

# Vor 25 Jahren war die N3 bei Walenstadt für einen Tag eine Piste Militärflugplatz Autobahn

Was vor 25 Jahren noch möglich war, würde heute zu einem Verkehrszusammenbruch führen: Am 15. Oktober 1985 sperrte das Militär die N3 zwischen Walenstadt und Sargans, um sie als Behelfsflugplatz zu benutzen. SkyNews.ch blickt auf die militärischen Autobahn-Einsätze in der Schweiz zurück.

**Rückblick von Peter Lewis,  
Peter Gunti und Oliver Borgeaud**

Ab 5 Uhr morgens an diesem Oktobertag 1985 war die damals noch als N3 bezeichnete Autobahn bei Flums gesperrt. Die Flieger- und Fliegerbodentruppen, die Fliegerabwehr, Mitarbeiter des damaligen Bundesamtes für Militärflugplätze sowie die Kantonspolizei verwandelten den geraden Autobahnabschnitt zwischen Walenstadt und Sargans in einen behelfsmässigen Militärflugplatz. Im Rahmen der Übung «Tauto» landeten zwei Dutzend F-5 Tiger und Hunter sowie Pilatus P-3, PC-7, Alouette II und III und mit dem damaligen EMD-Chef, Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz, eine Beech Twin Bonanza der Flugwaffe.

## Ersatz für zerstörte Flugplätze

Obwohl die Schweizer Flugwaffe bereits Anfang der 1960er-Jahre sämtliche Kampfflugzeuge vor Angriffen geschützt abstellen konnte, verblieb dennoch das Risiko, dass die Landepisten durch einen Luftangriff zerstört werden könnten. Ausländische Hersteller hatten Flugzeugmunition speziell zu diesem Zweck



Foto Hansjörg Bürgi

Am 15. Oktober 1985 landeten auf dem gesperrten Autobahnabschnitt zwischen Walenstadt und Sargans rund ein Dutzend F-5E Tiger.

entwickelt. Gegen die Schweiz wären solche Angriffe sehr wirksam gewesen, denn auf den Kriegsflugplätzen mussten sich damals rund 350 Kampffjets 13 verfügbare Startbahnen

teilen. Theoretisch bedeutete dies, dass jede ausgefallene Piste etwa 26 Flugzeuge am Einsatz hindern konnte. Die speziell für diesen Fall in jeder Flugplatzabteilung eingeteilten Flieger-

Foto Hansjörg Bürgi



Eindrückliches Line-up der Hunter, die aufgetankt und aufmunitioniert werden.



Foto Hansjörg Bürgi

Selbst die Autobahn-Vignette fehlte nicht...

## Mehr im Hunter-Buch und am Multi-Media-Vortrag

Das Thema der schweizerischen Autobahnanlandungen wird im Buch **«Hunter – Ein Jäger für die Schweiz»** von Olivier Borgeaud detailliert aufgegriffen. Soeben ist die überarbeitete Auflage erschienen. Das Buch kann über folgende Bezugsquellen bestellt werden: per E-Mail: [mirage@swissonline.ch](mailto:mirage@swissonline.ch) oder per Fax: 062 794 59 08.

Am Mittwoch, 27. Oktober, findet um 18.30 Uhr im Vortragssaal der Universitätsbibliothek an der Münsterstrasse 63 in Bern eine Multi-Media-Show zum Thema **«Die Autobahn als Notlandeplatz»** von Roger Cornioley und Zbinden Film statt.



Foto Hansjörg Bürgi

Mindestens ein Pilatus P-3 (Bild) und zwei damals topmoderne PC-7 landeten ebenfalls auf der N3 bei Flums.

Genie-Kompanien hatten den Auftrag, eventuell angerichtete Schäden schnell zu beseitigen. Allein die Vorstellung, dass eine Landebahn ausfallen konnte, während sich eigene Flugzeuge in der Luft befanden, machte die Notwendigkeit von Redundanzpisten deutlich.

Die typische Missionsdauer eines Mirage-Abfangjägers betrug in der Schweiz rund 20 Minuten. Danach verblieben nicht mehr allzu grosse Treibstoffreserven. Es hätte nur noch eine Maschine eine Bruchlandung erleiden müssen, und die entsprechende Piste wäre für kritische Minuten ausgefallen. Auch wenn auf verschiedenen Flugplätzen der Parallel-Rollweg als Notpiste umgebaut wurde, wie zum Beispiel in Payerne, blieb dieses Problem aktuell. Die Umleitung der fliegenden Verbände auf eine sichere Betonpiste musste daher im Kriegsfall jederzeit spontan und sofort möglich sein.



Foto Hansjörg Bürgi

Mit der Beech Model 50 Twin Bonanza A-711 reiste der damalige EMD-Chef Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz an die Übung «Tauto» auf der N3. Die Flugwaffe setzte zwischen 1957 bis Anfang der 1990er-Jahre drei dieser Verbindungsflugzeuge ein.

## Keine Schweizer Erfindung

Die Idee, Autobahnen als Landeplätze einzusetzen, hatten diverse Staaten bereits erprobt. Schon gegen Ende des Zweiten Weltkriegs nutzte die deutsche Luftwaffe Schnellstrassen für die Zerstreung der Verbände und für Einsatzflüge. Auch Teile der russischen Luftarmeen hatten beim Vormarsch auf Berlin von Deutschlands grosszügigen Strassenbauten abgehoben. In Schweden wäre im Ernstfall gar die gesamte Luftwaffe auf eine Vielzahl von Strassen-Einsatzbasen verteilt worden. Voraussetzung für Operationen dieser Art war natürlich ein Strassennetz mit der dazu erforderlichen, grosszügigen Konzeption. Manche Ostblockstaaten, wie zum Beispiel die ehemalige DDR und Polen, hatten bereits ein gut ausgebautes Netz von Landepisten auf Waldstrassen und Autobahnen.



Foto Hansjörg Bürgi

Ein F-5E der Flieger Staffel 19 wird auf der Autobahn gewartet und wieder flugbereit gemacht.

In der Schweiz konnte jedoch erst mit dem Beginn des Nationalstrassenbaus an die Realisierung von solchen Landepisten gedacht werden. Das Eidgenössische Militärdepartement (EMD) arbeitete dabei eng mit den kantonalen Nationalstrassenbüros zusammen. Als Anreiz für die Strassenbauer diente auch der 50-prozentige Kostenbeitrag für den entsprechenden Abschnitt. Die Ansprüche des EMD waren allerdings hoch. Die jeweiligen Strecken mussten relativ flach und gerade sein (was in der Schweiz nur selten der Fall ist), in den Anflugsektoren durften sich keine Hindernisse befinden und die geographische Lage musste sinnvoll erscheinen. Die Strasse selbst musste so gebaut sein, dass der Mittelstreifen und die dort verankerten Spannkabel in kürzester Frist vollständig entfernt werden konnten.

Die Eidgenössische Technische Hochschule erhielt den Forschungsauftrag, eine Spannkonstruktion zu entwickeln, die einerseits die gleichen Eigenschaften wie eine konventionelle Leitplanke besass, aber andererseits ohne permanente Verankerung auskam. Der Ablauf von Regenwasser musste schnell erfolgen, ohne dass die Neigung der Fahrbahnoberfläche vergrössert werden durfte.



Foto René Zürcher

Am 26. September 1974 landeten zum ersten Mal Hunter auf der N6 bei Münsingen.

In gewissen Bereichen der Notpiste konnten Brücken toleriert werden, sofern die für die Flugzeuge erforderliche Höhe von rund sechs Metern nicht unterschritten wurde. Man ging davon aus, dass im Kriegsfall der Flugbetrieb genügend Priorität gehabt hätte, um störende Bäume fällen und Hochspannungsleitungen abhängen zu können.

### Erste Erfahrungen auf der N1

Für die Zuführung der enormen Mengen an Treibstoff und Munition mussten hinreichende Zu- und Wegfahrten existieren, und es war selbstverständlich erforderlich, dass der normale Fahrzeugverkehr vernünftig umgeleitet werden konnte. Das für den Umbau zur Landepiste erforderliche Material musste zudem in der Nähe gelagert werden können. Die erste Strassenpiste wurde auf der N1 (heute A1) zwischen Egerkingen und Oensingen angelegt. Unter dem Decknamen «Strada» verwirklichte am 16. September 1970 erstmals eine Venom-Staffel in Zusammenarbeit mit den Bodentruppen der Flpl Abt 9 den Flugbetrieb ab einer Schweizer Autobahn.

Da die zwölf Maschinen zu Waffeneinsätzen starteten, mussten sie auch auf der Strasse munitioniert werden. Die Übung wurde als ausgesprochen erfolgreich angesehen, was bedeutete, dass auch die späteren Autobahnlandungen mehr oder weniger nach demselben Muster abliefen. Die Strecke bei Oensingen jedoch sollte nie wieder benutzt werden. Schon bald hatte sich die N1 zu einer der

Foto René Zürcher



Zur Tarnung – und auch zum Auftanken, aber nicht ab der Zapfsäule – rollten die Tiger am 24. März 1982 auf der N6 bei Münsingen zur Raststätte.

Fotos René Zürcher



Kaum war ein P-3 auf der N6 bei Münsingen gelandet, schafften die Alouettes mehrere Geschütze her. – Auch doppelstizige F-5F Tiger kamen 1982 in Münsingen zum Einsatz.

Foto René Zürcher



Über einen behelfsmässig von einer Genie-Kompanie gelegten Rollweg rollten die Tiger am 29. September 1988 bei Alpnach auf die N8.

meist befahrenen Strassen der Schweiz entwickelt, und die Solothurner Verkehrspolizei zitterte bei der Vorstellung, diese Blechlawine tagelang auf das Hauptstrassennetz umleiten zu müssen.

Es war in Münsingen bei Bern, wo Hunter vier Jahre später, am 26. September 1974, zum ersten Mal «auf die Strasse gingen». Im nördlichen Teil der Landestrecke befand sich eine Brücke. Starts und Landungen mussten daher so eingeteilt werden, dass dieses Hindernis mit niedriger Geschwindigkeit passiert werden konnte. Zur besseren Erkennung wurde das Brückengeländer mit farbigen Tüchern markiert. Der Hunter hatte zwar eine höhere Landegeschwindigkeit als die DH.112 Venom, die rund 2200 Meter lange Behelfspiste war dennoch mehr als ausreichend. Ausserdem hatten die meisten Piloten die Tendenz, den Aufsetzpunkt leicht zu unterfliegen und deshalb einige Meter zu früh aufzusetzen. Es zeigte sich, dass diese Art der Landung keine grossen Probleme aufwarf. Von grosser Wichtigkeit war jedoch die präzise Handhabung des Seitenruders, da die Autobahn schmaler war als die üblichen Landebahnen.

## Mit 250 km/h unter der Brücke

Anlässlich der zweiten Benützung des Münsinger Abschnitts am 24. März 1982 war die Autobahnraststätte «Windrose» am nördlichen Ende bereits in Betrieb. Der Parkplatz bot Abstellmöglichkeiten für Flug- und Fahrzeuge. Zudem konnten die Maschinen auch besser gegen Fliegersicht getarnt werden.

Eine weitere Verlegung von Hunter auf eine Notlandepliste erfolgte am 28. September 1977. Der Ort des Geschehens war diesmal die N3 zwischen Walenstadt und Flums. Dieser Strassenabschnitt weist zwei Brücken auf. Die spezielle Starttechnik bestand darin, eine der Brücken mit ungefähr 250 km/h zu passieren und unmittelbar danach den Abhebvorgang einzuleiten. Das zu späte Hochziehen der Maschine hätte eine Kollision mit der nächsten Brücke zur Folge haben können. Die Überführungen waren nicht waagrecht, sondern nach aussen leicht abfallend. Es war daher absolut unabdingbar, beim Passieren genau auf der Mittellinie zu rollen, sonst hätte das Leitwerk kollidieren können. Für die Landung war hier wiederum genügend Rollstrecke vorhanden.

## PEOPLE

### «Es ist wie Fliegen ab einem Trottoir»

Bei den Piloten haben die Operationen ab Autobahnen bleibende Erinnerungen hinterlassen. **Fredy «Rämsi» Ramseier** erinnert sich an Missionen in Alpnach und Flums: «Das eigentliche Fliegen unterschied sich nicht von normalen Operationen, aber die Piste wirkte schon sehr schmal, schliesslich waren wir uns auf unseren Basen an 45 Meter Pistenbreite gewöhnt. Wir empfanden das wie Fliegen ab einem Trottoir. Alpnach war besonders fordernd, weil die Strasse dort ein erhebliches Gefälle und dazu noch eine Kurve aufweist, und in dem Moment, wo man die Brücke passierte, musste man rotieren, sofort das Fahrwerk einfahren und eine scharfe Rechtskurve einleiten, um an der Flanke des Pilatus vorbeizukommen.»

**Bruno Lehmann** von der Fliegerstaffel 7 denkt an seine Flüge nach Münsigen im März 1982 unter dem Codenamen «Tauto» zurück: «Die Briefings waren sehr gut, aber als wir uns in einer Viererformation dem Notlandeplatz in Richtung Thun fliegend näherten, konnten wir die Piste einfach nicht sehen, weil eine dichte Bewaldung die Sicht versperrte. Erst beim Eindrehen in die Basis und dann im Endanflug erstreckte sich da tatsächlich eine Piste. Aber überall hatte es da Brücken! Wir landeten alle sicher, und wir wurden mit Acht-Zentimeter Oerlikon-Raketen und Kanonengeschossen aufmunitioniert bevor wir wieder starteten und eine scharfe Schiessübung im Jura bei Balsthal durchführten. Der Start war eigentlich einfach, aber ich erreichte die Startgeschwindigkeit (VR) rund 200 Meter vor der letzten Brücke. Ich musste also den voll beladenen Hunter noch einige Sekunden länger am Boden halten und erst abheben als ich sicher war, das letzte Hindernis passiert zu haben.»



Fotos René Zürcher

In Alpnach konnte aufgrund der Breite der Autostrasse N8 auf dieser nur gestartet werden. Für Landungen war dieser Nationalstrassenabschnitt zu eng. 1978 starteten Hunter ab der N8 bei Alpnach, zehn Jahre später die Tiger.

Die Behelfspiste mass beinahe 3000 Meter. Sie wurde am 15. Oktober 1985 bei der einleitend erwähnten Übung «Tauto» wieder genutzt.

Auch der ebenfalls als Piste genutzte Abschnitt Bex-Aigle im Waadtland hatte sein Hindernis: eine Hochspannungsleitung. Die einzelnen Leitungen wurden mit orangen Kugeln gekennzeichnet und parallel dazu am Rande der Piste Markierungstafeln mit Distanzangaben zu den tückischen Kabeln aufgestellt. Bex war nur einmal das Ziel einer Strassenlandungsübung namens «Abex». Münsingen und Walenstadt bekamen je zweimal Besuch von Hunttern.

### Evaluationsübung in Alpnach

Auch Strassen, die in unmittelbarer Nähe von Flugplätzen lagen, wurden ab und zu als Startbahnen benutzt. Dabei handelte es sich um Übungen, deren Ziel es war, die Maschinen aus einer beschädigten Basis zu evakuieren. Eine solche Art von Strassenpiste war das kurze Stück der N8 neben dem Flugplatz Alpnach. Obwohl nicht als eigentliche Notpiste vorgesehen, rollten die dort stationierten Staffeln 11 und 19 im Juni 1978 ihre Flugzeuge über einen behelfsmässig von der Genie-Kompanie gelegten Rollweg auf die N8.

## Die Autobahn-Übungen im Überblick

FACTS

16.09.1970 Oensingen	N1	Flpl Abt 9 (ALP-12 Venom)
26.09.1974 Münsingen	N6	Flpl Abt 12 (INT-Venom) und 13 (MEI-Hunter)
28.09.1977 Flums	N13	Flpl Abt 9 (ALP-Hunter)
01.06.1978 Alpnach	N8	Flpl Abt 9 Start 6 Hunter ab Autostrasse
06.05.1980 Aigle-Bex	N9	Flpl Rgt 1 (RAR,TUR,SIO 36 Hunter)
24.03.1982 Münsingen	N6	Flpl Rgt 2 (MEI, INT-Hunter,Tiger)
15.10.1985 Flums	N13	Flpl Abt 8 (AMB,MOL-Hunter, ALP-Tiger)
29.09.1988 Alpnach	N8	Flpl Abt 9 Start 12 Tiger ab Autostrasse
16.11.1988 Sion	N9	Flpl Abt 4 Start (SIO- 8 Tiger)
14.11.1991 Lodrino TI	N2	Flpl Abt 8 (AMB,MOL-Hunter, ALP-Tiger)

Um das Gewicht zu verringern, waren die Unterflügeltanks (Flunt) entfernt worden. Die so «erleichterten» Hunter brauchten zum Starten nicht einmal 1000 Meter. Das Passieren der Brücke neben dem Industriegebiet war das Zeichen für die Piloten, die Maschinen hochzuziehen. Dieses Strassenstück fällt stark gegen den Alpnachersee hin ab und ist auch bedeutend schmaler als eine «normale» Autobahn. Aufgrund dieser Extreme war eine Landung dort nicht möglich, der Landeanflug wurde jedoch geübt.

### Letzte Übung im Tessin

Am verschneiten 14. November 1991 fand die letzte Übung «Strada» in Cresciano beim Flugplatz Lodrino statt. Die Ankunft der Maschinen hatte aus Wettergründen bereits um einen Tag verschoben werden müssen. Im letztmöglichen Moment hob sich der Wolken-Plafond auf eine Höhe, die einen sicheren Anflug gestattete. Die beteiligten zwölf Hunter kamen von den Staffeln 3 aus Ambri und 20 aus Molis. Wie bereits üblich, nahmen auch 15 F-5E Tiger an der Übung teil.

In seinem Briefing fasste Geschwader-Kommandant Major Hans-Rudolf Beck die kritischen Punkte zusammen: Die Breite dieses Abschnitts betrug nicht einmal die Hälfte der sonst üblichen Pistenbreite. Die Länge dagegen war mit 2000 Metern absolut geradliniger Strecke genügend. Nach einem «Circling»-Anflug aus Richtung Biasca landeten die Flugzeuge auf Piste 17. Beim Anflug aus südlicher Richtung, via Bellinzona, musste eine Starkstromleitung umflogen werden. Die Strecke, die danach für den Endanflug verblieb, betrug gerade noch 800 bis 1000 Meter. Links und rechts der Landezone 35 befand sich hohe Bewaldung.

Nach der Landung rollten die Flugzeuge zu den Abstellplätzen Moleno Nord und Süd, die sich im Süden der Notfallpiste befanden und normalerweise als Parkplätze für Autofahrer dienten. 600 Wehrmänner wurden für die Inbetriebnahme der Piste und deren Rückverwandlung benötigt und 140 Fahrzeuge hatten im Einsatz gestanden. 3500 Meter Spannkabel und Leitplanken mussten abgebaut und wieder installiert werden. Für die Wartung der Maschinen wurden 25 Tonnen Bodenmaterial benötigt.

### Mirage nie auf einer Autobahn

Wenn man die vielfachen Störfaktoren bedenkt, die den Startvorgang und den Lande-



Die erste Strassenpiste in der Schweiz wurde am 16. September 1970 auf der N1 (heute A1) zwischen Egerkingen und Oensingen angelegt. Venoms kamen zum Einsatz.





Foto: Hansjörg Ebinger

Das Wenden auf der Autobahn blieb vor 25 Jahren den Tiger und Hunter auf der N3 bei Flums vorbehalten. Nach dem Auftanken und Aufmunitionieren rollten sie zum Start.

anflug erschweren, erstaunt es nicht, dass die Mirage, mit ihrer hohen Landegeschwindigkeit und der eingeschränkten Sicht für den Piloten, nie an solchen Übungen teilnahm. Die Landung erforderte Sichtflugbedingungen. Ein Lande-radar (Ground Controlled Approach, GCA) und Landelichter waren nicht vorgesehen. Wegen der vielen Hindernisse wäre ein Nachtflugbetrieb ohnehin eher unrealistisch gewesen.

Auch für beschädigte Flugzeuge wären diese Landebahnen nur von geringem Wert gewesen, da keine Fangnetze vorhanden waren. Die schwierigen Anflüge mit beschädigten Steuerorganen oder ohne genügend Triebwerksleistung zu meistern, hätte man wohl von niemandem erwarten dürfen. Auch wären die nötigen Reparaturen dort nur schwer durchzuführen gewesen. Wenn es jedoch darum ging, einer Formation nach dem Ausfall ihrer eigenen Basis spontan eine brauchbare

Landemöglichkeit zu bieten, erhöhten diese Autobahnen die Flexibilität der Flugwaffe beträchtlich.

Die fünf Notlandepisten auf dem Nationalstrassennetz fielen dem Rotstift der Armee-reform 95 zum Opfer. Auch ein schon geplantes Autobahnlandestück auf der N9 in der Nähe von Visp wurde zur grossen Enttäuschung von Gemeinde und Kanton, die auf eine subventionierte Autobahn gehofft hatten, nicht realisiert. Eine stark verkleinerte Flotte und die Beschränkung der Luftwaffe auf die Luftverteidigung machten es unwahrscheinlich, dass jemals grössere Zahlen von eigenen Flugzeugen gleichzeitig in der Luft sein würden. Den entsprechenden Kantonen steht es nun frei, die jeweiligen Strassenabschnitte nach den Erfordernissen des zivilen Strassenverkehrs umzubauen oder sie aber in demselben Zustand zu belassen.

### Neuste Notlandepisten

Doch in Meiringen und Payerne, das erst 1976 den Status eines Kriegsflugplatzes erhielt, wurden noch in den 1990er-Jahren Notlandepisten auf den parallel zur Piste verlaufenden Rollwegen eingerichtet, für den Fall, dass die Hauptpiste beschädigt werden sollte. Mit dem Bau der Autobahn Bern-Lausanne erhielt der Flugplatz Payerne 1997 zwei brandneue Notlandepisten (der Abschnitt wurde erst 2001 dem Verkehr übergeben). Einer davon in der Nähe des Unterstandes U40 sogar mit einem Rollweg mit dem Flugplatz verbunden.

Ironischerweise wurden die Konzepte «Nola» (Notlandung) und «Nosta» (Notstart) mit der Armee-reform 95 eingemottet, so dass eine Übung auf der eben fertig gestellten Infrastruktur bis heute weder geplant noch durchgeführt wurde. +

## NATO-WAPA

### Autobahn-Einsätze: Remis der Militärbündnisse in den 1980er-Jahren

Die damalige Bedeutung politischer und militärischer Machtblöcke, auf dem Höhepunkt des Kalten Krieges, zeigte sich auch in der Improvisation: Unter dem Decknamen «Highway 84» fand eine grossangelegte Übung der NATO-Streitkräfte während fast drei Wochen im April 1984, auf einem neu gebauten, dem Autoverkehr noch nicht freigegebenen Autobahnteilstück bei Ahlhorn (Oldenburg) auf der A29 statt. Mit 2000 Flugbewegungen und 250 Landungen wurde die Eignung dieser Notlandepiste ausgetestet; an der praktischen Erprobung nahmen verbündete Luftwaffeneinheiten der NATO mit Kampf- und Aufklärungsflugzeugen der Typen A-10, Alpha-Jet, F-16, F-15, Jaguar, Tornado und

Phantom teil. Auch Versorgungsflugzeuge, wie C-130 Hercules und C-160 Transall, kamen mit der Autobahn-piste gut zurecht. Kaum ein Jahr später, wiederholte sich die gleiche Szenerie in der DDR, 200 Kilometer östlich, auf der anderen Seite des «Eisernen Vorhangs». Da wollten die Bündnispartner des Warschauer Paktes nicht zurückstehen und zeigten den Militärbeobachtern (lies: Aufklärungssatelliten!), dass sie das auch können. An der Demonstration nahmen, nebst Transportflugzeugen, Flugzeuge der Typen Suchoi Su-22M4, die MiG-23 sowie die damals neue MiG-29 teil.

Roger Cornioley

[www.fliegerhorst-oldenburg.de](http://www.fliegerhorst-oldenburg.de)