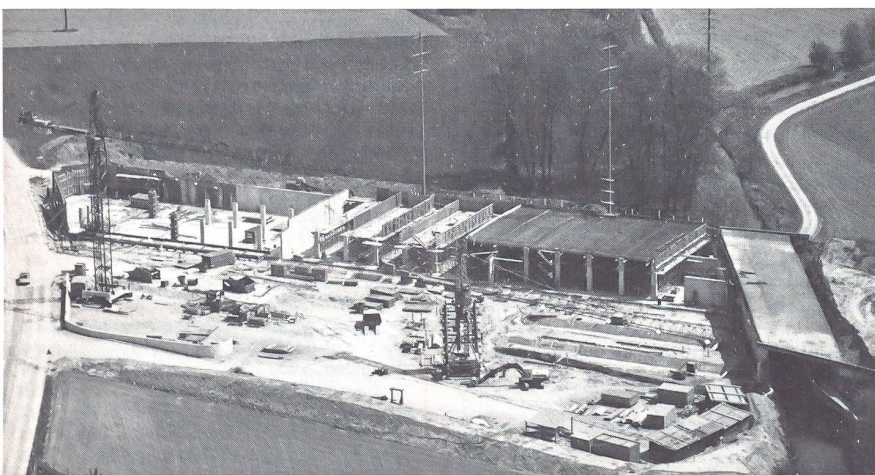
Einbrüche und Diebstähle von Armeematerial im Jahre 1987 waren Anlass zu überlegen, die sieben schwierig zu schützenden und auch unwirtschaftlichen Satelliten-Zeughäuser im östlichen Thurgau unter ein Dach zu bringen. Die Schwierigkeit, ein Baugelände dazu zu finden, führte zur zündenden Idee, die Autobahn bei einem Übergang statt mit einem Damm aufzuschütten, als Brücke und Dach einer Zeughausanlage zu verwenden. Die bauliche Machbarkeit war überprüft und der Entscheid aus Gründen der Koordination mit dem Bau der Autobahn dringend geworden. Der Kriegsmaterialverwaltung, von der Sache überzeugt, machte das unkonventionelle kurzfristige Vorhaben mit Bezug auf die Fi-



Das Baugelände im Frühjahr 1990



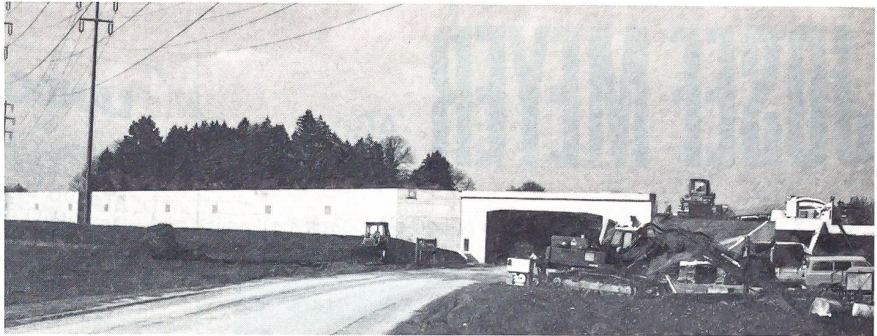
Vorbereitete Armierung der Betonwände



Die Hälfte des Zeughauses der später von beiden Fahrbahnen überdachten Anlage im Bau.



Nach wie vor ist präzise Handarbeit gefragt



Die fertig erstellte Südseite vor Ostern 1991



Die Toreinfahrten nehmen Gestalt an. Blick auf den Vorplatz Ende März 1991



Der Stab des Territorialkreises 43 bei der Besichtigung. Von links der Kommandant Oberst Dieter Meili, der Stabschef Oberstlt Erich Zuber, Major Peter Bürgi und ganz rechts Major Konrad Burgermeister.

Über den Frieden nachdenken

«Das Nachdenken über das Friedensproblem führt uns durch vier Regionen menschlichen Verhaltens: Militär, Außenpolitik, Gesellschaftsstruktur, seelische Vorgänge im Individuum.»

Carl Friedrich von Weizsäcker

finanzierung einiges Kopfzerbrechen. Der Brigadekommandant, bis Ende 1990 Br Roland Bertsch, und der Betriebsleiter Hans Hofstetter von Frauenfeld konnten den Thurgauer Nationalrat Hermann Wellauer vom Vorhaben überzeugen. Wellauer machte bei einer Aussprache mit Bundesrat Koller aus «Nägeln auch die dazu gehörenden Köpfe». Das Projekt erhielt den nötigen Schwung und wurde als dringlich eingeordnet. 1988 folgten rasch der Bedürfnisnachweis, das Pflichtenheft und die Projektabläufe sowie die bundesrätliche Botschaft. Im November 1989 wurde mit dem Bau begonnen.

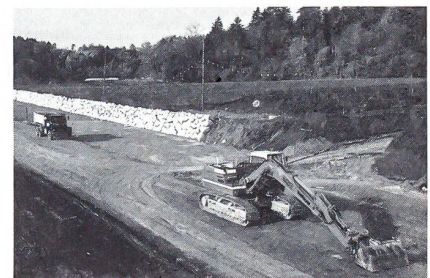
Zu den Vorteilen dieser zentralen Lösung eines Zeughauses unter der Fahrbahndecke der Autobahn gehört einmal die erhöhte Sicherheit gegen Diebstahl in Friedenszeiten und gegen Sabotage bei erhöhter Gefahr. Die Tarnung ist gut und einfach zu bewerkstelligen. Der Unterhaltsaufwand ist gering und die materielle Bereitschaft für die Truppe optimal. Bei den allseitigen ebenerdigen Zufahrten ist das Dezentralisieren des Korpsmaterials einfach und rasch zu lösen. Die Erfahrungen aus dem Golfkrieg, dass solche Ziele mit lasergelenkten Hartzielbomben zerstört werden können, sind ernstzunehmen. Die Konsequenzen daraus sind zweifacher Art. Einmal wäre das Korpsmaterial frühzeitig dezentral auszulagern. Zum zweiten müssen wir dafür sorgen, dass unsere Luftverteidigung leistungsfähig genug, die Mobilmachung der Armee mit ihren Panzern, Geschützen und Geräten schützen kann. Ein Grund mehr, die Flugzeugbeschaffung als dringlich zu behandeln.

Panzerhindernis Autobahn

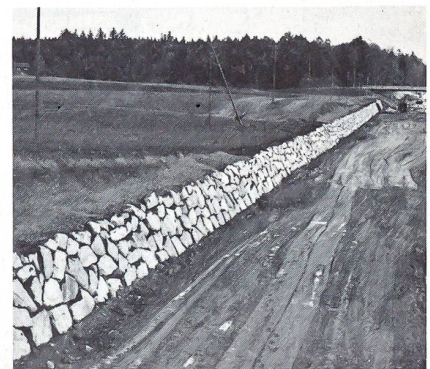
Während der Projektierung der N7 wurde die Frage nach dem Hinderniswert der Autobahn zwischen dem zuständigen Brigadekommandanten und dem Leiter der Abteilung für Nationalstrassen des Kantons Thurgau, Fritz Häusler, selbst Geniechef einer Brigade, eingehend besprochen. Schon bald ergab sich die Lösung, das Strassenbord abschnittsweise als Panzerhindernis zu gestalten. Damit soll verhindert werden, dass Panzer von der Autobahn ins freie Gelände austreten oder ungehindert auf die Autostrasse zurückfahren können. Ein Manövrieren zu oder ab der Autobahn wäre nur mit Hilfe von genietechnischen Mitteln und mit dem dazu notwendigen Zeitaufwand denkbar. Ohne grossen administrativen Aufwand wird das Projekt verwirklicht. Auch dieses Beispiel zeigte eindrücklich die Vorteile unseres Milizsystems. Kommandanten und Strassenbauer, beide gleichermaßen militärisch und zivilberuflich geschult, konnten im direkten Gespräch unkonventionelle Lösungen finden.



Männer vom Fach beurteilen das Panzerhindernis. In zivil Fritz Häusler, Leiter der Abteilung für Nationalstrassen des Kantons Thurgau, im Gespräch mit Hauptmann Niklaus Loser.



Der Baustand der N7 Ende 1990. Im linken Bildabschnitt das als Hindernis verbaute Strassenbord.



Der schön mit Steinblöcken verbaute und kaum als Hindernis erkennbare Fahrbahnrand.