

RAF-Flugbetrieb

Zum fliegerischen Alltag auf dem RAF-Flughafen Laarbruch von 1954 bis 1999

Eine Untersuchung zur sogenannten „Vorbelastung“

Einleitung

Die Frage der sogenannten "Vorbelastung" spielt in der aktuellen Auseinandersetzung um den "Airport Weeze" (formals "Airport Niederrhein") eine sehr wichtige Rolle. Die britische Luftwaffe, die Royal Air Force (RAF), hatte den Flugplatz von 1954 bis 1999 unter dem ursprünglichen Namen "Laarbruch" genutzt.

Vor dem Oberverwaltungsgericht Münster steht die Entscheidung über die von der Bezirksregierung Düsseldorf erteilte flugrechtliche Genehmigung für den Airport Weeze an. Während die zuständige Behörde in ihrer Genehmigung argumentiert, die Belastung der Anwohner sei heute weitaus geringer als zu Zeiten der RAF und damit zumutbar, behaupten die Gegner des Projektes das Gegenteil und haben auf Basis dieser Argumentation die Gerichte angerufen. Dort wird über den offiziellen Widerspruch der Flughafengegner verhandelt.

Die Aktionsgemeinschaft möchte ihren Beitrag zur Aufklärung der umstrittenen Frage leisten und hat daher eine umfassende Untersuchung über die "Vorbelastung" durch die RAF erstellt. Im Folgenden soll daher detailliert nachgewiesen werden, wie sich die Vorbelastung in qualitativer und quantitativer Hinsicht aufschlüsselt. Darauf aufbauend erfolgt der Vergleich mit der aktuellen Geräusch-Situation um den Airport Weeze.

1. Zahlen

Die Royal Air Force (RAF) hatte von 1954 bis 1992 rund 60 Jagdflugzeuge auf Laarbruch stationiert, entsprechend der Zahl der vorhandenen Squadrons (frei übersetzt: Staffel). Eine Squadron (Sqn.) war mit ca. 12 bis 16 Flugzeugen ausgerüstet, abhängig von Ausrüstung und taktischem Auftrag; Jagdbomberstaffeln sind bei der RAF meist etwas größer als Jägerstaffeln.

1954 begann der Flugbetrieb mit 4 Staffeln (rund 60 Flugzeuge); zwischenzeitlich waren sogar 5 Staffeln (ungefähr 75 Flugzeuge) vorhanden, so etwa in den Jahren 1955, 1957. In anderen Jahren waren es drei Staffeln (45-50 Flugzeuge), bis sich die Zahl in den 80er Jahren auf rund 60 Flugzeuge und 4 Squadrons einpendelte (Sqn. Nr. 2, 15, 16 und 20). Für den Zeitraum bis 1992 kann daher ein Mittelwert von annähernd 60

Flugzeugen postuliert werden. Laarbruch war damit einer der größten NATO-Flughäfen in Westeuropa (Der Zeitraum von 1954 bis 1992 wird fortan als *Phase I* bezeichnet).

1992 kam es im Zusammenhang mit dem Zusammenbruch des Warschauer Paktes und der grundlegenden Änderung des taktischen Auftrages zu einem großen Umbruch. Während vorher die Jagdbomber (z. B. der "Tornado") dominierten, waren seitdem nur noch zwei Staffeln (genau 26 Jets) Multifunktionsjets vom Typ "Harrier" auf Laarbruch stationiert, bis sie 1999 ganz abgezogen wurden (Der Zeitraum von 1992 bis 1999 wird fortan als *Phase II* bezeichnet). Von den nach 1992 auf Laarbruch beheimateten Harrier-Jets war jedoch meistens rund die Hälfte der Maschinen abwesend. Im Zusammenhang mit den Konflikten im ehemaligen Jugoslawien (Bosnien, Kosovo) war meist eine Staffel der Harrier aus Weeze "frontnah" in Südeuropa stationiert (z. B. bei der NATO-Mission "Deliberate Guard", Einsatzflugplatz Gioia del Colle, Italien). Die Flugzeuge und das Personal wurden jedoch regelmäßig ausgetauscht; die 3. Sqn. wechselte sich meist mit der 4. Sqn. ab. Die Harrier der RAF Laarbruch waren aber auch andernorts im Einsatz, etwa in Chile, Belize oder auf den Flugzeugträgern der Royal Navy. Auf Laarbruch selbst waren daher in *Phase II* durchschnittlich nur noch rund 13 Jets anwesend.

Von 1993 bis 1997 war zusätzlich eine Staffel Transporthubschrauber (12 Helikopter) in Weeze beheimatet; davon waren einige Maschinen ebenfalls vorübergehend in Jugoslawien im Einsatz. Laarbruch spielte in *Phase II* (1992 bis 1999) nur noch die Rolle als Heimat- und Wartungsbasis; rund die Hälfte der Flugzeuge war regelmäßig fern ihrer niederrheinischen "Homebase" unterwegs.

2. Taktischer Auftrag

In der Zeit des Kalten Krieges war die RAF-Basis Laarbruch der 2. ATAF (Allied Tactical Air Force) und damit NATO-Oberbefehl unterstellt. Laarbruch war, wie der RAF-Stützpunkt Brüggen, bis 1992 (*Phase I*) eine sogenannte „Strike-and-Attack“-Basis. Diese waren für den militärischen Gegenschlag auf gegnerischem Territorium vorgesehen, anders als der RAF-Standort Wildenrath, der für die Luftverteidigung ausgerüstet war. Der Angriffsauftrag bedingte auch, dass Laarbruch Standort taktischer Atomwaffen war, die im Rahmen der NATO-Strategie der „Flexible Response“ als ultima ratio der Kriegführung vorgesehen waren. Für den konventionellen, aber auch den nichtkonventionellen Gegenschlag waren neben einer Staffel Aufklärer daher drei Staffeln Jagdbomber stationiert, deren Auftrag es im Kriegsfall gewesen wäre, im Tiefstflug die gegnerische Luftverteidigung zu überwinden und militärische Ziele im sogenannten „Ostblock“ anzugreifen. Aufgrund dieses taktischen Auftrages war das Training von Tiefstflügen und Bodenangriffen Schwerpunkt des fliegerischen Alltags auf Laarbruch in der *Phase I* (einen anschaulichen Eindruck von den fliegerischen Aktivitäten auf Laarbruch in der *Phase I* liefern die Videos 1 bis 5, die im Jahre 1989 auf Laarbruch gedreht wurden).

Neben der Wahrnehmung der Funktion als Heimatbasis für die "eigenen" Jets musste das Bodenpersonal der RAF Laarbruch auch in der Lage sein, jeden anderen

Flugzeugtyp der Verbündeten zu betreuen. Daher gab es einen intensiven Austausch mit allen anderen NATO-Partnern; deren Jets kamen regelmäßig nach Laarbruch, wo eine speziell trainierte Crew für die Abfertigung dieser Gäste bereit stand. Grund für dieses Besuchsprogramm war die Annahme, dass die meisten NATO-Flughäfen im Krieg schnell zerstört werden würden. Auf den verbliebenen Standorten hätte das Personal dann auch fremde Jets betreuen müssen, die nicht mehr zu ihrer Heimatbasis zurückkehren konnten. Wegen der Fülle der in den NATO-Luftwaffen eingesetzten Typen war der Austausch naturgemäß sehr intensiv. Nach dem Ende des Kalten Krieges wurde dieses Programm weitgehend obsolet und daher deutlich zurückgefahren. Da es keine genauen Zahlen mehr über die Besucher der Zeit vor 1992 gibt, wird bei der Berechnung der Flugbewegungen (s. u.) nur ein Minimalwert eingesetzt, der mit Sicherheit weit unter den realen Zahlen liegt, die in der Phase I üblich waren.

Da der Kalte Krieg friedlich zu Ende gegangen war, änderte sich der taktische Auftrag der RAF-Basis Laarbruch 1992 grundlegend. Ständige Bereitschaft war nun nicht mehr nötig, und sogenannte „Out-of-Area“-Einsätze waren fortan die Regel. Die NATO gründete die neue „Quick Reaction Force“ (QRF), deren Auftrag es war, sich für kurzfristige Einsätze auch außerhalb des NATO-Territoriums bereit zu halten. Laarbruch war fortan Heimatbasis für fliegende Einheiten, die im Rahmen der QRF regelmäßig weit außerhalb im Einsatz waren. Da dies auch kostengünstiger von der Britischen Insel aus gelenkt und trainiert werden konnte, fiel bereits 1994 die Entscheidung, die RAF-Basis Laarbruch endgültig zu schließen. Es fand nur noch langsam auslaufender Übungsbetrieb statt, der 1999 endete.

3. Flugbetrieb in der Phase I (1954 bis 1992)

Die für den „Ernstfall“ wahrzunehmenden Aufgaben, Tiefflug und Bodenangriff, waren Gegenstand des militärischen Trainings nach NATO-Standard. Neben einer theoretischen Ausbildung fanden regelmäßige Übungsflüge statt. Je nach Auftragslage und Trainingsprogramm konnten das bis zu 7 „Flugtage“ pro Woche sein, in der Regel aber 5 Tage (Montag bis Freitag), gelegentlich aber auch weniger. Es konnte passieren, dass mehrere Tage hintereinander nicht geflogen wurde, in seltenen Fällen bis zu 7 Tage lang.

Bei einem „Flugtag“ waren alle einsatzbereiten Maschinen unterwegs, was in der Regel etwa der Hälfte der zur Verfügung stehenden Jets entsprach (30 Stück). Die anderen Maschinen befanden sich in der Wartung, waren defekt oder zu anderen Stützpunkten abgeordnet.

Die einsatzbereiten Maschinen flogen in der Regel kurz hintereinander ab und waren dann längere Zeit unterwegs, im Schnitt etwa zwei Stunden. Nach ihrer Rückkehr wechselte das fliegende Personal und die zweite „Schicht“ folgte mit denselben Maschinen. Meist folgte eine dritte und gelegentlich eine vierte Schicht, die bis in die Nacht unterwegs war.

Auf ihrem Übungsflug trainierten die Jagdbomber („Jabos“) verschiedene Manöver unter realitätsnahen Bedingungen; dazu gehörten vorzugsweise Tiefstflüge und Scheinangriffe, häufig auf die eigene Basis. Das regelmäßige Training von Tieffliegerangriffen auf Laarbruch erfolgte möglichst realitätsnah, so dass bisweilen

auch Simulationssprengmittel eingesetzt wurden. Scharfe Bombenabwürfe fanden dagegen auf speziellen Übungsplätzen statt, so etwa in Nordhorn. Des Weiteren wurden Ausweichmanöver und Luftkampf trainiert; die Rolle „feindlicher Abfangjäger“ übernahmen dabei häufig die Maschinen der RAF-Standorte Wildenrath oder Gütersloh. In Wildenrath standen Abfangjäger in ständiger QRA-Bereitschaft (Quick Reaction Alert); auch diese trainierten ihren Part regelmäßig. Bei einer dieser Übungen kam es 1982 sogar zu einem versehentlichen (!) Abschuss; ein mit scharfer Munition bewaffneter QRA-Phantom der RAF-Wildenrath schoss damals einen „Jaguar“-Jet der RAF ab, der auf einem Feld bei Wesel abstürzte. Der Vorfall sollte seinerzeit geheim bleiben, wurde aber durch den „SPIEGEL“ aufgedeckt und erhitzte die Gemüter, da schlagartig deutlich wurde, was sich tagtäglich im Luftraum über dem Niederrhein abspielte.

Mit der Rückkehr zum Stützpunkt wurde der letzte Teil des Übungsprogramms absolviert, das nach dem üblichen NATO-Standard ablief. Dabei werden zwei bis vier Übungsanflüge mit Berührung der Startbahn und anschließendem Durchstart ausgeführt („Roller“ bzw. „Touch-and-Go“, s. Video 4). Sinn dieser Übungen, von den Briten „circuit training“ genannt, war es, das Landen unter verschiedenen Bedingungen zu simulieren (Nachtflug, Ausfall eines Triebwerkes, Instrumentenlandung, Sichtlandung).

Auf der Heimatbasis war ferner die Möglichkeit gegeben, unter die vorgeschriebene Mindestflughöhe zu gehen; im Tiefstflug donnerten die Jets über den Platz („Overshoot“, „Low Approach“ oder „Base Attack“ genannt). Dieses Manöver ist besonders beliebt bei den Piloten und wurde daher auch auf Laarbruch gerne wiederholt, bisweilen auch inoffiziell und ungezählt, solange der Sprit dafür reichte (s. Video 1 und 2). Zwischendurch wurden immer wieder Platzrunden („Circuits“) über die angrenzenden Gemeinden gedreht, zumal nicht alle Maschinen gleichzeitig landen konnten (s. Video 3). Das beschriebene, wiederholte Überfliegen des Platzes gehörte zum regulären Ausbildungsprogramm, das in den angrenzenden Ortschaften intensiv wahrgenommen wurde (s. Video 5).

In den 80er Jahren wurden die Platzrunden in der Regel südlich und in unmittelbarer Nachbarschaft des Flugfeldes geflogen. Zunächst berührten oder überflogen die Jets die Runway, meist in Ost-West-Richtung, um dann noch vor Nieuw-Bergen in einer 180-Grad-Kurve gen Osten einzudrehen. Nach Überfliegen der Ortschaft Wemb drehten die Jets über Keylaer und Laar wieder auf Westkurs und führten den nächsten Anflug durch. Mit Einführung der Harrier 1992 und der häufigen Nutzung der nördlichen Runway wurden die Platzrunden fortan über St. Petrusheim, Hülm und die Westbezirke von Weeze geführt (s. Video 5). In etwas größerer Entfernung zum Flugplatz kamen Platzrunden dagegen nur selten vor, etwa bei starker Auslastung des Luftraumes im inneren Radius um den Flughafen oder bei Übungsanflügen durch größere Besucher-Flugzeuge, beispielsweise durch die vierstrahligen AWACS-Maschinen aus Geilenkirchen, die regelmäßig und wiederholt Notlandungen auf Laarbruch trainierten. In der Regel blieben die etwas weiter vom Flugplatz entfernten Ortschaften, also etwa Goch, Kevelaer oder Winnekendonk, von Platzrunden weitgehend verschont.

4. Flugbetrieb Phase II (1992 bis 1999)

Die zuletzt auf Laarbruch stationierten Kampfflugzeuge vom Typ „Harrier“ haben ein anderes Anforderungsprofil als die in den Jahren davor eingesetzten Jagdbomber. Der Harrier ist ein Multifunktionsflugzeug, das „normal“ starten und landen kann, aber auch als Senkrechtstarter (und -lander) eingesetzt wird. Dadurch kann der Harrier nicht nur in alle Richtungen abfliegen, sondern - wie ein Hubschrauber - auch aus jeder Himmelsrichtung anfliegen. Der Harrier erreicht diese Fähigkeit durch verstellbare Düsenaustritte, die ihm eine enorme Wendigkeit verschaffen. Im Luftkampf während des Falklandkrieges 1982 hat sich der Harrier außerordentlich bewährt. Mit seinen universellen Fähigkeiten war er das ideale Fluggerät für die neu geschaffene QRF.

Während des Kalten Krieges sollte der Harrier dezentral im Wald versteckt werden, um im Ernstfall von hier aus in einer Art „Partisanentaktik“ die gegnerischen Luft- und Bodenstreitkräfte zu bekämpfen. Bei der NATO ging man davon aus, dass die eigenen Flugplätze im Kriegsfall schnell zerstört werden würden. Daher gehörten Tarnungsübungen fern der Heimatbasis zum Trainingsprogramm der Harrier. „Normale“ Starts und Landungen über die „Runway“ blieben auf Laarbruch Standard. Darüber hinaus wurden auch Senkrechtstarts und -landungen trainiert, die in der Regel, aber nicht ausschließlich, über die gewohnten Einflugschneisen abgewickelt wurden.

Bei den Hubschraubern kam es dagegen häufiger vor, dass der Flugverkehr nicht über die in Ost-West-Achse (Ausrichtung der Runway) abgewickelt wurde, obwohl ein Abweichen von der Standardroute aus Gründen der Flugsicherheit auch hier die Ausnahme blieb.

Für die Bewohner der Einflugschneisen stellte sich daher eine begrenzte Reduzierung der Überflüge ein, was aber auf Kosten der Anwohner ging, die nicht in dieser Ost-West-Achse wohnten.

Bei den zahlreichen Platzrunden schwenkten die Jets, Westwind vorausgesetzt, allerdings erst über dem Laar in die Einflugschneise ein, also kurz vor dem Flughafengelände. Dabei drehten die Harrier der *Phase II* in der Regel von Norden kommend auf die Ost-West-Achse ein, weil die Platzrunden in dieser Zeit (ab 1992) von Laarbruch ausgehend über St. Petrusheim, Hülm und den Westrand von Weeze geführt wurden (vgl. Video 5); die Jets in der *Phase I* dagegen flogen bis 1992 die Südschleife über Wemb. Größere Flugzeuge, etwa die vierstrahligen AWACS-Maschinen, mussten aber auch nach 1992 die Südschleife fliegen, da sie weniger wendig sind; die Maschinen müssen einen größeren Radius fliegen, wobei sie auf der Nordroute Weezer Ortsgebiet überfliegen hätten. Dies wollte die RAF unbedingt vermeiden, da die Weezer unter dem Fluglärm ohnehin am meisten zu leiden hatten. Unabhängig davon bekamen die Anwohner östlich der B 9 von den normalen Platzrunden in der Regel nichts mit, auch nicht in der Einflugschneise, wie etwa in Winnekendonk. Ähnliches gilt für Überflüge durch Besucherflugzeuge; soweit es sich um Kampfjets handelte, drehten diese häufig erst kurz vor dem Flugplatzgelände auf die Ost-West-Achse ein, dabei aber auch aus südlicher Richtung kommend (s. Video 1).

Die üblichen "Roller" bzw. "Touch-and-Go"-Manöver sowie "Overshoots" und die damit verbundenen Platzrunden waren in Phase II weiter an der Tagesordnung (s. Video 5). Allerdings erfolgten etwas weniger Tiefflüge über die Heimatbasis, da dies im Anforderungsprofil der Harrier, anders als bei den reinen Jagdbombern in der Phase I, nicht die ausschließliche Aufgabe war.

Insgesamt gab es in der Phase II aus den genannten Gründen eine größere Streuung der ohnehin stark zurückgegangenen "Lärmereignisse" im Umland des Flughafens.

5. Berechnung der Flugbewegungen auf Laarbruch

Die folgenden Berechnungen sind Richtwerte, die auf Basis der vorliegenden Daten von vergleichbaren Flugplätzen und unter Rekonstruktion des realen Flugbetriebes zu Zeiten der RAF errechnet wurden. Es handelt sich um Durchschnittswerte für die Nutzungszeit des Flugplatzes Laarbruch durch die RAF im Verlauf von 46 Betriebsjahren. Im Einzelfall oder auf einzelne Jahrgänge bezogen sind bisweilen deutliche Abweichungen von den Mittelwerten möglich. Insbesondere in den letzten Betriebsjahren der RAF Laarbruch werden die langjährigen Mittelwerte erheblich unterschritten.

Die Royal Air Force hat nur für die letzten Betriebsjahre (*Phase II*) Zahlen vorgelegt, nach denen es 22.000 sogenannte „Flugbewegungen“ pro Jahr gab. Diese Angaben schlüsseln sich folgendermaßen auf:

In der *Phase II* waren aus den dargelegten Gründen meistens nur noch Jets in Zahlenstärke einer Harrier-Squadron anwesend, also etwa 13 Stück. Davon war rund die Hälfte einsatzbereit, also etwa 7 Maschinen. Start und Landung stellen jeweils eine Flugbewegung dar. Pro Start fällt nach NATO-Standard auch mindestens ein „Touch-and-Go“-Manöver (An- und Abflug) an, so dass pro Start 4 Flugbewegungen offiziell gerechnet werden. In einer „Schicht“ an einem Flugtag werden also 28 (4 x 7) Flugbewegungen getätigt. Bei meist 3 bis 4 Schichten pro Flugtag (niedrig angesetzter Mittelwert: 3) ergibt das den Durchschnittswert von rund 84 Flugbewegungen/Tag. Bei angenommenen 150 Flugtagen pro Jahr summiert sich dies zu 12.600 Flugbewegungen/Jahr (150 Flugtage pro Jahr sind extrem niedrig angesetzt und beziehen sich ausschließlich auf die örtlichen Kampffjets). Die übrigen Flugbewegungen (9.400) entfallen auf Besucher (ca. 1000) und die Helikopter der Transportstaffel (rund 8400). Unter „Besucher“ fallen alle Gast-Flugzeuge, die in Laarbruch gelandet sind oder ein „Touch-and-Go“-Manöver durchgeführt haben, wie es etwa bei den AWACS-Fliegern aus Geilenkirchen regelmäßig der Fall war (s. Video 4). Ungezählt bleiben Überflüge durch Maschinen von anderen NATO-Stützpunkten (s. Video 2, 5). Sie waren an der Tagesordnung, wurden in Laarbruch aber nicht erfasst und können zahlenmäßig nur schwer rekonstruiert werden. In die Berechnung fließen sie, sehr niedrig angesetzt, nur mit 1000 Flugbewegungen/Jahr ein, resultierend aus geschätzten 500 „Fremdüberflügen“.

Die auf Laarbruch bezogenen Zahlen (22.000 Flugbewegungen/Jahr) decken sich im Prinzip mit den Messwerten, die die Fachhochschule Lippe für den ehemaligen RAF-Standort Gütersloh (geschlossen 1993) ermittelt hat (Quelle: http://www.ee.fh-lippe.de/umblick/guetersloh/kap_c/09/). Dort waren im Messzeitraum (bis 1992) zwei Staffeln Harrier (3. und 4. Sqn.) stationiert, ferner zwei Staffeln Hubschrauber (18. und 230. Sqn.) Die beiden Harrier-Staffeln und eine der Hubschrauberstaffeln (18. Sqn.) wurden 1992/93 nach Laarbruch verlegt. Wenn man pro Staffel Harrier die gleiche Zahl Flugbewegungen in Laarbruch und Gütersloh voraussetzt, ergeben sich daraus für

Gütersloh 2 x 12.600 Flugbewegungen, insgesamt also 25.200 für die beiden Harrier-Staffeln.

Pro RAF-Hubschrauberstaffel können, wie auf Laarbruch, 8.400 Flugbewegungen berechnet werden, für zwei Staffeln folglich 16.800. Diese Zahlen werden exakt bestätigt durch aktuelle Daten; die Royal Army hat den RAF-Flugplatz Gütersloh 1993 übernommen und dort zwei zahlenmäßig gleich starke Staffeln Heeresflieger (2 x 12 Hubschrauber) stationiert (652. und 661. Squadron des 1. Army Air Corps, AAC). Diese Helikopter schlagen nach Angaben der „Flughafen Gütersloh GmbH“ aktuell mit 15.000 bis 20.000 Flugbewegungen zu Buche, also etwa 7.500 bis 10.000 pro Squadron; der postulierte Mittelwert von 8.400 Flugbewegungen für eine Staffel RAF-Helikopter bzw. Heeresflieger erfährt dadurch zusätzliche Bestätigung (Quellen: Fachhochschule Lippe, Website s. o., sowie http://www.army.mod.uk/gutersloh/background/1_aac.htm). Vorausgesetzt, dass auf Besucher etwa die gleiche Zahl entfällt wie in Laarbruch (1000), ergibt sich daraus rechnerisch eine Gesamtzahl von 43.000 Flugbewegungen für RAF Gütersloh im Zeitraum bis 1992. Diese Zahlen hat die RAF für die 80er Jahre exakt bestätigt (vgl. dazu: *„Flugplatz Gütersloh, A short History, by Gerry Lewis. Published by the Royal Air Force Gütersloh, 1987“*).

Die Fachhochschule Lippe gibt die Durchschnittszahl der Flugbewegungen aber mit 48.000 (4000 pro Monat) an; identische Angaben finden sich auch in der Fachliteratur (vgl. dazu: *Royal Air Force Gütersloh, Jets & Airliner auf dem Flughafen Gütersloh, hrsg. von Marc Tecklenborg und Werner Rydzynski, Gütersloh, Flöttman-Verlag, 1995, Seite 57*). Die Diskrepanz (5000/Jahr) lässt sich durch Überflüge erklären, die von der RAF nicht offiziell registriert wurden, wohl aber von den Messgeräten der Fluglärmgegner (s. Video 1, 2, 5).

Ein Teil der „inoffiziellen“ Überflüge konnte mit den wenigen vorhandenen Messgeräten allerdings gar nicht erfasst werden; ihre Gesamtzahl lag daher mit Sicherheit noch höher. Ferner dürften die Warteschleifen, die immer wieder um den Flughafen geflogen werden mussten, nur zum Teil gemessen worden sein (s. u.).

Die statistisch ermittelten Werte für RAF Laarbruch stimmen mit den rechnerisch überprüften *und* den gemessenen Werten der Fachhochschule Lippe für RAF Gütersloh im Grundsatz überein und können daher für die darauf aufbauende Berechnung der Gesamtbelastung durch Lärmereignisse herangezogen werden.

Die von den Briten vorgelegten Zahlen für Laarbruch, 22.000 *offizielle* Flugbewegungen, sind daher realistisch, allerdings nur für die *Phase II*.

Nach Angaben des Bundesverteidigungsministeriums (BMV) werden jedoch nur die bisher aufgeführten Flugereignisse von den NATO-Verbündeten gezählt; anders als bei der Bundeswehr fließen „Low-Approach“-Tiefflüge (Überflüge) nicht in die Zählung ein. Solche Überflüge bzw. simulierte Tieffliegerangriffe („Base Attack“) erfolgten *zusätzlich* zu den eigenen Maschinen in erheblicher Zahl durch Flugzeuge *fremder* RAF-Standorte (s. Video 5: hier Canberra aus England) oder Maschinen der NATO-Verbündeten (s. Video 2: Phantom-Jets der Bundesluftwaffe). Derartige Überflüge durch eigene oder standortfremde Flugzeuge wurden von der RAF nicht gezählt, obwohl sie zum Standard-Flugprogramm aller NATO-Streitkräfte gehören. Dies hängt auch damit zusammen, dass viele Tiefstflüge von den Piloten an das zu absolvierende Tagesprogramm einfach "inoffiziell" angehängt wurden, wenn noch genügend

Treibstoff übrig war; simulierte "Angriffe" dieser Art gehören für die enthusiastischen, jungen Piloten zu den beliebtesten Flugmanövern. Diese ungeplanten "Zugaben" wurden meist stillschweigend geduldet (s. Video 5).

Dies alles erklärt auch, warum die Fluglärmgegner in Gütersloh mehr Flugbewegungen registriert haben (nämlich 48.000, s. o.) als es auf Basis der RAF-Zählweise (43.000) sein dürften (Quelle: <http://www.bmfd.de/info/historien/1989/wib1989.htm>, weitere Details unter: <http://www.raf.mod.uk/>).

Wegen der nicht gezählten bzw. nicht registrierten Überflüge darf es daher als gesichert gelten, dass die realen Zahlen für *Phase II* auch auf Laarbruch deutlich höher lagen als *offiziell* angegeben, selbst wenn der Harrier kein so umfangreiches Tiefflugtraining absolviert hat wie die Jagdbomber in der *Phase I*.

Eine *real* noch höhere Zahl von „Lärmereignissen“ darf aber auch für RAF Gütersloh angenommen werden. Die dort in Reihe aufgestellten Messgeräte waren so positioniert, dass nur in der Einflugschneise an- und abfliegende Maschinen gezählt werden konnten, also Starts, Landungen und „Touch-and-Go“-Manöver; wegen ihrer Entfernung zum Flugplatz (2 bzw. 4,3 km) können die Geräte allerdings nur diesen Teil der Platz-Überflüge registriert haben, denn *quer* zur Einflugschneise in mehreren Kilometern Entfernung zur Messstation überfliegende Jets („Low-Approaches“ und „Circuits“) sind damit nicht zu erfassen, da nur drei Geräte zum Einsatz kamen. Für eine lückenlose Dokumentation *aller* Lärmereignisse um RAF Gütersloh wären mindestens 12 Messstationen notwendig gewesen, die im Umkreis des Flugplatzes gleichmäßig hätten verteilt sein müssen. Da dies nicht der Fall war, ist die Zahl der *tatsächlichen* Überflüge für Gütersloh mit Sicherheit deutlich höher als die *gemessene* Anzahl.

Hinzu kommt, dass die bis 1993 um Gütersloh eingesetzten Messgeräte sehr kurz hinter- einander überfliegende Jets nicht getrennt wahrnehmen konnten. Eine überfliegende Formation von Flugzeugen wurde immer als Einzelereignis registriert, da die Instrumente der Fluglärmgegner auf den Messbereich von Wochen und Monaten justiert waren, um den Papierverbrauch der Datenschreiber zu begrenzen; andernfalls hätte man die Stationen täglich kontrollieren und die damals eingesetzten Messblätter in kürzesten Abständen wechseln müssen.

Es gehörte aber zum regulären Trainingsprogramm, insbesondere simulierte Tieffliegerangriffe auf die Heimatbasis auch in Formationen von 2, 4 oder sogar mehr Jets zu fliegen. Formationsflüge dieser Art gehörten zum Standard-Ausbildungsprogramm aller NATO-Piloten. Bei Tiefflugangriffen konnte in solchen Formationen geflogen werden, um die Waffenwirkung zu bündeln. Entsprechend wurde dieses Flugmanöver regelmäßig bei Scheinangriffen auf die Heimatbasis trainiert. Die Jets einer solchen Formation überflogen die Messstation zeitlich und räumlich nur derart geringfügig versetzt, dass sie von den Geräten als Einzelereignis registriert wurden, obwohl sie für die Anwohner unzweifelhaft als Mehrfachereignisse wahrnehmbar waren, zumal die geschlossene Formation häufig erst kurz vor dem "Angriffsziel" gebildet wurde.

Hinzu kommen die sogenannten Formationsstarts und -landungen; dabei starten bzw. landen zwei Jets nebeneinander. Die Maschinen fliegen dabei auch etwas versetzt. Derartige Überflüge werden von Beobachtern zwar als überdurchschnittlich laute "Doppelschläge" wahrgenommen, aber die eingesetzten Messgeräte registrieren nur ein einziges Lärmereignis, dies allerdings als besonders laut (weitere Details dazu s. Kap. 6). Da derartige Formationsstarts und -landungen zum Standard-Ausbildungsprogramm für NATO-Flieger gehören, darf eine erhebliche "Dunkelziffer" nicht (bzw. nur einfach) registrierter Lärmereignisse postuliert werden.

Aus den genannten Gründen darf daher geschlossen werden, dass die Zahl der tatsächlichen Überflüge in Gütersloh erheblich größer war als die Zahl der gemessenen Lärmereignisse.

Für die *Phase II* konnten anhand der Daten aus Laarbruch und Gütersloh Durchschnittswerte ermittelt werden, die die Zahl der *offiziellen* Flugbewegungen pro Jahr und Flugzeug-Staffel mit rund 13.000 beziffert, also rund 1000 pro Jet.

Für die *Phase I* der RAF-Basis Laarbruch bedeutet dies, dass bei vier Staffeln mit je 15 Jagdbombern 60.000 *offizielle* Flugbewegungen pro Jahr zu Buche schlagen. (Die Jagdbomberstaffeln sind bei der RAF etwas größer als die Jägerstaffeln). Hinzugezählt werden müssen - niedrig angesetzt - Besucher mit rund 1000 Flugbewegungen/Jahr sowie Fremdüberflüge mit weiteren 1000.

Der statistische Mittelwert über 46 Jahre Flugbetrieb auf der RAF-Basis Laarbruch errechnet sich aus 39 Jahren *Phase I* (62.000/Jahr) und 7 Jahren *Phase II* (22.000/Jahr). Der langjährige Durchschnitt für RAF Laarbruch liegt damit bei knapp 56.000 *offiziellen* Flugbewegungen/Jahr. Hinzu kommen die *inoffiziellen* Überflüge (s. u.).

Ein Vergleich mit Gütersloh bestätigt die Zahlen. Hier wurden von der Fachhochschule Lippe 48.000 Flugbewegungen im Jahresmittel errechnet. Diese Zahlen liegen niedriger als in Laarbruch, da hier im Vergleichszeitraum nur etwa 26 Harrier (2 Staffeln) stationiert waren, die ebenso wie die 24 Helikopter (2 Staffeln) aus den dargelegten Gründen geringer zu Buche schlagen. In Laarbruch waren in der *Phase I* allerdings meist 60 Jagdflugzeuge beheimatet; gegenüber RAF Gütersloh war RAF Laarbruch der größere Flughafen mit mehr Flugverkehr.

In den Berechnungen der Royal Air Force sind, wie bereits dargestellt, die „Low Approaches“ (Scheinangriffe) nicht enthalten, obwohl dies beim NATO-Ausbildungsprogramm für Jagdbomber Standard ist. Für *Phase I* darf somit unterstellt werden, dass pro Start *mindestens* ein nicht gezählter Überflug allein durch die auf Laarbruch stationierten Jets hinzukommt. Mit An- und Abflug errechnen sich allein daraus 30.000 zusätzliche *inoffizielle* Flugbewegungen in *Phase I* pro Jahr. Darüber hinaus erfolgten weitere Überflüge durch standortfremde Flugzeuge, die sehr zahlreich waren, aber quantitativ nicht mehr genau zu ermitteln sind und daher nur mit 1000 Flugbewegungen/Jahr für „Fremdüberflüge“ in die Berechnung einfließen (s. Video 2, 5)

In *Phase II* war die Zahl der Überflüge (durch Harrier), wie in Gütersloh, aus den dargelegten Gründen zwar etwas geringer als in *Phase I*, darf aber auf einige Tausend geschätzt werden.

Ebenfalls unberücksichtigt bleiben die Warteschleifen („Circuits“), die die Jets über den Flugplatz und die angrenzenden Gemeinden geflogen sind. Insbesondere bei der Abfertigung der zahlreichen Maschinen in der *Phase I* gab es so viele Verzögerungen, dass zahllose Warteschleifen („Ehrenrunden“) unumgänglich waren. Dies ist auch auf abgebrochene, nicht gezählte Landungen zurückzuführen, was insbesondere beim Training von Formationslandungen häufig vorkam. Wieder An- und Abflug gerechnet, darf auf einen Start bzw. eine Landung eine Warteschleife bzw. Platzrunde gerechnet werden, die mit zwei Flugbewegungen zu Buche schlägt. Dies ergibt, niedrig geschätzt, zusätzliche 30.000 Flugbewegungen.

Für die *Phase II* ist folglich knapp ein Viertel dieser Warteschleifen zu berechnen, also etwa 7.500 Flugbewegungen/Jahr durch die Circuits.

Offizielle und *inoffizielle* Flugbewegungen addieren sich somit, niedrig kalkuliert, für die *Phase I* zu etwa 120.000/Jahr, und in der *Phase II* zu einer Zahl von Lärmereignissen, die sich *mindestens* um 35.000 bis 40.000 bewegt haben dürfte. Wegen des deutlich intensiveren Pendelverkehrs in *Phase II* (vgl. Kap. 8) ist es sogar wahrscheinlich, dass die Zahl für diesen Zeitraum (90er Jahre) eher bei 45.000 Flugbewegungen lag. Zur Berechnung wird jedoch nur der als gesichert zu betrachtende Minimalwert herangezogen (s. o). Für den RAF-Flugplatz Laarbruch errechnet sich daher über den gesamten Zeitraum seiner Nutzung (46 Jahre) ein Durchschnittswert von mindestens 105.000 Flugbewegungen bzw. "Lärmereignissen" pro Jahr.

Insgesamt verteilten sich die verschiedenen Flugbewegungen bzw. „Lärmereignisse“ im Zusammenhang mit der RAF Laarbruch auf deutlich über 300 Betriebstage im Jahr. Anzahl und Intensität der fliegerischen Aktivitäten waren allerdings sehr unterschiedlich verteilt; an Einsatztagen der eigenen Jets (150 bis 200 Tage/Jahr) wurde das maximale Programm absolviert, während an den übrigen Betriebstagen ein gemäßigtes bis geringes Flugaufkommen zu verzeichnen war, wo nur Besuche, Transporte, Verlegungen, Freizeitflüge etc. zu Buche schlugen.

6. Lärmentwicklung um Laarbruch im Vergleich (1954 bis 2005)

Aktuell finden auf dem Airport Weeze (Niederrhein) etwa 20 Flugbewegungen pro Tag statt. Im Jahresdurchschnitt ergeben sich daraus knapp 7.500 Flugbewegungen. Gegenüber dem langjährigen Mittelwert von 105.000 "Lärmereignissen" um Laarbruch stellt dies eine sehr geringe Belastung dar. Während in der Phase I auf Laarbruch durchschnittlich knapp 60 Jets der Royal Air Force stationiert waren, mussten zu V-Bird-Zeiten (2003-2004) lediglich 4 viel leisere, zivile Maschinen untergebracht werden. Gegenwärtig sind in Weeze gar keine Flugzeuge fest stationiert (Stand: April 2005).

Ein Vergleich hinsichtlich der Lärmentwicklung muss auch in qualitativer Hinsicht erfolgen. Zu diesem Zweck soll zunächst auf eine Untersuchung der Abgeordneten Angelika Beer, Winfried Nachtwei und Albert Schmidt verwiesen werden, die 1998 als

sogenannte "kleine Anfrage" der Fraktion der "Bündnis 90/Die Grünen" im Deutschen Bundestag eingebracht wurde. Es ging dabei um den Bundeswehr-Flugplatz Lechfeld, auf dem seinerzeit Jagdbomber vom Typ "Tornado" stationiert waren; exakt das gleiche Flugzeugmuster bestimmte von 1983 bis 1992 auch die Szene auf Laarbruch. Der Einsatz der Jets und die Ausbildung der Piloten erfolgte auf dem deutschen Luftwaffenstützpunkt nach dem gleichen NATO-Standard wie auf Laarbruch. Lechfeld ist zwar ein kleinerer Flugplatz mit weniger Jets, in qualitativer Hinsicht ist die Situation allerdings gut mit der späteren Phase I auf Laarbruch zu vergleichen, wobei eingeschränkt werden muss, dass die Tornados der Bundesluftwaffe mit Rücksicht auf die Bevölkerung in ihrer Leistung gedrosselt sind; außerdem bewegt sich die Ausbildungsintensität der deutschen Piloten nahe der von der NATO vorgegebenen Minimalzahl von Flugstunden, während die Piloten der RAF traditionell ein deutlich intensiveres Praxistrainig absolvieren.

In dem Bericht wird angeführt, dass die Jagdbomber "beim Start einen Maximalpegel von 100 bis 115 Dezibel und bei den Platzrunden einen Pegel von 85 bis 95 Dezibel erreichen". Und weiter: "Eines der größten Lärmprobleme im Umkreis von Lechfeld sind die sogenannten Formationsstarts ("formation take off"). Der dabei auftretende Lärmpegel überschreitet im Maximum sogar 120 Dezibel. Die Dauer der dadurch verursachten Lärmschleppes beträgt ca. 1 Minute und 50 Sekunden. Für ein damit belastetes Kind kann dies die Zerstörung von Teilen des Innenohrs bedeuten" (Quelle: http://www.fluglaerm.de/bvf/politik/bt_13_9676.pdf).

Formationsstarts werden von den NATO-Verbänden regelmäßig geübt. Sinn dieser Übung ist es, in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Jets in die Luft zu bekommen. Da man bei einem Überraschungsangriff mit sehr kurzen Vorwarnzeiten rechnen durfte, wurde dem Training dieses Manövers insbesondere in Zeiten des "Kalten Krieges" erhebliche Bedeutung beige-messen. Die NATO-Strategen gingen davon aus, dass die Flughäfen der Verbündeten im Kriegsfall sofort angegriffen würden. Daher war es für die eigenen Abfangjäger und die zum Gegenschlag bereitstehenden Jagdbomber wichtig, möglichst schnell und in großer Zahl "airborne" zu sein. Für die Anwohner des Flugplatzes Laarbruch stellten derartige Manöver, insbesondere in der Phase I, eine enorme Lärmbelastung dar, zumal in kürzester Zeit bis zu 35 Jets in die Luft zu bringen waren. Die Analyse der "Grünen/Bündnis 90" beschreibt die Situation in der Phase I sehr treffend

Obwohl es in den 80er Jahren noch keine organisierte Gegnerschaft gegen den Flughafen Laarbruch gab, waren die Klagen der Anwohner über den Flugbetrieb der RAF Anlass genug für ein Lärmgutachten, das die Gemeinde Weeze Ende 1987 beim zuständigen Landesministerium beantragt hat. Im November/Dezember des Jahres 1987 installierte die „Landesanstalt für Immissionsschutz“ im Auftrag des „Ministers für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft“ des Landes Nordrhein Westfalen vorübergehend 5 Lärm-Messstationen rund um den Flugplatz Laarbruch. Dabei wurden Lärm-Werte von bis zu 115 dB(A) gemessen (Quelle: Rheinische Post Geldern vom 9. April 1988). Diese Untersuchung bestätigt eindrucksvoll, welcher Belastung die Weezer Bevölkerung in der Phase I ausgesetzt war.

Für die *Phase II* möchten wir ferner auf Messwerte aus Gütersloh zurückgreifen, wo schon in den 80er Jahren regelmäßige Lärmmessungen vorgenommen wurden; eine detaillierte Auswertung der Daten hat die Fachhochschule Lippe vorgelegt (s. u.). In Gütersloh waren exakt die Harrier-Jets stationiert, die 1992 nach Laarbruch verlegt wurden. In der Einflugschneise gab es mehrere Messstationen; die nächsten standen in 2 km Entfernung vom Flugplatz. Dort wurde der Spitzenwert mit 117 db(A) gemessen. Werte über 100 db(A) waren dort an der Tagesordnung (Quelle: http://www.ee.fh-lippe.de/umblick/guetersloh/kap_c/09/).

Die Aktionsgemeinschaft „Stopp-Laarbruch“ ermittelte an ihren Messstationen in der Einflugschneise des Airport Weeze (Niederrhein) im Februar 2004 Werte um 75-85 db(A) (Quelle: www.stopp-laarbruch.de; die von „Stopp Laarbruch“ gemessenen Werte können auch unter www.dfld.de abgerufen werden). Da eine Erhöhung um 6 db(A) eine Verdoppelung der sogenannten Schalldruckwelle bedeutet, kann gefolgert werden, dass der Fluglärm zur Zeit der RAF Laarbruch *qualitativ* rund 4 bis 32 Mal so intensiv war wie heute. Diese Werte können insbesondere für die *Phase II* vorausgesetzt werden.

In der *Phase I* war die Lärmbelastung sogar noch größer, da in dieser Zeit Maschinen auf Laarbruch stationiert waren, die eine andere Triebwerkstechnik besaßen als der Harrier in der *Phase II*.

Militärflugzeuge, insbesondere Kampffjets, wie sie auf Laarbruch stationiert waren, werden nach anderen Kriterien konzipiert als Zivilflieger. Während bei letzteren die Lärminderung durch technische Verbesserungen immer weiter voranschreitet, zählt bei Militärmaschinen vorrangig die Leistung. Selbst relativ kleine Jagdbomber besitzen daher Triebwerke mit einer Schubkraft, die für größere Zivilmaschinen ausreichen würde. Die Triebwerke sind grundsätzlich erheblich lärmintensiver als die von Zivilmaschinen. Hinzu kommt eine Leistungssteigerung durch sogenannte „Nachbrenner“. Dies sind Einrichtungen zur Erhöhung des Triebwerksschubs. Die Leistung kann dadurch fast verdoppelt werden. Der Gasstrom, der die Brennkammer eines Strahltriebwerkes verlässt, enthält noch ca. 75% Sauerstoff. Diesem Gasstrom wird nach Verlassen der Turbine nochmals Kraftstoff zugeführt und verbrannt. Dadurch kommt es zu einem Schubzuwachs um bis zu 90%. Der Nachbrenner wird vorrangig beim Start, beim Steigflug auf große Höhen, beim Überschallflug und beim Luftkampf genutzt. Flugmanöver mit Nutzung des Nachbrenners gehören zum Standard-Ausbildungsprogramm der NATO-Flieger.

Die meisten der auf Laarbruch eingesetzten RAF-Jets besaßen einen solchen Nachbrenner, so etwa die Typen „Phantom“, „Jaguar“ oder „Tornado“. Erkennbar ist die Nutzung des Nachbrenners an der Stichflamme, die an den Triebwerken austritt (s. Fotos). Die entscheidende Begleiterscheinung der Nutzung des Nachbrenners ist allerdings der infernalische Lärm, der dadurch verursacht wird. Die aufgeführten Messwerte von bis zu 120 db(A) (s. o.) beim Einsatz dieser Technik sind nachgewiesen; Starts und vergleichbare Manöver gehörten zu den extremen Lärmquellen auf der RAF-Basis Laarbruch (Quelle und weitere Details: <http://www.alma312.de/pa200Beschreibung.htm>).

Zum Doppeljubiläum des Airports Weeze (Niederrhein) am 1. Mai 2004 (ein Jahr Zivilbetrieb, 50 Jahre Flughafen Laarbruch) waren ein *Harrier* und ein *Tornado* der

Royal Air Force zu Gast in Weeze. Die Aktionsgemeinschaft „pro:niederrhein“ hat aus diesem Anlass eigene Messungen vorgenommen, die den deutlichen Unterschied zwischen militärischen und zivilen Maschinen hinsichtlich der Lärmentwicklung vollauf bestätigen. Die genauen Messergebnisse und eine ausführliche Dokumentation finden sich unter der Rubrik „Aktivitäten“.

In Reaktion auf den von „pro:niederrhein“ geführten Nachweis geben die Flughafengegner auf ihrer Homepage neuerdings zu, dass Militärflieger deutlich lauter sind als Zivilflieger.

Nur am Rande sei erwähnt, dass die beschriebene Triebwerkstechnik der Militärjets besonders hohe Emissionen verursacht; die Rußwolken über Laarbruch waren charakteristisch und ein Markenzeichen für regen militärischen Flugbetrieb (s. Video 1 und 2). Die Abgase und Verbrennungsrückstände der Militärjets waren in den letzten Betriebsjahren der RAF Laarbruch vielfach Gegenstand der Klagen seitens der „Aktionsgemeinschaft Stopp Laarbruch“. Im Gegensatz dazu sind die Emissionen der modernen Flugzeuge, die den Airport Weeze (Niederrhein) heutzutage ansteuern, sehr gering. Selbst für die Flughafengegner ist dies daher kein Thema mehr.

Eine weitere Quelle für extremen Lärm stellten die regelmäßigen Triebwerkstests dar. Auf jede Flugstunde bei einem Kampffjet entfällt ein Vielfaches an Wartungsstunden (im Gegensatz zu zivilen Flugzeugen). Die extrem belasteten Triebwerke mussten regelmäßig getauscht und auf ihre volle Funktionsfähigkeit getestet werden. Dazu stellte man die Jets in der Phase I unter freiem Himmel auf eine Parkposition, arretierte die Flugzeuge mit schweren Stahltrossen auf einem sogenannten "Di-Tuner" und ließ die Triebwerke einschließlich Nachbrenner unter Vollast längere Zeit laufen. Solche Triebwerkstests konnten bis zu eine Stunde andauern; sie fanden bis tief in die Nacht statt. Die Anwohner der umliegenden Gemeinden Bergen und Weeze sowie der Stadt Kevelaer haben unter diesen Triebwerkstest meist mehr gelitten als unter den Starts bzw. Landungen, zumal bei diesen Probeläufen auch der Nachbrenner getestet wurde. Da es keine genauen Unterlagen über die Zahl der Tests gibt, fließen diese nicht in die Berechnung der Flugbewegungen ein, obwohl die damit verbundenen "Lärmereignisse" als besonders extrem zu werten sind. Es muss von einigen Tausend Testläufen pro Jahr ausgegangen werden. Die damit verbundenen Lärmereignisse im Umfeld des Flugplatzes fielen zusätzlich zu den offiziell gezählten Lärmereignissen an, die aus den "normalen" Flugbewegungen resultierten.

Eine gewisse Änderung brachte die Einführung des Tornado ab 1983. Für diesen Flugzeugtyp wurde Mitte der 80er Jahre ein neuer "Di-Tuner" errichtet, der mittels eines großen "Schnorchels" die Abgasfahne der zu testenden Jets nach oben ableitete. Dies brachte aber nur eine minimale Geräuschreduzierung mit sich, da die Jets nur vor eine Blechwand geschoben wurden und ansonsten frei standen. Eine Rundumdämmung gab es nicht. Dafür war der Tornado mit zwei besonders starken und damit lauten Turbinen (mit Nachbrenner) ausgestattet. Triebwerkstest mit diesem Flugzeugtyp waren extrem laut. Die Erhöhung der Gesamtzahl der auf Laarbruch stationierten Kampffjets ab 1983 brachte eine zusätzliche Verschärfung der Bodenlärm-Situation.

Erst in der Phase II änderte sich die Situation grundlegend. Mit Beginn des Harrier-Betriebes bauten die Briten für Triebwerkstests einen speziellen Testbunker ("Di-Tuner"), der nach modernsten Gesichtspunkten schallisoliert war; fertig gestellt wurde das Gebäude 1993. Außen konnte man nur noch ein schwaches Geräusch wahrnehmen. Die Anwohnerschaft wurde fortan vom Lärm der abendlichen Turbinen-Probelaufe verschont.

7. Flugzeiten und Wochenende (Phase I)

Da die Übungsflüge möglichst realitätsnah durchgeführt wurden, gab es prinzipiell keinerlei zeitliche Beschränkungen. Die Philosophie der „ständigen Bereitschaft“ seitens der NATO ließ den Briten gar keine andere Wahl. Der reguläre Flugbetrieb konzentrierte sich zwar auf die Werktage (Montag bis Freitag), an denen bis in den späten Abend geflogen wurde, aber Flüge an Wochenenden und in der Nacht waren dennoch keine Seltenheit. Unvorhergesehene Verzögerungen des Ausbildungsplanes, bedingt etwa durch den Ausfall der sensiblen Technik, führten immer wieder zum Ausweichen auf Samstag und Sonntag. Bei größeren Übungen, Verlegungen und Besuchen hochrangiger Gäste wurde ohnehin keine Rücksicht auf das Wochenende genommen. In Krisenzeiten fielen jegliche Beschränkungen; so war etwa der Flugbetrieb in den Krisenjahren 1961 bis 1964 (Berlin-Krise, Kuba-Krise) gleichmäßig auf alle Wochentage verteilt, ebenso beim „Prager Frühling“ (1968), beim Einmarsch der Sowjetunion in Afghanistan (1979) oder während des ersten Golfkrieges (1990/91).

Abgesehen davon war es üblich, Truppenverlegungen und den Austausch des Materials außerhalb des regulären Dienstplanes an den Wochenenden durchzuführen. Dadurch kam es bisweilen auch am Samstag und Sonntag zu recht umfangreichem Flugbetrieb. In Krisenzeiten war der Wochenendbetrieb besonders intensiv. Die letzte bekannte Situation dieser Art in *Phase I* fand während des ersten Golfkrieges 1990/1991 statt. Damals war RAF Laarbruch mit seinen rund 65 Kampfbombern einer der beiden am besten ausgerüsteten Standorte der Royal Air Force. In aller Eile wurden die Kampfjets für den Wüsteneinsatz umgerüstet; aber nicht nur die eigenen Jets, sondern auch RAF-Flugzeuge von anderen Standorten wurden in Laarbruch hergerichtet. Ferner kamen die Maschinen zur Wartung immer wieder nach Weeze zurück. Der Flugverkehr zwischen den RAF-Standorten am Golf und Laarbruch war in dieser Phase außerordentlich umfangreich. Auch die besonders belastenden Triebwerkstests fanden in dieser Zeit in nie gekannter Zahl und meist mitten in der Nacht statt. Auf Wochenenden- oder Nachtruhe konnte unter den Bedingungen des Krieges in keiner Weise (mehr) Rücksicht genommen werden; die ohnehin geplagte Anwohnerschaft musste in dieser Zeit Extremes ertragen.

Was in *Phase I* noch eher die Ausnahme war, wurde in *Phase II* zur Regel: Laarbruch war nunmehr reguläre Heimatbasis für zeitweise im Ausland eingesetzte Fliegerstreitkräfte. Da die damit verbundenen Verlegungen seither besonders intensiv waren, werden sie in Kap. 8 ("Flugzeiten und Wochenende *Phase II*") ausführlicher dargestellt (s. u.).

Wochenend-Besucher der besonderen Art waren bis zum Beginn der 80er Jahre die schweren Bomber vom Typ "Avro Vulcan". Bis zur Indienststellung ausreichender Kontingente des als Atomwaffenträger vorgesehenen neuen Jagdbombers vom Typ "Tornado" (1984) leistete sich die ehemalige Weltmacht Großbritannien eine eigene strategische Bomberflotte, die mit den schweren Maschinen des Typs "Vulcan" ausgerüstet war. Die "Vulkan" der RAF entspricht damit der B 52, die von der US-Luftwaffe als schwerer Atomwaffenträger im "Kalten Krieg" vorgehalten wurde. Zum Wochenende schwebten jeweils zwei der gewaltigen Vulcan-Bomber auf Laarbruch ein; nach zwei Tagen verließen sie Weeze wieder. Der Sinn dieser Wochenendbesuche bestand darin, die Drohung mit dem atomaren Gegenschlag auch am Samstag/Sonntag aufrecht zu erhalten, denn wegen der Ausdünnung des Personals am Wochenende kalkulierte man für den Fall eines Überraschungsangriffes durch die Staaten des "Warschauer Paktes" mit längeren Vorwarnzeiten. Um dies durch verkürzte Wege zum potentiellen Gegner zu kompensieren, wurden die Atombomber gewissermaßen näher an die "Front" verlegt, nämlich von der Britischen Insel (Heimatbasis: RAF Waddington) nach Laarbruch. Während ihres Aufenthaltes blieben die "Vulcan"-Bomber allerdings nicht nur am Boden. Übungseinsätze vor Ort waren keine Seltenheit. Noch heute erinnern sich ältere Weezer an die gewaltigen Maschinen mit ihrer unverwechselbaren Silhouette und der infernalischen Lärmentwicklung.

In den Sommermonaten fand auch regelmäßig das sehr flugintensive "Trainingscamp" der RAF-Kadetten statt. Die angehenden Flugzeugführer sollten dadurch an die lokalen Gegebenheiten ihrer künftigen Einsatzorte in Deutschland herangeführt werden. Zu diesem Zweck brachten die Kadetten ihre eigenen Trainingsflugzeuge vom Typ "Bulldog" und "Chipmunk" mit. Bis zu 8 Maschinen waren in diesem Zeitrahmen um Laarbruch aktiv. Um den regulären Betrieb der Kampffjets nicht zu stören, mussten die Flugschüler auf andere Zeiten ausweichen. Spät abends nach Dienstschluss und schwerpunktmäßig am Samstag und Sonntag waren die Kadetten intensiv mit ihren Maschinen unterwegs. Über den dadurch hervorgerufenen Fluglärm liegen zahlreiche Beschwerden der Anwohner vor, wobei es häufig Gegenstand der Klagen war, dass die Kadetten "waghalsige Flugmanöver" und "unerträglichen Lärm" produzierten (s. "Lärmbeschwerden", Kap. I).

Am Wochenende kam allerdings eine Belastung hinzu, die gerne unterschlagen wird; der „Laarbruch Flying Club“ nutzte die „ruhigen“ Tage für seine rund 200 Mitglieder mit vereinseigenen Flugzeugen intensiv aus. Zahllose Flüge der kleinen Maschinen erfolgten samstags und sonntags bis spät in die Nacht. Da es sich um zivile Flugzeuge handelte, war ihre Herkunft allerdings wesentlich schwerer zu ermitteln als bei den Militärjets, so dass die meisten Anwohner, die dadurch gestört wurden, nicht die leiseste Ahnung hatten, woher diese stammten. Selbst die Weezer vermuteten hinter den aufdringlich knatternden Tieffliegern meist den Flugplatz Asperden als Heimatbasis, und so wurde die Belästigung fälschlicherweise nur selten mit Laarbruch in Verbindung gebracht.

8. Flugzeiten und Wochenende (Phase II)

Da aus den bereits dargelegten Gründen seit 1992 nur noch 6 bis 8 einsatzbereite Jets zur Verfügung standen, reduzierte sich deren Flugbetrieb wochentags quantitativ auf ein Viertel der für Phase I nachgewiesenen Werte. Hinzu kommen die Einsätze der Hubschrauber. Wegen des häufigen Austausches der auswärts stationierten Harrier und Hubschrauber kam es jedoch zu einer überproportionalen Belastung am Wochenende. Verlegungen fanden außerhalb des regulären Dienstplanes vorrangig samstags oder sonntags statt. Da damit auch eine Verlegung des Bodenpersonals verbunden war, kamen am Wochenende sehr häufig Truppen- und Materialtransportflugzeuge zum Einsatz.

Obwohl auf Laarbruch in der Phase II nur noch halb so viele Kampfjets stationiert waren wie vor 1992, nahm die Zahl der Verlegungen und damit die Wochenendbelastung erheblich zu. Dies hatte verschiedene Gründe.

Zunächst war für den "Harrier", der von 1992 bis 1999 auf Laarbruch stationiert war, wesentlich mehr Bodenpersonal notwendig, da es sich um einen höchst komplizierten, technisch überaus anspruchsvollen Flugzeugtyp handelt. Dies führte vor der Einleitung des Abzuges der RAF aus Laarbruch (1995) sogar dazu, dass für das Personal zeitweise Wohnungen in Duisburg angemietet werden mussten, da die vorhandenen Kapazitäten in Weeze und Goch nicht mehr ausreichten. Ferner standen jetzt ständige Verlegungen in kleinen Einheiten auf dem Programm. So wurden etwa im Rahmen des Jugoslawienkonfliktes oder für den Einsatz im Nordirak mehrere Teams mit je 4 Jets gebildet, die an verschiedenen Standorten stationiert wurden. Für die technische Unterstützung der einzelnen kleinen Einheiten war aber jeweils eine komplette "Grundausstattung" notwendig, was insgesamt mehr Personal notwendig machte. Der deutlich höhere Personalbedarf erforderte wesentlich mehr Transporte und verursachte damit eine größere Belastung durch Flüge am Wochenende.

Hinzu kommt, dass mit der Auflösung des Warschauer Paktes die Fixierung auf eine einzige Hauptaufgabe, nämlich den potentiellen Aggressor in Schach zu halten, wegfiel. Stattdessen kamen die Jets aus Laarbruch in der Phase II auf fast allen militärischen Schauplätzen mit RAF-Beteiligung zum Einsatz, ob im Zusammenhang mit den Konflikten um Jugoslawien und dem Irak, oder bei Übungen in den USA, auf den Falklandinseln, Belize, Chile, Kanada oder sogar auf den Flugzeugträgern der Royal Navy; überall waren die Harrier aus Weeze anzutreffen, ständige Rotation von Personal und Material in kurzen Zeitabständen war gefordert. Im Zusammenhang damit kam es zu zahllosen Verlegungen auf RAF Laarbruch, was an Wochenenden zu einer außerordentlichen Belastung der Anwohner führte, da die Transporte von Mensch und Material in der Regel samstags oder sonntags stattfanden, um den regulären Flugablauf an den übrigen Wochentagen nicht zu beeinträchtigen.

Für Laarbruch hat die RAF keine konkreten Zahlen über den Umfang der Verlegungen an den Wochenenden in den 90er Jahren vorgelegt. Allerdings gibt es Daten für RAF Brüggen, dem neben Laarbruch letzten und etwa gleich großen Flugplatz der Royal Air Force in Deutschland. Da Brüggen in den 90er Jahren in vergleichbarem Umfang an den diversen RAF-Auslandseinsätzen beteiligt war wie Laarbruch, lassen sich die Zahlen für Weeze zuverlässig ableiten. Ein Beispiel: Im Dezember des Jahres 1995

erfolgte im Rahmen der NATO-Operation "Resolute" eine Verlegung von RAF-Einheiten aus Brüggen nach Jugoslawien. Dabei wurden 570 Soldatinnen und Soldaten, 256 Fahrzeuge und weitere 830 Tonnen Ausrüstungsgüter transportiert. Bis Zum Januar 1996 sind sogar 4300 Personen befördert worden. Für die Transporte im Dezember 1995 waren allein 150 Flüge mit Maschinen des Typs "Hercules" notwendig (*Quelle: Royal Air Force Germany since 1945, by Bill Taylor, Hinckley 2003, S. 174*). 78% der Flüge fanden samstags oder sonntags statt, also 117 an der Zahl. Da über zwei Wochenenden geflogen wurde, ergeben sich daraus knapp 30 Flüge pro Wochenendtag. An- und Abflug gerechnet, ergibt dies eine Belastung von annähernd 60 Flugbewegungen/Tag am Wochenende im Rahmen einer einzigen Übung. Die Zahlen für RAF Laarbruch dürften sogar noch darüber gelegen haben, da der "Harrier" - wie geschildert - überdurchschnittlich material- und personalintensiv war. Dies führte zeitweise sogar dazu, dass die RAF die Verlegungen mit den eigenen Transportern nicht mehr bewältigen konnte und die US-Luftwaffe (USAF) aushelfen musste; im Rahmen der UN-Einsätze in Bosnien kamen im Juli 1995 beispielsweise schwere USAF-Transporter vom Typ C-141 „Starlifter“ zum Einsatz, um das 1. RAF Regiment samt Ausrüstung von Laarbruch ins ehemalige Jugoslawien zu verlegen (*Quelle: Taylor, a. a. O., S. 174*).

Dies alles belegt, dass die Wochenendbelastung in den 90er Jahren (*Phase II*) zeitweise sogar deutlich höher lag als heute; am Flughafen Weeze werden gegenwärtig etwa 40 Flugbewegungen/Tag abgewickelt, während es zu RAF-Spitzenzeiten während der *Phase II* bis zu 60 Flugbewegungen/Wochenendtag waren (Stand: Oktober 2004, noch mit VBird-Anteil).

Die für den regelmäßigen Pendeldienst sowie bei Verlegungen vorwiegend eingesetzten Maschinen waren besonders lärmintensiv und verursachten damit eine besondere Belastung der Bevölkerung. Zum einen handelte es sich um die C 130 "Hercules", eine viermotorige Turbopropmaschine, zum anderen um die Vickers VC 10, einen vierstrahligen Düsenjet. Beide Transporter sind ältere Flugzeugmuster aus den 60er Jahren. Bei den Weezern waren diese Flieger nicht nur deswegen besonders unbeliebt, weil sie extrem laut und "dreckig" waren, sondern besonders auch deswegen, weil sie vorzugsweise dann einschwebten bzw. einschweben mussten, wenn kein Ausbildungsbetrieb der Jagdbomber stattfand. Abends, nachts, am Wochenende oder an Feiertagen kamen die lautstarken Besucher, die Material, Personal oder auch nur hochrangige Militärs transportierten.

Zur Versorgung der in Deutschland verbliebenen britischen Truppen fliegt die RAF mit den genannten Flugzeugtypen heute noch die internationalen Flughäfen Düsseldorf und Hannover an. Obwohl dieser aktuelle Pendeldienst längst nicht mehr so intensiv ist wie zu Zeiten der RAF auf Laarbruch, richten sich die Beschwerden der dortigen Flughafengegner bezeichnenderweise besonders gegen diese Besucher.

Wegen des zunehmenden Ärgers mit den Anwohnern der genannten zivilen Airports erwägt das britische Verteidigungsministerium gegenwärtig, den ehemaligen RAF-Flughafen Gütersloh zu reaktivieren (Stand Oktober 2004). Dies untermauert eindrucksvoll, dass den Anwohnern der genannten Zivil-Flughäfen der vergleichsweise

geringe RAF-Flugbetrieb bereits zu viel ist. Es lässt sich daher leicht ausmalen, um wieviel intensiver und damit belastender der Flugverkehr zu den "besten Zeiten" auf Laarbruch war, gerade auch am Wochenende.

9. Fluglärm am Niederrhein im Wandel der Zeit

In der *Phase I* des Bestehens von RAF Laarbruch wurde auf Lärmschutz zunächst keinerlei Rücksicht genommen. Bis zu Beginn der 70er Jahre war es sogar üblich, dass die gestarteten Jets schnell die Schallmauer durchbrachen. Das dabei zu vernehmende Geräusch glich dem Donner bei einem nahen Gewitter. Da diese Schallmauerdurchbrüche extrem weit zu hören waren, konnte man vorher oft kein Flugzeug dazu hören; der Donner kam gewissermaßen aus „heiterem Himmel“ und sorgte bisweilen für Panik, besonders bei Kindern.

Es war Alltag, dass der Flugplatz Laarbruch im Zentrum fliegerischer Aktivitäten eigener und fremder Maschinen lag. Davon waren die Umliegergemeinden Weeze, Bergen und Kevelaer in besonderem Maße betroffen.

Beliebte Übungsgebiete der RAF waren der Niederrhein und angrenzende Gebiete. Erst im Zuge immer lauter werdender Bürger-Proteste Mitte der 80er Jahre ging die RAF verstärkt dazu über, die Übungsflüge über die Nordsee und bis nach Schottland zu führen, selbst wenn die Starts und Landungen auf den RAF-Stützpunkten in Deutschland erfolgten. Der zunehmende Widerstand in der Bevölkerung führte zum Ende der 80er Jahre auch dazu, dass die Mindestflughöhe für Militärjets von 80 auf 150 Meter heraufgesetzt wurde. Der Absturz eines A 10-Jagdbombers der USAF in Remscheid im Dezember 1988 führte zum Verbot von Tiefstflügen über größeren Städten. Der deutsche Luftraum wurde dadurch zunehmend unattraktiv für die NATO-Streitkräfte; die schrittweise Auslagerung, insbesondere der Tiefstflüge, war die Konsequenz, die schon zu Beginn 90er Jahre zu einer spürbaren Entlastung der Bevölkerung am Niederrhein führte. Dies war auch einer der Gründe, warum die RAF ihre lärmintensiven Tornado-Jagdbomber 1992 aus Laarbruch abzog und durch Harrier-Multifunktionsflugzeuge ersetzte, für die Tiefflugtraining keine so herausragende Rolle spielte.

Um Laarbruch wurde es seit 1992 erheblich stiller; auch die Nutzung des lokalen Luftraumes durch andere NATO-Flugzeuge war stark rückläufig. Dies lässt sich wieder eindrucksvoll an den Zahlen aus Gütersloh nachvollziehen. In der flugintensiven Zeit bis zum Zusammenbruch des Warschauer Bündnissystems (*Phase I*) wurden im statistischen Mittel, also unter Einbeziehung flugfreier Tage, über 200 Flüge (Flugbewegungen) pro Tag registriert. Danach sank die Zahl deutlich; 1993 wurde der Flugbetrieb der RAF in Gütersloh eingestellt (Quelle: http://www.ee.fh-lippe.de/umblick/guetersloh/kap_c/09/index.html). Da im Vergleichszeitraum auf Laarbruch mehr als doppelt so viele Kampffjets stationiert waren (ca. 65 statt 26, aber keine Helikopter), darf die Zahl der täglichen Flugbewegungen in Weeze deutlich höher angesetzt werden. Berücksichtigt man - wie erläutert - die Größe der einzelnen Staffeln in Laarbruch und Gütersloh, ihren taktischen Auftrag und ihr Anforderungsprofil, was insbesondere bei den Helikoptern mit deutlich weniger Flugbewegungen zu Buche

schlägt, so darf mindestens von einem um etwa 25 - 35% höheren Wert für Weeze ausgegangen werden. Der statistische Mittelwert für *offiziell* gezählte Flugbewegungen der RAF Laarbruch wird daher, niedrig kalkuliert, in der *Phase I* an die 300 herangereicht haben. Unter Anrechnung flugfreier oder flugarmer Tage dürften daher an den knapp 200 Tagen mit vollem Ausbildungsprogramm Werte mit rund 500 Flugbewegungen/Tag regelmäßig erreicht und gelegentlich sogar übertroffen worden sein.

Mit der Schließung von RAF-Laarbruch trat eine Ruhe ein, die für die Weezer völlig ungewohnt war. Die Wiederaufnahme des - nunmehr zivilen - Flugbetriebes im Jahre 2003 stieß daher bei den unmittelbar betroffenen Weezern auf breiteste Zustimmung (s. Umfragen unter der Rubrik "Analysen"), da die neue Geräusentwicklung nicht im Entferntesten an das heranreicht, was die Weezer in 46 Jahren RAF-Flugbetrieb gewohnt waren. Statt rund 500 Flugbewegungen/Flugtag zu Zeiten der RAF in Phase I schwanken die Zahlen für Weeze aktuell zwischen rund 14 (Juli 2005) und maximal 40 Flugbewegungen pro Tag (Sommer 2004, noch mit VBird-Anteil).

In diesem Zusammenhang sei ein letzter Blick auf die Situation in Gütersloh erlaubt. Hier gab es schon frühzeitig eine organisierte Gegnerschaft, die bereits in den 80er Jahren Lärmmessungen vorgenommen hat. Anders als in Weeze ging der Flugbetrieb der RAF Gütersloh fast nahtlos in eine kombinierte Nutzung des Flughafens durch Zivilmaschinen und Heeresflieger der Royal Army über. Hier sind seither kontingentiert Starts und Landungen für zivile Maschinen erlaubt, die ein Gewicht von 20 Tonnen nicht überschreiten. Dazu wird in der Untersuchung der Fachhochschule Lippe festgestellt: „Die Geräuscheinwirkung durch diese Flugzeuge ist jedoch im Vergleich [zu den Harriern der RAF] so gering, dass sie von den installierten Messanlagen nicht erfasst werden.“ Auch die Helikopter der Royal Army fallen nicht mehr stark ins Gewicht, da sie aus allen Richtungen einfliegen (bzw. in alle Richtungen abfliegen) und bewohntes Gebiet meiden können; die Flexibilität der Helikopter erlaubt eine größere Streuung der Überflüge. Die Messgeräte wurden daher stillgelegt und abgebaut, und die Organisation der Flughafenkritiker hat sich schließlich aufgelöst.

(Quelle: http://www.ee.fh-lippe.de/umblick/guetersloh/kap_i/03/index.html)

Wenn es heute noch Beschwerden über Fluglärm am Niederrhein gibt, dann ist die Ursache dafür nur noch in den wenigsten Fällen bei dem Weezer Flughafen zu suchen. Dies räumen sogar die Gegner des Projekts ein (s. Aussage von K. Laqueur in der RP vom 13.3.2004, zu finden im „Pressespiegel“, Archiv März 2004). Zahllose sogenannte „Luftstraßen“ führen über den Niederrhein. Die Maschinen, die beispielsweise Amsterdam oder Düsseldorf anfliegen, haben über dem Niederrhein längst ihre Reiseflughöhe verlassen und sind dann, je nach Wind und Wetterlage, gut zu hören. Darüber hinaus fliegen auch heutzutage noch NATO-Jets am Niederrhein, wenngleich in deutlich geringerer Zahl als vor 1993. Besonders die „Tornados“ der Bundesluftwaffe aus Nörvenich bei Köln, aber auch niederländische F-16-Jäger aus dem grenznahen NATO-Flughafen Volkel (westlich Gennep) sind immer wieder zu Gast in der Region, selbst am späten Abend. Gelegentlich werden Maschinen der RAF, der US-Luftwaffe oder anderer Verbündeter gesichtet. Trotz einer offiziellen, nicht immer eingehaltenen vorgeschriebenen Mindestflughöhe von 450 Metern erzeugen diese Kampfflugzeuge

immer noch einen Lärmpegel von bis zu 102 db(A), wie aus einer Untersuchung von Fluglärmgegnern in Brandenburg hervorgeht (Quelle: http://www.epd.de/ost/ost_index_16825.htm). Die Aktionsgemeinschaft „Stopp-Laarbruch“ hat an ihren Stationen in der Einflugschneise des Flughafens Weeze im Februar 2004 Werte gemessen zwischen 75 und 85 db(A) (Quelle: <http://www.dfld.de>) für Jets, die Laarbruch anfliegen oder von dort starten. In diesem Zeitraum gelegentlich auftretende Messwerte um 95 db(A) können auf vorbeifliegende Militärjets zurückgeführt werden (neuerdings melden die Messstationen erstaunlicher Weise kontinuierlich höhere Werte, obwohl sich die Rahmenbedingungen nicht geändert haben). Dass diese Militärjets bei den Messungen deutlich zu Buche schlagen, räumt selbst die Sprecherin der Flughafengegner ein (s. RP vom 13.3.2004). Am 4. Mai 2004 um 12.18 Uhr erfolgte beispielsweise der Überflug eines "Tornado"-Jets über die Messstation Kevelaer (s. www.dfld.de). Es handelte sich dabei um den "Tornado" der Royal Air Force, der anlässlich des Flughafenfestes zu Gast in Weeze war. Nach dem Start gen Westen musste er - wie die zivilen Maschinen - die von der Flugsicherung vorgeschriebene Rechtskurve fliegen, die ihn in die Nähe der Messstation der Flughafengegner führte. Der Jagdbomber wurde mit dem Tages-Spitzenwert von 86 db(A) registriert, während die im Zusammenhang mit Laarbruch gemessenen zivilen Maschinen mit Werten zwischen 60 und 76 db(A) festgehalten wurden. Dies ist umso bemerkenswerter, da der Jet aufgrund seiner Leistungsstärke bereits seine vorgesehene Flughöhe erreicht hatte und damit einen "normalen" Vorbeiflug durchgeführt hat; die zivilen Maschinen im Anflug auf den Airport Weeze flogen die Station deutlich niedriger und punktgenau an, während der RAF-Tornado die Station am 4. 5. 2004 seitlich, höher und damit in weitaus größerer Entfernung passierte. Bei einem Anflug wie die Zivilmaschinen hätte der "Tornado" mit noch höheren Werten zu Buche geschlagen.

Die 2004 ermittelten Mess-Ergebnisse wurden 2005 eindrucksvoll bestätigt. Am 23. Mai verließen zwei der Kampffjets, die auf dem Airport-Festival (21.-22.5.2005) ausgestellt waren, den Airport Weeze in Richtung Osten. Um 10.36 Uhr startete der „Harrier“, und um 10.56 verließ der „Tornado“ den Flughafen. Bei den vom "Deutschen Fluglärmdienst" (www.dfld.de) vorgenommenen Messungen an der Station Weeze erzielten diese beiden Flugzeuge die mit Abstand höchsten Werte. Bemerkenswert dabei ist, dass der Tornado den maximalen Messbereich von 100 dB(A) sogar überschritten hat, was seit Beginn der Aufzeichnungen noch nie der Fall war. Die anderen Flugbewegungen des Tages wurden mit Werten um 70 dB(A) gemessen.

Aus den dargelegten Gründen darf daher geschlossen werden, dass die auch heute noch am Niederrhein auftauchenden Militärflieger um ein Vielfaches lauter sind als die Maschinen, die mit dem Airport Weeze in Verbindung gebracht werden dürfen. Die heutzutage nur noch gelegentlich auftauchenden Militärflieger lassen allerdings erahnen, welchem Lärm die Bevölkerung am Niederrhein vor dem Zusammenbruch des Warschauer Paktes regelmäßig ausgesetzt war, als dort noch ein Vielfaches an Militärflugzeugen unterwegs war.

10. Zusammenfassung

- Die Zahl der tatsächlichen Flugbewegungen bzw. „Lärmereignisse“ im Zusammenhang mit der RAF Laarbruch dürfte für die *Phase II* (1992 bis 1999) bei 40.000, zeitweise sogar bei bis zu 45.000 pro Jahr gelegen haben.
- In der *Phase I* (bis 1992) müssen auf Laarbruch 120.000 „Lärmereignisse“ pro Jahr gerechnet werden, so dass unter Einbeziehung der *Phase II* ein langjähriger Mittelwert von *mindestens* 105.000 „Lärmereignissen“ in allen 46 Betriebsjahren der RAF auf Laarbruch vorausgesetzt werden kann
- Die Militärjets waren um ein Vielfaches lärmintensiver als die modernen Ziviljets
- Die umliegende Bevölkerung wurde durch „Lärmereignisse“ belastet, die in den Statistiken nicht erfasst werden (inoffizielle Überflüge, Triebwerkstests, Circuits, abgebrochene Landungen mit Durchstart etc.)
- Die Luftverschmutzung durch die Militärflugzeuge lag qualitativ und quantitativ erheblich höher als bei den Zivilflugzeugen heute
- Die Wochenendbelastung war deutlich höher als es vielfach dargestellt wird

Fazit:

Es darf festgehalten werden, dass die Gesamtbelastung der Anwohner zur Zeit der RAF Laarbruch *qualitativ* und *quantitativ* weitaus höher war als heute. Die Beeinträchtigungen durch den aktuellen Flugbetrieb auf dem „Airport Weeze“ (Niederrhein) werden auch bei weiterem Zuwachs nicht annähernd an die Gesamtbelastung durch Lärm und Schmutz heranreichen, den die RAF in 46 Jahren Betrieb auf Laarbruch verursacht hatte.

Die Quellenangaben finden sich im Text, soweit sie dem Internet oder gedruckter Literatur entstammen. Ferner wurden Zeitzeugen befragt und Experten hinzugezogen.

Besonderer Dank gebührt Hal Palmer, der seit 1968 auf Laarbruch arbeitet und ein exzellenter Kenner der Materie ist. Ohne seine Informationen und seine unermüdliche Hilfe wäre die Erstellung der Untersuchung nicht möglich gewesen.

Rolf Toonen
für Team „pro:niederrhein“
www.pro-niederrhein.net
Weeze/Bonn

letztes Update: s. Seite 1