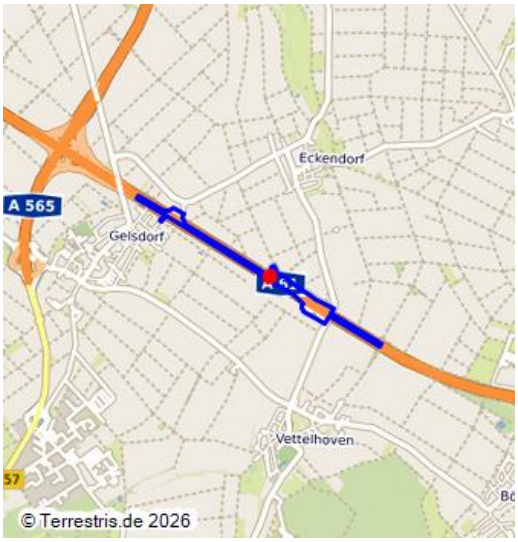
Autobahn-Notlandeplatz IV/1 auf der Bundesautobahn A 61

Behelfsflugplatz am Meckenheimer Kreuz

Schlagwörter: Landeplatz, Flugplatz, Tower (Luftfahrt), Autobahn, Militärische Anlage, Landebahn
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Grafschaft
Kreis(e): Ahrweiler
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Ein elektrischer Schaltkasten vor einer Abstellfläche des früheren Autobahn-Notlandeplatzes auf der Bundesautobahn A 61 am Meckenheimer Kreuz (2015). Dieses Autobahnstück konnte in kurzer Zeit in einen militärischen Behelfsflugplatz umgewandelt werden.
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Auf der Bundesautobahn A 61 gab es im Bereich der Landesgrenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz einen Autobahn-Notlandeplatz (Behelfsflugplatz): ein Autobahnstück, welches in kurzer Zeit in einen Flugplatz umgewandelt werden konnte.
Die militärische Anlage hätte im Fall einer politisch-militärischen Krise während des Kalten Krieges zwischen 1945 und 1989 der besseren Erreichbarkeit und Versorgung der Bundeshauptstadt Bonn sowie des Regierungsbunkers Ahrweiler im nahen Ahrtal dienen sollen.

Behelfsflugplätze (Autobahn-Notlandeplätze)
Der Behelfsflugplatz auf der Bundesautobahn A 61
Quelle, Internet, Literatur

Behelfsflugplätze (Autobahn-Notlandeplätze)

Ein Behelfsflugplatz - die offizielle Bezeichnung in der Bundesrepublik Deutschland lautete *Notlandeplatz* (*NLP* oder *NLP-Str*) - ist ein naturgemäß möglichst gerade verlaufendes Stück Autobahn, welches in relativ kurzer Zeit in einen Flugplatz umgewandelt werden kann. Bereits gegen Ende des Zweiten Weltkriegs wurden gesonderte Abschnitte der Reichsautobahn von der deutschen Luftwaffe als Ausweich-Flugplätze oder Flugzeug-Abstellplätze genutzt.

Im seit 1945 aufziehenden „Kalten“ Krieg der Supermächte USA und UdSSR bargen die stetigen diplomatischen Konflikte zwischen den militärischen Bündnissen NATO und Warschauer Pakt immer auch die Gefahr eines mit Atomwaffen geführten „echten“ Krieges. Für eine drohende Eskalation aufgrund von Krisenfällen - zu nennen sind z.B. die Berlin-Blockade 1948/49, der Koreakrieg 1950-53, der Berliner Mauerbau 1961 oder die Kubakrise von 1962 - und als behelfsmäßiger Ersatz für die nach dem Zweiten Weltkrieg häufig noch zerstörten deutschen Flugplätze wurden geeignete Autobahnabschnitte als provisorische Flugplätze ausgebaut.
Geplant war der Bau von insgesamt etwa 60 auf Deutschland verteilten Notlandeplätzen, um im Verteidigungsfall *„die*

Beweglichkeit und Sicherheit der fliegenden Verbände u.a. durch Inanspruchnahme geeigneter Straßenabschnitte für Start und Landung von Flugzeugen zu erhöhen." - so ein Papier des Bundesministers der Verteidigung vom März 1964 (BMVg 1964).
Im Krisenfall wären über die NLP auch NATO-Verbände in der Bundesrepublik stationiert worden. Offiziell wurde mit dem Bau der NLP im Jahr 1966 begonnen, bis Ende 1968 entstanden zunächst sieben Anlagen (sechs davon alleine entlang der Bundesautobahn A 1) und weitere sechzehn zwischen 1972 und 1985/88 (geschichtsspuren.de).

Die infrastrukturellen Anforderungen wurden in dem vorab genannten Papier des Bonner Verteidigungsministeriums aufgelistet: Benötigt wurde vor allem eine gerade verlaufende und durchgehend betonierte Fahrbahnfläche *„möglichst in der Hauptwindrichtung"*, die frei von Überführungen, Hochspannungsleitungen u.ä. war und über rasch demontierbare Mittelleitplanken verfügte. Ferner wurden Abstellflächen für Flugzeuge, einen mobilen Tower und weitere flugtechnische Systeme benötigt. Eine Befeuerung (Landebahnbeleuchtung) sowie Fernmeldeverbindungen und Anschlüsse für Strom, Wasser und Abwasser galten als zwingend notwendige Ausstattung. Logistisch sollte die Inbetriebnahme einer solchen Anlage innerhalb von 24 Stunden gewährleistet sein (BMVg 1964 und de.wikipedia.org, 2015).
Für die umgebenden Schutzstreifen- und Übergangszonen galten strenge Auflagen und Beschränkungen. So waren in der Umgebung *„Veränderungen in der Bodengestaltung"* sowie *„bauliche Anlagen und Vorrichtungen aller Art über der Erdoberfläche, wenn sie die auf 45 m ansteigenden Anflugsektoren überragen"* verboten (geschichtsspuren.de).

Der Behelfsflugplatz auf der Bundesautobahn A 61

Die Stadt Bonn war von 1949 bis 1990 Bundeshauptstadt und bis 1999 auch Regierungssitz. Im Krisenfall sollten die Regierungseinrichtungen natürlich gut erreichbar und sicher zu versorgen sein. Zum besonderen Schutz der Bundesregierung und weiterer Verfassungsorgane wurde in den 1960er-Jahren unter höchster Geheimhaltung ein atombombensicherer Bunker geschaffen, der so genannte „Regierungsbunker Ahrweiler" im nahe gelegenen Ahrtal.
Der auf halber Strecke zwischen Regierungssitz und Regierungsbunker gelegene Notlandeplatz auf der A 61 wurde vermutlich um 1973 als zehnte Anlage dieser Art (offiziell die achte) fertiggestellt, er trug die Nummer IV/1.
Eine kleine Abstellfläche im Nordwesten der etwa 1.900 Meter langen Landebahn war über mehrere Zufahrten erreichbar, unter anderem durch eine Unterführung unter dem Flugfeld von der Ortschaft Gelsdorf aus. Unmittelbar neben der Autobahnausfahrt der A 61 in Fahrtrichtung Bonn gelegen, war die Fläche gut erreichbar und bot Platz für mehrere Flugzeuge.
„Am Bewuchs entlang der Autobahn kann man noch erahnen, dass dieser Autobahnabschnitt bis vor einigen Jahren noch bewusst hindernisfrei gehalten wurde, auch wenn sich die Natur ihren Lebensraum zurückerobert." Hier befindet sich ein *„geschützter Anschaltkasten, über den der Fernmeldebetrieb des Notlandeplatzes sichergestellt wurde. Der Anschaltkasten ist mit den Anschaltkästen am Tower und an der südöstlichen Abstellfläche durch Kabel mit mehreren Kanälen (normalerweise 10 Kanäle) verbunden."* (geocaching.com)

Das eigentliche Zentrum des Notlandeplatzes war die Abstellfläche im Südosten, auf der u.a. der mobile Tower (eine Flugsicherungsanlage *FSA 70*) auf einem Militär-LKW Typ MAN 630 stand.
„Ansonsten bietet der Bereich Platz für Fahrzeuge, Container, Zelte und Stromerzeugeraggregate, die für den Betrieb und die Führung des Notlandeplatzes benötigt wurden." (ebd.)

Auf der südöstlichen Abstellfläche hätte im Fall einer Aktivierung des NLP eine ortsfeste Infrastruktur mit Strom, Wasser, sanitären Anlagen, Instandsetzungseinrichtungen, Fernmeldeanschlüssen usw. zur Verfügung gestanden.
Heute wird diese Fläche als Betriebshof der Autobahnmeisterei und Rastplatz „Goldene Meile" genutzt, der in den kommenden Jahren für weitere LKW-Stellplätze ausgebaut werden soll (rhein-zeitung.de).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2015/2024)

Quelle

Der Bundesminister der Verteidigung Bonn (BMVg), Richtlinien für Infrastruktur-Forderungen: *Ausbau von Straßen als Notlandeplätze für Flugzeuge* (Fü L III 8, Az. 40-20-60), Fassung vom März 1964 (Bundesarchiv / Militärarchiv Freiburg, hier zitiert nach geschichtsspuren.de).

Internet

www.geocaching.com: Lost Place: Autobahn-Notlandeplatz A61 (abgerufen 28.04.2015)
www.geschichtsspuren.de: Autobahn-Notlandeplätze (abgerufen 30.04.2015)
de.wikipedia.org: Autobahn-Behelfsflugplatz (abgerufen 28.04.2015) bzw. Notlandeplatz auf Straße (abgerufen 11.03.2024)
www.rhein-zeitung.de: „Rastplatz Goldene Meile an der A 61 soll ausgebaut werden" (Rhein-Zeitung vom 12.03.2015, abgerufen

30.04.2015)
www.vdi-nachrichten.com: A 29 war einst die Straße der Piloten (Artikel zu einem Behelfsflugplatz auf der Bundesautobahn A 29 vom 14.07.2018, abgerufen 07.01.2020)

Literatur

Pötzl, Norbert F.; Traub, Rainer (2010): Der Kalte Krieg. Wie die Welt den Wahnsinn des Wettrüstens überlebte. München.

Autobahn-Notlandeplatz IV/1 auf der Bundesautobahn A 61

Schlagwörter: Landeplatz, Flugplatz, Tower (Luftfahrt), Autobahn, Militärische Anlage, Landebahn
Ort: 53501 Grafschaft
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn vor 1973, Ende 1989 bis 1999
Koordinate WGS84: 50° 35 1,77 N: 7° 03 18,39 O / 50,58382°N: 7,05511°O
Koordinate UTM: 32.362.315,52 m: 5.605.351,86 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.574.769,63 m: 5.605.881,49 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Autobahn-Notlandeplatz IV/1 auf der Bundesautobahn A 61“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-123009-20150428-2 (Abgerufen: 21. November 2026)

Copyright © **LVR**