

Aktenauswertung der Gemeinde Weeze zur „Vorbelastung“ der Anwohnerschaft des Flugplatzes Laarbruch zu Zeiten der Nutzung durch die RAF, 1985 bis 1999

Auswertung der historischen Akten, Zusammenfassung und Kommentar im Auftrag der Gemeinde Weeze durch Rolf Toonen, Bonn/Weeze

Verantwortlich für die Durchführung und die Präsentation des Geschichtsprojektes ist ausschließlich die Gemeinde Weeze



Vorbemerkung

Die Frage der „Vorbelastung“ der Bevölkerung durch den militärischen Flugbetrieb der Royal Air Force (RAF) Laarbruch ist auch heute noch Gegenstand der Diskussion und spielt im aktuellen Gerichtsverfahren um die flugrechtliche Genehmigung des Flughafens Weeze eine nicht unerhebliche Rolle. Das OVG Münster führt in seinem Urteil vom 3. 1. 2006 aus, für den militärischen Flugbetrieb und den daraus resultierenden Lärm habe die Bevölkerung ein größeres Verständnis. Lärm werde eher akzeptiert, wenn er der Landesverteidigung diene.

Um diese These überprüfen zu lassen, hat die Gemeinde Weeze Einblick in ihr Archiv gewährt. Dort werden die historischen Akten gelagert, die bis 1999 angelegt wurden, um die Beschwerden über den Fluglärm der RAF Laarbruch zu dokumentieren.

Mit der Auswertung der Akten wurde der Historiker Rolf Toonen beauftragt. Er ist ein ausgewiesener Experte für die Geschichte der RAF Laarbruch und kennt den Flughafen als gebürtiger Weezer aus vielfältiger eigener Erfahrung. Rolf Toonen engagiert sich im neu gegründeten Verein „Royal Air Force Museum Laarbruch-Weeze“ und bei der Bürgerinitiative „pro:niederrhein“.

Mit dem nun abgeschlossenen Geschichtsprojekt möchte die Gemeinde Weeze einen Beitrag zur Objektivierung der Diskussion um die „Vorbelastung“ der Anwohnerschaft durch den Flugbetrieb der RAF Laarbruch bis 1999 leisten. Da dies ein Thema von besonderem öffentlichen Interesse ist, stellen wir das Ergebnis der Studie an dieser Stelle allen Interessierten zur Verfügung.

Ulrich Francken
Bürgermeister

Letzte Aktualisierung: 3.8.2009

a) Einführung zur Bewertung der Akten der Gemeinde Weeze über Fluglärmbeschwerden 1985 bis 1999

Während der Nutzung der Flugplatzes Laarbruch gab es in den späteren Jahren der Nutzung durch die Royal Air Force (RAF) die Möglichkeit, sich über eine Beschwerdestelle der Gemeinde Weeze über besonderen Fluglärm zu beschweren. Die Beschwerde wurde vom zuständigen Beamten der Weezer Gemeindeverwaltung an die RAF Laarbruch weitergeleitet mit der Bitte um Stellungnahme. Diese ging dann über die Gemeinde Weeze an den Beschwerdeführer. Das Verfahren wurde mehrfach geändert. Zu Beginn der 90er Jahre beantwortete die RAF Laarbruch die Beschwerden in direktem Kontakt mit den Beschwerdeführern. Nach einiger Zeit kehrte man aber wieder zum ursprünglichen Verfahren zurück. Ab 1995 wurden die Beschwerden über das Hauptquartier (JHQ) der RAF Germany (RAFG) in Mönchengladbach-Rheindahlen abgewickelt. Vom Schriftwechsel existiert bei der Gemeinde Weeze in der Regel eine Kopie, nach 1995 jedoch nur lückenhaft. Diese Akten (fortan „Lärmakten“ genannt) wurden gesichtet. In der vorliegenden Auswertung wurden die *zentralen* Aussagen einiger *repräsentativer* Schriftwechsel exzerpiert und nach Themen grob vorsortiert (s. u., Teil c). Das heißt, dass die Exzerpte nur einen sehr kleinen Ausschnitt der Lärmakten widerspiegeln. Ferner sei erwähnt, dass die Weezer Nachbarkommunen (Goch, Kevelaer, Uedem und Bergen) in späterer Zeit ebenfalls Beschwerdestellen eingerichtet haben, so dass ein Teil der Fluglärm-Beschwerden aus dem Umland fortan nicht mehr über die Gemeinde Weeze abgewickelt wurde. Das erklärt bestimmte Lücken in den Akten, insbesondere in den Spätjahren der RAF Laarbruch; es bedeutet aber nicht, dass deswegen kein Fluglärm mehr beanstandet wurde. Es wäre allerdings lohnend, die Lärmakten der Nachbargemeinden hinzuzuziehen, was in der vorliegenden Auswertung jedoch nicht der Fall ist.

Ferner ist zu beachten, dass nur die letzten Betriebsjahre ausgewertet wurden (etwa ab 1985). Vorher wurden die Beschwerden bei der Gemeinde Weeze gesammelt und vom Gemeindedirektor „bei Gelegenheit“ mit der RAF Laarbruch besprochen. Wenn möglich, wurde Abhilfe geschaffen, was allerdings selten der Fall war. Meist versandete der Protest, und die Beschwerdeführer erhielten nur in Ausnahmefällen überhaupt eine Antwort. Mit Beginn der systematischen Bearbeitung aller Lärmbeschwerden (in den frühen 80er Jahren) war der Umfang des Flugbetriebes über Deutschland bereits rückläufig: Seit Ende der 70er Jahre wurden lärmintensive Flugübungen, insbesondere der Tiefflug, zunehmend auf offene See (Nordsee) und ins dünn besiedelte Ausland (Kanada) verlegt. Die militärischen Flugplätze in Deutschland blieben bis Anfang der 90er Jahre jedoch alle bestehen. Immer häufiger starteten die Jets der RAF in Laarbruch in Weeze, um das spezielle Tiefflugtraining und simulierte Angriffe im Bereich der britischen Inseln und angrenzender Gewässer durchzuführen. Dennoch blieb ein wichtiger Teil des Flugprogramms auf den Heimatflughafen beschränkt, so etwa das lärmintensive, Platzrundentraining („circuit training“) mit wiederholten An- und Abflügen in nächster Nähe zum Flughafen.

Weiter ist bei der Bewertung der Lärmakten zu berücksichtigen, dass sich nur ein sehr kleiner Teil der Bevölkerung überhaupt über den Flugbetrieb der RAF Laarbruch beschwert hat. Dies hat verschiedene Gründe. Zunächst fällt auf, dass es sich bei den vehementesten Kritikern und Beschwerdeführern überproportional um Zugezogene handelt, die sich (noch) nicht an den lärmintensiven Flugbetrieb gewöhnt hatten. Der überaus größte Teil der alteingesessenen Anwohner kam gar nicht auf den Gedanken, sich über den Flugbetrieb zu beschweren, da man die Präsenz der Briten als unabdingbar einstufte. In Zeiten des „Kalten Krieges“ bestand kaum ein Zweifel daran, dass die Anwesenheit der Königlichen Luftwaffe auf Laarbruch und der damit verbundene Flugbetrieb im Hinblick auf die wichtige Rolle der RAF im Konzept der NATO unverzichtbar war. Erst in den 80er Jahren ging ein kleiner, aber wachsender Teil der Bevölkerung auf Distanz zur NATO. Einen Austritt befürworteten allerdings nur einige Politiker der neu entstandenen Partei der „Grünen“. Aber selbst die Kritiker der damaligen NATO-Strategie waren sich darüber im Klaren, dass Proteste gegen den Flughafen im Kern sinnlos waren, solange die NATO-Strategie der „Abschreckung“ für Deutschland gültig und diese in der Bevölkerung weitgehend akzeptiert oder zumindest als alternativlos anerkannt war. In den führenden Parteien der Bundesrepublik gab es keinen Zweifel, dass die NATO-Einbindung der Bundesrepublik Deutschland nicht in Frage gestellt wird. Und damit auch nicht die Präsenz der Briten auf Laarbruch. In ihren Schreiben an die Beschwerdeführer macht die RAF am Ende auch immer wieder deutlich, dass es im Hinblick auf ihre NATO-Verpflichtungen letztendlich keine wesentlichen Abstriche beim Flugprogramm der RAF Laarbruch, das gemäß NATO-Standard durchgeführt wurde, geben kann. Damit hatten sich die meisten Menschen wohl oder übel abgefunden und verzichteten deswegen auf Beschwerden. Ein weiterer Grund dafür, dass die meisten Anwohner trotz erheblicher Belästigungen auf Fluglärmbeschwerden verzichteten, lag in der besonderen Beziehung der Briten zur Bevölkerung in Weeze. Die RAF Laarbruch und die Gemeinde Weeze pflegten in allen Jahren ein überaus gutes Verhältnis zueinander, das sich nicht nur in zahlreichen offiziellen Veranstaltungen und Beziehungen niederschlug, sondern auch in vielfältigen privaten Kontakten der Briten und Deutschen. Nicht umsonst wurde die RAF Laarbruch mehrfach ausgezeichnet mit dem „Wilkinson Sword of Peace“, einer Trophäe der RAF, die jährlich demjenigen Standort verliehen wird, die die besten Beziehungen zur Bevölkerung aufgebaut hat. Die enge Verbindungen mit den Briten resultierten auch aus ihrer besonderen Wohnsituation, die sich von anderen britischen Stationierungsorten in Deutschland deutlich unterschied; der größte Teil von ihnen wohnte mitten in der Gemeinde, in der so genannten „Engländersiedlung“, so dass sich vielfältige Kontakte fast zwangsläufig ergaben. Den guten Freunden verzieh man meist den unangenehmen Begleiteffekt Fluglärm. Von deutscher Seite war man sich ferner darüber im Klaren, dass die regionale Wirtschaft in hohem Maße von den Briten profitierte; der Umsatz vieler Branchen stützte sich direkt oder indirekt auf die RAF Laarbruch, die auch als größter Arbeitgeber der Region hoch im Kurs stand. Über 600 Zivilangestellte waren auf Laarbruch beschäftigt. Aus den genannten Gründen hielt man im Umfeld des Flugplatzes Laarbruch mit Kritik an der RAF weitgehend zurück.

Als zu Beginn der 90er Jahre der potentielle Feind, der Warschauer Pakt, zusammengebrochen war, wuchsen die Zweifel an der Notwendigkeit einer weiteren Präsenz der RAF Laarbruch. Zahlreiche Menschen forderten jetzt den Abzug oder wenigstens eine signifikante Reduzierung des Flugbetriebs als „Friedensdividende“. Gegenläufig wirkte die zunehmende Sorge um die ökonomischen Folgen eines RAF-Abzuges aus Weeze, der immer wahrscheinlicher wurde. Wer darunter leiden würde, hielt sich mit Kritik zurück. Gleichzeitig wurde es immer deutlicher, dass die Briten früher oder später doch abziehen würden, was 1994 endgültig zur Gewissheit wurde. Mit der Perspektive der endgültigen Einstellung des Flugbetriebes unterließen viele Anwohner mögliche Beschwerden, da das Ende absehbar war.

b) kurze Zusammenfassung und Bewertung der Beschwerden

Zunächst fällt auf, dass im Laufe der Zeit eine stetige Zunahme der Beschwerden (Anfang der 80er Jahre etwa 25/Monat, Anfang der 90er Jahre etwa 50/Monat) zu verzeichnen ist. Und dies, obwohl die RAF die Belastung nachweislich zurückfahren konnte, etwa durch Reduzierung der Zahl der Flugzeuge (1991), Flugbewegungen und Abschaffung der offenen Testläufe (1993), Einführung leiserer Typen (1992) und eine stetige Reduzierung bzw. Auslagerung der Tiefflüge. Die Anwohner wurden jedoch zunehmend sensibler und waren immer weniger bereit, Fluglärm hinzunehmen. Die „gefühlte Belastung“ nahm ständig zu, während die reale Belastung schon ab ca. 1980 langsam, und ab 1992 deutlich zurückging. Man kann dies nur mit einem grundlegenden, tief greifenden gesellschaftlichen Wandel in der Haltung gegenüber „Umweltbelastungen“ erklären. Und diese Einschätzung setzt sich fort. Die heutzutage vom Flughafen Weeze ausgehenden Nebengeräusche sind nachweislich minimal in Relation zu der Lärmbelastung in Zeiten der RAF.

Beim Studium der einzelnen Punkte fällt zunächst auf, dass es - von der RAF bestätigt - wesentlich häufiger zu **Flugaktivitäten am Wochenende** (s. Kap. I) kam, als dies von den Gegnern des Flughafens heute eingestanden wird. Dies dürfte damit zusammen hängen, dass es an Wochenenden fast nur Anflüge durch Truppen- und Materialtransporter gab. Anders als die lautstarken Kampffjets sind diese Flugzeuge vergleichsweise leise und in ihrer Lärmentwicklung eher mit zivilen Maschinen vergleichbar. Da die in der Woche fliegenden Kampffjets wesentlich lauter und damit belastender waren, sind die Wochenendflüge in den Hintergrund getreten, sicher auch in der subjektiven Wahrnehmung der Betroffenen. Auf die Kampffjets konzentrierten sich die Beschwerden; der Lärm durch die „normal lauten“ Wochenendbesucher war dagegen gering und ist deswegen in der zeitlichen Distanz vielfach ganz aus der Erinnerung verdrängt worden. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Truppen- und Materialtransporter nur die Nachbargemeinden in der Einflugschneise tangiert haben, während die Kampffjets an den üblichen werktäglichen Flugtagen praktisch überall im Umfeld des Flughafens anzutreffen waren. Dies hat dazu beigetragen, dass der Wochenendbetrieb in Laarbruch in den Hintergrund getreten ist; das hängt allerdings auch damit zusammen, dass die Wochenendflüge der Transportmaschinen in größerer Höhe zum Flughafen geführt wurden. Winnekendonk beispielsweise wurde von derartigen Maschinen in 300-600 Metern Höhe überflogen, während die Bewohner dieses Kevelaerer Ortsteils vielfach berichten, dass die Kampffjets dort erheblich tiefer einfliegen, bisweilen sogar in Höhen unter 100 Metern [Belegstellen dazu finden sich unter Abschnitt c in den Exzerpten Nr. 186, 194 usw.]. Die RAF Laarbruch behauptete zwar, dass die Flughöhe von 300 bis 500 m „meistens“ [198] auch von den Kampffjets beachtet wurde, gibt aber zu, dass diese „in Ausnahmefällen“ nicht eingehalten werden konnte [192]. Wenn die Tiefflüge unübersehbar waren, gab die RAF gelegentlich sogar zu, dass die reguläre Flughöhe unterschritten wurde. Bisweilen räumte die RAF sogar ein, dass in einer Höhe von 165 m über Winnekendonk geflogen wurde [194]; in der Regel wurde dies aber bestritten.

Da es sich bei den auf Laarbruch stationierten Jets um Jagdbomber handelte, deren originäre Aufgabe darin bestand, feindliche Ziele im Tiefflug anzugreifen (Angriffshöhe 20 m), darf gefolgert werden, dass dies auch - wann immer möglich - geübt wurde. Der „Tornado“ war seinerzeit das beste NATO-Fluggerät für Tiefflüge, und die Piloten waren hoch motiviert, dies zu beweisen. Flugtechnische Vorschriften wurden von den britischen Piloten eher nachlässig gehandhabt [s. a. die Zeitungsartikel in Kap. XXV], zumal das Übertreten der Vorschriften durch Laien praktisch nicht zu beweisen war. Die Klagen aus Winnekendonk und Weeze sprechen jedoch eine andere Sprache als die beschwichtigenden Stellungnahmen der RAF. Der Tiefflug der Kampffjets über Winnekendonk darf als gesichert betrachtet werden. Und da die Kampfmaschinen meist niedriger flogen als die Transporter, wurde der **Wochenendbetrieb** durch die leiseren und höher fliegenden Transporter kaum noch registriert. Die Akten belegen allerdings, dass immer wieder Wochenendflugbetrieb stattgefunden hat. Und dieser ist qualitativ und quantitativ durchaus mit der heutigen Situation vergleichbar (s. u.).

Als besonders belastend für das **Wochenende** wurden jedoch die Sport- und Übungsflieger eingestuft, die ganzjährig um Laarbruch unterwegs waren. Viele Beschwerden gab es aber auch über die RAF-Kadetten, die mit ihren Bulldog-Flugzeugen bisweilen für Angst und Schrecken bei der Bevölkerung gesorgt haben [5, 8, 11, 12]. Auch die am Wochenende fliegenden Maschinen des „RAF Laarbruch Flying Club“ sorgten für viel Verärgerung [1, 2]. Allerdings war der Ursprung der sonntäglichen Störungen durch Fluglärm ziviler Maschinen aus Laarbruch für viele Anwohner nicht ersichtlich; meist wurden vermutet, dass die Maschinen aus Asperden stammten [2, 8]. Dies führt aber bisweilen zu der irrigen Ansicht, auf Laarbruch habe kein Wochenendflugbetrieb stattgefunden. Das Gegenteil war der Fall, allerdings mit dem Unterschied, dass er eine andere, aber nicht unbedingt weniger lästige Qualität hatte.

Hinsichtlich des **Flugverkehrs am Abend** (Kap. II) galt die Regelung, diesen *möglichst* bis 22.00 Uhr abzuschließen. Dies konnte jedoch meist nicht eingehalten werden, insbesondere in den Sommermonaten und nach Einführung der Sommerzeit.

Nachtraining fand regelmäßig statt, da es zum normalen Ausbildungsprogramm gehörte, sehr häufig sogar nach 22.00 Uhr und gelegentlich sogar nach 24.00 Uhr. Registriert wurde dies besonders im direkten Umfeld von Laarbruch, wo die meisten Platzrunden geflogen wurden. Zu den Platzrunden gehörte ein Training (circuit training), bei dem die Runway mehrfach an- und überflogen wurde. Dies erfolgte nach NATO-Standard im Durchschnitt 5 Mal pro Flieger, wie die RAF Laarbruch konkret bestätigt [78]. Für die Anwohner war dies besonders belastend und wurde häufig kritisiert (s. auch Kap. V, VI, VIII).

Flugverkehr vor 7.00 Uhr (Kap. III) kam auch vor, jedoch relativ selten. Da die Triebwerke allerdings erst warm laufen mussten und die Maschinen vor dem ersten Start anrollen und bisweilen recht lange warten mussten, gab es für die Anwohner (besonders in Hees, Baal und Wemb) allerdings schon deutlich früher am Morgen Störungen durch den so genannten „Bodenlärm“.

Die Einführung des Flugzeugmusters **Tornado** (Kap. IV) brachte eine zusätzliche Belastung, zumal zeitgleich eine Erhöhung der Gesamtzahl der Flugzeuge auf Laarbruch vorgenommen wurde (auf ca. 65 Jets). Objektiv und subjektiv war der Tornado ein besonders lauter Flugzeug, zumal dieser mit dem extrem lauten **Nachbrenner** (Kap. X) ausgestattet war und dieser - oft verbotswidrig - auch eingesetzt wurde. Allerdings gab es mit den Typen Jaguar und Phantom schon vorher Maschinen auf Laarbruch, die damit ausgestattet waren. Allerdings nur je eine Staffel.

Besonders schwer belastet waren die Bewohner von **Wemb** (s. Kap. V). Sie mussten bis Anfang der 90er Jahre die zahlreichen Platzrunden über ihren Dächern erdulden. Von „Kerosinschwaden“, „Abgasen“ [71], „unerträglichem Lärm“ [76], „schreienden Kindern“ [77], Ängsten vor „Abstürzen“ [77], „Rücksichtslosigkeit“ der Piloten [86] und Flügen in „äußerst niedriger Höhe“ [86] ist in den Akten zu lesen. Ferner werden heruntergefallene Dachziegel und andere Bauschäden aus Wemb gemeldet. In den 90er Jahren wurde Wemb deutlich seltener überflogen, da die Platzrunden nun über die Nordroute geführt wurden. Bis in die 80er Jahre hatten die Wember ganz eindeutig die größte Belastung zu tragen.

Nach 1990 erfolgten die Platzrunden (Tief Flüge) **im nördlichen Umfeld von Laarbruch, Hees, Baal, St. Perusheim, Niederhelsum** (Kap. VI). Fortan waren die dortigen Bewohner Hauptleidtragende, allerdings auch die Weezer, und davon insbesondere diejenigen, die im westlichen Ortsbereich wohnten. Fortan ist von „bebenden“ Häusern [96], „unerträglichem Fluglärm“ [97], großen „Ängsten“ [106], Gesundheitsbeschwerden [109], „kriegsähnlichen Zuständen“, „Dauerlärm“ [110] und Bauschäden die Rede. Für die Anwohner nördlich des Flugplatzes war nun eine Situation eingetreten wie für die Wember Bürger in den Jahren davor. Die Belastung war enorm.

Mit der Verlegung der Platzrunden auf die Nordroute waren die Bewohner des **Weezer Ortskerns** (Kap VIII) auch wieder massiv dem Lärm ausgesetzt. Auch hier ist von „kaum zu ertragendem Fluglärm“ die Rede [114], Kerosin-Belastungen [116] und sehr tief fliegenden Jets [125], die immer wieder die Häuser überfliegen [126].

Ob nun Wemb, St. Perusheim, Baal, Hees oder der Ortskern von Weeze selbst, die hier wohnhafte Bevölkerung war nach Ausweis der Lärmakten am schwersten vom Fluglärm der RAF betroffen. Es handelt sich allesamt um Bereiche, die auf dem Gebiet der Gemeinde Weeze liegen. Zentrale Lärmursachen waren einerseits der Flughafen selbst (Bodenlärm), und auf der anderen Seite vorrangig die Platzrunden der Jets, die den Ortsbereich in niedrigster Höhe passierten und in geringer Distanz zum Flugfeld kreisten. Wenige Kilometer abseits des direkten Laarbrucher Umfeldes bekam man davon nur noch wenig oder gar nichts mit. Dort wurde lediglich der „normale“ Tiefflug praktiziert.

Eine besondere Belastung stellten die **Kunstflieger** (Kap IX) dar, die im Umfeld des Flugplatzes immer wieder besondere, lautstarke Kunststücke vollführten (Hees, Baal). Die unerträgliche Lärmbelästigung [137] und das „Herumturnen“ [136] der Harrier, „Sturzflüge“, „Loopings“ [139] und „simulierte Abstürze“ [137] versetzten die Anwohner in „Panik“ [138]. Die Sorge, dass eine Maschine auf die Anwohner stürzen könne, wird vielfach erwähnt [140]. Die Anwohner fühlen sich gar „terrorisiert“ [141]. Im Hinblick auf das Unglück von Ramstein darf es nicht verwundern, dass die Anwohner in Angst und Schrecken lebten, wenn eine der Kunstflugübungen stattfand. Die „unerträgliche Situation“ veranlasste sogar den Bundestagsabgeordneten Pofalla zu einer Intervention beim Verteidigungsministerium [138].

Besonders belastend für die Anwohner waren auch die zahlreichen Flugmanöver mit **Nachbrenner** beim Tornado (Kap. X). Nicht nur der damit einhergehende infernalische Lärm, sondern auch die abregnenden Kerosinwolken sowie Verbrennungsrückstände verursachten große Belastungen bei den Betroffenen [146, 147]. Dies liegt daran, dass der Nachbrenner den zugeführten Sprit nur unvollständig verbrennen kann. Die enorme Umweltbelastung durch dieses Aggregat ist heutzutage anerkannt und unstrittig. Daher darf der Nachbrenner von den in Deutschland verbliebenen Tornados der Bundesluftwaffe seit einigen Jahren auch nicht mehr genutzt werden, abgesehen von der unverzichtbaren kurzen Startphase. Die Tornados der Bundeswehr sind sogar entsprechend gedrosselt, so dass die Piloten gar nicht mehr in Versuchung kommen können, das Gerät vorschriftswidrig einzusetzen. Entsprechende Restriktionen hat es bei den Tornados der RAF nie gegeben. Im Gegenteil, obwohl die Vorschriften eine restriktive Nutzung des Nachbrenners verlangen, kam es, wie Anwohner und auch die Presse aus dem Umfeld von Laarbruch berichten, zu einer weitaus häufigeren Nutzung dieses Aggregats, bisweilen aus „Jux und Dollerei“ (s. Zeitungsbericht in Kap. XXV). Gerade aber der Nachbrenner war Quelle größter Verärgerung, da er unerträglich laut, extrem immissionsintensiv und damit gesundheitsschädlich war.

Daneben waren die Anwohner durch so genannte „**Base Attacks**“ (Kap. XI) belastet, die immer wieder stattfanden. Zahlreiche dieser simulierten Angriffe auf den Flugplatz Laarbruch sind dokumentiert, und zwar nicht nur bei speziellen Manövern. Zu leiden hatten darunter besonders wieder die Anwohner, zumal die Jets erst unmittelbar vor dem „Ziel“ auf Angriffshöhe gingen, um danach mit voller Leistung wieder abzufliegen. Auch davon bekamen weiter entfernt wohnende Umwohner wenig mit.

Für Ärger sorgten immer wieder die **Gastflugzeuge** (Kap. XII) anderer NATO-Mitglieder. Häufig waren die Piloten nicht mit den örtlichen Flugvorschriften vertraut, so dass es zu übermäßigen Belastungen der Anwohner kam. Es hat allerdings den Anschein, dass die RAF Laarbruch bestimmte Beschwerden gelegentlich auf „ortsfremde Besucher“ geschoben hat, um die eigene Urheberschaft für Lärmbelästigungen zu verschleiern [155, 156, 157, 159].

Zu den größten Problemen gehörte der **Bodenlärm** (Kap. XIII), verursacht durch vorzuwärmende, rangierende oder auf die Startfreigabe wartende Jets. Hinzu kamen bis 1993 die infernalisch lauten Triebwerkstest, die häufig sehr spät nachts stattfanden [162]. Für die Anwohner war der Bodenlärm sogar „noch schlimmer“ als der ohnehin schon sehr laute Flugbetrieb [168]! Von „schreienden Kindern“ [161] und Anwohnern, die „gesundheitslich am Ende“ sind und Lärm, der „kaum noch ertragen“ ist [168], sprechen die Akten. Ferner störte zusätzlich (auf der Hees) das ständige Hundegebell aus der benachbarten Zwingeranlage, das „nicht zu ertragen“ sei [171].

Eine offizielle **Lärmmessung** (Kap. XIV) durch die „Landesanstalt für Immissionsschutz“ im Jahr 1987 bestätigt, dass der Flugbetrieb auf Laarbruch mit den lautesten Maschinen betrieben wird, die das westliche Militärbündnis zu bieten hat. Es werden rekordverdächtige Spitzenwerte von 115 db(A) dokumentiert; diese Werte werden durch zivile Großflugzeuge nicht ansatzweise erreicht [173]. Ferner bestätigt die Untersuchung, dass sogar die Häuser der Beschwerdeführer, die *nicht* in der Hauptflugroute liegen, teilweise fast 1000 Mal pro Monat überflogen wurden. Selbst in Randbereichen, wo aus Gründen der Flugsicherheit nur gelegentlich geflogen wurde, konnten einige Hundert Überflüge registriert werden. Man erkennt daran, dass um Laarbruch bisweilen „kreuz und quer“ geflogen wurde, was im Hinblick auf eine realitätsnahe Simulation der antizipierten Kriegssituation auch zwingend war. Im „Ernstfall“ hatten sich beide Seiten wohl kaum an irgendwelche Vorschriften gehalten. Und die RAF hat stets sehr realitätsnah trainiert! Allerdings muss klar sein, dass eine vollständige Erfassung *aller* Lärmereignisse um Laarbruch durch die Messungen von 1987 gar nicht möglich und auch nicht intendiert war. Es sollte die *individuelle* Belastung einzelner Anwohner ermittelt werden, die als Beschwerdeführer aufgetreten waren. Die Gesamtzahl *aller* Lärmereignisse um Laarbruch lag deutlich höher. Wie Zeitzeugen berichten, waren die Piloten der RAF von ihren Vorgesetzten sogar angehalten worden, sich im Zeitraum der Messungen besonders zurückzuhalten. Die Ergebnisse sind dementsprechend zu bewerten (vgl. Rheinische Post Geldern vom 9. April 1988).

Für die weiter entfernt wohnenden Umwohner des Flugplatzes, etwa in **Kevelaer** (Kap. XV), war die Situation – zumindest offiziell – weniger dramatisch. Die RAF behauptete, Kevelaer nicht unter 700 m zu überfliegen [174]. Es darf allerdings bezweifelt werden, dass sich die RAF immer daran gehalten hat. Bei einer Überprüfung wurden in nur drei Tagen 53 Tiefflüge gemessen, die es in dieser Entfernung zum Flugplatz eigentlich gar nicht hätte geben dürfen [179]. Hier wird sehr deutlich, dass Anspruch und Realität weit auseinander klafften.

Dramatisch war dagegen die Situation in **Winnekendonk** (s. Kap. XVI). Der Ort liegt in der Einflugschneise und wurde von den einfliegenden Kampffjets ungewöhnlich tief überflogen [192]. Anwohner beobachteten allerdings, dass der Tieffluglärm nicht nur durch startende und landende Jets verursacht wurde, sondern auch durch Tiefflieger, die nicht landen oder starten, was anhand der Flugroute von den geübten Anwohnern durchaus abzuschätzen war. Das heißt, dass Winnekendonk *zusätzlich* zu den Starts und Landungen belastet war durch Tiefflüge. Dies ist damit zu erklären, dass bei Überfüllung des Luftraums nahe Weeze (oft waren über 30 Jets im Einsatz) auf den Nachbarraum ausgewichen wurde, wie die RAF auch zugibt [191].

Die übermäßig tiefen Landeanflüge und die nicht landungsbedingten Tiefstflüge wurden von der Winnekendonker Bevölkerung als „Pein“ [195] und „Flugterror“ charakterisiert [197]. Man „ersehe sich das Ende“ dieser Qual [195]. Von „pausenlos schreienden Kindern“, die „nicht mehr einschlafen“ können [193, 195], Kindern, die „weinend ins Haus“ flüchten [182] und „pausenlos schreien“ [195], „Angstzuständen“ [191], zunehmender „Aggressivität“ im Ort [197] und „verzweifelte“ Menschen [197] ist zu lesen. Ferner wird geklagt, dass „den ganzen Tag über“ geflogen wird [197, 198], und zwar „im Minutentakt“ bis „Mitternacht“ [180]. „Ohrenbetäubendes Tornado-Getöse“ sei noch um Mitternacht über Winnekendonk zu hören gewesen, wie die Presse [180, 181] und Anwohner übereinstimmend berichten [183, 187, 198, 199, 200]. Zusätzlich sei man durch Abgase und abrennendes Kerosin in der „Gesundheit gefährdet“ [191, 197]. Auf einem Fischteich wurde ein dicker „Ölfilm“ registriert [197]. Der Flugbetrieb überschreite „das Maß des Erträglichen“ [200]. Zahlreiche Bewohner haben den Wegzug aus dem Ort erwogen; Winnekendonk sei „nicht mehr lebenswert“ [197]. Diese Auswahl an Berichten macht mehr als deutlich, welche enormen Belastung die Bewohner des Ortes Winnekendonk über Jahrzehnte ausgesetzt waren.

Die RAF Laarbruch räumte auf die Beschwerden beschwichtigend ein, dass „Nebengeräusche“ des Flugbetriebes unvermeidbar seien [193]. Es sei zwar „eine Tatsache, dass unsere Flugzeuge laut sind“ [189], aber es handle sich bei den Beschwerdefällen um „normalen Flugbetrieb [196], der aufgrund der „militärischen Notwendigkeiten“ [188] stattfinden müsse. Aufgrund der „geografischen Lage“ bieten sich jedoch „keine anderen Lösungen“ an [195]. Schlussendlich sei man „der NATO verpflichtet, Hochleistungsflugzeuge von Laarbruch zum Einsatz“ zu bringen [192]. Damit war das Thema für die RAF erledigt.

Im weiter entfernten **Umland** des Flugplatzes (s. Kap. XVII) waren die Beschwerden seltener. Dies liegt daran, dass die RAF außerhalb des Tower-Kontrollbereiches von Laarbruch für die Flugsicherheit und die Beschwerden nicht mehr zuständig war. Klagen aus etwas entfernter liegenden Orten gingen an das Luftwaffenamt in Köln. Landete doch mal eine Klage bei der RAF Laarbruch, dann wurde die Verantwortung möglichst auf andere mögliche Verursacher abgewälzt [202, 203].

Physische Schäden (s. Kap. XVIII) wurden besonders aus den Orten gemeldet, die unmittelbar an Laarbruch grenzen (Wemb, Hees, Laar) und am stärksten zu leiden hatten. Die Klagen reichen von „herausgefallenem Mörtel“ [208] über „bröckelnden Putz“ [209], zerbrochene Fensterscheiben [213, 219] bis zu Dachziegeln, die von überfliegenden Kampfjets heruntergerissen wurden [211, 212]. Dies wurde als Beweis für den „Flugterror“ gewertet [219]. Obwohl aus den Akten nicht hervorgeht, inwieweit Schadenersatz bewilligt und gezahlt wurde, darf die Häufung der Schäden auf die enormen Lärm- und Druckwellen zurückgeführt werden, die die Hochleistungs-Jets der RAF Laarbruch verursachten. Man kann sich leicht ausmalen, was dies für die Anwohner bedeutete.

Über **körperliche Schädigungen** (s. Kap. XIX) liegen zahlreiche Aufzeichnungen vor: „Hörschäden“ [220], „Schmerzen in der Brust“ [221], „Herzbeschwerden“ [223], „Angstzustände“ [227], „Schockzustände“ [229], um nur einige zu nennen. Menschen „fürchten um ihr Leben“ und sind „nervlich völlig am Ende“ [229]. Mehrfach wird der Flugbetrieb als „Luftterror“ bezeichnet [229, 230]. Man betrachte das Verhalten der Flieger als „Angriff auf Leben und Gesundheit“ [230], wobei besonders Kunstflüge mit Loopings und „Sturzflügen“ sowie hängende Lasten für „Angstzustände“ sorgen [232]. Die „schwarzen Abgas- und Kerosinfahnen“ der Flugzeuge verängstigen die Anwohner mit zunehmendem Umweltbewusstsein im Laufe der Jahre immer mehr; es wird mit Krebserkrankungen gerechnet [233, 234, 235] bzw. bereits ausgebrochene Krebserkrankungen werden auf den Flugbetrieb zurückgeführt [235, 236]. Die hohe Zahl an Krebserkrankungen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens wird immer stärker in den Blick genommen [236]. Heute steht es außer Frage, dass die bei Militärjets vorkommende unvollständige Verbrennung durch die Flugzeugmotoren Kerosin-Regen verursacht; die darin enthaltenen chemischen Verbindungen sind heute als stark krebserregend erkannt (insbesondere die Benzolverbindungen). Die hohe Zahl von Krebsfällen im Laarbrucher Umfeld, die das Kreisgesundheitsamt mit 75% über dem Durchschnitt liegend beschreibt, muss darauf zurückzuführen sein, auch wenn die RAF einen Zusammenhang stets bestritten hat (s. Kap. XXV).

Dass die **Kinder** (s. Kap. XX) unter dem Flugbetrieb besonders zu leiden hatten, gilt nicht nur für Winnekendonk, sondern besonders auch für das unmittelbare Umfeld von Laarbruch. Auch hier ist von „schreienden Kleinkindern“ [239, 244, 246, 248], Schlafproblemen [240], Angstzuständen [243], und „wahnsinnigem Lärm“ die Rede, der den „Eindruck von Luftangriffen“ erweckt [249].

Auch auf die **Tiere** (s. Kap. XXI) hatte der Flugbetrieb enorme Auswirkungen. Von panischen Rindern, Pferden und Schweinen ist die Rede [250 - 252], die in „Schockzustände“ oder „Panik“ geraten. Sogar Schadenersatz wird gefordert [257].

Über viele Jahre werden **Kerosindämpfe** (s. Kap. XXII) im Umfeld des Flugplatzes gemeldet. Diese resultieren aus offener Betankung der Jets, aus wartenden [266], rollenden und startenden Flugzeugen [259], und ferner aus unvollständiger Verbrennung durch fliegende Maschinen, besonders bei Nutzung des Nachbrenners [258], wie die RAF selbst zugibt; allerdings behauptet die RAF noch 1987, „dass der Geruch von Treibstoff keine Gesundheitsgefährdung darstellt“ [262]. Heute ist es unstrittig, dass die Kerosindämpfe hochgradig krebserregend sind. Zunächst ignorieren die meisten Weezer die Dämpfe, die der Gemeindedirektor 1986 sogar persönlich in Weeze wahrnimmt [261], da man sich der daraus resultierenden Gesundheitsgefahr damals noch nicht so bewusst ist. Einen deutlichen Wandel erkennt man in der Bewertung der Kerosinproblematik im Laufe der 80er und 90er Jahre. Während diese zu Beginn der 80er Jahre kaum moniert wurde, stiegen die Beschwerdezahlen zum Ende des Jahrzehnts an. Zu Beginn der 90er Jahre wurde dann immer deutlicher, dass die im Kerosin enthaltenen Benzolverbindungen krebserregend sind. Entsprechend nimmt nicht nur die Sorge um Krebserkrankungen zu, es gibt fortan auch entsprechende Bestätigungen durch die Behörden; das Kreisgesundheitsamt bestätigt schließlich „eine um 75% erhöhte Krebsquote im Umfeld von Laarbruch“ [s. Bericht der „Niederrhein Nachrichten“ vom 20. 1. 1990. Gescannter Text am Ende in Kap. XXV]. Bis heute ist die Krebsquote sogar noch weiter gestiegen. Einige der Beschwerdeführer sind inzwischen an Krebs gestorben, so etwa Sybille I. aus Baal. Nicht umsonst hat ihr (inzwischen ebenfalls verstorbener) Ehemann wiederholt auf die ständig herüberwehenden „Kerosin-Fahnen“ [178; 233] hingewiesen (s. Kap. XXII). Die Anwohner haben vielfach beobachtet, dass die Jets „Kerosin-Wolken“ [264] abregnen bzw. „Kerosin ablassen“ [276]. Die Behörden (RAF und Luftwaffenamt Köln) haben jedoch grundsätzlich bestritten, dass von den Jets Kerosin abgelassen wird, außer in „Notfällen“ [276]. Hier wurden die Beschwerdeführer bewusst in die Irre geführt: Kerosin wird in der Regel nicht *separat* abgelassen, wie die Beobachter vermuteten; für den Notfall ist dafür ein spezielles Sicherheitsventil vorgesehen. Stattdessen kommt es bei Militärjets im normalen Flugbetrieb immer wieder zu unvollständiger Verbrennung in den Triebwerken, so dass ständig mehr oder weniger unverbranntes Kerosin abregnet, zumal die Militärjets nicht nach ökologischen Gesichtspunkten konstruiert sind. Besonders bei Lastwechseln (Drosselung oder Beschleunigung) sowie bei Start und Landung wurde überschüssiges Kerosin abgeregnet, worunter die unmittelbaren Anwohner des Flugplatzes an erster Stelle zu leiden hatten.

Eine letzte, häufig unterschlagene Belastung resultierte aus dem **Schwerverkehr durch Kettenfahrzeuge**, Lastwagen und andere schwere Transporter (s. Kap. XXIII). Man darf nicht vergessen, dass neben den Jets umfangreiches Personal auf

Laarbruch stationiert war. Neben den RAF Bodentruppen, die der Platzverteidigung zuzuordnen waren (RAF Regiment No. 1 und 26), beherbergte Laarbruch auch zahlreiche Abteilungen des Heeres (z. B. die „Royal Signals“). Schließlich waren rund 2200 Soldaten auf Laarbruch tätig. Alle diese Truppen bewegten sich auf und um Laarbruch, wobei die beiden Zufahrten über Wemb und Weeze (damals noch durch den Ortskern hindurch) als Hauptzugänge dienten. Mit ihrem schweren Gerät waren die Briten ständig unterwegs, und dies zu allen Tages- und Nachtzeiten. Besonders die regelmäßig durchgeführten Fahrübungen mit Kettenfahrzeugen der RAF im Ortskern von Weeze sorgten für Verärgerung; Lärm und Gefährdung, insbesondere der Kinder, standen im Vordergrund der darauf bezogenen Beschwerden [282].

Für die RAF war der Flugbetrieb auf Laarbruch und der daraus resultierende Fluglärm eine unumstößliche Tatsache, die nicht weiter diskutiert wurde. Ein Schreiben (von 1995) des britischen Verbindungsoffiziers im britischen Hauptquartier in Mönchengladbach-Rheindahlen, Michael Gudgin, bringt die Haltung der Royal Air Force in all den Jahren auf den Punkt: **„Personen, die sich entschlossen haben, neben einem Flugplatz zu wohnen, müssen den Fluglärm, welcher mit dem rechtmässigen Flugbetrieb einhergeht, akzeptieren“** [107].

Fazit:

In Punkto Fluglärm, Flugintensität, Flugzeiten und Umweltbelastung verursachte der RAF-Flugplatz Laarbruch eine extrem hohe Belastung für die An- und Umwohnenden. Die betroffene Bevölkerung hat darunter sehr stark gelitten; die Klagen der Anwohner über den Flugbetrieb der Royal Air Force Laarbruch lassen daran keinen Zweifel. Gemessen daran ist die Behauptung des OVG Münster realitätsfern, für militärischen Flugbetrieb bringe die Bevölkerung mehr Verständnis auf, da er der Landesverteidigung diene. Die Auswertung der Akten im Fall Weeze belegt genau das Gegenteil.

Aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes für die vorliegende von „pro:niederrhein“ veröffentlichte Version des Berichtes werden **keine Namen der Beschwerdeführer** genannt, soweit die verwendeten Zitate aus nichtöffentlicher Korrespondenz stammen. Alle Namen sind zusätzlich durch ein System von geänderten Initialen ersetzt, die nicht mit denen der realen Personen, lebend oder verstorben, übereinstimmen.

Nur in den Fällen, wo die Öffentlichkeit von den Beschwerdeführern bewusst gesucht wurde, wurden die Klarnamen nicht geändert, etwa bei Artikeln und Leserbriefen in der Presse oder etwa bei Flugblättern, die verbreitet wurden.

Die dem Gericht vorgelegte Version enthält allerdings die Klarnamen der Beschwerdeführer.

Nachtrag zum Gerichtsverfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Münster

In der Begründung zum Urteil vom 3.1.2006 führt das Oberverwaltungsgericht (OVG) u. a. aus, dass die „Vorbelastung“ durch die RAF von der Genehmigungsbehörde nicht angemessen eingeschätzt wurde. Sinngemäß heißt es, für den Fluglärm zu Zeiten der RAF habe die Bevölkerung mehr Verständnis gehabt, da der Flugbetrieb der Landesverteidigung diene. Die Akzeptanz für militärischen Flugbetrieb sei mithin größer (gewesen) als für zivilen Betrieb.

Das Studium der historischen Akten dokumentiert allerdings genau das Gegenteil. Einige der Kläger von heute bzw. deren Ehegatten haben sich bereits in den 80er Jahren heftig über den durch die RAF verursachten Fluglärm beschwert: So gibt es etwa 1985 die Beschwerde des Anwohners B. B. (Name und Initialen geändert), der sich über extremen Fluglärm nach 22.00 Uhr beklagt und die Nutzung des Nachbrenners, erkennbar am „Feuerstrahl“ der Jets, bestätigt, und dies in einer Entfernung von mehreren Kilometern zum Flugplatz [s. Textzitat 24, **Markierung**].

Ein weiterer Anwohner, dessen Ehefrau heute zu den Klägern gehört, beschwert sich am 18. 08. 1997 in einen „verzweifelten“ Anruf, dass „er den Fluglärm nicht mehr ertragen kann“. Die „Flugzeuge überfliegen immer wieder in niedrigster Höhe sein Haus, bzw. kommen in Sturzflügen auf sein Haus zugeflogen. Der dabei durch das extrem starke Drosseln und Wiederbeschleunigen der Motoren über einen langen Zeitraum verursachte Fluglärm kann von der Familie L. nicht mehr ertragen werden. Herr L. fordert die betreffenden Piloten auf, umweltbewusster zu fliegen“ [108].

Besonders erhellend ist die Aussage der Frau S. X., die in Winnekendonk wohnt. Ihr Ehegatte ist einer der aktuellen Kläger. Frau X. beschwert sich mit Datum vom 29. 06. 1998 bei der Gemeinde Weeze: „Bedingt dadurch, dass das Haus der Familie in der Einflugschneise des Flugplatzes liegt, ist die Familie an [normalen Flugbetrieb in der Einflugschneise und den] Fluglärm gewöhnt“. Hinzu komme aber, dass Militärjets ihr Haus wiederholt „in niedriger Höhe überfliegen“. Der dabei entstehende besondere, zusätzliche Fluglärm sei [im Gegensatz zum normalen Fluglärm] „nicht zu ertragen“. Der „verursachte Lärm überschreitet“ nach Darstellung der Klägerin „jedoch das Maß des Erträglichen“. Ferner gibt die Klägerin an, dass ihr Haus von den Militärmaschinen wiederholt nachts überflogen wurde: „Der dabei entstehende Fluglärm ist in dieser späten Nachtzeit nicht zu ertragen“ [200]. Die Klägergattin X. bestätigt damit, dass die „normalen“ Landeanflüge auf Laarbruch eindeutig weniger belastend sind als die militärischen Tiefflüge, die auch im Bereich von Winnekendonk stattfanden.

Von den heutigen Klägern sind zahlreiche weitere Beschwerden dokumentiert, die den „unerträglichen Fluglärm“ zu Zeiten der RAF bestätigen. In der vorliegenden Auswahl ist nur ein kleiner Teil dieser Beschwerden wiedergegeben.

Am 16. Oktober 2008 entschied das Bundesverwaltungsgericht Leipzig im Revisionsverfahren, dass der zivile Flughafen Weeze völlig unabhängig von der militärischen "Vorbelastung" genehmigungsfähig sein muss. Das heißt, eine wie auch immer geartete Vorbelastung darf bei der Genehmigung nicht mehr schutzmindernd eingestellt werden; nur die aktuelle Geräuschentwicklung des zivilen Flugbetriebes darf juristisch bewertet werden.

Für das weiter laufende Verfahren um die Betriebsgenehmigung des Flughafens Weeze vor dem Oberverwaltungsgericht Münster spielte die Frage der "Vorbelastung" somit keine Rolle mehr. Dennoch hat es nicht nur historischen Wert, die Frage der "Vorbelastung" genauer zu untersuchen. Um zu verstehen, warum der Airport Weeze eine so hohe Akzeptanz in der Bevölkerung genießt (s. Umfragen in der Rubrik "Analysen"), ist ein Blick auf die militärische Vorgeschichte nach wie vor äußerst erhellend.

c) Exzerpte aus den Lärmakten, nach thematischen Schwerpunkten gegliedert

Die Akten-Auszüge sind weit davon entfernt, eine vollständige Auflistung darzustellen; vielmehr handelt es sich um Auszüge aus den Akten, die nur einen Bruchteil des Gesamtmaterials darstellen. Wiederholungen wurden vermieden, wenn keine neuen Aspekte erkennbar waren. Allerdings liefern die Auszüge einen *repräsentativen Querschnitt* aus den gesamten Belastungen, denen die Anwohnerschaft in der zu Grunde gelegten Zeit ausgesetzt war.

Bei Zitaten wurden die alte deutsche Rechtschreibung sowie die besondere Schreibweise der Briten (etwa bei Umlauten) unverändert übernommen. Um die Authentizität der Zitate zu wahren, wurde das Original in keiner Weise korrigiert. Rechtschreibfehler, grammatikalische Irrtümer und sprachliche Besonderheiten werden in den mit Anführungszeichen gekennzeichneten Textstellen unverändert wiedergegeben.

Kommentare zu einzelnen Teilaspekten sind *kursiv* gedruckt. Die einzelnen Beschwerden der Anwohner wurden mit den jeweiligen Antworten der RAF Laarbruch zusammengestellt, nummeriert [zitiert in eckigen Klammern] und dann zur besseren thematischen Orientierung auf **verschiedene Kapitel** verteilt:

Gliederung der Zusammenstellung nach Kapiteln:

- I Flugverkehr am Samstag / Sonntag und andere Störungen am Wochenende
- II Flugverkehr nach 22:00 Uhr
- III Flugverkehr vor 7:00 Uhr
- IV Tornados
- V Belastungen in Wemb
- VI Tiefflüge im nördlichen Umfeld von Laarbruch:
Hees, Baal, St. Perusheim, Niederhelsum (außer Wemb)
- VII Belastungen durch Kunstflieger (ausschließlich Raum Weeze)
- VIII Tiefflüge über und nahe Weeze
(außer Hees, Baal, St. Perusheim, Niederhelsum Wemb)
- IX Belastungen durch Kunstflieger (ausschließlich Raum Weeze)
- X Lärm durch Nachbrenner im Umfeld des Flugplatzes
- XI „Base Attacks“ (Tieffugangriffe) auf Laarbruch
- XII: Lärm durch Besucher (Fluggerät anderer NATO-Staaten)
- XIII. Bodenschall in der Nachbarschaft (Triebwerktests, Flugzeugstarts)
- XIV Messungen im Umfeld von Laarbruch Ende 1987
- XV Lärmbelästigung im Raum Kevelaer (außer Winnekendonk)
- XVI Winnekendonk
- XVII Tiefflüge im weiter entfernten Umland
- XVIII physische Schäden
- XIX gesundheitliche und psychische Schäden, Ängste, z. B. vor Abstürzen (Erwachsene)
- XX Kinder in Panik / gesundheitliche Schäden
- XIX Tiere in Panik
- XXII Kerosingestank, Kerosinwolken und Abgase
- XXIII Panzerfahrzeuge, Schwerverkehr
- XXIV Sonstiges
- XXV relevante Zeitungsartikel

Stand der Auswertung: 23. 3. 2005 (11 Ordner aus der Zeit von 1984 bis 1999)

Zusammenstellung aus den Akten und Kommentare (durch kursiven Satz gekennzeichnet): Rolf Toonen, Weeze/Bonn

Kap. I: **Flugverkehr am Samstag / Sonntag und andere Störungen am Wochenende**

1. Mit Schreiben vom 14. Juli 1986 beschwert sich der Laarbrucher Anwohner Dr. I. über den **“immer stärker zunehmenden Flugverkehr von Sportflugzeugen am Wochenende“**. Mit Schreiben vom 6. August 1986 bestätigt die Royal Air Force Laarbruch zusätzliche Belastungen am Samstag und Sonntag: **“Der Sportfliegerklub hat sein Wochenendprogramm nicht erweitert. Eine Luftwaffenkadetten-Staffel von einer britischen Universität hat jedoch [zusätzliche] Flüge mit einem Bulldog- Flugzeug durchgeführt“**.
Regelmäßig waren in den Sommermonaten britische Kadetten der Royal Air Force in Laarbruch zu Gast. Da diese nicht zu den regulären Dienstzeiten der Düsenjäger ihr Flugtraining absolvieren konnten, fand dieses ausschließlich außerhalb der Flugzeiten der Düsenflieger statt, mithin meistens an den Wochenenden (Samstag und Sonntag).
2. Die Royal Air Force Laarbruch bestätigt über die Gemeinde Weeze mit Schreiben von 30. Juli 1986 ausdrücklich, dass **“einschließlich der Wochenenden ... auf und um Laarbruch geflogen (wurde)“**. Der Anwohner V. K. beschwert sich beispielsweise über den **Sonntag, 27. Juli 1986**, dass **“etwa 30 Sportflugzeuge in der Stunde ständig über das ‚Heeser Gut‘ (flogen)“**.
Diese Flugzeuge müssen den Kadetten, die auf RAF Laarbruch zu Gast waren, zugeordnet werden. Für ihr Sommertraining in Weeze kamen diese mit ihren eigenen Trainingsflugzeugen, etwa vom Typ „Bulldog“.
3. Mit Datum vom 20. Juli 1990 beschwert sich N. O. aus Wemb: „Seit etwa drei Wochen liegen **fast an jedem Tag** in Abständen von zwei bis drei Minuten zwei rotweiße **Motorsportflugzeuge in sehr niedriger Höhe** über das Haus der Familie O.“.
Diese Flugzeuge müssen ebenfalls den Kadetten, die auf RAF Laarbruch zu Gast waren, zugeordnet werden.
4. In einem Schreiben der Gemeinde Weeze vom 26. August 1991 wird einer Beschwerde von Frau O. aus Wemb dokumentiert: „Frau O. fühlte sich auch an den **letzten drei Wochenenden** durch überaus starken Party-Lärm belästigt, der vom Flugplatzgelände zu ihr herüber schallte. Selbst nach 22:00 Uhr wurde der **Lärm** nicht leiser, er dauerte **bis Mitternacht** an“.
5. Mit Schreiben vom 29. Juli 1992 an die RAF Laarbruch dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde, die der Polizeiposten Weeze für die Kollegen in Goch und Kalkar weitergeleitet hat; darin beschweren sich Anwohner „über den **unzumutbaren Fluglärm ...**, der in Goch-Pfalzdorf und Kalkar-Bedburg-Hau von **rot-weißen einmotorigen Propellerflugzeugen** [=“Bulldog“-Flugzeuge aus Laarbruch] verursacht wurde. Nach Darstellung der Polizei soll es sich um Schulflugzeuge gehandelt haben, die durch ihr undiszipliniertes Fliegen wahrscheinlich üblicherweise vermeidbaren Lärm verursacht haben“. Mit Datum vom 14. August 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Im Verlauf des Monats Juli haben einige einmotorige **Schulflugzeuge von RAF Laarbruch aus geflogen**. Es ist durchaus möglich, dass diese Flugzeuge im Bereich Goch und Kalkar anzutreffen waren. ... Ich bin sicher, dass die Flugzeuge nicht in undisziplinierter Weise geführt wurden, obwohl es dem Anschein nach ausgesehen haben könnte. Inzwischen sind diese Flugzeuge wieder nach England zurückgekehrt“.
In dieser Beschwerde wird sehr deutlich, wie sehr die zivilen Flugzeuge der RAF Laarbruch zur Lärmbelästigung beigetragen haben. Bei den genannten Flugzeugen handelt es sich um Trainingsmaschinen, die während der Sommermonate von den Kadetten der RAF im Umfeld des Flugplatzes Laarbruch eingesetzt wurden, und zwar mit besonderer Vorliebe an den Wochenenden, wie aus anderen Fluglärmbeschwerden hervorgeht. Wie auch aus Zeitungsberichten aus dem Jahre 1987 ebenfalls hervorgeht, wurden diese Flieger meistens irrtümlich dem Sportflughafen Asperden zugeordnet; so kam es sehr häufig vor, dass Beschwerden über den Flugbetrieb der Propellermaschinen, der vorwiegend am Wochenende stattfand, in Asperden aufliefen, die eigentlich an die RAF Laarbruch zu richten gewesen wären.
6. Mit Datum vom 19. Oktober 1992 gibt die Gemeinde Weeze einer Beschwerde der Frau L. aus Baal an die RAF Laarbruch weiter; darin heißt es: „von **Sonntagmorgen, dem 18. Oktober 1992 bis Montagmorgen, dem 19.10.1992** war dauernd ein durchdringendes Alarmzeichen zu hören. Frauen L. hatte den Eindruck, als wenn eine Warnanlage eine Störung anzeigte und nicht abgeschaltet wurde. Dies soll in der Vergangenheit schon des Öfteren vorgekommen sein. Frau K. und ihre Familien fühlten sich in ihrer Sonntags- und in ihrer Nachtruhe erheblich gestört“. Mit Datum vom 4. November 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Wir entschuldigen uns bei Frau L. für die ... Störung“.
7. Auf eine Beschwerde der Frau F. L. mit Datum vom 24. Februar 1993 über **Fluglärmstörungen in der Nacht von Sonntag auf Montag, 22:35 Uhr**, antwortet die Gemeinde Weeze im Auftrage der RAF Laarbruch und erläutert dabei besonders die **Notwendigkeit von Nachtflügen**: „Hier gibt es viele gut fundierte Gründe. Z. B. die fliegerischen Fertigkeiten bei Nachtstarts, -landungen und -navigation sind sehr unterschiedlich zu denjenigen bei Tag. Ebenso besteht die Notwendigkeit, dass die Flugzeugführer jederzeit befähigt sein müssen, den Anforderungen bei Nachteinsätzen entsprechen zu können. Zur Gewährleistung des fliegerischen Leistungsstandes werden Trainingsflüge [bei Nacht] durchgeführt. **Die positiven Auswirkungen beim Nachteinsatz sind allgemein bekannt.** Hier darf ich vielleicht als Beispiel die **mit beachtlichem Erfolg durchgeführten Einsatzflüge der Royal Air**

Force während des Golf-Konfliktes erwähnen, wobei nachts im Tiefflug Bombern über irakischen Zielobjekten abgeworfen wurden; oder auch zum Beispiel die gegenwärtigen [nächtlichen] Hilfsflüge der amerikanischen Luftwaffe in Bosnien. Wiederum stellte der Sicherheitsfaktor bei Nachtflügen sich als positiv heraus“.

In diesem Schreiben der RAF Laarbruch wird mehr als deutlich, dass man seitens der britischen Militärs sogar besonders stolz darauf ist, gut trainiert für Nachteinsätze zu sein. Militärische Notwendigkeiten haben Vorrang vor den Bedürfnissen der Bevölkerung der Ortschaft Weeze. Nachtflüge und Flüge am Wochenende müssen in Anbetracht der NATO-Bedürfnisse hingenommen werden.

8. Die „Weezer-Uedemer-Gocher Nachrichten“ berichteten am 26. Juli 1986 über „**fortwährenden Lärm**, verursacht durch **zivile Tiefflieger aus Laarbruch**, die die **Sonntagsruhe stören**“.
9. Am 8. August 1986 berichtet die „*Rheinische Post Geldern*“ von **Fluglärmbeschwerden zum Sonntag**; Adressat dieser Beschwerde war allerdings der Flugplatz Asperden, da man die Herkunft der **Zivilflugzeuge** fälschlicher Weise von dort vermutete. Tatsächlich ging der Lärm von Zivilfliegern aus Laarbruch aus.
10. Mit Schreiben vom 25. Mai 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass man sich “bewusst für einen **Sonntag** bei dem besagten **Kunstflugprogramm** entschieden (habe), um der umliegenden Bevölkerung zu bieten, die Vorführung mitzuerleben. Eine große Anzahl von Zuschauern war bei der Veranstaltung zugegen und hat der Einladung mit Freude Folge geleistet“. Und weiter wird das Schreiben der RAF Laarbruch zitiert: “Im Nachhinein sind wir immer noch der Überzeugung, dass die Veranstaltung [Flugprogramm am Sonntag] positiv auf unsere nachbarlichen Beziehungen hin wirkte“.
11. Mit Datum vom 6. Juli 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau C. G. aus Weeze, wobei sie sich darüber beklagt, dass „eine rot-weiße Maschine ihr Haus **stundenlang überflogen** hat“. Dies habe sich an mehreren Tagen abgespielt, auch am **Wochenende** (3. 7. 93). Mit Datum vom 26. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es handelte sich bei den beobachteten Übungsflügen (auch am Wochenende) wohl um „die rot-weißen Trainingsflugzeug vom Typ Bulldog“. Ihre „vorübergehende Verlegung nach Laarbruch“ in den Sommermonaten diene dem Zweck, „die angehenden Flugzeugführer mit verschiedenen Flugverfahren und Flugbereichen, wie z. B. hier in Deutschland, vertraut zu machen“.
12. Mit Datum vom 26. April 1993 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, dass im Juni/Juli 1993 „**6 bis 7 Gastflugzeuge einer Universitätsstaffel aus England mit Propellermaschinen ihre Übungsflüge in unserem Bereich absolvieren** (werden)“.
13. Mit Datum vom 29. Juni 1993 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, dass am 26.6 (**Samstag**) und 27.6. (**Sonntag**) **ab 6.00 Uhr mit „Starten und Landen von Hubschraubern“ zu rechnen ist**“.
14. Mit Datum vom 15. Juli 1993 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, dass am „**Samstag** dem 17.07.1993 **den ganzen Tag** über ... **Schießübungen** auf dem dortigen Schießplatz stattfinden werden“.
15. Mit Datum vom 31. Januar 1995 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, dass am 11. 2. 1995 [in der **Nacht von Samstag auf Sonntag**] Militärmaschinen den Flugplatz Laarbruch anfliegen.
16. Mit Datum vom 28. 07. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Frau H. X. aus Weeze-Baal: „Frau X. beschwert sich in einem heutigen Telefongespräch über eine langanhaltende Störung durch eine defekte Alarmanlage des Flugplatzes Laarbruch. Den ganzen Samstag über bis zum folgenden Sonntagmorgen, etwa gegen 7.00 Uhr, war **ununterbrochen** der zu- und abnehmende Ton einer **Alarmanlage zu hören**. Frau X. spricht die **enorme körperliche Belastung** an, die besonders am späten Abend und in der Nacht für sie und ihre Familie damit verbunden war.
Nach Darstellung von Frau X. haben **gleiche Störungen** bereits **mehrfach in der Vergangenheit** stattgefunden. Sie verweist auf ihre letzte Beschwerde, die sich auf eine Störung am 7./8.1.1994 bezog. Frau X. meint, daß es doch nicht nur bei Versprechungen bleiben kann. Es müsste bei der **Vielzahl dieser Störungen** doch auch einmal etwas Grundlegendes getan werden.
Mit Schreiben vom 28. 07. 1994 gibt die Gemeinde Weeze die Stellungnahme der RAF Laarbruch weiter: „Es tut uns sehr leid, daß ein Defekt in der Alarmanlage - und dies nun zum dritten Mal - zu einem Störfall führte, durch den Frau X. belästigt wurde. Unglücklicherweise treten diese Defekte auch noch zusätzlich zu Zeiten auf, die außerhalb des normalen Arbeitstages liegen, wodurch die Behebung derselben unter Umständen längere Zeit in Anspruch nimmt, als dies normalerweise der Fall wäre. Ich habe feststellen können, dass dieser letzte Vorfall durch einen defekten Kontrollalarm entstand, der beim Eindringen von unbefugten Personen in ein am Flugfeld gelegenes Gebäude ausgelöst wird. Bei den meisten technischen Geräten können hin und wieder kleinere Mängel auftreten. Bei diesem Störfall wurde unmittelbar danach nach der Fehlerquelle gesucht. Leider hat es dann schließlich aus Sicherheitsgründen etwas länger gedauert, bis der Schaden behoben war.
Wir haben volles Verständnis dafür, wenn Frau X. und die Nachbarschaft durch diesen Störfall sehr verärgert waren, besonders auch aufgrund der Tatsache, dass der **Alarm während der Nacht und am Wochenende** weiter zu hören war“.

17. Mit Datum vom 22. 03. 1995 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau N. C. aus Weeze-Hees: „Das Wohnhaus von Frau C. wurde zum genannten Zeitpunkt von 3 Militärflugzeugen im Tiefflug überflogen. Frau C. schätzt, dass die Flughöhe maximal 150 m betrug. Der bei dem Überflug entstandene **Lärm** ist für Frau C. **unerträglich**. Frau C. fühlt sich auch bei diesen Überflügen durch **Emissionen belästigt**. Frau C. weist auch darauf hin, dass am vergangenen **Wochenende tagsüber**, aber auch **nachts**, in den **Nächten** von **Sonntag** auf Montag und Montag auf Dienstag eine **Alarmanlage auf dem Flugplatz ununterbrochen lief**. Die Familie C. fühlte sich dadurch so sehr belästigt, dass sie zeitweise **nicht schlafen konnte**“.
Mit Datum vom 22. 03. übermittelt die Gemeinde Weeze die Antwort der RAF Laarbruch: „Unsere Nachforschungen haben ergeben, dass ein Laarbrucher Flugzeug sich z. Zt. der Beschwerde in der Luft befand. Wie Sie wissen, umfliegen unsere Flugzeuge den Heeser Bereich normalerweise in einem weiten Bogen. Wir haben unser fliegendes Personal nochmals an diese Weisung erinnert. Bezüglich des ‚Station-Alarmsystems‘ können wir Ihnen mitteilen, dass ein Problem an der Brandalarmanlage eines unserer Gebäude aufgetreten war. Es handelte sich hierbei um einen Defekt in der Stromversorgung, der inzwischen behoben worden ist. Wir **entschuldigen** uns bei Frau C. für die damit verbundene Störung“.
18. Mit Datum vom 19. 11. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn F. M. aus Weeze-Hees, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr M. wohnt direkt am Flugplatz Laarbruch und hat sich bisher noch nie über Fluglärm beschwert. Aber an einem **Sonntag** und noch dazu am **Volkstrauertag** wurde in der o. g. Zeit dermaßen **mit Feuerwaffen** geschossen, so dass Herr M. dafür kein Verständnis aufbringen kann und sich belästigt gefühlt hat. Er bittet um eine Erklärung“.
Am 27. 11. 1996 antwortet das britische Verbindungsamt Mönchengladbach durch seinen Verbindungsoffizier: „Mit Fax vom 26.11.96 teilte mir der verantwortliche Offizier mit, dass er diese Übung sehr kurzfristig anberaumen musste, da die 1. Staffel zum humanitären Einsatz in Zaire eingeplant sei. Das Flüchtlingselend wird uns ja leider tagtäglich in den Nachrichten vor Augen geführt. Für die 1. Staffel entschuldigt sich der Offizier bei Herrn F. M. und hofft auf Nachsicht angesichts der Umstände die ich Ihnen vorgetragen habe“.
19. Mit Datum vom 15. 04. 1997 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, aus dem hervor geht, dass am **Wochenende**, nämlich am 18. 4. und am 25. 4. 1998 zahlreiche „Herkulesmaschinen“ in Laarbruch erwartet werden. Ankunft und Abflug wird bei einigen Maschinen in der Zeit **zwischen 23.00 und 01.00 Uhr** erwartet.

Kap. II: Flugverkehr nach 22:00 Uhr

20. Das „*Kevelaer Wochenblatt*“ vom 25. September 1987 berichtet, dass die **Tornados auf Laarbruch bis 24:00 Uhr fliegen** dürfen und dies auch regelmäßig tun.
21. Das „*Gocher Wochenblatt*“ berichtete am 8. Oktober 1987: „Offiziell dürfen die Laarbrucher **bis 24:00 Uhr fliegen**“. **Inoffiziell wird oft länger geflogen**.
22. Mit Schreiben vom 9. September 1985 teilt die Royal Air Force Laarbruch mit, dass im Rahmen von Manövern über mehrere Tage **Nachtflüge** stattfinden.
23. In einem Telefonat vom 12. Juni 1985 beschwert sich Frau S. aus Wachtendonk über verstärkten Fluglärm und **Störungen in der Nacht**.
24. Im Juni 1985 beobachtet der Anwohner B. B. Flugzeuge aus Laarbruch kommend, die **nach 22:00 Uhr mit gut sichtbarem Feuerausstoß [Nachbrenner] starten**. Mit Schreiben vom 4. Juni 1985 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung; „als Teil der Ausbildungsvoraussetzungen der NATO für das Tornado-Flugzeug ist es erforderlich, dass Nachtflüge ... ausgeführt werden“. In einem weiteren Schreiben vom 18. Juni 1985 bestätigt die Gemeinde Weeze, dass **“Nachtflüge nicht immer zu vermeiden (sind)“**.
25. Mit Schreiben vom 23. Januar 1986 bestätigt der Flugplatz Laarbruch, dass **Übungsflüge während der Dunkelheit zum Standard-Ausbildungsprogramm** gehören. Da es im Sommer später dunkel wird, finden diese zu der Jahreszeit deutlich nach 22:00 Uhr statt.
26. Mit Schreiben vom 20. März 1986 beschwert sich Dr. H. I. über Flugbetrieb nach 22:00 Uhr, wobei auch der **Nachbrenner** eingesetzt wurde. Die RAF bestätigt den Vorfall, schränkt jedoch ein, dass Flugzeuge nach 23:00 Uhr keine zusätzlichen Schleifen drehen und stattdessen direkt landen.
27. Mit Schreiben vom 14. April 1986 erklärt die RAF Laarbruch, dass **“Übungsflüge in den Abendstunden (nach 22:00 Uhr) ... ein wesentlicher Bestandteil des fliegerischen Ausbildungsprogramms der RAF Laarbruch (sind)“**. Man halte sich dabei **“an das durch die NATO vorgegebene Mindestmaß“**.

28. Für den 23. April 1986 bestätigt die RAF Laarbruch den Start einer VC 10 [großes, vierstrahliges **Transportflugzeug** der RAF] **nach 23:00 Uhr**; hier bei habe sich um einen "wichtigen dienstlichen Auftrag" gehandelt. Die Maschine ist so laut, dass die Beschwerdeführer die Nutzung eines Nachbrenners vermuten, was die RAF in ihrem Schreiben verneint [auch ohne Nachbrenner ist die VC 10 extrem laut].
29. Mit Schreiben vom 19. Juni 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze in Wiederholung der Erklärung der RAF Laarbruch, dass es **nicht immer gelingt, den Flugbetrieb um 23:00 Uhr zu beenden**; der Abschluss des Übungsprogramms kann sich verzögern.
30. Für den 10. Juni 1986 bestätigt die RAF Laarbruch zum wiederholten Male **intensiven Flugbetrieb nach 22:00 Uhr**. Beschwerdeführer war Norbert Spitz aus Weeze.
31. Am 4. Juli 1986 äußerten sich die RAF Laarbruch dahingehend, dass es Herrn Dr. I. "wiederholt erklärt (wurde), dass das **Nachtflugprogramm (auch) in den Sommermonaten ... durchgeführt wird**".
32. Mit Datum vom 3. Juni 1986 gibt die Gemeinde Weeze dem Beschwerdeführer Dr. H. I. zu verstehen, dass die RAF Laarbruch in den vorausgegangenen Tagen jeweils bis 24:00 Uhr geflogen ist. die RAF gibt weiter an, dass es sich um "ein intensives NATO Flugmanöver (handelte), bei denen wir angewiesen waren, bis Mitternacht zu fliegen".
33. Mit Schreiben vom 25. Juli 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze im Auftrag der RAF Laarbruch, dass im unmittelbaren Umfeld von Laarbruch der Flugbetrieb nicht zu vermeiden (ist), im Besonderen die **Anflugschleifen** [Platzrunden]. ... nach 23:00 Uhr jedoch setzen die Maschinen im Direktflug auf Laarbruch auf".
34. Mit Schreiben vom 4. September 1986 erklärt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: "in den Sommermonaten bemühen wir uns ernstlich darum, das **Nachtflugprogramm** niedrig zu halten. Eine **Mindestzahl** musste jedoch eingehalten werden, **um den NATO-Anweisungen zu entsprechen**". Am 17. September 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze in einem weiteren Schreiben zum Thema Nachtflugprogramm, das "eine gewisse Anzahl von Flügen ... jedoch absolviert werden (muss), um das sichere Flug technische Verhalten des fliegenden Personals zu garantieren". Und weiter wird ausgeführt, dass „es das Ziel der RAF sei, das Programm bis 22:00 Uhr zu Ende (zu führen), dass dies jedoch häufig nicht möglich“ sei.
35. Auf die Fluglärmbeschwerde des Anwohners U. C. aus Weeze antwortet die Gemeinde Weeze im Auftrage der RAF Laarbruch am 23. Februar 1987: "Ein **hoher Stand fliegerischen Könnens**, bei Tag und bei **Nacht**, muss bei unserem fliegendem Personal **stets gewährleistet** sein. Dabei sind wir uns dessen bewusst, dass der Flugverkehr, besonders in den Abendstunden, eine Belästigung darstellt, da die Mehrzahl der Wohngebiete in unmittelbarer Nähe des Flugfeldes angesiedelt sind. Aus diesem Grund ist das Flugprogramm aber abends so niedrig wie vertretbar gehalten. Gleichzeitig ist die letzte Landung so früh wie eben möglich angesetzt".
In dieser Antwort wird mehr als deutlich, dass die RAF Laarbruch zwar bemüht ist, auf die Wünsche der Anwohner einzugehen, aber dass militärische Belange absoluten Vorrang haben. letztendlich wird dem Beschwerdeführer dargelegt, dass seine Beschwerde in Anbetracht der militärischen Notwendigkeiten nicht berücksichtigt werden kann.
36. Am 6. März 1987 beschwert sich der Anwohner Q. C. aus Weeze-Baal über **nächtlichen Fluglärm von 23:00 Uhr bis 3:30 Uhr des folgenden Tages**. Mit Schreiben vom 9. März 1987 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: "In der Zeit vom 9. bis 12. Februar 1987 wurde auf dem Flugplatz Laarbruch eine taktische Bewertung durch ein auswärtiges Fach-Team durchgeführt, mit dem Ziel, die gesamten Fähigkeiten des Fliegerhorstes im Zuge ausgedehnter Operationen zu überprüfen. Zu diesem Zweck wurde eine Sondergenehmigung für einen verlängerten Flugbetrieb beantragt und erteilt. ... wir bedauern es, wenn diese außergewöhnliche **Belästigungen zur Nachtzeit** verursachten".
Herr Dr. I. gibt für diesen Zeitraum exemplarisch einige **Beispiele** für Flugbewegungen auf dem Flugplatz Laarbruch an: 23:58 Uhr, 1:26 Uhr, 2:40 Uhr, 2:50 Uhr, 2:58 Uhr, 3:36 Uhr, 3:46 Uhr.
In der Aussage der RAF Laarbruch wird mehr als deutlich, dass auf Nachtruhe in keiner Weise Rücksicht genommen wurde, wenn eine der zahlreichen Übungen auf Laarbruch stattfand. Grund dafür waren NATO-Standards, die nicht diskutiert werden.
37. **Nächtliche Flüge** auf Laarbruch wurden von der RAF häufig vorher angekündigt; so etwa für den 19. April 1988 im Zeitraum **zwischen 2:00 Uhr und 5:00 Uhr** morgens (Aktennotiz eines Anrufs von Bill Hall bei der Gemeinde Weeze). Es handelte sich dabei um **Transportmaschinen**.
38. Mit Schreiben vom 7. Juni 1989 bestätigt die RAF Laarbruch auf eine Beschwerde über **Flugbetrieb nach 22:00 Uhr**: „In den Abendstunden absolvierte einige unserer Flugbesatzungen ein **Platzrundentraining**. Dass es erforderlich, um den Leistungsstand ständig aufrecht zu erhalten“.
39. Mit Schreiben vom 30. August 1989 erklärt die RAF Laarbruch, „dass in den Abendstunden eine Maschine das vorgeschriebene Platzrunden-Training (absolvierte). Das Flugmanöver dauerte etwa 20 Minuten. „

40. Mit Schreiben vom 30. August 1989 bestätigten die RAF Laarbruch, dass „In der **Sommerzeit abends ein Platzrundentraining** stattfindet. Dies dient dem Zweck, dass die Flugzeuge und deren Besatzungen den Voraussetzungen gerecht werden, die Flüge bei Dunkelheit an dieselben stellen“.
Da es im Sommer erst nach 22:00 Uhr dunkel wird, sind Flügel zu späterer Stunde gemeint.
41. I.-K. C. aus Wemb beschwert sich mit Datum 23. Juli 1991: „Bereits seit drei Wochen wird von **morgens bis in den späten Abend** geflogen. Herr C. beschwert sich nachhaltig über den **ununterbrochenen Fluglärm**. Laut Herrn C. wurde mit dem Flugplatz vereinbart, dass die Flugzeuge einen großen Bogen um den Ortsteil Wemb fliegen sollen. Stattdessen hat er den Eindruck, dass es reiner **Terror** an der Bevölkerung ist“. Mit Datum vom 7. August 1991 antwortet die RAF Laarbruch: „Die Beschwerde als solche wurde zur Kenntnis genommen“. Abhilfe wurde nicht in Aussicht gestellt.
42. Mit Datum vom 12. Juli 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau L. aus Weeze-St. Petrusheim, wobei sie sich darüber beklagt, dass „**um 22.55 Uhr**“ durch Hubschrauber in ihrer „**Nachtruhe belästigt**“ wurde. Mit Datum vom 12. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es handelte sich bei den beobachteten Übungsflügen (in den späten Abendstunden) um einen „**normalen Übungsflug** vom Flugfeld Laarbruch. Ein wichtiger Bestandteil des Flugtrainings findet in den Abendstunden statt“. Insbesondere bei Kampfeinsätzen im Irak und bei „humanitären Hilfseinsätzen der Vereinten Nationen in Bosnien“ sei der Nachtflug sehr von Vorteil und es haben sich „Nachtflüge als beste Option mit dem höchsten Sicherheitsfaktor erwiesen“. Dies müsse daher regelmäßig trainiert werden.
43. Mit Datum vom 23. 2. 1993 gibt die Gemeinde Weeze eine Pressemitteilung heraus, in der es heißt, dass „die RAF Laarbruch zeitweise Tag- und **Nachtflugübungen** mit gelegentlichen Bodenbewegungen durchführen“ wird.
44. Mit Datum vom 22. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von O. N. aus Weeze über „**Fluglärmstörungen in den späten Abendstunden bis 23.00 Uhr**. Dieser Lärm war schon über mehrere Tage in den Abendstunden zu vernehmen“. Mit Datum vom 17. Mai antwortet die RAF, „dass der **Flugverkehr** manchmal **bis 24.00 Uhr** ausgedehnt werden muss“, um das nötige Sicherheitstraining zu absolvieren.
45. Auf eine Beschwerde des K. S. aus Goch-Hülm über Nachtflüge am 12. Juli 1995 antwortet die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 20. Juli 1995, „dass die Hubschrauberbesatzungen - insbesondere im Zusammenhang mit den **Verlegungen** zur Unterstützung der NATO-Schutzkräfte in Bosnien - ein **Nachtflugtraining** absolvieren müssen.
46. Mit Datum vom 20. 07. 1994 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde an die RAF Laarbruch weiter. Darin beschwert sich Frau Q. aus Uedem über Fluglärm: „Frau Q. beschwert sich über die Lärmbelästigungen zum vorgenannten Zeitpunkt [11. - 13. 07. 1994, jeweils **23.00 bis 01.00 Uhr**] Hubschrauber des Flugplatzes Laarbruch flogen **um Mitternacht** unmittelbar über ihr Wohnhaus bzw. in **einem äußerst geringen Abstand von ihrem Wohnhaus**. Die **Lärmentwicklung** war **außergewöhnlich hoch**. Frau Q. beklagt sich über die **Ruhestörung**“. Mit Datum vom 20. 07. 1994 gibt die Gemeinde Weeze eine weitere Beschwerde an die RAF Laarbruch weiter. Darin beschwert sich Herr Bernhard Q. aus Uedem ebenfalls über Fluglärm: „Frau [!] Q. beschwert sich über die in den letzten Monaten **immer wiederkehrenden Lärmbelästigungen** durch Hubschrauber der RAF Laarbruch. Die Hubschrauber überfliegen in sehr niedriger Höhe ihr Haus, sehr oft auch des **Nachts zwischen 23.00 und 1.00 Uhr**. In unmittelbarer Nähe des Hauses der Familie Q. soll ein größerer freier Platz sein, auf dem die **Hubschrauber landen**. Frau Q. bittet dringend, bei den sicher notwendigen Übungsflügen doch mehr Rücksicht auf die Bevölkerung zu nehmen. Am 22. 09. 1994 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF, die die Beobachtungen indirekt bestätigt: „bezogen auf Ihre Fluglärmbeschwerden vom 20.07.1994 nimmt die Flugplatzleitung Laarbruch wie folgt Stellung: Die in den Schreiben erwähnten Laarbrucher Hubschrauber absolvierten ein **routinemäßiges Nachtflugtraining**. Ein wichtiger Bestandteil dieser Übungen besteht darin, den **Einsatz im Tiefflug bei Nacht zu simulieren** und hierbei z. B. **Luftradaranlagen oder Bodenangriffswaffen auszuweichen**. Diese Art der Bedrohung bestand u. a. während des Konfliktes in der Golfregion und gegenwärtig bei humanitären Einsätzen im ehemaligen Jugoslawien. Hubschrauber und deren Besatzungen erhalten häufig den Auftrag, Geräte oder Ausrüstungsgegenstände in abgelegene und meist nur schwer zugängliche Gegenden zu transportieren. Daher trainieren die Crews derartige Einsätze, wobei hängende Lasten unter Einsatzbedingungen mitgeführt werden. Bevor derartige Flüge vorgenommen werden, wird die Erlaubnis zur Landung im örtlichen Umfeld im voraus eingeholt. Die **Beladungs- bzw. Landungsmaßnahmen sind gut durchexerziert und werden als sehr sicher eingestuft**. Unsere Hubschrauber und andere Flugzeugführer bemühen sich in jedem Fall aktiv darum, örtliche Wohngebiete und Gemeinden nicht zu überfliegen. Leider ist es in der Flugpraxis nicht immer möglich, jedes einzelne Gebäude oder Gehöft auszusparen“.
47. Mit Datum vom 07. 04. 1997 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, aus dem hervor geht, dass „vom 06. 04. bis einschließlich 09. 04. 1997 **in der Nacht Übungsflüge** durchgeführt werden“.
48. Mit Datum vom 10. 04. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn O. N. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr N. beschwert sich telefonisch über den langanhaltenden Fluglärm am 08.04.1997, tagsüber bis 22.45 Uhr. Besonders fühlte sich Herr N. und seine Familie in der Zeit **zwischen 22.00 Uhr und 22.45 Uhr** gestört. Seine Kinder sind $2\frac{3}{4}$ und $4\frac{1}{2}$ Jahre alt. Für sie ist es

besonders schwer, den **ungeheuren Lärm** zu übersetzen. Die **übergroße Lärmbelästigung** entsteht hauptsächlich dadurch, dass das Anwesen der Eheleute N. **ständig** unmittelbar in einem Rundflug **überflogen** wird“.

49. Mit Datum vom 27. 08. 1997 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, aus dem hervor geht, dass am 19. 09. „mehrere Transportmaschinen“ **bis 24.00 Uhr** in Laarbruch erwartet werden und „**nach einiger Zeit wieder verlassen werden**“, **also mitten in der Nacht**.
50. Mit Datum vom 28. 02. und 13. 06. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze zwei Beschwerden des Herrn I. L., Weeze-Niederhelsum, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr L. beschwert sich heute telefonisch darüber, daß er am 26. und 27.02.1997 durch den Fluglärm der Militärflugzeuge vom Flugplatz Laarbruch **bis in die Nachtstunden belästigt** wurde. Außerdem wurden am 28.02. **ständig Platzrunden** geflogen und Übungen mit Starten und Landen durchgeführt, die Herr L. als unangenehm empfand“. Und in der zweiten Beschwerde wird Folgendes vermerkt: „Herr L. ruft heute an und erklärt, dass er **mit seinen Nerven am Ende** sei. Der **Fluglärm** würde ihm zu schaffen machen. Die **Mittagspause** würde nicht mehr eingehalten werden. **Laufend würden Platzrunden** mit mehreren Maschinen **geflogen**, von **Rücksichtnahme keine Spur**. Er erwägt, weitergehende Schritte einzuleiten, wenn sich das nicht ändert.
51. Mit Datum vom 29. 06. 1998 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn I.-Q. L. aus Weeze-Baal, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Die Eheleute L. beschwerten sich über den **Fluglärm in der Nacht vom 24. auf den 25.06.1998 bis 0.30 Uhr**. Die Familie kann kein Verständnis dafür aufbringen, dass zu dieser Nachtzeit noch Übungsflüge stattfinden müssen. Für die Familie ist auch unverständlich, dass die Militärflugzeuge ihr **Wohnhaus kontinuierlich bis zum genannten Zeitpunkt überflogen** haben“.

Kap. III: Flugverkehr vor 7:00 Uhr

52. Immer wieder gab es auch Beschwerde um über früh beginnenden Flugbetrieb. So bestätigt die Gemeinde Weeze mit Schreiben vom 6. August 1986 für die RAF Laarbruch, dass **“am frühen Morgen** des 22. Juli 1986 eine Anzahl Laarbrucher Maschinen, die an einer militärischen Übung teilnahmen (starteten)“.
53. Mit Datum vom 6. November 1989 beschwert sich I. X. aus Baal über **Fluglärm ab 6:30 Uhr** am 17. Oktober 1989. Darauf antwortet die RAF am 16. November 1989: „An diesen Tagen fand eine militärische Übung ... statt. ... Sie [die Übungen] sind ein wichtiger Bestandteil unseres NATO-Trainingsprogramms“.
54. Mit Datum vom 9. Oktober 1990 beschwert sich Dr. H. I. über „Flugzeuge, die um **5:30 Uhr am frühen Morgen gestartet sind**. Fast eine Minute wurde der Nachbrenner gezündet“. Mit Schreiben vom 6. November 1990 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass eine Zahl Flugzeuge um 5:30 Uhr gestartet ist. „Der Nachbrenner wurde ausschließlich in der Startphase im Rahmen der normalen Verfahrensweise eingesetzt“.
55. Mit Datum vom 17. Mai 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn N. aus St. Petrusheim, wobei er sich über **Flugbetrieb ab 6.00 Uhr** beklagt. Im Zusammenhang damit spricht er von „**Flugterror**“. Mit Datum vom 21. Juni 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es habe sich um einen Übungsflug zur Vorbereitung einer Flugshow gehandelt, was „auf oder um Laarbruch selten vorkommt“.
56. Mit Datum vom 29. 05. 1995 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze: „**mehrere Hubschrauberflüge, 6.00 Uhr**“.

Kap. IV: Tornados (1983 bis 1992)

57. Das „*Kevelaer Wochenblatt*“ vom 25. September 1987 berichtet: „Bevor die Tornados auf Laarbruch Quartier bezogen, habe es geheißt, sie seien wesentlich leiser als ihre Vorgänger. Auf die Vorhaltung, in Wirklichkeit seien sie erheblich lauter, hätten die Militärs achselzuckend erklärt: **natürlich sind die Tornados leiser - für die Piloten, die drin sitzen**“.
58. Das „*Gocher Wochenblatt*“ berichtete am 8. Oktober 1987, dass „**der Tornado der lauteste Flugzeugtyp ist, der je in Laarbruch stationiert war**. Vor allem die Intensivität des Lärms und der Druckwelle, die unmittelbar vor dem Staat und während des Startens von dem Flugzeug ausgeht, belastet die Anwohner in unmittelbarem Umkreis sehr stark. In den Ortschaften Hees, Baal und Laar seien die Anwohner sehr oft verzweifelt über den starken Fluglärm“.
59. Auf eine Fluglärmbeschwerde von August 1986 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „es ist jedoch eine Tatsache, dass der **Tornado ein großes um lautstarkes Flugzeug ist**. Dadurch kann der Eindruck entstehen, dass das Flugzeug niedriger fliegt, als es in Wirklichkeit der Fall ist“.

60. Mit Schreiben vom 11. November 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: "Es ist korrekt, dass der **Tornado lauter als seine Vorgänger** ist. ... Im Flugplatz-Angrenzungsbereich werden nur die Trainingsflüge durchgeführt, die ... erforderlich sind. Es ist sicherlich verständlich, dass in den Sommermonaten abends länger geflogen wird".
61. Mit Schreiben vom 13. Oktober 1987 wendet sich Gemeindedirektor Wienen persönlich an das Luftwaffenamt in Köln: "Bedingt durch die Einführung des neuen Flugzeugtyps Tornado vor einigen Jahren wird die umliegende Bevölkerung **verstärkt durch Boden- und Fluglärm in erheblichem Umfang belästigt**". Das Luftwaffenamt antwortet mit Schreiben vom 27. Oktober 1987: „Die Belastungen, denen unsere Bürger im Zusammenhang mit dem militärischen Flugbetrieb ausgesetzt sind, wiegen schwer“.
Da die Gemeinde stets ein großes Interesse daran hatte, die RAF Laarbruch in Weeze zu halten, und ein gutes Verhältnis zu den Briten aufrecht zu erhalten, wurde das Thema Fluglärm von den Verantwortlichen der Gemeinde gerne klein gehalten. Umso bemerkenswerter ist es, dass die Gemeinde mit dem o.g. Schreiben zugibt, dass die Bürger in Weeze mit der Einführung des Tornado auf Laarbruch (1983) einer besonderen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Kap. V: Belastungen in Wemb

Immer wieder kam es zu Beschwerden aus der besonders betroffenen Ortschaft Wemb; bis etwa 1990 führten die Platzrunden über die Ortschaft. Danach wurde die Flugroute geändert, so dass die Überflüge schlagartig sehr selten wurden.

62. mit Schreiben vom 10. Oktober 1986 geht die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch auf das Problem von Überflügen über den Weezer Ortsteil ein: "Unser fliegendes Personal hat die Anweisung, die Ortschaft Wemb nicht zu überfliegen. Nachts ist das schwieriger; zudem erscheint der Fluglärm zu dieser Zeit lauter. Wir werden unser Flugpersonal erneut entsprechend unterweisen".
In dieser Antwort wird deutlich, wie Anspruch und Realität auseinander klaffen: einerseits soll Wemb nicht überflogen werden, andererseits gibt die RAF aber zu, dass es immer wieder geschieht, auch und sogar während der Nacht.
63. Mit Schreiben vom 5. Februar 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze, dass die **Ortschaften Wemb** bei bestimmten Windverhältnissen von Flugzeugen der RAF Laarbruch überflogen werden **muss**.
64. Mit Schreiben vom 21. Mai 1986 bestätigt die Gemeinde Weeze in Wiederholung der Stellungnahme der RAF Laarbruch auf eine Beschwerde des Weezers X. X., dass es **nach 22:00 Uhr** zu **Überflügen** der Ortschaften **Wemb** kam, wobei zusätzliche Anflugschleifen [Platzrunden] unmittelbar vor der Landung gedreht wurden.
65. Dass der Ortsteil **Wemb** trotz zahlreicher Mahnungen des Personals **immer wieder überflogen wurde**, bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 27. November 1986: "ich muss nochmals feststellen, dass unser fliegendes Personal angewiesen ist, Wemb nicht zu überfliegen. Erst vor zwei Wochen haben wir alle unsere Staffeln erneut darauf hingewiesen. Im letzten Sommer fand jedoch ein großer Wechsel an fliegendem Personal statt. Die Erfahrung hat gelehrt, dass neue Piloten ein wenig Zeit brauchen, um sich auf die Flugroute im Umfeld des Flugplatzes einzustellen, besonders da die Flugschleifen etwas weiter als gewöhnlich gezogen werden müssen".
Zwei Dinge werden hier sehr deutlich: die vorgeschriebenen Flugrouten wurden immer wieder verletzt und es gehörte zum Standardprogramm, dass die Flugzeuge der RAF Laarbruch zahlreiche Schleifen um ihren Heimatstützpunkt geflogen sind, wie es den NATO Ausbildungsprogramm entspricht.
66. Trotz zahlreicher Beschwerden aus Wemb wurde der Weezer Ortsteil weiterhin überflogen. Darauf reagierte die RAF Laarbruch im Namen ihres Kommandanten nur noch allgemein mit dem Hinweis: "Jetzt werde ich [der Kommandant von Laarbruch] die fliegenden Staffeln nochmals mit Nachdruck daran erinnern, das **Überfliegen der Ortschaft möglichst zu vermeiden**".
Aus der Reaktion wird mehr als deutlich, dass die RAF Laarbruch gar nicht in der Lage war, den Flugbetrieb über Wemb hinreichend zu begrenzen.
67. Im April 1989 beschwerte sich L. F. aus Wemb über unzumutbaren **Fluglärm im Ortszentrum**. Offensichtlich werden dort Warteschleifen geflogen. Sie habe an den genannten Tagen verstärkt „**Kerosin-Schwaden**“ über der Ortschaft Wemb festgestellt. Darauf antwortet die RAF Laarbruch am 5. Mai 1989 lapidar: "ebenso sind wir uns dessen bewusst, dass Flugzeuge Lärm verursachen". Des Weiteren wird „Bedauern“ zum Ausdruck gebracht.
68. Mit Datum vom 9. Mai 1989 beschwert sich L. F. über **tief fliegende Hubschrauber im Bereich Wemb**. Die RAF Laarbruch bestätigt den Vorfall mit Schreiben vom 15. Mai 1989: „Zu diesem Zeitpunkt waren mehrere

Hubschrauber der US-Streitkräfte zu Besuch auf RAF Laarbruch. ... wir bedauern daher den Vorfall und haben Verständnis für Ihre Reaktion“.

69. Im Juni 1989 beschwert sich I. F. aus Wemb über tief fliegende Jets, die sein Anwesen am Gassweg überfliegen. Die RAF Laarbruch antwortet darauf am 28. Juni 1989: „Die RAF Laarbruch fungierte [im vorliegenden Fall] als Gastgeber eines internationalen Flugmanövers. ... in dem Zusammenhang waren zusätzliche Flugzeuge und Personen vorübergehend auf Laarbruch. ... wir haben Ihrer Beschwerde ermittelt und dabei festgestellt, dass Flugzeuge einer unserer Besuchernationen an dem besagten Tag in der Nähe der Ortschaft Weeze flogen“. Und weiter: „Das Manöver als solches konnte erfolgreich absolviert werden. Das **Weezer Geschäftswesen** - und hier im Besonderen das Gaststättengewerbe - dürfte eine **Belegung ihres Umsatzes** verzeichnet haben, da mehr als 400 Besucher in Hotels im Einzugsbereich des Flugplatzes untergebracht waren“.
70. Im Juli 1989 beschwert sich H. F. über **Tiefstflüge im Bereich des Ortskerns von Wemb**. Die RAF Laarbruch antwortet darauf am 31. Juli 1989: „Wir (haben) natürlich volles Verständnis für Ihre Reaktion und bedauern es, wenn der Flugverkehr als störend von ihnen empfundenen wurde“.
71. Über wiederholte Beschwerden der Eheleute B., die **über 100 Flugbewegungen über Wemb** gezählt haben, äußert sich um die RAF Laarbruch am 8. September 1989 wie folgt: „in ihrem Schreiben an müssen sie ungefähr 100 Flugbewegungen auf, die in der Nähe ihres Hauses stattgefunden haben. Dies stellt im Verlauf von einigen Wochen ein ganz normales Flugprogramm dar“. Frau B. beschwert sich dabei auch über unerträglichen Lärm, der den Aufenthalt im Freien unmöglich mache. Eine **Grillveranstaltung musste wegen Lärm, Abgasen und Kerosingestank abgeblasen** werden.
72. Im August 1989 beschwert sich X. I. über Flugzeuge, die das Wohngebiet Wemb in, so wörtlich, „abartiger Weise“ überfliegen. „Die Lärmbelästigung ist so schlimm, dass zu überlegen ist, den **Wohnsitz in Weeze-Wemb aufzugeben**“. Mit Schreiben vom 8. September 1989 erklärt die RAF Laarbruch, „... keine Erklärung für ein abartiges Flugverhalten an dem betreffenden Tag finden (zu können)“.
73. Im Juli 1989 beschwert sich S. F. aus Wemb „über die **extrem niedrigen Überflüge und die damit verbundene Lärmbelästigung besonders in den Abendstunden**. Der Lärm ist so stark, dass es **draußen nicht auszuhalten ist** und dass die **Fenster vibrieren**.“ Mit Schreiben vom 30. August 1989 antworteten die RAF Laarbruch: „sowohl am 5. wie auch am 6. Juli verzeichnen die Unterlagen in der Flugleitung normalen, **in keiner Weise außerordentlichen Flugbetrieb**“.
74. Im August 1989 beschwert er sich L. F., dass am 14. August „fast ununterbrochen vor allem der Gassweg [Wemb] überflogen“ wurde. Die RAF Laarbruch antwortet am 30. August 1989 mit dem Hinweis darauf, dass „einige Maschinen ein Platzrundentraining durchführten“.
75. Mit Schreiben vom 26. September 1989 antwortet die RAF Laarbruch auf wie die wiederholten Beschwerden aus Wemb: „Zuerst möchten wir festhalten, dass wir uns ständig darum bemühen, Störfälle im Umfeld des Flugplatzes, die Lärm verursachen, so weit wie möglich zu vermeiden. ... wir müssen Ihnen jedoch von dem Tatbestand ausgehen, dass **dem Flugplatz ein Auftrag [durch die NATO] übertragen ist, den er erfüllen muss. Das sieht in die Wirklichkeit oft so aus, dass wir einen Kompromiss schließen müssen, in dem eine vertretbare Verhältnismäßigkeit zwischen Lärmreduzierung, fliegerischem Auftrag und Leistungsstand sowie Flugsicherheit hergestellt werden muss**. Die Flugzeuge, auf die sie sich in ihrer Beschwerde beziehen, fliegen unmittelbar südlich von Wemb und führen dabei eine Platzrunde im ‚Sichtflug‘ durch, wie wir dieses Flugmanöver bezeichnen. Hiermit können wir Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, dass der Verlauf dieses Sichtfluges geändert ist. Wir haben unser fliegendes Personal angewiesen, in Zukunft 1,5 Kilometer südlich der Pfarrkirche in Wemb zu fliegen. Somit werden sich die Flugzeuge jetzt mindestens einen Kilometer außerhalb der Ortschaft Wemb bewegen, wodurch eine erhebliche Herabminderung des Fluglärms für die Bewohner des Ortes erreicht werden sollte“.
76. Mit Schreiben vom 7. Oktober 1989 überreichen 29 Anwohner des Gasswegs in Wemb eine **Resolution** an den Bürgermeister X. und Gemeindedirektor Wienen; darin wird zum Ausdruck gebracht, dass „**die Belästigungen unerträglich** geworden waren“. Am 10. Oktober 1989 antwortet Gemeindedirektor Wienen, dass die Flugroute nunmehr 1,5 Kilometer südlich von Wemb verlaufen solle.
77. Mit Datum vom 2. August 1989 beschwerten sich Anwohner aus Wemb persönlich beim Flugplatzkommandanten: „Unsere Besucher fragen uns, ob auf Laarbruch ständig Manöver stattfinden, wenn auch sie halten es für unerträglich, so oft und in kurzen Abständen von den Düsen einen Maschinen überfliegen zu werden. **Erwachsene zucken zusammen, Kinder schreien**, halten sich die Ohren zu und verkriechen sich vor Angst. Kann man sich daran gewöhnen? Muss es denn sein, dass wie wenn ein Gewitter angrollt, die Flugzeuge auf unser Dorf zufliegen und über unseren Köpfen fast das Dach wegnehmen? ... Wie tief fliegt ein Flugzeug, wenn man von der Straße aus den Piloten im Cockpit ausmachen kann, der gerade eine Kehre steuert?“

Gestern war wieder **Kerosin** zu riechen. Welche **Auswirkung** hat das auf unsere **Gesundheit**, wenn wir es einatmen oder über die Früchte unserer Obstbäume und des Gartens in uns aufnehmen? Können Sie uns erklären, **warum am letzten Sonntag, dem 30. Juli 1989, am Vormittag in der unheimlichen Krach von Laarbruch zu hören war? Gibt es kein ruhiges Wochenende mehr?** Welche Auswirkungen hat der **RAF Tornado Absturz in Bergen?** Nach dem Absturz des Tornado fragt mein Mann bei der Gemeinde Weeze an, **ob ein Flugzeug auch in unser Haus hinein rasen könne.** Die **theoretische Antwort lautet: Ja.** Warum werden unsere Kinder von Tieffliegern der RAF geweckt? Warum wird ca. alle 2 Stunden verstärkt und in zwei bis fünf Staffeln über uns geflogen? Diese Flugzeuge konnten wir fast täglich gegen 17:00 Uhr feststellen. ... Die **Piloten üben im ganzen Jahr den Nachtflug.** Müssen sie dann auch noch über unseren Häusern kreisen? Der **letzte Schub beginnt oft gegen 22:30 Uhr, doch nicht immer ist bis Mitternacht Ruhe eingekehrt**“. Mit Schreiben vom 12. Oktober 1989 bestätigt die RAF Laarbruch den Eingang des Schreibens: „(wir) werden wie bisher die jeweilige Situation im Auge behalten und uns auch weiterhin darum bemühen, Störfälle in jeder Art im Umfeld des Flugfeldes so gering wie möglich zu halten“.

78. Im Dezember 1989 beschwerten sich Anwohner aus Wemb, dass ihre Ortschaft trotz der neuen Flugroute wiederholt überflogen wurde. Mit Schreiben vom 19. Januar 1990 bestätigte die RAF Laarbruch, da es „für etwa 20 Minuten mehr Flugbetrieb geherrscht habe, wobei **vier Laarbrucher Flugzeuge Platz-Runden durchführten und insgesamt 19 Landungsmanöver** absolvierte. Es handelt sich dabei um einen notwendigen Teil unseres Flugtrainingsprogramms“.
79. Mit Datum vom 27. Juli 1991 beschwert sich I. H. aus Wemb persönlich und schriftlich beim Flugplatzkommandanten von Laarbruch: „Noch vor wenigen Monaten konnten wir uns alle bei ihm den Einsatz ihrer Einheit am Golf von dem hohen fliegerischen Können Ihrer Piloten überzeugen. Mit größter Präzision wurden die Ziele auf den Zentimeter genau angesteuert und vernichtet. Umso mehr wundert das uns heute, **dass Ihre Piloten die von ihnen festgelegte Einflugschneise nicht einhalten.** Seit Tagen fliegen die Maschinen bei Anflug aus Westen grundsätzlich über das Dorf Wemb und nicht wie in Ihrer Anweisung anordnet 1,5 Kilometer südlich der Wember Kirche“. Mit Schreiben vom August 1991 antwortet die RAF Laarbruch lediglich: „Wir haben Ihre Beschwerde zur Kenntnis genommen und werden die notwendigen Maßnahmen treffen“.
80. Mit Datum vom 9. August 1991 beschwert sich I. O. aus Wemb, dass „sie es unerträglich empfinde, wenn die Militärmaschinen **ununterbrochen über ihr Haus fliegen.** Es kann doch wohl nicht möglich sein, dass man sich das gefallen lassen muss. Wann wird das fliegende Personal endlich angewiesen, den Ortsteil Wemb nicht zu überfliegen? Sie weiß ja, dass sie mit dem Fluglärm wohl oder übel leben muss, aber so nun auch wieder nicht“. Darauf antworteten die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 26. August 1991: „Da das Wohnhaus der Frauen Niessen haben am Rande der Ortschaften Wemb liegt, werden Flugzeuge, die südlich des Ortes einfliegen, stärker als anderswo wahrgenommen“.
81. Auf eine Anfrage des Anwohners H. W. aus Wemb wegen Schadensersatz antwortet das britische Verbindungs-Amt im Hauptquartier der britischen Streitkräfte in Mönchengladbach mit Schreiben vom 4. September 1991: „Man darf nicht vergessen, dass der Kommandant [von Laarbruch] für die Einsatzfähigkeit und die Sicherheit seiner Piloten verantwortlich ist. Dies erfordert ein Mindestmaß von Flugstunden pro Pilot bei Tag und Nacht. ... **das Flugzeug Tornado ist nicht in der Lage, ohne Nachbrenner zu starten.** Die erfreuliche Nachricht ist, dass die vier Tornado-Staffeln bis Mitte 1991 abgezogen werden und dafür nun zwei Harrier-Staffeln (ohne Nachbrenner) und eine Hubschrauberstaffel kommen. Dies wird offensichtlich den Lärmpegel deutlich senken. Weil **Kampfflugzeuge erheblich mehr Leistung als Großraumpassagierflugzeuge bringen müssen,** und so klein und leicht wie möglich sein müssen, ist das verständlicherweise nicht möglich, die Triebwerke mit schalldämpfenden Materialien zu umhüllen“. Auf dieses Schreiben reagiert der Betroffene mit einem direkten Brief an den befehlshabenden Offizier auf Laarbruch: „Gehen wir mal davon aus, wie Sie schreiben, der Fluglärm nicht zugenommen hat, finde ich es lächerlich, wenn sie von einem gewissen Maß an ‚Fluggeräuschen‘ sprechen. Bei Start und Landevorgängern bespreche ich nicht mehr von einem Geräusch, sondern von **Krach und ohrenbetäubenden Lärm.** ... z.B. nach der Nachtschicht ist es unmöglich, bei diesem Krach zu schlafen. ... ich frage mich, was denn konkret gegen den Fluglärm unternommen wurde? Fast nichts! Mir reicht's langsam!“.
82. Mit Schreiben vom 5. August 1991 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Frau F. aus Wemb. Frau E. war über alle Maßen über den Fluglärm **geschockt.** Ihr **Kind schrie** den ganzen Tag und sie hatte **Angst,** ihr Dach würde durch die Militärmaschinen beschädigt. Sie sagte, dass die Flugplatzleitung mit der Bevölkerung vereinbart hatte, den Ortsteil Wemb nicht zu überfliegen, sondern eine große Schleife zu fliegen. Das wurde überhaupt nicht mehr eingehalten. Sie findet das sehr bedauerlich, dass der Flugplatz sich über Vereinbarungen einfach hinweg setzt“. Mit Hinweis auf die „flugsicherheitstechnischen Vorschriften“ bedauert die RAF Laarbruch in einem Schreiben der Gemeinde vom 21. November 1991 die Belästigung, kann aber keine Abhilfe in Aussicht stellen.
83. Mit Schreiben an vom 20. September 1991 an im Gemeindedirektor Wien erklärt die RAF Laarbruch, dass sie [im Raum Wemb] wieder zu den alten Flugrouten zurückkehrt sei. Begründung: „**Seitdem wir den größeren Kreis liegen, haben wir die Beschwerden notiert und festgestellt, dass die Zahl der Beschwerden aus Kevelaer erheblich zugenommen hat.** Der größere Flugkreis war sicherheitsgefährdender auf Grund einer möglichen

Konfliktsituation mit Flugzeugen, die unter Radarkontrolle fliegen. ... Auch wegen der Nähe zu Kevelaer gab es nicht so viel Raum, hinter Flugzeugen, die unter Radar-Kontrolle flogen, zu manövrieren. Dies verursachte des Öfteren Anflüge, die einen wiederholten Flugkreis [Platzrunde] benötigten und **konsequenterweise mehr Lärm mit sich brachte**. Zusätzlich muss auf Grund des vergrößerten Abstandes von Drehpunkt bis zur Landebahn eine waagerechte Drehung benutzt werden, wie mehr Kraft benötigt und mehr Lärm verursacht“.

84. Mit Datum vom 13. Juli 1992 leitet die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von H. X. an die RAF Laarbruch weiter. Darin heiße es: „Herr W. bittet die Flugplatzleitung, ihr fliegendes Personal anzuweisen, den Ortsteil Wemb nicht mehr zu berfliegen. Außerdem fliegen die Hubschrauber viel zu tief, so dass sich die **Enkelkinder** von Herrn W. bedroht fühlen und **schreiend ins Haus laufen**“. Mit Schreiben vom 28. August 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Wann immer möglich meiden unsere Piloten das berfliegen der Ortschaften Wemb sowie anderer Gemeinden im Umkreis des Flugplatzes“.
85. Mit Datum vom 24. August 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von J. C. an die RAF Laarbruch weiter: „Frau C. gibt an, dass heute seit 14:00 Uhr Flugzeuge sehr niedrig und sehr laut über die Ortschaften Wemb und ihr Haus fliegen. Ihre **Kinder** sind von dem Fluglärm **aufgeschreckt** worden und **weinend** und **schreiend** ins Haus gerannt“. Mit Schreiben vom 28. September 1992 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Um sich mit den Gegebenheiten vor Ort vertraut zu machen, haben Harrier-Flugzeuge der Royal Air Force (der künftigen Heimatbasis) Laarbruch kurze Besuche abgestattet. Soweit es sich einrichten ließ, haben die Flugzeuge ein berfliegen der Ortschaften Wemb und anderer Nachbargemeinden vermieden“.
86. Mit Datum vom 17. Mai 1993 beschwert sich Frau G. F. aus Wemb „ber **Hubschrauberflge ... in äußerst niedriger Höhe**“, was sie weiter als „**Rücksichtslosigkeit der Piloten**“ bezeichnet. Mit Datum vom 21. 6. 1993 bedauert die RAF Laarbruch die Belästigungen und verweist darauf, dass die Hubschrauber erst seit einigen Wochen auf Laarbruch stationiert sind und die Piloten sich „mit den Gegebenheiten und Gepflogenheiten vor Ort vertraut machen“ müssen.

Kap. VI: **Tiefflüge im nördlichen Umfeld von Laarbruch: Hees, Baal, St. Perusheim, Niederhelsum (außer Wemb)**

87. Auf eine Beschwerde des Anwohners U. U. aus Baal erklärt die Gemeinde Weeze mit Schreiben vom 5. Oktober 1988 für die RAF-Laarbruch: „Die Gemeinde Weeze (wird) nur in Ausnahmefällen unter 600 m durchfliegen“.
88. Mit Datum vom 31. Juli 1990 beschwert sich die Verwaltung von ‚St. Petrusheim‘ ber Tiefflieger. Mit Schreiben vom 22. August 1990 bestätigt die RAF Laarbruch: „Zu dem genannten Zeitpunkt war es erforderlich, dass **acht Flugzeuge im Verband starteten**. Dabei bemühten sich die letzten Flugzeuge, sich dem führenden Flugzeug anzuschließen und drehten somit leicht verfrüht etwas nach Norden ab“.
89. Mit Datum vom 26. Juli 1990 beschwert sich die Leitung des Altenheims St. Petrusheim, dass die startenden Flugzeuge die Einrichtung „in nur **30 m Höhe berfliegen**. Die Störungen sind auch abends **nach 22:00 Uhr**“. Mit Schreiben vom 23. August 1990 erklärt die RAF Laarbruch, dass die „**Flugroute geändert**“ wurde, „um die Bevölkerung im benachbarten niederländischen Bergen und Neu-Bergen etwas weniger dem Flug-Lärm auszusetzen. Daher lässt es sich nicht vermeiden, dass Sie und die anderen Bewohner des Altenheims den mit unserem Flugbetrieb verbundenen Lärm wahrnehmen“.
90. Mit Datum vom 20. November 1990 beschwert sich H. W. aus Laar „ber den verstärkten Fluglärm“ in den letzten Tagen. „Er arbeitet nachts und kann tagsüber kaum schlafen. Auch seine **zweijährige Tochter** wird am späten Abend an **gegen 21:00 Uhr immer wieder aufgedeckt**“. Mit Schreiben vom 29. November 1990 erklärt die RAF Laarbruch „dass das Wohnhaus von Herrn W. nur wenige Hundert Meter vom Flugfeld entfernt (liegt), so dass ein gewisses Maß an Fluglärm nicht zu vermeiden ist“.
91. Mit Schreiben vom 19. August 1991 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde aus St. Petrusheim: „Der durch den Startvorgang und **durch die äußerst niedrige Flughöhe bedingte sehr laute Fluglärm** ist von den Bewohnern des St. Petrusheims und vor allen Dingen von den im Altenheim lebenden Personen **nicht zu ertragen**. Es werden nachhaltige **Gesundheitsschädigungen** befürchtet. Die Verwaltung des Hauses bittet dringend, die Flugrouten über den Bereich der Bauernschaft wieder so zu wählen, wie sie in den letzten Jahren geflogen worden sind“.
- In dieser Forderung wird mehr als deutlich, dass die von der RAF Laarbruch getätigten Änderungen der Flugrouten unter dem Strich keine Verbesserungen gebracht haben; vielmehr kam es zu einer Umschichtung der Lärmbelastung von einem Teil der Anwohner zum anderen. Letztendlich wurde die Belastung nur umverteilt, aber nicht reduziert.*
92. Mit Schreiben der Gemeinde Weeze an die RAF Laarbruch vom 23. November 1992 beschwert sich Herr N. aus St. Petrusheim: „dass zum Zeitpunkt seines Anrufes bereits seit 3 Stunden wieder Maschinen vom Flugplatz Laarbruch

im **steilen Anflug über das Petrusheim fliegen**. Er gibt an, dass die Maschinen immer aus der zweiten Bahn [gemeint ist die nördliche Rollbahn] in Richtung Petrusheim starteten und dort die vorgeschriebene Höhe von 150 Meter noch längst nicht erreicht haben. Für die älteren Bewohner des Petrusheims sei der **entstehende Lärm eine sehr große Belastung**. Herr N. versteht nicht, wieso das Petrusheim nicht wie üblich umflogen wird“. Mit Schreiben vom 14. Dezember 1992 antwortet die Gemeinde für die RAF Laarbruch: „Kürzlich wurde der Verlauf der RAF Laarbrucher Platz-Runden verändert, um die Flugsicherheit weiter zu verbessern. Infolgedessen fliegt die Mehrzahl der Flugzeuge nun im nördlichen Umfeld des Flugplatzes. Auf Grund dieser Änderung werden die Flugzeuge jetzt in größerer Nähe zum St. Petrusheim angetroffen. In Ihrem Falle bemühen sich alle unsere Piloten auch weiterhin aktiv darum, einen direkten Überflug des Petrusheims zu vermeiden“. Und weiter: „Auf Grund der Lage des St. Petrusheims zum Flugplatzgelände ist eine gewisse **Lärmstörung unvermeidbar**“.

93. Mit Datum vom 17. Mai 1993 beschwert sich Frau X. aus Baal darüber, dass ihr Haus **„ständig** von Militärmaschinen des Militärflugplatzes Laarbruch **in sehr niedriger Höhe** überflogen wird“. Der „dabei entstehende **Lärm** sei **unerträglich**, besonders auch für die Kinder der Familie“. Mit Datum vom 21. Juni 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: „Da das Haus der Familie X. in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes liegt, wird sich ein gewisses Maß an Lärmausfall nie vermeiden lassen“.
94. Mit Datum vom 17. Mai 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau X. aus St. Petrusheim, das „tagsüber und in den Abend- und Nachtstunden **in äußerst geringer Höhe ständig überflogen**“ werde. „Diese immer wiederkehrende Lärmbelästigung ist von vielen **nicht mehr zu ertragen**“. Die Tatsache, dass auch Hubschrauber das Haus mit darunter hängenden Jeeps überfliegen, werde „von den Bewohnern als **Bedrohung** empfunden und löse Ängste aus“. Mit Datum vom 21. 6. 1993 bedauert die RAF Laarbruch die Belästigungen und verweist darauf, dass die Hubschrauber erst seit einigen Wochen auf Laarbruch stationiert sind und die Piloten sich „mit den Gegebenheiten und Gepflogenheiten vor Ort vertraut machen“ müssen.
95. Mit Datum vom 24. Juni 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine erneute Beschwerde der Frau F. aus Weeze-Baal, wobei sie sich darüber beklagt, dass die **Piloten der Militärmaschinen „Flugzeugralleys“** zum **„Vergnügen der Beteiligten“** über ihrem Haus durchführen. Mit Datum vom 12. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es gehe bei den beobachteten Übungsflügen darum, die **„Einsatzfähigkeit unter Beweis zu stellen“**; sie dienen nicht dem „privaten Vergnügen“. Es handele sich vielmehr um eine „Demonstration unserer gemeinsamen Kräfte - einem möglichen Gegner gegenüber - und stellen somit eine **abschreckende d.h. friedenserhaltende Maßnahme** dar“.
96. Mit Datum vom 5. Juli 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau K. H. aus Weeze-Hees, wobei sie sich darüber beklagt, dass sie sich **„bedroht“** fühle durch „eine Militärmaschine, die ihr Haus in extrem niedriger Höhe überflogen hat“. Ferner „hat das ganze **Haus gebebt** und sie hatte **Sorge**, dass es über sie **zusammenstürzen** würde“. Mit Datum vom 20. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es ging bei den beobachteten Übungsflügen darum, einigen „hochgestellten Mitarbeitern“ des Verteidigungsministeriums die „Aufgaben und den Auftrag der RAF Laarbruch zu erläutern und zu demonstrieren“, wofür ein „kurzes Programm“ durchgeführt wurde.
97. Mit Datum vom 22. Juli 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau I. aus Weeze-St. Petrusheim, wobei sie sich über den **„unerträglichen Fluglärm“** beklagt. Mit Datum vom 30. August 1993 [Posteingangsstempel der Gemeinde Weeze] kündigt die RAF Laarbruch dazu an, „in nächster Zukunft das Flugaufkommen und die damit verbundenen Lärmauswirkungen im Bereich des St. Petrusheims zu überprüfen“. Ferner kündigt die RAF in diesem Zusammenhang an, „dass unsere Piloten keine Vorwarnung im Zusammenhang mit der geplanten Überprüfung erhalten, sodass wir ein genaues und exaktes Prüfungsergebnis erhalten“. Mit Schreiben vom 12. August 1993 beschwert sich die Mitarbeitervertretung von St. Petrusheim über die Aufrichtigkeit der vorgenommenen Lärmmessungen. Zunächst haben die Maschinen am Tag der Lärmmessung einen „erheblich größeren Bogen um das Petrusheim geschlagen als sonst üblich“. Dies wird als „unseriöser Versuch“ [der RAF] bewertet. Die Sorgen des St. Petrusheimes seien:
- **„ohrenbetäubender Fluglärm“** durch RAF-Flugzeuge „bis in die späten **Abendstunden**“,
 - dass man sich bei der „wichtigen **Arbeit kaum noch konzentrieren**“ könne,
 - dass **„Risse in der Bausubstanz unserer Gebäude“** auftreten,
 - dass **„abgelassenes Kerosin“** für „Gesundheitsschädigungen“, besonders für ihre Kinder verantwortlich sein dürfte.
 - Man erwäge daher „zivilrechtliche Klagen“ auf Schadenersatz.
- Mit Schreiben vom 31. August 1993 verweist die RAF Laarbruch darauf, dass man an einer „Arbeitsstudie“ arbeite, um die „tatsächliche Lärmbelästigung“ zu ermitteln. Ansonsten handele es sich bei den kritisierten Vorfällen um das „vorgeschriebene Flugtraining“.
98. Mit Datum vom 2. September 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau X. aus Weeze-St. Petrusheim [Baal], wobei sie sich darüber beklagt, dass **„mindestens 5 Flugzeuge im Tiefflug** über das St. Petrusheim“ gerast seien. Mit Datum vom 22. September 1993 antwortet die RAF Laarbruch zu den Vorfällen: „Nach unseren Unterlagen fand an diesem Tag ein reines routinemäßiges Platzrunden-Training statt“.

99. Mit Datum vom 31. August 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn M. aus Weeze-St. Petrusheim [Baal], wobei er sich darüber beklagt, dass **Tiefflüge eine Beerdigung gestört** haben. Mit Datum vom 22. September 1993 antwortet die RAF Laarbruch zu den Vorfällen: „Nach unseren Unterlagen fand an diesem Tag ein reines routinemäßiges Platzrunden-Training statt“. Und weiter schreibt die RAF, dass man bei entsprechender Voranmeldung eines solchen Ereignisses entsprechende Maßnahmen einzuleiten bereit sei.
100. Mit Datum vom 9. September 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn M. aus Weeze-St. Petrusheim [Baal], wobei er sich darüber beklagt, dass „Militärmaschinen das Petrusheim **im Abstand von einigen Minuten ständig** direkt oder am Rand **überfliegen**. Durch die geringe Flughöhe der Maschinen ist der Lärm **unerträglich**“. Mit Datum vom 27. September 1993 antwortet die RAF Laarbruch zu den Vorfällen, dass an dem Tag ein NATO-AWACS-Flugzeug Platzrunden gedreht und den „routinemäßigen Instrumentenflug“ trainiert habe. Ferner haben Harrier den „routinemäßigen Sichtflug“ durchgeführt. Da Herr M. „keine genaueren Angaben“ machen kann, sei es leider nicht möglich, „die tatsächlich für den Vorfall verantwortlichen Maschinen zu identifizieren“.
101. Mit Datum vom 30. September 1993 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Herrn M. und T. aus Weeze-St. Petrusheim [Baal], wobei sie sich darüber beklagen, dass Militärmaschinen das **Petrusheim direkt überfliegen**. Mit Datum vom 11. Oktober 1993 antwortet die RAF Laarbruch zu dem Vorfall, dass an dem Tag „ein **Tornado der RAF Brüggén** im Umfeld des Flugplatzes“ trainierte. „Die Flugbesatzung war mit den **Laarbrucher Flugbetriebsvorschriften nicht in vollem Maße vertraut**, so dass es durchaus möglich ist, dass dieser Maschine in zu großer Nähe des St. Petrusheims angetroffen wurde“. Im „Normalfall“ landen Gastflugzeuge auf Laarbruch und können dann auf die geltenden Vorschriften hingewiesen werden. Im vorliegenden Fall war das nicht möglich, da der Tornado nicht landete und die „auswärtigen Piloten (nur) Platzrunden trainierten“.
102. Mit Datum vom 24. November 1993 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Herrn Dr. H. I. aus Weeze-Baal an die RAF Laarbruch weiter. Er beschwert sich: „**4 Militärmaschinen** überflogen das Anwesen des Herrn Dr. H. **unter 100 Meter**“. Mit Datum vom 3. Dezember 1993 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung und erklärt, „dass es sich hierbei um 4 Harrier-Flugzeuge handelte, die im Einvernehmen mit den geltenden Vorschriften flogen“.
103. Mit Datum vom 22. 2. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Anwohners I.-Q. L. aus Weeze-Baal: Herr L. kann keinen Sinn darin erkennen, dass die Flugzeuge immer wieder **Platzrunden** fliegen und in Verbindung damit **Scheinlandungen** durchführen“. Mit Schreiben vom 21. März 1995 erklärt die RAF, dass sie sich die Beschwerde „nicht erklären“ könne. Ferner wird darauf verwiesen, dass der inzwischen eingesetzte Flugzeugtyp Harrier „40% leiser“ sei als der Tornado.
104. Mit Datum vom 18. 04. 1994 beschwerten sich die Anwohner der Hees bei der Gemeinde Weeze über die unakzeptablen Begründungen der RAF Laarbruch und fügten eine **Unterschriftenliste von 130 Anwohnern der Hees und Baal** bei, die sich mit dem Anliegen der Beschwerdeführer solidarisierten: „Sehr geehrter Herr Hünnekens, wir haben das Schreiben des Wing Commanders Gowers vom 25.03.199 zur Kenntnis genommen und möchten Sie bitten, dieses an den Commander Gowers mit folgendem Vermerk zurückzuschicken: Wir alle können und wollen auf Ihre Standardantwortbriefe, die auf unsere ernstgemeinten Fluglärmbeschwerden folgen, verzichten. Es ist eigentlich eine **Beleidigung** in welcher Art und Weise auf unsere **Ängste** und auch unseren **Ärger** über die Flugbelästigung reagiert wird. Wir wollen ernstgenommen werden und bitten daher möglichst bald um ein persönliches Gespräch mit Ihrem Group Commander“. Mit Datum vom 28. Juli gibt die Gemeinde Weeze die Stellungnahme der RAF Laarbruch an die Beschwerdeführer weiter: „Wir bestätigen den Eingang Ihres Begleitschreibens zu dem Schreiben der Frau C. & Frau F.. Es ist bedauerlich zu lesen, dass diese beiden Beschwerdeführerinnen der Ansicht sind, dass ich deren Beschwerden leichtfertig abweisen würde und in den Antwortschreiben auf die betreffenden Beschwerden mit **Standardformulierungen** reagiere. Diese Beurteilung trifft in keiner Weise zu. Jede einzelne Beschwerde wird durch einen für Lärmbeschwerden zuständigen Offizier bearbeitet. Das Antwortschreiben gibt dann das Ergebnis der getroffenen Ermittlungen wieder. Wenn die Ursachen, die zu einigen Beschwerden führten, sich ähneln, so werden die Antworten diesen Zustand wiedergeben und einen ähnlichen Wortlaut haben. Die Laarbrucher Leitung stellt alle Anstrengungen an, um Belästigungen durch den Flugbetrieb so gering wie möglich einzugrenzen. Gleichzeitig muss jedoch festgestellt werden, **dass wir einen Auftrag erfüllen müssen**. Bürger der umliegenden Gemeinden, die in der Nähe des Flugplatzes wohnen, sollten sich darüber im Klaren sein, **dass sich gewisse Belästigungen, von Zeit zu Zeit, nicht vermeiden lassen**.- Für diesbezügliche Beschwerden ist ein Meldeweg über die Zivilbehörde vor Ort vereinbart worden. Dieses System hat sich über viele Jahre bewährt. Daher ist es uns **nicht möglich, ein Gespräch mit dem Flugplatzkommandanten zu arrangieren**“.
105. Mit Datum vom 21. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des I.-X. X. aus Weeze-Hees: „Herr X. hat [am 19. 04.] die Wember Straße befahren. In diesem Augenblick überflog ein Militärflugzeug die Wember Straße in einer **Höhe weit unter 100 m**. Herr X. weist darauf hin, dass sich das **Flugzeug nicht im Landeanflug** befand. Die **Flugrichtung lag quer zur Landebahn**“. Mit Datum vom 28. 07. 1994 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF die Beobachtung; die RAF begründet die Notwendigkeit der Flüge mit den bereits mehrfach zitierten und bekannten Standardformulierungen.

106. Mit Schreiben vom 28. 04. 1994 beschwert sich der Vorsitzende der „**BIG-Fluglärm**“, L. I., Weeze-Hees, bei der Gemeinde Weeze über den Fluglärm: „Heute, am Donnerstag, dem 28.04.94 habe ich persönlich einmal miterlebt, was unsere Familien doch tagsüber für einem **infernalischen Lärm** ausgesetzt sind. **Im Krieg kann es nicht schlimmer sein.**
In der vorgenannten Zeit wurde hier von einem Militärjet eine **Schau abgezogen, die spottet aller Beschreibung.** Der Jet zog über unseren Häusern steil in die Höhe, sodaß man von unten in die Düsen sehen konnte. Sekunden später stieß er wieder steil im **Sturzflug auf die Häuser zu** und im letzten Moment wieder in den Steilflug überzugehen. Es konnte einem schon **Angst und Bange** werden, dass nichts passiert.
Sie müssen unbedingt etwas unternehmen diesbezüglich.
Solche **sehr gefährlichen Flugübungen** können doch bestimmt auch über anderen Gebieten ausgeführt werden. **Wenn bei Ihnen im Rathaus Dienstschluß ist, fängt hier auf der Hees der Lärm an, damit dieser möglichst von Ihnen nicht gehört wird.**
Während ich diese Zeilen schreibe, es ist jetzt 21.30 Uhr, fliegt immer noch ein Hubschrauber ständig über die Hees. Das geht jetzt schon seit 20.00 Uhr“.
Mit Datum vom 17. Mai 1994 antwortet die RAF mit den üblichen Standardformulierungen in Bezug auf den beanstandeten Kunstflug. Über den Hubschrauberlärm äußert sich die RAF jedoch konkret: „Ich glaube, daß die Maschine, die Herrn I. am Abend des 28. April 1994 störte, ein Chinook-Hubschrauber war. Zu der Zeit fand ein Training der Flugbesatzung statt. Dieser Hubschraubertyp ist erst seit kurzer Zeit bei der Royal Air Force im Einsatz, so daß die fliegenden Besatzungen zum Teil noch auf den Einsatz mit diesem Typ weiter ausgebildet werden müssen. Wir bemühen uns darum, diese Umschulungsphase so schnell wie möglich zu erledigen. In diesem Zusammenhang kann es leider dazu kommen, daß das **Training bis zum frühen Abend andauert.** Die Flugbesatzungen werden jedoch angewiesen, die umliegenden **Wohngebiete nicht zu überfliegen, wenn es sich im Rahmen der Gegebenheiten vermeiden lässt.** Es ist jedoch nicht möglich, vereinzelt liegende Höfe oder Häuser am Rande von Ortschaften oder Städte oder abgelegene Gehöfte stets auszusparen“.
107. Mit Datum vom 10. 05. 1995 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn S. aus Goch-Hülme: „Herr S. verweist zum wiederholten Male darauf, daß sein Haus immer noch **unmittelbar von Hubschraubern und Flugzeugen des Flugplatzes Laarbruch überflogen wird.** Gestern wurde sein Haus in der Zeit von 9.30 Uhr und später immer wieder von einem einzelnen Militärflugzeug überflogen.
Herr S. verweist auf ein Gespräch mit Ihnen vor einigen Monaten, in dem Sie erklärt haben, daß ein Fehler in den Flugkarten für das unmittelbare überfliegen des S.'schen Anwesens in der Vergangenheit verantwortlich gewesen ist. Sie hätten sich dafür eingesetzt, dass diese Einzeichnungen berichtigt worden seien, so daß das Anwesen S. künftig nicht mehr überflogen würde. Die Familie S. erklärt, sie sei **nerlich völlig am Ende.** In den vergangenen Tagen ist Frau S. von einer **Krebsoperation** in ihr Haus zurückgekommen.
Der durch diese Überflüge bedingte Fluglärm bedeutet für sie, so stellt Herr S. dar, jetzt eine noch größere Belastung, der sie nicht gewachsen ist.
Herr S. erklärt auch, er befürchte durch die bei den Oberflügen entstehende **Luftvibration** weitere **größere Schäden an seinem Anwesen.**
Sehr geehrter Herr Gudgin [Verbindungsmann der RAF im Hauptquartier Mönchengladbach], ich bitte Sie, den dargestellten Sachverhalt zu überprüfen. Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie erreichen könnten, daß die Fluglärmbelastungen der Familie S. gemildert werden könnten.
Am 8. Mai 1996 antwortet die RAF über ihren Verbindungsmann beim britischen Hauptquartier in Mönchengladbach ausnahmsweise:
„Während der letzten Monate wurden mir von Herrn Hünnekens mehrere Beschwerden von Frau C. und Frau F., beide wohnhaft in 47652 Weeze, Grootestr. 13, zugeleitet. Alle Beschwerden beziehen sich auf die Flugbewegungen des AWACS von und nach RAF Laarbruch. Die letzte Beschwerde ist vom 15. April 96.
Laarbruch ist ein NATO Flugplatz, welcher der RAF für die Stationierung von RAF Flugzeugen, die der NATO unterstellt sind, zugeteilt ist. Als NATO Flugplatz **kann er von der NATO für jeden Zweck, der für die Förderung der NATO Ziele notwendig erscheint, genutzt werden.** Die Besatzung der AWACS setzt sich aus NATO Personal zusammen, d. h. dass es sich hierbei nicht um Flugzeuge einer bestimmten Nation handelt. Es ist deshalb verständlich, dass die NATO für die Ausbildung ihrer Besatzungen von allen Einrichtungen in Deutschland oder auch an anderen Orten vollen Gebrauch macht, um ihre professionellen Fähigkeiten zu verbessern. Alle Beschwerden, die mir bezüglich der AWACS zugeleitet wurden, beziehen sich auf **rechtmässige Aktivitäten.** Aus diesem Grund kann ich keine weiteren Massnahmen ergreifen.
Personen, die sich entschlossen haben, neben einem Flugplatz zu wohnen, müssen den Fluglärm, welcher mit dem rechtmässigen Flugbetrieb einhergeht, akzeptieren“.
Mit demselben Schreiben fordert die RAF die Gemeinde indirekt auf, nur die berechtigten Lärmbeschwerden weiterzuleiten. Die Zahl der bearbeiteten Fluglärmbeschwerden geht daher ab 1996 stark zurück!
108. Mit Datum vom 18. 08. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn H. L. aus Weeze-Hees, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr L. ruft verzweifelt an, weil er den **Fluglärm nicht mehr ertragen kann.** 1 bis 3 einmotorige **Flugzeuge überfliegen immer wieder in niedrigster Höhe sein Haus,** bzw. kommen in **Sturzflügen** auf sein Haus zugeflogen. Der dabei durch das extrem starke Drosseln und Wiederbeschleunigen der Motoren über einen langen Zeitraum verursachte **Fluglärm kann von der Familie L. nicht mehr ertragen werden.** Herr L. fordert die betreffenden Piloten auf, umweltbewusster zu fliegen“.

109. Mit Datum vom 30. 05. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau I.-U. aus Weeze-Niederhelsum, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Frau I.-U. kann den **Fluglärm nicht mehr ertragen**. Sie leidet an **Herzklopfen** und fühlt sich nicht mehr wohl. Sie fragt an, wie lange die Flugzeuge noch über ihr Haus fliegen. Der langanhaltende Fluglärm belastet sie sehr. Früher wurden Pausen eingelegt, heute geht es **stundenlang ohne Unterbrechung** weiter“.
110. Mit Datum vom 06. 11. 1998 beschwert sich I.-Q. L. aus Weeze-Niederhelsum letztmalig über die RAF Laarbruch, und zwar direkt beim Kommandanten des Flugplatzes: „Gestern Abend hätte man beinahe **glauben können, in Laarbruch sei bereits ein Krieg ausgebrochen**. Die Knallerei war aber vermutlich auf den Guy-Fawkes-Day zurückzuführen. Vor Jahren wurde gelegentlich die umliegende Bevölkerung über den Anlaß des Lärms aufgeklärt oder sogar zum **Spektakel** eingeladen. Der **wirkliche Schrecken** fand aber dann anschließend statt, nochmals eine Dreiviertelstunde **Dauerlärm durch Platzrunde um Platzrunde** eines oder mehrerer Harrier. Zur Belustigung des vielleicht noch vorhandenen Publikums oder dringend notwendige militärische Übung?
Vor einer Viertelstunde heute: .schneidiger Überflug dreier Harrier, anschließend konventionelle Landung eines dieser **Krachscheite**, zwei mit sehr langem, sehr langsamem und **sehr sehr lautem Schwebeanflug**. Protzerei oder dringend notwendige militärische Übung? letzteres ist eigentlich auszuschließen: wo auch immer nach einem militärischen Einsatz ein Flugzeug in niedriger' Höhe **außerhalb des eigentlichen Flugplatzes** ein solches Manöver durchführt, ist es doch ein leichtes Ziel für Partisanen oder Widerstandskämpfer.
Eine Antwort auch auf dieses Schreiben erwarte ich nicht, es dient nur dem Zwecke meiner **Abscheu vor dem seit Einsatz des Harrier in Laarbruch** für mich unerträglichen und meiner Meinung nach auch **überflüssigen Lärm** nochmals Ausdruck zu verleihen.
Mit Datum vom 18. Dezember 1998 antwortet die RAF über ihren Verbindungsoffizier Michael Gudgin aus dem Hauptquartier in Mönchengladbach ausführlich:
„Hiermit beziehe ich mich auf Ihr Schreiben vom 06. November, in dem Sie abschliessend bemerken, dass Sie keine Antwort auf dasselbe erwarten. Zum Glueck liegt mir sehr daran, Ihr Schreiben zu beantworten und nicht zuletzt auf Grund der Vielzahl der sachlichen Fehler, die darin enthalten sind.
Zu Beginn, bezueglich des Feuerwerks im Zusammenhang- mit der Guy-Fawkes Night (05. November): Ich bin mir nicht sicher, wie lange Sie bereits in dieser Gegend ansaessig sind. Ich selbst weiss jedoch, dass die Royal Air Force Laarbruch seit vielen Jahren die Guy Fawkes Night feiert, und zwar immer an dem oben genannten Datum. Es ueberrascht mich sehr, dass Sie nicht davon ausgegangen sind, dass diese Veranstaltung in diesem Jahr wiederum stattfindet. Was eine Vorbenachrichtigung der umliegenden Bevoelkerung anbetrifft, so bin ich stets der Annahme gewesen, dass eine solche nicht vonnoeten ist - ebenso habe ich nicht festgestellt, dass die deutschen Buerger in den Nachbargemeinden in schriftlicher Form auf dass alljaehrliche Feuerwerk am Silvesterabend hinweisen.
Was die Einladung zur Guy Fawkes Night - Veranstaltung von hier vor Ort wohnenden Personen betrifft, moechte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass dies bereits geschieht. Hierzu lade ich die Personen ein, welche die Aktivitaeten des Flugplatzes regelmaessig unterstuetzen, und die mir wichtig sind. Sie gehorenen nicht zu dieser Gruppe.
In Ihren Schreiben fuehren Sie weiterhin aus, dass im Anschluss an das Feuerwerk an dem besagten Abend der eigentliche Terror erst begann, als Flugzeuge ueber einen Zeitraum von etwa 45 Minuten Platzrunden absolvierten. Sie haben in der Tat Recht, wenn Sie erklaren, dass Harrier-Fluzeuge an dem Abend flogen. Jedoch ist Ihre zynische Beurteilung dieses Flugbetriebs voellig falsch, wenn Sie schreiben, dass die Flugzeuge fuer das bei der Guy Fawkes Night-Veranstaltung versammelte Publikum im Einsatz waren. Vielleicht haben Sie bemerkt, dass man die Flugzeuge selbst mit dem blossen Auge kaum sehen konnte, und dass diese daher in keiner Weise zum Zwecke einer Flugshow betrieben wurden. Was umso wichtiger ist, es obliegt mir nicht, - und entspricht auch meinen Wuenschen nicht - Flugstunden mit Harrier-Flugzeugen zu erzeugen, ausser solchen die ausschliesslich im Rahmen des aeusserst wichtigen Trainings fuer den Einsatz zu erklaren sind, wobei es sich hierbei um eine Aufgabe handelt, auf die sich diese Einheit vollkommen konzentriert. Ich habe den Eindruck, dass Sie vergessen haben, weshalb die Royal Air Force in Ihrem Land ist, - sie ist hier zum Training, um UN- und NATO Aktionen zu unterstuetzen.
Zum Abschluss, Sie geben an, dass drei Flugzeuge im Umfeld von RAF Laarbruch Platzrunden durchfuehrten (vermutlich tagsueber), und dass eines dieser Flugzeuge die zur Landung ueblichen Manoever absolvierte, waehrend die beiden andern die Schubkraft zum Anflug bei Senkrechtlandung reduzierten. Ich zweifle nicht daran, dass Sie diese Flugmanoever vollkommen korrekt beurteilt haben. Leider haben Sie jedoch wiederum das sachlich Wesentliche total verfehlt, d.h. aus welchem Grund wurden solche Flugbewegungen vorgenommen. Wie Sie vielleicht wissen, waren Harrier-Flugzeuge der RAF Laarbruch in juengster Zeit an Operationen im Irak, in Bosnien and Kosovo, sowie an Operationen von Flugzeugtraegern der britischen Marine beteiligt. Harrier-Flugzeuge landen grundsaeztlich senkrecht auf dem Deck eines Flugzeugtraegers (schon bei Tag ein schwieriges, und bei Nacht wohl das schwierigste Flugmanoever, das von Harrier-Kampfpiloten abverlangt wird. Ich versichere Ihnen daher, dass es sich um ein entscheidend-wichtiges, militaerisches Training und nicht um ‚Ein-Sich-Zur-Schau-Stellen‘ handelt. Da Sie es fuer angebracht hielten, Abschriften Ihres Schreibens an verschiedene oeffentliche Persoenlichkeiten und Publikationen zu leiten, bin ich Ihrem Beispiel gefolgt. Da ich um meine Glaubwuerdigkeit bei diesen Institutionen weiss, bin ich voller Zuversicht, dass Sie mein Schreiben veroeffentlichen, und die Irrtuemer in Ihrem Schreiben widerlegen werden“.

Der Briefwechsel zeigt, wie vergiftet die Atmosphäre zwischen den Briten und einigen Anwohnern war, obwohl der Abzug der Kampffjets und die Schließung des Flugplatzes unmittelbar bevor stand.

Kap. VIII: **Tiefflüge über und nahe Weeze** (außer Hees, Baal, St. Perusheim, Niederhelsum Wemb)

111. Mit Schreiben vom 7. Oktober 1985 beschwert sich K. S. aus Weeze über **Tiefstflüge über sein Haus in der Ortschaft**. Die RAF Laarbruch bestätigt, dass sich „ein Überflug der Ortschaft Weeze nicht immer vermeiden“ lässt.
112. Mit Schreiben vom 8. August 1988 erklärten die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch in Reaktion auf Beschwerden über Tiefflüge, dass “wir jedoch mit einer größeren Anzahl von Flugzeugen operieren (müssen), um unsere Einsatzkraft unter Beweis zu stellen. Dabei lassen sich **kurzfristig andauernde und erhöhte Lärmpegel leider nicht verhindern**“.
113. Mit Schreiben vom 28. Oktober 1988 reagierte die RAF Laarbruch konkret auf die Beschwerde einer Bürgerin aus Weeze. Darin wird festgestellt: “In Folge unserer **NATO-Mitgliedschaft** sind wir einerseits zum Einsatz von **Hochleistungs-Düsenflugzeugen von Laarbruch verpflichtet**, andererseits können wir jedoch mit Nachdruck betonen, dass wir uns des daraus resultierenden Fluglärms und seiner möglichen Auswirkungen auf die Umwelt durchaus bewusst sind. ... Wie Sie sich vorstellen können, ergeben sich im praktischen Ablauf eines Flugbetriebs Situationen, wie zum Beispiel kleinere technische Mängel oder spezifische Anweisungen durch den Kontrollturm, wenn Flugzeuge sich in Bereichen bewegen, die sie unter normalen Umständen meiden würden“. *In dieser Antwort wird deutlich, dass die militärischen Zwänge der Royal Air Force Vorrang vor den Lärmschutz Bedürfnissen der Bevölkerung haben.*
114. Mit Datum vom 23. April 1990 beschwert sich B. H. aus Weeze über den „**kaum zu ertragenden Fluglärm** durch auf dem Flugplatz Laarbruch startende Militärmaschinen. Die Höhe lag nach Darstellung von Herrn H. unter 300 m. Er empfinde den Lärm als nicht mehr zumutbar“. Mit Schreiben vom 11. Juli 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „In der fraglichen Woche fand auf dem Flugplatz Laarbruch eine militärische Übung statt. ... während einer solchen Übung ist der Flugbetrieb naturgemäß intensiver als normalerweise; ebenso werde eine andere Flugroute benutzt. Leider **verläuft eine dieser Routen im südlichen Raum der Ortschaft Weeze, in einer Flughöhe von 165 m**“.
115. Mit Datum vom 21. November 1991 beschwert sich Frau H. aus Weeze über „den **enormen Fluglärm** am Tage. Sie ist Nachschwester. Sie benutzt schon Oropax, und hat mehrere Tage nicht schlafen können“.
116. Mit Datum vom 24. Juni 1991 reichte die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau H. aus Weeze an die RAF Laarbruch. Darin heißt es: „dass während der letzten drei Tage ständig Flugzeuge enge Schleifen über ihr Wohngebiet [Weeze, Franziskaner Straße] ziehen. Außerdem fliegen die **Flugzeuge viel zu tief** und lassen immer eine **große Kerosin-Wolke** zurück. Frauen G. findet dies auch für den benachbarten Kindergarten unzumutbar“. Mit Schreiben vom 24. Juli 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch folgendermaßen: „Nach den Unterlagen in unserer Flugleitstelle absolvierte ein NATO-Besucher-Flugzeug ein routinemäßiges Trainingsprogramm hier in dieser Zeit. Obwohl es sich dabei nicht um unser eigenes normales Flugtraining als solches handelt, ist hin und wieder damit zu rechnen, dass Besucher unser Flugfeld benutzen. Unglücklicherweise wurde an den besagten Tagen unsere zweite Rollbahn eingesetzt, so dass die Maschinen in größerer Nähe als gewöhnlich zur Ortschaft Weeze angetroffen wurden“.
117. Mit Datum vom 29. September 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von I. I. aus Weeze an die RAF Laarbruch weiter: „Das Haus des Herrn H. wurde zum vorgenannten Zeitpunkt mehrere Male von einem Einzelflugzeug überflogen. Die **Militärmaschine** kam aus Richtung Gaesdonck/Niederhelsum und flog in einem Bogen **über den Mariawasserweg zum Flugplatz Laarbruch** zurück. Herr I. verweist darauf, dass auf Grund der bestehenden Absprachen der geschlossener Ort Weeze nicht überflogen werden soll“. Mit Schreiben vom 19. Oktober 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, die den Vorfall indirekt bestätigt: „Wir bedauern es, dass Herr I. Anlass zu einer Beschwerde hatte und hoffen, dass sich ähnliche Vorfälle in Zukunft nicht wiederholen“. *Mit Einführung der Harrier Jets im Herbst 1992 wurden die Flugrouten neu festgelegt. Während früher vorzugsweise die Süd-Schleife über Wemb geflogen wurde, wurden die Platz-Runden nunmehr nördlich des Flugplatzes Laarbruch geführt. Dabei starteten die Jets über St. Petrusheim, flogen weiter nach Hülm und tangierten das Weezer Ortsgebiet am westlichen Rand der Gemeinde. Diese neue Route ergab sich auch aus der neuen Nutzung der nördlichen Rollbahn des Flugplatzes für Starts und Landungen des Senkrechtstarters vom Typ Harrier. Damit war die Gemeinde Weeze wieder unmittelbar von Fluglärm tief fliegender Jets betroffen. Entsprechend häuften sich die Beschwerden der Anwohner.*
118. Mit Schreiben vom 27. November 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn I. I. an die RAF Laarbruch weiter. Darin heißt es: „Herr H. fühlt sich wieder durch Fluglärm in seiner Ruhe gestört, der dadurch verursacht wird, dass Flugzeuge zum genannten Zeitpunkt ständig vom Flugplatz kommend bis zum

Marienwasserweg fliegen, dort abdrehen und in Richtung Westen weiter fliegen. Der dabei entstehende Fluglärm ist sehr laut. Herr I. versteht nicht, warum diese Flugroute gewählt wird, da nach den bestehenden Absprachen geschlossene Ortsteile nicht überflogen werden sollen“. Am 14. Dezember 1992 antwortet die Gemeinde im Auftrag der RAF Laarbruch ähnlich wie im Falle St. Petrusheim, wobei die neue Flugroute, die erhöhte Flugsicherheit, und die Nutzung der nördlichen Rollbahn dargelegt werden. Und weiter: „**In Anbetracht der Lage seines Hauses wird sich eine derartige Lärmauswirkungen [für Herrn I.] wohl hin und wieder erneut feststellen lassen. Der Flugplatz Laarbruch besteht seit mehr als 35 Jahren. Wir sind der Ansicht, dass der Flugbetrieb heutzutage weniger Lärm verursacht als in all den Jahren seit der Flugplatz-Gründung**“.

119. Mit Schreiben vom 19. Oktober 1992 gibt die Gemeinde Weeze Klagen aus dem Rat an die RAF Laarbruch weiter. Darin heißt es: „In der letzten Sitzung des Rates der Gemeinde sprach Ratsmitglied Rötischer den zunehmenden Fluglärm an, der dadurch entsteht, dass **Flugzeuge von Laarbruch in letzter Zeit wieder regelmäßig die im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde überfliegen**. Herr R. trifft fragt sich, ob frühere Absprachen nicht mehr gelten, nach denen die Ortschaften selbst nicht überflogen werden“. ... In der gleichen Sitzung des Rates erklärte Ratsmitglied Falk, dass auch er sich in letzter Zeit durch den zunehmenden Fluglärm im Ortskern der Gemeinde erheblich gestört fühlt“. In einer Antwort vom Oktober 1992 [Eingangs-Stempel vom 5. November 1992] nimmt die RAF Laarbruch dazu Stellung: „Es ist durchaus verständlich, dass einige ihrer Ratsmitglieder in letzter Zeit eine Zunahme des Lärmpegels festgestellt haben, besonders im Hinblick auf die Tatsache, dass sich zwischen Juni und September dieses Jahres keine Flugzeuge auf Laarbruch befanden und es somit verhältnismäßig ruhig war. Seitdem hat der Flugverkehr in der Vorbereitungsphase zur Stationierung von zwei Harrier-Staffeln nach Laarbruch langsam wieder zugenommen“.
120. Mit Datum vom 21. November 1992 beschwert sich S. N. aus Weeze über einer Formation von **vier Tornado-Flugzeugen**, wie den **Ortskern von Weeze im Tiefstflug** passiert haben. Mit Datum vom 10. Dezember 1992 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch den Vorfall; Herr N. habe wohl „eine Formation von vier Tornado-Flugzeugen beobachtet, die dem Flugplatz Laarbruch einen ersten Besuch ab abstatteten“. Die **Besucher** seien mit den lokalen Gegebenheiten nicht vertraut und würden nun darauf hingewiesen. Man sei zuversichtlich, dass sich ein derartiger Vorfall nicht wiederholt.
121. Mit Datum vom 4. Februar 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch Stellung zu einer Fluglärmbeschwerde des Herrn X. X. vom 11. Januar 1993: „Es ist Ihnen sicherlich bekannt, dass der Verlauf der Platzrunden nach der Verlegung der Harrier-Flugzeuge nach Weeze im letzten Jahr aus flugsicherheitstechnischen Gründen abgeändert wurde. Infolgedessen ergibt es sich leider, dass die Flugzeuge in **größerer Nähe zum Weezer Gemeindegebiet** angetroffen werde in, so dass einzelne Weeze Bürger hin und wieder Fluglärm wahrnehmen, wie dies auch bei dieser Beschwerde der Fall war. ... In dieser Beschwerde wird erwähnt, dass das Motorengeräusch scheinbar zunahm, als das Harrier-Flugzeug beim Abdrehen auf dem Landungs-Anflug seine Flugrichtung veränderte. Zu diesem Zeitpunkt werden die Geräusche verstärkt wahrgenommen, weil die Schub-Düsen mit der Maschine in einem Winkel von 30 Grad zum Boden in der Vorbereitungsphase zur Landung rotieren. Die Düsen weisen beim Abdrehen des Flugzeugs in Richtung Weeze. Die Piloten geben hierbei nur in den Fällen tatsächlich mehr Schubkraft, wenn die Flugbahn korrigiert werden muss oder wenn das Flugzeug **nicht auf dem Flugfeld landet, sondern nur durchstartet**.
122. Mit Datum vom 4. Februar 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch zu einer Fluglärmbeschwerde des Herrn I. I. Stellung: „Bei **Flügen im nördlichen Bereich sehen die Fluglotsen jedes einzelne Flugzeug, die Platzrunden können mehr zum Flugfeld hin** [näher am Flugfeld] **ausgeführt werden** und, wie gesagt, die einzelnen Piloten sehen jedes Flugzeug, welches sich in diesem Bereich aufhält“. Und weiter: „Auf Grund der Lage seines Hauses wird sich eine Störung durch Fluglärm nie gänzlich vermeiden lassen“.
123. Mit Datum vom 4. Februar 1993 reagiert die Gemeinde Weeze im Auftrag der RAF Laarbruch auf eine Beschwerde der Anwohnerin T. T. aus Weeze, die sich darüber beschwert, dass die Flugzeuge im westlichen Ortsbereich in der Kurve Gas geben und der Lärm dadurch erheblich verstärkt wird: „Es ist Ihnen sicherlich bekannt, dass der Verlauf der Platzrunden nach der Verlegung der Harrier-Flugzeuge nach Weeze im letzten Jahr aus flugsicherheitstechnischen Gründen abgeändert wurde. Infolgedessen er gibt es sich leider, dass **Flugzeuge in größerer Nähe zum Weezer Gemeindegebiet** angetroffen werden, so dass **einzelne Weezer Bürger hin und wieder Fluglärm wahrnehmen**“.
124. Mit Datum vom 4. Februar 1993 regiert die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch auf einer Lärmbeschwerde des Herrn L. U. aus dem Ortszentrum Weeze [Gartenstraße]: „Die Platzrunden werden jetzt nördlich des Flugplatzes geflogen. Folglich werden **Flugzeuge näher zur Ortschaft Weeze** angetroffen“.
125. Mit Datum vom 12. Januar 1993 gibt wie in Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn X. I. aus Weeze an die RAF Laarbruch weiter; darin heißt es: „Die Flugzeuge das Flugplatzes Laarbruch überfliegen die Jan-Pallach-Straße in **sehr niedriger Höhe**. Der dadurch entstehende **Lärm ist unerträglich**. Der Fluglärm wird noch dadurch verstärkt, dass die Flugzeuge in der Kurve die Geschwindigkeit beschleunigen. Herr I. will diese ständigen Belästigungen zum

Anlass nehmen, **aus Weeze wegzuziehen**“. Mit Schreiben vom 8. Februar 1993 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch mit den bekannten Argumenten.

126. Mit Datum vom 18. 07. 1994 beschwert sich U. N. aus Weeze, Marienwasserweg, über ein Flugzeug, „das an diesem Morgen **immer wieder sein Haus überfliegt**“. Mit Datum vom 5. August 1994 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch den Vorfall: Neben einer zivilen Maschine, die am Morgen startete, flogen 4 Laarbrucher Harrier-Flugzeuge ein **Platzrundentraining** [im engl. Original: circuit training] vor Ort“. Im Hinblick auf die „Haupturlaubszeit“ sei „das Flugvolumen sehr gering“.
Wenn 4 Jets ein Platzrundentraining durchführen, bedeutet dies, dass pro Maschine im Schnitt 5 Anflüge stattfinden. An- und Abflug mit 2 Flugbewegungen berechnet, bedeutet dies 10 Flugbewegungen pro Maschine und damit insgesamt 40 Lärmereignisse am Morgen. Wenn das Flugvolumen an dem Vormittag als „sehr gering“ bezeichnet wird, kann man erahnen, wie häufig Lärmereignisse bei normalem Flugbetrieb aufgetreten sind.
127. Mit Datum vom 30. 05. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn S. N. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr N. spricht heute telefonisch das **Überfliegen des Weezer Ortskerns durch Militärflugzeuge des Flugplatzes Laarbruch** an. Herr N. weiß von Absprachen, die schon vor Jahren zwischen der Weezer Verwaltung und der Flugplatzleitung getroffen wurden. Um die große Lärmbelastung der Weezer Bürger zu mildern, wurde vereinbart, daß der geschlossene Ort Weeze und der Ortsteil Wemb unmittelbar nicht mehr überflogen wird. Das ist, wie Herr N. in der Vergangenheit mehrfach angesprochen hat, heute nicht mehr so. In zunehmendem Maße wird der geschlossene Ort Weeze wieder von Militärmaschinen überflogen. Herr N. verweist auf den Überflug von 4 Militärmaschinen über sein Wohngebiet am 07.08.96, 16.40 Uhr. Herr N. bittet ihm mitzuteilen, ob die alten Absprachen nicht mehr gelten und warum sie möglicherweise außer Kraft gesetzt wurden.
Am 22. 10. 1996 antwortet die Gemeinde Weeze: „Bezogen auf Ihre Fluglärmbeschwerde vom 08.08.1996 nimmt das britische Verbindungsamt Stellung. In dem Antwortschreiben wird ausgeführt, dass die britischen Streitkräfte Ihre o. a. Fluglärmbeschwerde gründlich überprüft und dabei alle Piloten auf ihre Verpflichtung, Weezer Wohngebiete nicht zu überfliegen, hingewiesen haben. Es wird noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die britischen Streitkräfte darauf bedacht sind, die in der Vergangenheit getroffenen Vereinbarungen einzuhalten. Sie werden sich auch weiterhin **bemühen**, die Lärmbelastung in Weeze so gering wie möglich zu halten.“
128. Mit Datum vom 17. 04. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn X. S. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr S. fühlt sich besonders durch den **Fluglärm** in den Mittagsstunden, zwischen 12.00 und 15.00 Uhr und in den **Abendstunden zwischen 22.00 und 23.15 Uhr gestört**. Herr S. verweist auf Gespräche zwischen Verwaltung und Flugplatzleitung, wonach eine Mittagsruhe eingehalten werden soll. Bezogen auf die Nachtflüge bittet Herr S. zu überlegen, ob mit den Übungsflügen nicht schon um 21.00 Uhr begonnen werden kann“.
129. Mit Datum vom 18. 08. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn L. U. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr U. fühlt sich durch den **Fluglärm belästigt**, der durch einzelne Flugzeuge verursacht wird, die den **Ortskern der Gemeinde Weeze überfliegen**. Herr U. fragt, ob die Absprache nicht mehr gilt, daß der Ortskern der Gemeinde von den Flugzeugen des Flugplatzes Laarbruch nicht überflogen wird. Herr U. befürchtet auch **gesundheitliche Schäden durch die Immissionen** dieser Flugzeuge“.
130. Mit Datum vom 30. 05. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn I. E. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr E. beschwert sich über die **unmittelbaren Überflüge von britischen Militärflugzeugen in niedriger Höhe**. Er und seine Gäste fühlen sich durch den dadurch entstehenden **kaum auszuhaltenden Fluglärm sehr stark belästigt**. Der Lärm und die **Vibrationen** sind so stark, daß die **Gläser, das Porzellan und die Lampen in seiner Gaststätte wackeln und klirren**. Herr E. ist sehr besorgt um seine Kunden. Er befürchtet, daß sein Lokal wegen des Fluglärms künftig gemieden wird“.
131. Mit Datum vom 12. 05. 1998 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn I. L. aus Weeze-West (Kolpingstraße), die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr L. beschwert sich darüber, daß seit einigen Tagen **Militärflugzeuge** des Flugplatzes Laarbruch in unregelmäßigen Abständen **immer wieder sein Wohngebiet überfliegen**. Der **Lärm**, der dabei entsteht, **ist kaum zu ertragen**. Herr L. verweist auf Absprachen zwischen der Gemeinde Weeze und der Flugplatzleitung, wonach die Flugzeuge die geschlossenen Ortsbereiche der Gemeinde nicht überfliegen sollen“.
132. Mit Datum vom 17. 07. 1998 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn H. I. aus Weeze, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr I. beschwert sich über **anhaltenden Fluglärm** in der Zeit vom 06. 07. bis heute [17. 07. 1998], zeitweise sogar **bis 01.00 Uhr**“.

Kap. IX: Belastungen durch Kunstflieger (ausschließlich Raum Weeze)

Alle Jahre wieder gab es Beschwerden der besonderen Art; einzelne Besatzungen der auf Laarbruch stationierten Jagdflugzeuge wurden regelmäßig auserkoren, um die Royal Air Force Germany bei Flugtagen der NATO-Luftwaffen zu vertreten. In Vorbereitung dieser Auftritte fanden regelmäßige Übungsflüge in der Umgebung des Flugplatzes Laarbruch statt. Dabei wurden ungewöhnlicher Flugrouten und Flugmanöver genutzt bzw. geflogen; häufige Beschwerden waren die Folge.

133. Mit Schreiben vom 16. Juni 1986 etwa bestätigt die Gemeinde Weeze Dr. H. I., dass es „**Flugübungen** in Vorbereitung eines Flugtages“ gegeben hat. Die Royal Air Force Laarbruch wird dabei zitiert; sie bestätigt die lärmintensiven Flugmanöver und rechtfertigt diese damit, dass es sich um Flugtage deutscher Flugplätze handelt. Derartige Beschwerden gab es alljährlich bis 1998.
134. Die **immer wieder stattfindenden Übungsflüge der Kunstflieger** über dem Ortsgebiet der Gemeinde Weeze veranlassten den Gemeindedirektor Wienen zu einer persönlichen Intervention beim Hauptquartier der britischen Streitkräfte in Mönchengladbach: Er fordert die Briten dabei auf, „die Übungsflüge der Kunstflieger nicht mehr über dem Gebiet der Gemeinde Weeze zu gestatten. Es muss doch möglich sein, dünn besiegelte Landstriche zu finden, in denen die Bevölkerung nicht ständig durch einen militärischen Flugplatz belastet ist und wo diese Übungsflüge stattfinden können“.
135. Mit Schreiben vom 28. August 1991 beschwert sich Frau Q. über Tiefstflüge in Baal und „dass die Flugzeuge das St. Petrusheim mehrfach umkreist haben. Sie hatte den Eindruck, als wenn die **Flugzeugführer Kunstflüge veranstalteten**“. Mit Schreiben vom 21. 11. 1991 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung: „Die Flugzeuge, die an dem besagten Tag beobachtet wurden [vermutlich Tornados], absolvierten den letzten Flug von RAF Laarbruch - und zwar führten sie einen Formationsflug über dem Gelände durch. Diese Art von Luftparade finde nur äußerst selten statt“.
136. Mit Datum vom 17. Mai 1993 beschwert sich Herr X. aus Wemb über Flugbetrieb von 7.30 Uhr bis 19.00 Uhr, wobei „die **Harrier in der Luft herumturnen**“ [gemeint ist hiermit das besonders lärmintensive ‚hovvern‘, das für diesen Flugzeugtyp charakteristische Stehen in der Luft]. Mit Datum vom 21. Juni 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es habe sich um einen Übungsflug zur Vorbereitung einer Flugshow gehandelt, was „auf oder um Laarbruch selten vorkommt“.
137. Mit Datum vom 2. September 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von U. F. aus Baal, wobei sie sich beklagt: „Militärflugzeuge ziehen über ihrem Haus in geringer Höhe Schleifen, wobei **Abstürze simuliert** werden und die Maschine dann wieder steil hochgezogen wird. Dadurch entsteht eine **unerträgliche Lärmbelästigung**“. Mit Datum vom 21. September 1993 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung und erklärt, dass es sich um ein **Sonderprogramm** gehandelt habe in Vorbereitung für eine **Flugdemonstration**.
138. Mit Datum vom 16. Mai 1994 beschwert sich Ronald Pofalla, MdB, beim Bundesverteidigungsministerium [BMVG] über „**zusätzlich und unnötig durch Kunstflug-Übungen** verursachten Fluglärm, der bei einigen Bürgern unter anderem **Angstzustände** auslöst“. Er bittet darum, dass die „sofort unterbunden“ werde. Mit Datum vom 29. Juni 1994 antwortet das Bundesverteidigungsministerium, dass es sich bei den Kunstflügen um eine „besondere Tradition“ der RAF handle: „Der Flugbetrieb der Alliierten findet in exakt dem gleichen Rahmen statt, der auch für unsere Luftwaffe gilt“. Ferner weist das BMVG in einer Anlage nach, dass die Zahl der **Tiefstflüge aller NATO-Flugzeuge** auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland „im Höhenband unter 450 Meter“ **von 88.000 (1980) auf 16.330 (1993) verringert** hat.
139. Mit Datum vom 07. 03. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des I. L. aus Weeze-Hees über Jets der RAF Laarbruch: „Herr L. kann verstehen, dass die Bevölkerung neben dem Fluglärm, der durch den normalen Flugbetrieb des Flugplatzes begründet ist, auch noch durch den zusätzlichen Lärm belastet wird, der von **Kunstfliegern** verursacht wird. Herr L. beobachtet sich im Flug drehende Flugzeuge, **Sturzflüge** und **Loopings**“. Mit Datum vom 25. März 1994 antwortet die RAF Laarbruch, dass es bei den beanstandeten Manövern darum ging „die einzigartigen flugtechnischen Fähigkeiten des Harrier-Senkrechtstarters vorzustellen“.
140. Mit Datum vom 13. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau F. aus Weeze-Baal zum gleichen Problem der Tiefflieger: „Frau F. beschwert sich telefonisch über den **nicht mehr zu ertragenden Fluglärm**. Ihr Hof wird ständig von einem Flugzeug, das sich unmittelbar nach der Startphase befindet, überflogen. Es handelt sich um einen **Kunstflieger**, der seine Übungen im Baaler Bereich durchführt. Bedingt durch diese Kunstflüge tritt verstärkter Fluglärm auf. Frau F. meint, daß die Belastungen, die für sie und ihre Familie vom Flugplatz durch den „normalen Betrieb“ ausgehen, bei weitem ausreichen. Neben dem normalen Flugbetrieb, der auch von Hubschraubern verursacht wird, tragen **defekte Alarmanlagen, die mehrmals ein ganzes Wochenende über in Betrieb waren** und nicht abgestellt wurden oder **laute Diskomusik zur Abend- und Nachtzeit** sowie die starken Immissionen zu erheblichen Belastungen der Familie bei. Frau F. fragt, ob sie neben dem normalen

Flugplatzbetrieb auch noch die immense Lärmbelastung ertragen muß, die von einem Kunstflieger verursacht wird und die doch nicht militärische Aufgabe eines Flugplatzes sein können“.

Mit Datum vom 25. Mai 1994 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Wir danken Ihnen für die Zusendung der Fluglärmbeschwerde(n) der Frau F. aus Baal, vom 13. April 1994. Wie ich bereits in einem früheren Schreiben im vergangenen September erwähnte, besteht eine **Verpflichtung unseren vorgesetzten Dienststellen und unsern NATO-Partnern gegenüber**, den Harrier zu Vorführungszwecken bereitzustellen. Kürzlich wurde das notwendige **Trainingsprogramm des Kunstflugpiloten** in der Hauptsache abgeschlossen, sodass jetzt die Berechtigung zur Vorführung der einzigartigen Fähigkeiten dieses Flugzeugs bei militärischen und öffentlichen Veranstaltungen in den kommenden Monaten vorliegt. Dieses **Vorführungsprogramm wird hin und wieder durch den Piloten erneut wiederholt werden müssen**. Doch sollten diese Trainingsflüge nur sehr selten im Laarbrucher Bereich absolviert werden. Die Belästigungen, die Frau F. anspricht, sollten in diesem Jahr nicht mehr auftreten. - Wir sind uns darüber im Klaren, dass diese Flüge Besorgnis bei der Nachbarbevölkerung hervorrufen können. Daher informieren wir die Gemeindeverwaltung in Weeze rechtzeitig, wenn derartige Trainingsphasen anstehen, sodass die Behörde die Bürger vor Ort entsprechend in Kenntnis setzen kann. Ich möchte nochmals erklären, dass wir diese Belästigungen bedauern, die von der Nachbarbevölkerung an uns getragen werden. Wir vertrauen darauf, dass unsere Nachbarn Verständnis dafür aufbringen, dass wir einen **Auftrag erhalten und zur sicheren Erfüllung dieser Aufgabe ein Kunstflugtraining ansetzen müssen**. Dieses Flugtraining lässt sich also **auch in Zukunft nicht vermeiden**, obwohl die Häufigkeit nachlassen wird“.

141. Mit Datum vom 20. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau N. C. aus Weeze-Hees: „Wir werden **schon wieder** von einem **Kunstflieger terrorisiert**, der unser Haus **in sehr niedriger Höhe, unter 80 m**, überfliegt. Bei einem dieser Oberflüge stieg das Flugzeug über unserem Haus gerade in die Höhe. Der **Lärm** war **unvorstellbar** und wir waren von einem **dichten Kerosinnebel** eingehüllt. Frau C. fordert die Flugplatzleitung noch einmal auf, mit diesem **unverantwortlichen Flugverhalten** gegenüber der Bevölkerung sofort aufzuhören“. Mit Datum vom 17. Mai 1994 antwortet die RAF mit den üblichen Standardformulierungen.

Kap. X: Lärm durch Nachbrenner im Umfeld des Flugplatzes

142. Immer wieder berichten Anwohner davon, dass die Flugzeuge der Royal Air Force Laarbruch in niedriger Höhe fliegen und das dabei **“Stichflammen aus den Triebwerken“** zu beobachten sind. Diese Stichflammen resultieren aus der Nutzung des Nachbrenners, was von infernalischer Lärmentwicklung begleitet ist. Mit Schreiben vom 3. Januar 1985 bestätigt die Royal Air Force Laarbruch die Beobachtung.
Einige der Beschwerdeführer gehören 2006 zu den Klägern gegen des Airport Weeze
143. Mit Schreiben vom 5. August 1985 bestätigt die Royal Air Force Laarbruch, dass **“die Nachbrenner bei simulierten Not-Anflug-Manövern auf das Flugfeld kurzfristig eingeschaltet werden“**.
144. Am 1. Mai 1987 beschwert sich Dr. H. I. über Formationsflüge, bei denen die Ortschaft Baal überflogen wurde. Mit Schreiben vom 4. Mai 1987 bestätigt die Gemeinde Weeze im Auftrag der RAF Laarbruch die Beobachtung: „In Vorbereitung für eine Flugparade war es notwendig, dass unsere Flugzeuge in der Woche des 23. März 1987 eine geschlossene Flugformation trainierten. Dies geschieht hin und wieder. Auf Grund dieses Formations-Trainings ist es durchaus möglich, dass die Bauernschaft Baal überflogen wurde. Dabei ist es **nicht beabsichtigt, den Nachbrenner zu benutzen. Es kann sie jedoch als unumgänglich erwiesen haben**, um die Formation einzuhalten“.
Auch in dieser Aussage wird mehr als deutlich, dass die Anwohnerschaft extremen Lärmereignissen ausgesetzt war. Formationsflug und die Nutzung des Nachbrenners gehören zu den extremsten Lärmquellen, in denen die Anwohnerschaft des Flughafens Laarbruch immer wieder ausgesetzt war.
145. Im Oktober 1988 beschwert sich Dr. H. I. über die **Nutzung des Nachbrenners** durch Tornado Flugzeuge sowie **Kerosin-Nebel**, der sich auf seinem Grundstück ausgeweitet habe. Die Gemeinde Weeze bestätigt dies für die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 5. Oktober 1988 und erklärt dies zu einem **“Ausnahmefall“**.
146. Im Juni 1989 beschwert sich der Stadtdirektor von Goch persönlich über gewagte Flugmanöver, die im Raum Goch durchgeführt wurden: „Die Bevölkerung das Wohngebietes Vossheide fühlte sich schon seit Wochen in den Abendstunden durch ein Flugzeug belästigt, das über ihren Dächern **Loopings und andere Kunststücke** vorführt. Außerdem soll der **Pilot den Nachbrenner einschalten**. Viele Bürger sprechen von einem offenen Feuer, welches aus dem Flugzeug ausgestoßen wird. Außerdem pflegten der Pilot viel zu tief, sodass sich die Bürger in großem Maße bedroht fühlen“.
147. Im Dezember 1989 beschwert sich Dr. H. I.: „Mehrere Militärmaschinen überflogen die Bauernschaft Baal **mit eingeschaltetem Nachbrenner**. Herr Dr. I. verweist auf NATO Richtlinien, wonach bei nebligem, ungünstigem Wetter nicht mit eingeschaltetem Nachbrenner geflogen werden darf“. Mit Schreiben vom 24. Januar 1990 antwortet die RAF Laarbruch auf die Beschwerde: „In einem ihrer Schreiben wird erwähnt, dass nach dem NATO-Richtlinien bei nebligem, ungünstigen Wetter nicht mit eingeschaltetem Nachbrenner geflogen werden darf. Das ist nicht korrekt.

Die Richtlinien schreiben vor, dass **der Nachbrenner nicht unter 1.000 m Flughöhe eingesetzt werden soll, außer bei einem Durchstarttraining oder zur Anhebung der Schubkraftleistung in einer Notsituation. Der Flugplatz Laarbruch hält diese Vorschriften ein**“.

Indirekt wird die Nutzung des Nachbrenners offenbar zugegeben, wobei der Adressat sich aussuchen kann, ob der Jet in einer Notsituation war oder über 1.000 m flog.

148. Mit Datum vom 25. April 1999 beschwert sich Dr. I. über „Zwei Militärmaschinen in einer Höhe von höchstens 100 m. Die Nachbrenner an beiden Maschinen waren **eingeschaltet**“. Eine Reaktion der RAF Laarbruch wird im Hinblick auf den Golfkrieg nicht eingefordert.

Kap. XI: „Base Attacks“ (Tieffugangriffe) auf Laarbruch

149. Aus einer Fluglärmbeschwerde vom 12. Juni 1985 geht hervor, dass Flugzeuge der NATO im Rahmen einer Übung **Tiefstflüge** mit Nachbrenner durchgeführt haben, wobei **Angriffe auf den NATO-Flugplatz Laarbruch simuliert** wurden. Die RAF bestätigt die Beobachtung.
150. Die „*Rheinische Post Geldern*“ berichtet am 3. Oktober 1987 von einem Manöver der Royal Air Force Germany, bei dem an einem einzigen Tag **bis zu 100 Tieffugangriffe** auf den RAF-Flugplatz Laarbruch geflogen wurden.
151. Auf eine Beschwerde des Dr. H. I. antwortet die Gemeinde Weeze in Anlehnung an die Reaktion der RAF Laarbruch vom 16. Juni 1986, dass „andere Luftstreitkräfte der NATO ... **Schein- bzw. Übungsluftangriffe gegen RAF Laarbruch ... fliegen**“. Dieser Umstand wird auch vom BMVG [Bonn] in einem Merkblatt von 1986 bestätigt; simulierte Angriffe gehören zum Standard-Ausbildungsprogramm.
152. Mit Datum vom 20. Dezember 1994 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze, dass am „15.12.1994 vier Flugzeuge **Scheinangriffe** auf den Flugplatz Laarbruch durchführen“.
153. Mit Datum vom 11. 05. 1995 findet sich ein Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze: „**16 NATO-Flugzeuge greifen den Flugplatz Laarbruch an** [04. 05. 1995]“. Und einige Tage später „Deutsche Flugzeuge greifen den Flugplatz Laarbruch an [13./14.05.1995]“.
154. Die **letzte Fluglärmbeschwerde um Laarbruch datiert vom 04.08.1999**. Darin beschwert sich Frau L. aus Weeze-Hees: „Frau Barbara Kraska, Kuhstraße, Weeze, ruft heute hier an und erklärt, daß sie am 03.08. und 04.08.1999 von **Fluglärm durch Militärflugzeuge** belästigt wurde. Die Maschinen flogen ziemlich tief und erweckten den **Eindruck, Laarbruch anzugreifen**. Sie fragt, woher diese Militärmaschinen kommen“. Die Gemeinde Weeze antworte darauf mit Datum vom 5. 08. 1999: „Aufgrund Ihrer Fluglärmbeschwerde vom 04.08.1999 habe ich mich mit der Leitung des Flugplatzes Laarbruch in Verbindung gesetzt und ihre Fluglärmbeschwerde weitergeleitet. Die zuständigen Herren erklären, daß auf dem Flugplatz Laarbruch seit dem 01.06.1999 keinerlei militärischer Flugverkehr mehr stattfindet. Für die angesprochenen Flugbewegungen ist der Flugplatz Laarbruch nicht verantwortlich“.
- Die RAF Laarbruch verabschiedet sich im Stil vergangener Jahre; dass RAF Laarbruch in all den Jahren seiner militärischen Existenz immer wieder Ziel von Scheinangriffen verbündeter Luftstreitkräfte war, wird bewusst ausgeklammert.*

Kap. XII: Lärm durch Besucher (Fluggerät anderer NATO-Staaten)

155. Mit Schreiben vom 30. August 1989 bestätigt RAF-Laarbruch den **Besuch** befreundeter Luftstreitkräfte: „Gleichzeitig waren einige Hubschrauber und Leichtflugzeuge der US-Streitkräfte vorübergehend auf RAF Laarbruch zu Gast. Wenn die Rollbahn 27 in Betrieb ist, verläuft die Flug-Bahn bei einem Platzrundentraining in südlicher Richtung“.
156. Auf eine Beschwerde der Anwohnerin N. O. aus Wemb über Tiefstflüge im Ortsgebiet antworteten die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 8. September 1989, dass eine Maschine „aus flugtechnischen Gründen“ tatsächlich die Ortschaft überflogen habe. Ferner gibt die Flugplatzleitung zu, dass am Tag darauf **Besucher** der RAF Laarbruch, die „mit den lokalen Gegebenheiten nicht so vertraut“ sind, den Ort überflogen haben. Es handelte sich dabei um Flugzeuge der US-Streitkräfte.
157. Mit Datum vom 13. Juli 1991 beschwert sich N. X. über Militärflugzeuge, die **ihr Haus direkt überflogen**, obwohl neue Flugrouten angekündigt waren. Mit Schreiben vom 27. Juli 1991 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung: „Nach den Unterlagen unserer Flug-Kontrollstelle flog eine Formation von Flugzeugen um diese Zeit von RAF Laarbruch in Richtung Süden. Es waren Besucher-Maschinen einer amerikanischen Basis. Vielleicht ist Ihnen aufgefallen, dass es sich um andere Flugzeugtypen handelte, als diejenigen, die sie gewöhnlich sehen. Sollte ihnen die

betreffenden Flugzeugführer leicht von den vorgeschriebenen Flugrouten abgewichen sein, so bitten wir Sie in deren Namen und Auftrag um Entschuldigung“.

158. Mit Datum vom 15. September 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Frau F. L. aus Kevelaer an die RAF Laarbruch weiter; darin heißt es: „dass ist **seit einigen Wochen täglich** um ca. 10:00 Uhr ein **AWACS-Flugzeug** ihr Haus überfliegt. Diese Maschine zieht ca. fünf Mal im Abstand von fünf bis acht Minuten einen großen Bogen [für einen erneuten Landeanflug]. Das AWACS-Flugzeug fliegt dabei sehr niedrig und lässt eine große **Kerosin-Wolke** hinter sich zurück. Frau L. hat den Eindruck, dass ihm Maschine jedes Mal aus der Richtung des Flugplatzes Laarbruch kommt und dort wohl immer startet und landet“. Mit Schreiben vom 19. Oktober 1992 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch Folgendes: „Wir sind unseren NATO anderen gegenüber verpflichtet, den Flugzeugführern die Gelegenheit zu geben, die verschiedenen Landemanöver für eine eventuelle Notlandung auf dem Flugplatz Laarbruch durchzuexerzieren. Aus diesem Grund ist ein NATO-AWACS-Flugzeug von Geilenkirchen hin und wieder im unmittelbaren Umfeld des Flugplatzes anzutreffen. In jedem Fall jedoch hält ein solches Flugzeug im Bereich Kevelaer eine Mindestflughöhe von 1500 Fuß ein. Ebenso ist es bei dieser Flughöhe nicht gestattet, Treibstoff ab zulassen. ... Zur Gewährleistung der Flugsicherheit sind diese Trainingsabläufe unverzichtbar“.

AWACS-Flugzeuge kamen auch am Wochenende, aber sicher seltener als werktags. Ferner berührten die Maschinen nur gelegentlich die Runway; häufiger blieb es bei Überflügen in geringer Höhe, die von den Briten nicht gezählt wurden!

159. Mit Datum vom 23. Oktober 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von N. K. aus Kevelaer weiter an die RAF Laarbruch; darin heißt es: „Dass am 22. Oktober 1992 tagsüber und abends bis 22:30 Uhr der Ortskern der Stadt Kevelaer von britischen Militärmaschinen überflogen wurde. ... **Phantom-Flugzeuge** flogen über das Haus des Herrn K. aus östlicher Richtung kommend nach Westen. ... Herr J. und seine Familie fühlen sich erheblich gestört“. Mit Schreiben vom 13. November 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass es „offiziell gestattet (ist) Kevelaer in einer Höhe von 2100 Fuß über dem Meeresspiegel zu überfliegen“. Ferner bestreitet die RAF Laarbruch, dass der Phantom-Flieger in Laarbruch gelandet oder gestattet sei.

Hier wird deutlich, dass die RAF Laarbruch bisweilen Führer Tiefflüge und Lärmereignisse verantwortlich gemacht wurde, die sie nicht zu verantworten hat. Vielmehr war es damals so, dass zahlreicher Flugzeuge aller NATO-Staaten am Niederrhein unterwegs waren. Auch heute noch ist dies der Fall, wenn auch in deutlich geminderter Anzahl.

160. Mit Datum vom 16. Juni 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn R. N. aus Weeze, der sich über wiederholte Anflüge einer **AWACS-Maschine** im Abstand von 10 Minuten beschwert. „Aus den vier Triebwerken quollen **dicke Rauchfahnen**“. Mit Datum vom 12. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es sei nötig, den NATO-Verbündeten das Training des „Instrumentenfluges“ auf Laarbruch zu erlauben, damit diese im Notfall mit den Bedingungen auf Laarbruch vertraut sind. Die „**Notwendigkeit** dieser Trainingsflüge (wird) durch unsere Partner **innerhalb der NATO anerkannt**“.

Kap. XIII: **Bodenlärm in der Nachbarschaft (Triebwerktests, Flugzeugstarts)**

161. Margarete Kühl aus Weeze beschwert sich im Dezember 1985 über “die ständige Lärmbelästigung durch den Flugzeugbodenlärm. ... Sie und Ihre Familie sind in besonderem Maße auch abends bis 22:40 Uhr durch diesen Lärm belästigt und auch dadurch, dass ihre **kleinen Kinder schreiend in den Betten liegen** und nicht mehr zu beruhigen sind. Frau Kühl wehrt sich auch dagegen, dass es ihr nicht mehr möglich ist, mit ihren Kleinkindern Tag über an die frische Luft zu gehen, da diese **kleinen Kinder** bei dem lauten Bodenlärm **schreien und in Panik** geraten.

162. Mit Schreiben vom 3. Februar 1986 beschwert sich Helmut Ratzki aus Weeze über **auf Hochtouren laufende Motoren der Flugzeuge nach 22:00 Uhr**. Die RAF Laarbruch bestätigt die Beobachtung und erklärt, dass sich um „**Tests mit voller Schubkraft**“ handelt, um die Leistung der Flugzeugmotoren zu überprüfen.

163. Mit Schreiben vom 16. April 1986 bestätigt die RAF Laarbruch, dass Triebwerkstests am Boden durchgeführt werden, wenn zuvor die Motoren der Maschinen ausgetauscht wurden. “Diese **Tests können nach 20:00 Uhr stattfinden**“.

164. Herr I. X. beschwert sich am 22. Dezember 1986 über Bodenflugzeuglärm [Triebwerkstests] bis 24:00 Uhr. Der Lärm habe in den letzten Wochen ständig zugenommen. Mit Schreiben vom 28. Januar 1987 erklärt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass es “**nach einer größeren Wartung der Flugzeugmotoren unumgänglich ist, Bodentests durchzuführen**. In diesem Zusammenhang haben wir strikte Anweisungen, vor allem bei **Bodentests außerhalb der normalen Dienstzeit** (zu arbeiten), hin und wieder lässt er sich nicht vermeiden, dass diese Arbeiten **abends durchgeführt** werden [nach Beendigung des Flugbetriebes], damit die Maschinen am nächsten Morgen startklar sind“.

*In dieser Antwort wird mehr als deutlich, dass die Triebwerkstests zwangsläufig sehr spät erfolgten, da der Flugbetrieb, wie an anderer Stelle bestätigt, häufig bis in die Nacht reichte. Erst **danach** konnten die Triebwerkstests*

durchgeführt werden, also **außerhalb der Dienstzeiten**. Hieraus resultierte eine enorme Belastung für die Anwohnerschaft zu später Stunde, teilweise sogar nach Mitternacht. Die Triebwerkstests waren nach Einführung des neuen Lärmschutzbunkers 1993 kaum noch wahrzunehmen.

165. Mit Schreiben vom 16. November 1987 beschwert sich K. C., Lehrer an der Internatsschule „Gaesdonck“, dass sein „Unterricht durch **Bodentests**“ gestört wird. Mit Schreiben vom 19. November 1987 antwortet die Gemeinde Weeze im Auftrag der RAF Laarbruch, dass dies „sehr bedauerlich“ sei, „dass Herr C. und seine Schüler an der Gaesdoncker Schule den Lärm, den unsere Flugzeuge am Boden verursachen, als störend empfinden. Leider sind die **Bodentests der Flugzeugmotoren ein wichtiger Teil des Wartungsprogramms**. Um etwaige Belästigungen so gering wie möglich zu halten, ist eine Anzahl von Lärmschutzanlagen an strategischen Punkten auf dem Flugplatz gebaut worden“.
Auch in diesem Schriftwechsel wird deutlich, dass die Triebwerkstests einen elementaren Bestandteil der Aktivitäten auf Laarbruch darstellten. Die Distanz zur genannten Schule darf mit rund vier Kilometern Luftlinie bemessen werden; hier wird deutlich, welche extreme Lärm durch die Triebwerkstests erzeugt wurde.
166. Auf eine Beschwerde von I. X. antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 29. Dezember 1987: „Es ist tatsächlich so, dass der **Bodenlärm** [durch Triebwerkstests] seit der Rückkehr unserer Flugzeuge nach der auch vorübergehenden Verlegung **zugenommen** hat“.
Hier wird deutlich, dass die Briten keinen Hehl aus der Belastung durch die Triebwerkstests machen.
167. Am 20. Januar 1988 beschwert sich I. X. über **extremen Bodenlärm durch Flugzeugmotoren**; darauf antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch am 8. Februar 1988: „Die Störung des Herrn X., die durch Bodenlärm vor Nacht wurde, bedauern wir sehr. Im Zuge des Wartungsablaufs der Flugzeugmotoren kommt es vor, dass diese Motoren über einen längeren Zeitraum am Boden laufen, als dies bei dem Start eines Flugzeuges geschieht.“
Hier wird mehr als deutlich, dass die Anwohner durch Triebwerkstests mitunter stärker belastet waren als durch den Flugbetrieb selbst.
168. Mit Schreiben vom 26. Januar 1986 wendet sich der Anwohner K. I. - auch im Namen seiner Nachbarn - direkt an die RAF Laarbruch. Darin bringt er Folgendes zum Ausdruck: „Wir, meine Nachbarn und ich, die in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Laarbruch wohnen, fühlen uns auch **nicht so sehr durch ihre überfliegenden Flugzeuge gestört, sondern durch den ständigen und kaum noch zu ertragenden Bodenlärm**“. Und weiter: Wir haben uns eine Verringerung des Bodenlärms durch die von Ihnen vorgenommenen Schallschutzeinrichtungen in Form von Bunkern und Schallschutzwänden versprochen. Leider haben uns diese Einrichtungen nur eine äußerst geringe Erleichterung gebracht. Es ist **unmöglich für uns, weiter mit dieser ständigen nervigen und körperlichen Belastungen zu leben**“.
169. Mit Datum vom 31. August 1989 beschwert sich I. L. aus Hees „über den ständig zunehmenden Fluglärm in den letzten Wochen. Die Familien fühlten sich belästigt durch den Fluglärm und den **Bodenlärm** von startenden Maschinen. Nach Darstellung des Herrn L. ist diese Lärmbelästigung in früheren Zeiten nicht so stark gewesen“. Mit Schreiben vom September 1989 bestätigt die RAF Laarbruch: „Nach unseren Betriebsunterlagen haben die Flugbewegungen leicht zugenommen. ... sie wissen selbst, dass das Wohngebiet hier ist nur etwa ein Kilometer vom Ende der westlichen Rollbahn gelegen ist. Ebenso, dass Flugzeuge beim Start mit voller Schubkraft laut sind. Auch wir sind uns dieser Tatsache bewusst. ... selbstverständlich können wir Ihre Sorge um Ihre Reaktion nachempfinden, doch bieten sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine anderen oder weiteren Lösungen des Problems an“.
170. Auf eine Beschwerde des I. X. aus Wemb antworteten die RAF Laarbruch am 25. September 1989 lapidar: „**Auf einem Flugfeld lässt es sich nicht vermeiden, dass Flugzeuge starten. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen sind die Lärmauswirkungen leider entsprechend unangenehm**“. In einem weiteren Schreiben vom 26. September 1989 erklärt die RAF Laarbruch: „**Als NATO-Flugbasis sind wir jedoch verpflichtet, den uns übertragenen Auftrag zu erfüllen**“.
171. Im August 1987 beschwert sich U. U., der in der Nähe des Schließstandes des Flugplatzes Laarbruch wohnt, über den Lärm. Beim Schießen werden die in der Nachbarschaft gehaltenen **Hunde aufgeschreckt und bellen bis tief in die Nacht**. „Der **Lärm von Schießstand als auch das Hundegebell sind nicht zu ertragen**“.
Eine weitere Belästigung ergab sich aus dem Hundezwinger, der in unmittelbarer Nähe der Hees gelegen war. Das Bellen der Hunde war bis spät in die Nacht vernehmbar. Erst Ende der achtziger Jahre wurde eine Lärmschutzwand errichtet, die eine spürbare Entlastung brachte.

Kap. XIV: Messungen im Umfeld von Laarbruch Ende 1987

172. Am 9. April 1988 berichtet die „*Rheinische Post Geldern*“ über Zählungen der Flugbewegungen am Flughafen Laarbruch: „an **Spitzentagen** wurden allein in Baal 141 Flugbewegungen registriert, in Laar 96 und in Hees 92“.

*Bei der Bewertung dieser Angaben ist zu berücksichtigen, dass es sich um Messpunkte handelte, die **nicht** in der Einflugschneise lagen und damit nur einen eher kleinen Teil der Lärmereignisse erfassen konnte, die täglich um Laarbruch stattfanden. Ferner wurden die Lärmereignisse zu verschiedenen Zeitpunkten registriert, woraus geschlossen werden darf, dass sich die Werte auf verschiedene Überflüge beziehen. Anders ausgedrückt: Die Messstationen konnten jeweils nur einen kleinen Teil des Gesamt-Lärmereignisse registrieren. Die Gesamtzahl der Lärmereignisse muss deutlich höher gewesen sein als die Zahl der an den einzelnen Stationen gemessenen.*

173. 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 Werte von **bis zu 115 dB(A)** gemessen (Quelle: Rheinische Post Geldern vom 9. April 1988).

Kap. XV: **Lärmbelästigung im Raum Kevelaer (außer Winnekendonk)**

174. Während die unmittelbare Anwohnerschaft des Flughafens Laarbruch extrem stark unter den Flugbewegungen zu leiden hatte, waren die Bewohner des weiter entfernt gelegenen Kevelaer deutlich geringer belastet. Mit Schreiben vom 28. Oktober 1986 erklärt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass „**Kevelaer in einer Mindestflughöhe von 700 m überflogen wird**“.
Daran wird erkennbar, dass die Lärmbelastung im Raum Kevelaer deutlich geringer war als im unmittelbaren Umfeld des Flughafens.
175. Über einen Vorfall am 4. März 1987 beschwert sich die Familie D. aus Kervenheim: „Die Flughöhe soll unter 200 m betragen haben“. Im Namen der RAF Laarbruch antwortet die Gemeinde Weeze darauf: „Der Vorfall wird bestätigt, jedoch wird die **Flughöhe mit 400 Fuß** angegeben“.
400 Fuß sind knapp 130 Meter! Anders ausgedrückt: Die RAF Laarbruch bestätigt Tiefstflüge unter der vorgeschriebenen Mindesthöhe!
176. Im Oktober 1987 gab es zahlreiche Beschwerden gegen Tiefstflüge im Raum Laarbruch und Kevelaer. Mit Schreiben vom 22. Oktober 1987 bestätigt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch die Beobachtungen; es werden **zahlreiche Tiefstflüge** im Rahmen besonderer „Übungen der Royal Air Force Germany“ eingeräumt.
177. Auf Beschwerden aus Kevelaer antwortete die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 17. Oktober 1989: „Unsere Flugbesatzungen werden angewiesen, Nachbarorte und Städte auszusparen. Zum Beispiel muss die Stadt **Kevelaer** bei Flügen **unter 660 m gemieden werden**. Bei Flügen über 660 m dürften die Lärmauswirkungen nicht unerträglich sein“.
178. Mit Datum vom 8. Oktober 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau F. L. aus Kevelaer an die RAF Laarbruch weiter; darin heißt es: „dass zum oben genannten Zeitpunkt (8. Oktober 1992) zwei Militärmaschinen viel zu tief ihr Haus und die Häuser ihrer Ortschaft überflogen. Die Flugzeuge wären auf der **rechten Flügelspitze geflogen und hätten regelrechte Kunststücke** aufgeführt. Außerdem beschwert sie sich über die langen **Kerosin-Fahnen** der Militärmaschinen, die über die Ortschaft niedergehen“. Mit Schreiben vom 29. Oktober 1992 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „Soweit es sich einrichten lässt, halten unsere Piloten eine Mindestflughöhe von 1500 Fuß über der Ortschaft Twisteden und über anderen Nachbargemeinden ein. Außerdem ist es unserem fliegenden Personal untersagt, den niedrigen Höhen Kunstflüge durchzuführen oder Treibstoff abzulassen“.
179. Vom 24. bis 26. November 1992 wurde im Auftrag der Stadt **Kevelaer** eine Tiefflugüberwachung mit dem System „Skyguard“ durchgeführt. Dabei wurden **für Kevelaer 53 Tiefflüge** gemessen.
Dies bedeutet, dass im Raum der Stadt Kevelaer (abseits der Haupteinflugschneise) immer noch knapp 20 Tiefflüge pro Tag registriert wurden, obwohl die Platzrunden nicht enthalten sein können, da diese bereits auf der Nordroute geflogen wurden. Umso mehr Lärmereignisse dürfen für Weeze vorausgesetzt werden.

Kap. XVI: **Winnekendonk**

180. Am 14. Februar 1986 berichtet das „*Kevelaerer Wochenblatt*“ über die „Tornado-Tiefflieger“ über Winnekendonk: „Ein Geschäftsmann klagt über sinkende Grundstückspreise, ein anderer lässt sich in seiner Telefonanlage einen Verstärker installieren, weil er seinen Gesprächspartnern nicht mehr versteht; die Verwaltungsspitze bricht wichtige Verhandlungen ab: zwischen dem **Tornado-Grollen, das im Ein-Minuten-Takt herunter donnert**, lässt sich kein Satz zu Ende bringen. Etliche Winnekendonker werden das Gefühl nicht los, dass der Lärm in Masse und Lautstärke zugenommen hat“. Weiter wird geklagt über „**ohrenbetäubendes Tornado-Getöse**“.

181. Am 23. November 1988 berichten die „*Niederrhein Nachrichten*“ über Kevelaerer Bürger, die von einem Rechtsanwalt vertreten werden. Dieser berichtet, dass “die Flieger der Royal Air Force Laarbruch die vorgeschriebene Mittagspause nicht einhalten, aber auch **noch um Mitternacht drehen die Jäger ihre Triebwerke im Minutentakt über Winnekendonk auf**“.
182. In einer Beschwerde vom 16. Oktober 1985 beschwert sich einer Anwohnerin aus Winnekendonk, dass das “Dröhnen der Flugzeugmotoren so stark sei, dass die **Kinder** sich nicht mehr im Freien aufhalten wollen und **weinend ins Haus gelaufen** kommen“.
183. Im Dezember 1985 beschwert sich G. C. aus Winnekendonk über **Fluglärm nach 22:00 Uhr**. Die RAF Laarbruch bestätigt die Beobachtung lapidar: “dieses... stellt den Höhepunkt einer zweijährigen Vorbereitungs- und Arbeitsphase mit dem neuen Flugzeugtyp [„Tornado“] dar, mit dem Ziel, die Effektivität... kritisch zu überprüfen. Dadurch bedingt ergab sich ein ungewöhnlich intensives Flug-Programm und eine hohe Anzahl von Besucher-Personal auf Laarbruch. Infolgedessen war der **erhöhte Fluglärm unvermeidlich**. RAF Laarbruch musste seine Einsatzfähigkeit gemäß der **vorgegebenen NATO-Norm unter Beweis stellen**“.
184. Mit Schreiben vom 16. Oktober 1986 beschwert sich G. K. T. aus Winnekendonk über “starke Fluglärmbelästigungen durch **das Überfliegen der Ortschaft ... in nur 100 m Höhe**“. Die Antwort der RAF Laarbruch übermittelt die Gemeinde Weeze mit Schreiben vom 31. Oktober 1986: “Unser Bemühen geht stets dahin, die Ortschaft Winnekendonk zu meiden. Bei schlechtem Wetter ist jedoch der Anflug nach Laarbruch über Winnekendonk unumgänglich. In diesen Fällen ist eine **Flughöhe von 300 Metern** vorgeschrieben. Wir werden unser fliegendes Personal erneut anweisen, die Ortschaft bei gutem Wetter nicht zu überfliegen“.
In dieser Aussage wird sehr deutlich, dass viele Anflüge auf Laarbruch nicht über Winnekendonk führten, sondern nur bei schlechtem Wetter (Instrumentenflug). Mit einer Mindestflughöhe von 300 Metern erreichte die Belastung in Winnekendonk nicht annähernd die Werte, die in Weeze bei niedrigerer Flughöhe an der Tagesordnung waren. Daran wird sehr deutlich, dass die Bewohner von Winnekendonk durch Flugbetrieb der RAF Laarbruch weitaus geringer belastet waren als die unmittelbaren Nachbarn des Flugplatzes. Da der Tornado, wie auch die anderen Kampfflugzeuge, ein sehr wendiges Flugzeug war, konnten die Jets in kürzester Entfernung vom Flugplatz auf die Einflugachse einschwenken. Meist geschah dies nach einer Platzrunde bzw. einer Warteschleife westlich von Schloss Wissen oder sogar erst auf Höhe des Holtumsweges. Die Transportflugzeuge der RAF mussten Laarbruch allerdings wie die Zivilflugzeuge heutzutage in gerader Linie auf den Flugplatz zufliegen und dabei Winnekendonk überfliegen.
185. Mit Schreiben vom 28. Januar 1987 erklärt die Gemeinde Weeze für RAF Laarbruch, dass “die Laarbrucher Flugzeuge ihr Möglichstes versuchen, um den Winnekendonker Bereich zu meiden. Bei schlechten Wetterverhältnissen ist die Radar-Kontrolle gehalten, eine direkte Flugroute über der Ortschaft durchzugeben, jedoch **nicht unter einer Höhe von 500m**. In regelmäßigen Abständen wird unser fliegendes Personal angewiesen, den **Kevelaer-Winnekendonker Raum zu meiden**“.
186. Am 5. Oktober 1987 ereignet sich ein Zwischenfall in Winnekendonk, den der Anwohner P. G. (Keramikhof) zu einer Beschwerde veranlasst; er wirft den Fliegern der RAF vor, Winnekendonk „**in extrem niedriger Höhe** (70 m) überflogen“ zu haben. Der entstehende **Fluglärm** sei „**nicht mehr zu ertragen**“. Herr G. fühlt sich auch „in seiner Büroarbeit beim Telefonieren und Diktieren sehr stark belästigt“. Mit Schreiben vom 2. November 1987 bestätigten die Gemeinde Weeze für all die RAF Laarbruch, dass “die Flugzeuge der RAF Laarbruch am 5. Oktober 1987 in der Nähe von Winnekendonk **niedriger als gewöhnlich fliegen** (mussten)“. Als Grund dafür wird eine der zahlreichen Übungen genannt. Die Reaktion der RAF Laarbruch bzw. der Gemeinde Weeze reichte dem Beschwerdeführer jedoch nicht aus, so dass er mit Datum vom 5. November 1987 eine weitere Beschwerde bei der Gemeinde Weeze einreichte: “Die Flugzeuge des Militärflughafens Laarbruch fliegen immer noch im **Tiefflug** über unser Grundstück und machen im Bereich des Anfluges und des Überfluges jedes Gespräch, Telefonat usw. unmöglich“.
187. F. G. aus Winnekendonk beschwert sich im Juni 1988 über Vorfälle des 24. und 25. Mai 1988: “Herr G. protestiert energisch gegen die außergewöhnlich **starke Lärmbelästigung** durch Überflüge der RAF-Flugzeuge in diesen Tagen, teilweise auch **bis 23:00 Uhr**. Herr G. und seine Familie haben sich in ärztliche Behandlung begeben müssen, um mit der **ständigen außergewöhnlich starken Lärmbelästigung**, die, von geringfügigen Unterbrechungen abgesehen, ständig vorhanden ist, fertig zu werden. **Gesundheitliche Schäden** sind bei allen Familienmitgliedern vorhandenen, die Herr G. auf diese Lärmbelästigung zurückführt“. Mit Schreiben vom 24. Juni 1988 drückt die Gemeinde Weeze das “Bedauern“ der RAF Laarbruch dazu aus.
188. Über einen Vorfall am 6. Juli 1988 beschwert sich Q. H. aus Winnekendonk: “mehrere Militärmaschinen flogen im **Tiefflug** über das Wohngebiet; besonders ihre Kinder leiden unter dem **kaum zu ertragenden Fluglärm** und können sich nicht draußen aufhalten“. Die RAF Laarbruch äußert dazu Ihr „Bedauern“ und verweist auf die „**militärischen Notwendigkeiten**“.
189. Im August 1989 beschwert sich I. C. aus Winnekendonk über „**kaum zu ertragenden Fluglärm** durch überfliegende Militärmaschinen. Die Familie C. und besonders das Kind können diese ständige Lärmbelastung kaum mehr ertragen“. Mit Schreiben vom 8. September 1989 bestätigt die RAF Laarbruch verstärkten Flugbetrieb im Raum

Winnekendonk: „Wie Sie sicherlich wissen, liegt Winnekendonk in der Verlängerungslinie zur Laarbrucher Anflugschneise. Daher werden unsere fliegenden Besatzungen angewiesen, beim Überfliegen der Ortschaft eine Mindesthöhe von 330 m einzuhalten. **Es ist eine Tatsache, dass unsere Flugzeuge laut sind**“.

190. Mit Datum vom 8. November 1989 liegt eine Beschwerde der Eheleute B. aus Winnekendonk vor: „Die Eheleute B. sind in Rentner und altersbedingt krank. Sie fühlen sich besonders in den letzten fünf Wochen durch den **ständigen Fluglärm** bei gutem Wetter stark belastet und in ihrer **Gesundheit gefährdet**. Heute, gegen 13:00 Uhr, wurde das Haus der Eheleute von einem Tiefflieger überflogen. Der dadurch verursachte Lärm war kaum zu ertragen. Frau A. erlitt einen Schock“. Mit Schreiben vom 24. November 1989 antwortet die RAF Laarbruch: „Die Zahl unserer Trainingsflüge ist nicht erhöht worden. ... wir haben volles Verständnis für Ihre Reaktion. Ebenso bedauern wir die von Ihnen vorgebrachten Störfälle aufrichtig. **Leider können wir die augenblickliche Situation nicht ändern**“.
191. Mit Datum vom 28. November 1989 beschwert sich N. B. aus Winnekendonk über „**Ohrenbetäubenden Lärm** durch mindestens drei überfliegende Maschinen“. Ferner erklärte er, er habe „**Angstzustände und fürchtet um seine Gesundheit**“. Mit Schreiben vom 31. Dezember 1989 bestätigt die RAF Laarbruch: „In diesem Zeitraum war das Flug-Volumen erhöht, so dass es durchaus möglich ist, dass Sie eine größere Zahl von Flugbewegungen der RAF Laarbruch beobachten konnten“.
192. Mit Datum vom 19. Dezember 1989 beschwert sich Dr. K. aus Winnekendonk: „er und seine Familie fühlen sich durch den in dieser Woche **außergewöhnlich starken Fluglärm belästigt**. Außerdem zeigen sie mittlerweile kein Verständnis mehr dafür, dass ihr Wohngebiet in der Regel in einer Höhe überflogen wird, die weit unter 300 m liegt. Das Unverständnis ist umso größer, als vom Flugplatz immer wieder dargestellt wird, dass **die Höhe von 300 m nur in Ausnahmefällen unterschritten wird**. Herr Dr. K. hat auch den **Eindruck, dass in diese niedrige Flughöhe nicht mit dem Landen bzw. Starten in Verbindung steht**. ... Er fühlt sich schon seit mehreren Jahren in zunehmendem Maße belästigt. Die Familie ist nicht mehr bereit, diese Störungen weiter hinzunehmen. Besonders Frauen K. und die Kinder, die sich fast ständig im Haus und auf dem Grundstück aufhalten, fühlen sich in ihrer **Gesundheit gefährdet**“. Mit Schreiben vom 23. Januar 1990 antwortet die RAF Laarbruch auf die Beschwerde: „es muss jedoch festgehalten werden, dass wir als Mitglied der NATO verpflichtet sind, Hochleistungsflugzeuge von Laarbruch zum Einsatz zu bringen; und diese Flugzeuge verursachen Lärm. Diese Tatsache führte dazu, dass **Wohngebiete im Umfeld des Flugplatzes unter Umständen Flug-Belästigungen ausgesetzt sind, die außerhalb unserer Kontrolle liegen**“.
193. Familie C. aus Winnekendonk beschwert sich über Vorfälle vom 2. Mai 1990: „Die Militärflugzeuge fliegen extrem niedrig und dadurch mit **ohrenbetäubendem Lärm** über die Ortschaft. Das **Baby** der Familie C. **schrie** und konnte **nicht einschlafen**. Frau C. war sehr verärgert. Mit Schreiben vom 23. Mai 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „**Im Umfeld eines Flughafens oder Fliegerhorstes lassen sich die Nebengeräusche, die durch den Flugbetrieb entstehen, nie vermeiden**“.
194. Mit Datum vom 24. April 1990 beschwert sich X. M. aus Kevelaer über Flugbetrieb vom frühen Morgen bis spät in die Nacht: „Das Haus der Familie M. wurde ständig durch in **sehr niedrig fliegende** Militärflugzeuge überflogen“. Mit Schreiben vom 11. Juli 1990 räumt die RAF Laarbruch ein, dass [im vorliegenden Fall] eine Flugroute „in einer **Flughöhe von 165 m ... in der Nähe von Kevelaer-Winnekendonk**“ benutzt wurde.
195. Mit Datum vom 7. August ab 1990 beschwert sich wie Familie C. aus Winnekendonk darüber, „dass die Militärmaschinen weiterhin über ihr Haus fliegen und einen derartigen Lärm verursachen, dass die acht Monate alte **Tochter** aus ihrem Schlaf erwacht und **pausenlos schreit**. Sie ersehnten den Augenblick herbei, wenn die **Pein ein Ende** hat“. Mit Schreiben vom 22. August 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „Die Situation als solche ist sehr bedauerlich. **Auf Grund der geographischen Lage von Laarbruch und Kevelaer bieten sich leider keiner anderen Lösungen an**“.
196. Mit Datum vom 10. Juli 1990 beschwert sich Irmgard C. aus Winnekendonk über die „sehr niedrig fliegenden Militärmaschinen. Es flogen 4 Flugzeuge kurz hintereinander direkt über ihr Haus hinweg, so dass ihre **Kinder** vor **Angst** geschrien haben“. Mit Schreiben vom 23. August 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „**An den von Ihnen erwähnten Tagen herrschte normaler Flugbetrieb, so dass wir keine Erklärungen über die an diesen Tagen festgestellten Störungen finden können**“.
197. I. C. aus Winnekendonk beschwert sich mit Datum vom 22. August 1990 über Flugbetrieb bis 23:00 Uhr: „10 Flugzeuge im Verband donnern im Tiefstflug unter der vorgeschriebenen Flughöhe von 330 m über die Ortschaft. Die **Leute flüchten** in ihre Häuser und sind **verzweifelt**. Die Familie C. kann weder das Fernsehprogramm abends verfolgen, noch im Bett einschlafen. **Alle Winnekendonker Bürger werden von Tag zu Tag aggressiver, weil dieser ohrenbetäubende Fluglärm überhaupt nicht mehr aufhört. Auf dem Fischteich liegt ein dicker Ölfilm. Es ist in Winnekendonk nicht mehr lebenswert**. Die Familie befürchtet **gesundheitliche Schäden**, wenn der **Flugterror** nicht bald reduziert wird. Warum muss denn **den ganzen Tag geflogen** werden“. Mit Schreiben vom 5. September 1990 bestätigt die RAF Laarbruch den Formationsflug und erklärt: „Dabei handelte es sich um eine Ausnahme“.

198. Mit Datum vom 1. März 1993 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des I. C. aus Kevelaer-**Winnekendonk** an die RAF Laarbruch weiter; darin beschwert sich Herr B. über **Fluglärm**, „der überwiegende in der Zeit zwischen **21:30 und 23:30 Uhr** verursacht wurde. Am 25. Februar 1993 wurde **den ganzen Tag über geflogen**. ... Der Lärm ist **so laut**, dass zur Zeit des Überfluges **Gespräche nicht mehr weitergeführt und das Fernsehen trotz höchster Lautstärke nicht mehr verfolgt werden kann. An Schlaf ist für die Dauer des Überfluges gar nicht zu denken**. Die Familie fragt alle Verantwortlichen, auch die Leitung des Flugplatzes Laarbruch, **wie Menschen mit einer solchen ständigen Belastung leben sollen**“. Mit Schreiben vom 31. März 1993 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: „dass (an dem Tag) ein **normaler Flugbetrieb** herrschte“. Ferner wird bemerkt, „dass Flugzeuge den **Instrumentenanflug bei Tag und bei Nacht** üben. Bei derartigen Flugbewegungen befinden sich die meisten Flugzeuge jedoch auf einer Höhe von mehr als 1500 Fuß über Winnekendonk“. Die RAF Laarbruch verweist nochmals darauf, dass der Fluglärm mit dem Abzug der Tornado Flugzeuge deutlich abgenommen haben müsse.
199. Mit Datum vom 29. 06. 1998 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine anonyme Beschwerde einer Frau aus Kevelaer-**Winnekendonk**, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Bereiche der Ortschaft **Winnekendonk** wurden in der **Nacht vom 23. auf den 24.06.1998 zwischen 23.00 und 24.00 Uhr regelmäßig von Militärmaschinen überflogen**. Die Anruferin kann den **überaus starken Fluglärm nicht ertragen**. Sie fühlt sich in ihrer **Gesundheit geschädigt**. Die Anruferin bittet dringend, die Flüge über Winnekendonk einzustellen.
200. Mit Datum vom 29. 06. 1998 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau S. X. aus Kevelaer-**Winnekendonk**, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Das Haus von der Familie X. wurde **in den Nächten vom 23. auf den 24. und vom 24. auf den 25.06.1998 mehrfach von Militärmaschinen in niedriger Höhe überflogen**. Der dabei entstehende **Fluglärm** ist in dieser **späten Nachtzeit nicht zu ertragen**. Bedingt dadurch, daß das Haus der Familie in der **Einflugschneise des Flugplatzes** liegt, ist die **Familie an Fluglärm gewöhnt. Der in den genannten Nächten verursachte Lärm überschreitet nach Darstellung von Frau X. jedoch das Maß des Erträglichen**.
Die Beschwerdeführerin bestätigt damit, dass die „normalen“ Landeanflüge auf Laarbruch eindeutig weniger belastend sind als die militärischen Tiefflüge, die auch im Bereich von Winnekendonk stattfanden. Umso belastender wird der Lärm im direkten Umfeld des Flugplatzes gewesen sein, wo die meisten Platzrunden geflogen wurden.

Kap. XVII: Tiefflüge im weiter entfernten Umland

201. Die „*Rheinische Post Emmerich*“ vom 17. Oktober 1986 berichtet, dass noch im weit entfernten **Kalkar**, das nicht mal in der Einflugschneise liegt, **täglich über 100 Tiefflieger** registriert werden, die mit Laarbruch in Verbindung zu bringen sind.
202. Frauen W. S. aus Wachtendonk beschwert sich über einen Vorfall am 19. Juli 1990: „**Ohrenbetäubender Fluglärm** habe sich vom Nachmittag bis kurz vor Mitternacht hingezogen. Frau S. bekam abends dadurch **Herzbeschwerden** und sieht es nicht ein, dass man ihr die Lebensqualität einschränken, obwohl wir in der jetzigen Zeit wohl kaum feindliche Bedrohung zu erwarten haben. Mit Schreiben vom 12. Juli 1990 bestätigt die RAF Laarbruch, „dass mehrere Laarbrucher Flugzeuge zu diesem Zeitpunkt ein routinemäßiges Flugtraining absolvierten, um den fliegerischen Leistungsstand bei Nacheinsätzen aufrecht zu erhalten. Da Wachtendonk jedoch südlich von Laarbruch, in einer Entfernung von 25 Kilometern liegt, ist es unwahrscheinlich, dass es sich bei den betreffenden Flugzeugen ausschließlich um solche der RAF Laarbruch gehandelt hat. Dieser Luftraum wird in jedem Fall ebenso von Flugzeugen durchflogen, deren Flug-Basis weiter südlich gelegen ist; ebenfalls sind niederländische Maschinen darf daher im Bereich Wachtendonk anzutreffen“.
203. In einem Schreiben der Gemeinde Weeze an die RAF Laarbruch mit Datum vom 29. Oktober 1992 beschwert sich X. S. aus Geldern: „Herr S. und seine Familie fühlen sich in den letzten acht Tagen durch Militärflugzeuge gestört, die **zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr den Ortskern von Walbeck überfliegen**. Besonders das **Kleinkind** der Familie wacht immer wieder aus seinem Schlaf auf und ist nur **schwer zu beruhigen**“. Mit Schreiben vom 16. November 1992 antwortet die Gemeinde für die RAF Laarbruch: „Es ist Ihnen sicherlich bekannt, dass Walbeck außerhalb des RAF Laarbrucher Kontrollbereichs liegt. Somit können in diesem Luftraum Flugzeuge verschiedenster Typen und einer Anzahl von Nationen angetroffen werden. Leider ist es uns in diesen spezifischen Fall nicht möglich festzustellen, um welches Flugzeug es sich gehandelt hat. Außerdem ist es unwahrscheinlich, dass dieser Vorfall durch ein Laarbrucher Flugzeug verursacht wurde, da wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine eigenen Flugzeuge hier haben“.
Auch hier wird deutlich, dass die RAF Laarbruch versucht, die Verantwortung für Tiefflüge von sich zu weisen, denn zum Zeitpunkt des Vorfalls waren selbstverständlich weiterhin Flugzeuge der anderen NATO Mitglieder auf Laarbruch zu Gast, sogar verstärkt. Dies verschweigt die RAF Laarbruch jedoch; der genannte Jet könnte durchaus eine Besucher-Maschine der RAF Laarbruch gewesen sein.

204. Mit Datum vom 29. 06. 1994 beschwert sich die Gemeinde Sonsbeck für die Bürger X. D. und I. F. darüber, dass „die Gehöfte (der beiden Beschwerdeführer) in letzter Zeit **oft von Hubschraubern (aus Laarbruch) sehr tief überflogen** werden“. Bei den Tieren der **Putenzucht** der Beschwerdeführer breche „**Panik**“ aus und es sind „**große Schäden**“ am Bestand zu befürchten. Mit Datum vom 26. Juli 1994 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung und verspricht Abhilfe.
205. Mit Datum vom 26. 09. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde aus **Straelen**: „Herr S. beschwert sich über sehr lauten Fluglärm zum vorgenannten Zeitpunkt und in früheren Tagen. Ständig fliegen Flugzeuge aus Richtung Venlo kommend, über die B 9 in Richtung Xanten, in einer **Höhe von höchstens 100 bis 150 m**. Herr S. fühlt sich durch den **kaum zu ertragenden Fluglärm** erheblich gestört. Er bittet dringend, Abhilfe zu schaffen“. Mit Schreiben vom 14. 10. 1994 reagiert die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, die jede Verantwortung von sich weist: „Der Luftraum im Straelener Bereich liegt außerhalb der RAF Laarbrucher Zuständigkeit. Die Flugzeuge, die in diesem Raum unterwegs sind, sind daher nicht verpflichtet, uns ihre Position über Funk durchzugeben. Ebenso bildet dieser Luftraum einen keilförmigen Bereich zwischen den Flugleit-Kontrollzonen Brüggen, Laarbruch und Düsseldorf, wodurch ein reger ziviler und militärischer Flugverkehr anzutreffen ist, mit dem Ziel, die betreffenden Kontrollzonen zu vermeiden. Militärflugzeuge durchqueren den Bereich in einer Höhe von mindestens 330 m“.
206. Mit Datum vom 03. 07. 1995 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Q. Q. aus **Sonsbeck**: „ein Starfighter (habe) sein Haus **in äußerst niedriger Höhe überflogen**“. Mit Datum vom 28. 07. 1995 übermittelt die Gemeinde Weeze die Antwort der RAF Laarbruch: bei dem Täter handelte es sich um ein „nichtbritische Maschine“, die im Zuge einer Übung Laarbruch angeflogen hat.

Kap. XVIII: **Physische Schäden**

207. In einer telefonischen Beschwerde vom 12. Dezember 1984 erklärt Frau Z. K., dass die Flugzeuge der Royal Air Force die **Glasscheiben** der Treibhäuser ihrer Gärtnerei am Fährsteg in Weeze „**erzittern** lassen“.
208. Am 20. Oktober 1986 beschwert sich I. X. bei der Gemeinde Weeze: “Im Jahre 1983 habe ich den hinteren Giebel an meinem Wohnhaus neu ausgefugt. In der folgenden Zeit konnte ich beobachten, dass der **Mörtel wieder aus den Fugen heraus fiel**. Erst in der vergangenen Woche wurde mir während einer Bodenlärmphase deutlich, dass durch die Luft-Vibration die Hauswand zitterte und dabei der **Mörtel heraus fiel**. Das Gleiche habe ich beim Fensterkitt und bei den Firstziegeln beobachtet. Ich stelle Antrag auf Schadenersatz“.
209. Bezug nehmend auf einen Vorfall am 10. Dezember 1987 beschweren sich die Eheleute H. und X. aus Baal über den verstärkten Bodenlärm durch Triebwerkstests: “Der Lärm wurde so stark, dass sich durch die Luft Vibrationen die Scheiben in den Fenstern bewegten. Im **Fensterrahmen** und von der **Decke löste sich Kalk und Putz und rieselte herunter**. Der Lärm endete mit einem lauten Knall“. Mit Schreiben vom 5. Februar 1988 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch: “Wir bedauern es, dass der Flugbetrieb an dem besagten Tag den Anlass zu dieser Beschwerde der Eheleute X. gab. Gleichzeitig muss jedoch festgestellt werden, dass es ... unumgänglich ist, unter Beweis zu stellen, dass eine möglichst hohe Zahl an Flugzeugen zum Einsatz bereit ist. In diesen Fällen ist es nicht zu vermeiden, dass im Umfeld kurzweilige und begleitende Lärmzunahmen zu verzeichnen sind“. *Mit identischer Antwort wurde auch auf Beschwerden über Tiefstflüge im Gocher Raum reagiert.*
210. H. Q. aus Wemb beschwert sich über einen Vorfall am 10. Dezember 1987: „Die Fluglärmbelästigung zum genannten Zeitpunkt war außerordentlich stark. Durch das wiederholte Überfliegen ... war der Lärm kaum mehr zu ertragen. Auch der Bodenlärm war außergewöhnlich stark. Die Luft-Vibration war so stark, dass das **Geschirr** in den Schränken **klirrte**“. Am gleichen Tag stellt Irmgard Peters aus Weeze fest, “dass der **Fußboden zitterte** und die **Scheiben in den Fenstern vibrieren**.“
211. Im September 1989 beschwert sich B. B. darüber, dass **Ziegel vom Dach seines Hauses gefallen** sind. Die RAF Laarbruch „bedauert“ den Vorfall mit Schreiben vom 8. September 1989.
212. Im August 1989 beschwert sich K. W. aus Wemb, dass am 21. August 1989 **Dachziegel „durch tief fliegende Flugzeuge vom Dach seines Hauses gefallen sind**“. Mit Schreiben vom 8. September 1989 lehnt die RAF Laarbruch die Forderungen nach Schadenersatz ab und verweist auf das zuständige Bundesamt. *Ein Bericht mit Foto dazu stand damals in der RP*
213. Mit Datum vom 26. August 1991 beschwert sich die Firma XYZ, das am 7. August gegen 11:00 Uhr „An dem Firmengebäude **vier Fensterscheiben zu Bruch gingen**. Ursache waren die Auswirkungen, die beim **Durchbrechen der Schallmauer** durch überfliegende Flugzeuge entstehen. Der Firmenvertreter meint, dass Militärmaschinen des hiesigen Flugplatzes Laarbruch dafür verantwortlich sind.

214. Mit Schreiben vom 26. Januar 1986 wendet sich der Anwohner K. I. auch im Namen seiner Nachbarn direkt an die RAF Laarbruch. Darin bringt er Folgendes zum Ausdruck: „... neben der häufig schon ein getretenen gesundheitlichen Schädigung bei meiner Familie und einem Kleinkind und bei mir, sind durch die Luft-Vibrationen auch schon Schäden an meinem Haus in Form von **Mauerrissen** und **Schäden am Putz** entstanden.
215. Mit Datum von 9. 6. 1988 beschwert sich B. D. aus Weeze-Wemb über **Bauschäden** an ihrem Haus, die durch Flugzeuge der RAF Laarbruch verursacht wurden. Sie fordert **Schadenersatz** für die **Beschädigungen an ihrem Haus**.
216. Mit Datum vom 12. 8. 1995 beantragt K. S., Goch-Hülm, **Schadenersatz** für Schäden, die Flugzeuge der RAF Laarbruch an seinem Haus verursacht haben. Es geht dabei um „Schornsteinbeschädigungen“ und „**Risse an den Außenwänden des Kuhstalls**“, wie aus dem Antwortschreiben der Gemeinde Weeze vom 15. 8. 1995 hervor geht. Wegen des „unerträglichen Lärms“ und der schleppenden Bearbeitung der Schadenersatzansprüche wendet sich Herr R. schließlich an den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages.
217. I. W. aus Geldern beschwert sich darüber, dass ein „tieffliegender Hubschrauber“ der RAF Laarbruch am 14. 07. 1995 sein Haus derart nah überflogen hat, dass **Putz von der Decke** fiel. Er beantragt **Schadenersatz** in Höhe von 2649,- DM.
218. Mit Datum vom 07. 02. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Fluglärmbeschwerde der Frau N. F. aus Weeze-Baal: „Das Haus der Familie F. wurde ... immer wieder von Militärmaschinen des Flugplatzes in geringer Höhe überflogen“. Die Lärmbelästigung und die **Vibration** der Luft war so stark, dass die **Fensterscheiben** und die **Gläser** im Schrank **wackelten** und **klirrten**“.
219. Mit Datum vom 07. 03. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der T. I. aus Weeze Baal über Jets der RAF Laarbruch: „Das Flugzeug fliegt immer wieder in **äußerst geringer Höhe** über das Gehöft der Familie. Am 02. 03. 1994 15.48 Uhr, **zersprang dabei eine Thermopensescheibe**. Frau I. beschwert sich über diesen **Flugterror**“. Mit Datum vom 25. März 1994 antwortet die RAF Laarbruch, dass es bei den beanstandeten Manövern darum ging „die einzigartigen flugtechnischen Fähigkeiten des Harrier-Senkrechtstarters vorzustellen“.

Kap. XIX: **gesundheitliche und psychische Schäden, Ängste, z. B. vor Abstürzen (Erwachsene)**

220. B. F. aus Issum beschwert sich in einem Telefonat vom 14. Dezember 1984 über Tiefflieger aus Laarbruch, die derartig laut waren, dass sie einen **Hörschaden** davongetragen habe. Dieser Hörschaden müsse nach Diagnose des Arztes operativ behoben werden.
221. U. I. aus Baal beschwert sich im Januar 1988 über den Lärm und erklärt, dieser verursache ihm auch starke **Schmerzen in der Brust**. Die RAF Laarbruch erklärt dazu ihr „aufrichtiges Bedauern“.
222. Mit Datum vom 6. November 1989 beschwert sich I. X. aus Baal über Boden- und Fluglärm. „Die Belastung ist teilweise so groß, dass die Fensterscheiben in den Rahmen klirren. Der ganze Familie und besonders die 83-jährige Mutter, die krank ist, wird mit der zusätzlichen Belastung kaum mehr fertig“. Darauf antwortet die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 16. November 1989: „Wir bieten Ihnen unser Bedauern über den oberen genannten Vorfall an.“
223. Mit Datum vom 6. Februar 1990 beschwert sich K. S. aus Weeze über „Den kaum zu ertragen den Lärm, der durch eine sehr tief fliegende Militärmaschine verursacht worden ist. Bedingt dadurch haben sich bei ihm **Herzbeschwerden** eingestellt. ... auch die Beeinträchtigungen durch die Stadt den Kerosin-Geruch hat sich in diesen Wochen verstärkt. Herr S. arbeitet als Pädagoge in der hiesigen Johannes-Hauptschule. Ein Unterrichten ist kaum möglich, wenn Flugzeuge die Schule Überfliegen. Da der Lärm so groß ist und die Fensterscheiben klären, muss der Unterricht jeweils für drei bis fünf Minuten unterbrochen werden“. Mit Schreiben vom 7. März 1990 antwortet die RAF Laarbruch bedauernd: „ich bitte Sie jedoch zu berücksichtigen, dass unsere beiden Laarbrucher Schulen sich weit näher zum Flugfeld in befinden als ihre eigene Schule“.
224. Über Tiefflug-Vorfälle im Februar 1990 über Weeze beschwert sich L. C.: „Herr C. ist sehr schwer krank, so dass er die Lärmbelästigung **körperlich nicht mehr verarbeiten** kann. Nach Darstellung von Frau C. wurde das Wohngebiet in letzter Zeit des öfteren überflogen“.
225. Mit Datum vom 26. Juli 1990 beschwert sich Frau X. aus Kavelaer über „ganze Staffeln von Militärmaschinen“, die ihr Wohnhaus überflogen. „Die in Lärmbelästigung war so groß, dass sie **körperliche Schmerzen** verursachte“. Die RAF Laarbruch antwortet am 21. August 1990: „Am 25. beziehungsweise 26. Juli war die östliche Bahn in Betrieb. Somit hörten Sie an diesen Tagen die von Laarbruch startenden Maschinen. Ebenso herrschte an beiden Tagen reger

Flugbetrieb. In der Startphase benötigen die Flugzeuge verständlicherweise mehr Schubkraft als beim Landungsanflug. Sicherlich ist hiermit auch der erhöhte Lärm zu erklären“.

226. Mit Datum vom 22. Februar 1990 beschwert sich Dr. H. I. über die zahlreichen Fälle von Kerosin, das in seinen Wohnbereich wehe. Dr. H. I. beklagt in Folge dessen über „**Beschwerden im Rachenraum**“, die auch nach Aussage seines Hausarztes auf das **Einatmen des Kerosins zurückzuführen** sein könnten.
227. Mit Datum vom 07. 03. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau L. aus Weeze St. Petrusheim über Jets der RAF Laarbruch: „Frau L. fühlt sich unmittelbar **bedroht**. Es stellen sich bei ihr **Angstzustände** ein“. Mit Datum vom 25. März 1994 antwortet die RAF Laarbruch, dass es bei den beanstandeten Manövern darum ging „die einzigartigen flugtechnischen Fähigkeiten des Harrier-Senkrechtstarters vorzustellen“.
228. Mit Datum vom 01. 03. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn B. S. aus Weeze-Baal. Er beklagt sich über die „**nicht mehr zu ertragende körperliche und seelische Belastung**“. Ferner haben einige Jets unnötigerweise „einen **Looping** geflogen“. Mit Datum vom 21. März 1994 antwortet die RAF Laarbruch, dass es bei den beanstandeten Manövern darum ging „die einzigartigen flugtechnischen Fähigkeiten des Harrier-Senkrechtstarters vorzustellen“.
229. Mit Datum vom 13. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau C. aus Weeze-Baal: „Frau C. ruft heute in einem **Schockzustand** hier an und war fassungslos über den **Flugterror** über ihrem Haus. Sie erklärte, daß der Pilot sich vor ihren Augen dreimal mit dem Harrier-Flugzeug überschlug und auf der **Rückseite im Tiefflug** auf ihr **Haus zugeschossen** kam. Sie bekam **Angstzustände** und befürchtete, daß **der Pilot in ihr Haus rast**. Frau C. verlangt sehr nachhaltig, mit diesen **unerträglichen Flugübungen** aufzuhören“. Mit Datum vom 13. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau X. aus Weeze-Baal zum gleichen Problem: „Frau X. beschwert sich sehr nachdrücklich über den Fluglärm von einem einzelnen **Kunstflieger** des Flugplatzes Laarbruch zu den vorgenannten Zeiten. Ihr Haus wird immer wieder in niedriger Höhe unmittelbar überflogen. Dabei werden vom **Flugzeugführer Rollen und Loopings** gedreht. Diese ständig wiederkehrende Lärmbelastung wird durch das bei einem Kunstflieger notwendige Beschleunigen und Drosseln der Motoren noch erheblich verstärkt. Der **Fluglärm** ist von Frau X. und ihrer Familie **nicht mehr zu ertragen**. Die Familie X. fühlt sich **krank und nervlich völlig am Ende**. Verstärkt wird diese Belastung noch durch die **Angstzustände**, die entstehen, wenn Flugzeuge auf ihr Haus zugeschossen kommen. **Die Familie fürchtet dabei um ihr Leben**. Selbst in der **Nacht** findet die Familie **keinen Schlaf**. In der Nacht vom 07. zum 08.04.94 waren bis **weit nach Mitternacht Rotorengeräusche** von Hubschraubern zu hören.
Frau X. meint, die pauschalen Begründungen des Flugplatzes, die zu diesen Flugeinsätzen abgegeben werden, seien ihr bekannt. Sie bittet die Flugplatzleitung, konkret bezogen auf ihre vorstehend dargestellten gesundheitlichen Belastungen und Ängste eine Aussage zu machen und ihr dabei zu sagen, wie sie und ihre Nachbarn damit leben sollen“. Erneut mit Datum vom 13. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine weitere Beschwerde der Frau X. aus Weeze-Baal:
„Frau X. ruft heute erneut an und ist **total mit ihren Nerven am Ende**. Soeben wurde ihr Haus wieder von einem **Kunstflieger im Tiefflug** überflogen. Ihre beiden **Pferde scheuten** und drohten **auszubrechen**, jedoch der Zaun hielt. Frau X. erklärte, daß ihr Haus in allen Fugen bebte und klirrte, der Pilot sei buchstäblich über das Dach geschrammt. Dieser **Flugterror** ist **nicht mehr auszuhalten**. Falls das so weiter geht, muß Frau X. weitere Schritte dagegen unternehmen. Es ist nicht einzusehen, daß sich ein Bürger das gefallen lassen muß“.
Mit Datum vom 28. April 1994 bestätigt die RAF die Beobachtungen im Grunde:
„Wir danken Ihnen für die Zusendung der Fluglärmbeschwerde(n) der Frau X. aus Baal vom 13. April 1994. - Häufig tritt man uns mit der Bitte vor Militärvertretern oder bei **Flugshows** die einzigartigen Fähigkeiten des Harrier-Flugzeugs vorzuführen. Derartige Vorführungen werden teils auf Anweisung durch vorgesetzte Dienststellen oder infolge von **Verpflichtungen unsern NATO-Partners gegenüber** durchgeführt. Viele dieser Flugshows dienen u.a. dem Zweck, grössere Spendenbeträge zugunsten von wohltätigen und fürsorglichen Einrichtungen zu beschaffen. Bei diesen Veranstaltungen steht der Schutz aller Beteiligten und Anwesenden an oberster Stelle. In diesem Sinne wird ein spezifischer Kunstflugpilot ausgewählt und einem **besonderen Flugtraining** unterzogen. Nach dem Abschluss der Trainingsphase muss der betreffende Pilot die einzelnen meist **komplexen Flugabfolgen hin und wieder erneut absolvieren**, um die vorgeschriebenen Schutzbestimmungen auch weiterhin zu gewährleisten. Wir gehen davon aus, dass Frau X. den Kunstflugpilot bei einer solchen Übung beobachtet hat, wobei die Flugmanöver von den gewöhnlichen Abfolgen abweichen und teils ausserhalb des routinemässigen Laarbrucher Flugbetriebs fallen. Hierbei wird jedoch das Grundprinzip der Sicherheit bzw. des Schutzes nie vernachlässigt. Zudem wird der Pilot zu diesen Zeiten durch die vorgesetzte Fliegerabteilung sorgfältig überprüft und bewertet. Ebenso möchten wir, als eine weitere Geste der Höflichkeit, die Weezer Behörde im voraus über anstehende Trainingsperioden informieren, sodass die Verwaltung z.B. die Bewohner der Hees, in Baal, St. Petrusheim oder Wemb darüber benachrichtigen kann. Wir versichern den umliegenden Bewohnern, dass wir jeden Störfall bedauern und erklären nochmals, dass wir ständig darum bemüht sind, unsere Nachbarbevölkerung vor Belästigungen zu schützen“.
230. Zum gleichen Thema erfolgten zwei weitere Beschwerden, mit Datum vom 13. April 1994 von der Gemeinde Weeze dokumentiert:

„Frau H. fordert die Flugplatzleitung eindringlich auf, die **Kunstflüge** über ihren Wohnbereich sofort einzustellen, da sie einen **massiven Angriff auf ihr Leben und ihre Gesundheit** darstellen. Sie empfindet diese Flüge als eine **rücksichtslose Zumutung** gegenüber der Weezer Bevölkerung, die immer wieder und in den letzten Tagen verstärkt einem solchen **Luftterror** ausgesetzt wird“. Die zweite Beschwerde eines Anwohners wird folgendermaßen dokumentiert:

„Wie ein Aufschrei kam der Anruf des Herrn W. hier an. Er beschwert sich über den **unerträglichen Fluglärm** und die **Gefahr**, die damit verbunden ist, weil der Pilot mit seiner Maschine über seinem Haus Kunststücke vollführt, die ihm den Atem rauben. Das hat nichts mehr mit dem ‚normalen Flugbetrieb‘ auf Laarbruch zutun. Jeder Bürger hat das Recht auf **Unversehrtheit des Körpers und der Seele**. Dieses jedoch ist reine **Körperverschädigung**. Herr W. gibt sich auch nicht mehr mit den Antwortschreiben der **Flugplatzleitung** zufrieden, die er für **unglaublich** hält. Von Rücksichtnahme kann ja wohl keine Rede sein“. Die RAF antwortet darauf mit identischen Antwortschreiben (s. o.).

231. Mit Datum vom 10. 05. 1995 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau F. aus Weeze-Hees: „Das Wohnhaus von Frau F. wurde am heutigen Tage in der Zeit zwischen 10.55 Uhr und 13.00 Uhr ständig in regelmäßigen Abständen von einem **AWACS-Flugzeug** überflogen. Die Maschine startete auf dem Flugplatz Laarbruch in Richtung niederländische Grenze und flog von dort über das St. Petrusheim nach Osten, zeitweise bis zur **Ortsmitte Weeze**. Danach wendete die Maschine, um zum Flugplatz zurückzufliegen und dort zu landen bzw. um wieder durchzustarten. Dieses **Flugverhalten wiederholte sich in den angesprochenen 2 Stunden ständig**. Frau F. beobachtete mit **großer Sorge** die schwarzen Abgasfahnen, die das Flugzeug hinter sich herzog. Frau F. befürchtet **gesundheitliche Schäden** bzw. eine **Krebserkrankung**. Frau F. bat mich Sie zu fragen, warum dieser Flugzeugtyp, der doch offensichtlich nicht ständig auf Laarbruch stationiert ist, die schon durch den normalen Flugbetrieb des Flugplatzes Laarbruch verursachten großen Beeinträchtigungen für die umliegende Bevölkerung doch erheblich verstärken muß. Durch Schul- oder Übungsflüge sollte die Weezer Bevölkerung nicht noch zusätzlich belastet werden.
- Mit Datum vom 29. 05. 1995 übermittelt die Gemeinde Weeze die Antwort der RAF Laarbruch: „Zur Zeit der Beschwerde befand sich ein Flugzeug des Flugplatzes Laarbruch in der Luft; auch ein Gastflugzeug befand sich in der lokalen Umgebung. Das besuchende Flugzeug gehört den NATO-Streitkräften in Deutschland an. Es gleicht einem Zivilflugzeug [der Boeing 707], dessen **Düsenemissionen für die Gesundheit nicht gefährlich sind**. Beide Flugzeuge waren aufgrund von unbedingt erforderlichem Pilotentraining unterwegs. Wie Sie bereits wissen, sind unsere Piloten verpflichtet, das Leben der lokalen Bevölkerung so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Auch besuchende Piloten werden gebeten, unsere Richtlinien einzuhalten. Wir werden uns weiterhin bemühen, die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten.“
232. Mit Datum vom 17. 11. 1995 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau N. C. aus Weeze-Hees: „Frau C. beschwert sich darüber, daß ihr Haus in der vorgenannten Zeit in unregelmäßigen Abständen immer wieder unmittelbar von einem Militärhubschrauber des Flugplatzes überflogen wird. An dem Hubschrauber hängen Lasten. Frau C. beobachtet, daß der Hubschrauber jeweils in ‚**Sturzflügen**‘ auf ihr Haus zugeflogen kommt und es unmittelbar überfliegt.
- Frau C. kann nicht erkennen, warum das notwendig ist, da sie im freien Feld wohnt und der Hubschrauber auch in einem Abstand vorbeifliegen könnte. Frau C. fühlt sich **bedroht**. Es stellen sich **Angstzustände** ein. Diese Angstzustände steigern sich soweit, daß sie bei Hubschraubergeräuschen jederzeit erwartet, daß die an den Hubschraubern **hängenden Lasten sich lösen und sie davon erschlagen wird**. Frau C. bittet dringend darum, daß ihr Haus künftig nicht mehr überflogen wird“.
233. Mit Datum vom 02. 02. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau F. aus Weeze-Hees: „Eine Awacs-Maschine startet und landet über einen längeren Zeitraum immer wieder auf dem Flugplatz Laarbruch. Bei ihren Rundflügen fliegt sie in geringem Abstand am Haus der Familie vorbei. Der **Fluglärm ist sehr groß**. Als **sehr bedrohlich** schätzt die Familie die **Immissionsbelastung** für sie und die um den Flugplatz wohnenden Menschen ein. Frau F. spricht die **Verbrennungsrückstände des Kerosins und die schwarzen Kerosin-Fahnen** an, die das Flugzeug ausstößt. Sie spricht auch darüber, daß sie in den 6 Jahren ihres Hierseins **lungenkrank** geworden ist. Beide Elternteile, die ebenfalls in ihrem Hause wohnen, sind im gleichen Zeitraum **an Krebs erkrankt**. Frau F. protestiert entschieden gegen diese Übungsflüge der Awacs-Maschinen. Sie meint, daß die Beeinträchtigungen durch den normalen Flugplatzbetrieb für die umliegende Bevölkerung groß genug sind, ohne daß der Bevölkerung noch weitere Belastungen zugemutet werden können. Da diese Übungsflüge der Awacs-Maschinen in den letzten Monaten immer wieder stattgefunden haben, bittet sie auch hierzu um eine konkrete Aussage“.
- Da die Beschwerden ab Ende 1995 direkt vom Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach beantwortet wurden, findet sich in den Akten der Gemeinde Weeze fortan teilweise keine Kopie der Stellungnahme der RAF, die seither direkt an die Beschwerdeführer geschickt wurde.*
234. Mit Datum vom 30. 05. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau F. aus Weeze-Hees, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Nachdem nun der Vater von Frau F. vor 8 Tagen **an Lungenkrebs verstorben** ist, fürchtet sich die Familie noch mehr vor den **Immissionen** der Flugzeuge des Flugplatzes Laarbruch. Innerhalb von 20 Minuten bemerkte Frau F. 4 Überflüge eines Awacs-Flugzeuges mit einer **sehr dunklen Kerosinfahne**.

Frau F. beschwert sich schon nicht mehr über die Lärmbelastung und über die von ihr und ihrer Familie empfundene **Bedrohung**, die dadurch entsteht, daß ihr Haus immer wieder unmittelbar von den Flugzeugen überflogen wird. Frau F. wurde auf ihre Frage, warum sie keine Antworten mehr auf ihre Fluglärmbeschwerden erhält gesagt, daß die Beantwortung der Fluglärmbeschwerden vom Britischen Verbindungsamt Mönchengladbach seit Herbst des vergangenen Jahres eingestellt worden ist.

Frau F. fühlt sich nicht mehr ernst genommen. Sie will sich an ihre politischen Vertreter wenden, um über die politische Schiene ein verändertes Flugverhalten der Laarbrucher Piloten zu erreichen“.

Mit Datum vom 30. 05. 1995 übermittelt die Gemeinde Weeze die Antwort der RAF Germany (RAFG) durch den zuständigen Verbindungsmann im Hauptquartier Mönchengladbach, Herrn Michael Gudgin:

„Bezüglich ... der **AWACS**, weise ich darauf hin, dass **RAF Laarbruch nicht verantwortlich ist** und diese nicht von dort aus fliegen. Daher sollte die Beschwerde an die betreffenden deutschen Behörden gerichtet werden. Auch finde ich es nicht recht, wenn ein deutscher Bürger sich über **NATO Einsatzflüge** beschwert, der den Nutzen durch die NATO hatte, welche in den letzten 50 Jahren den Frieden sichergestellt hat“.

235. Mit Datum vom 15. 01. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn Q. C. aus Weeze-Baal, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Herr C. bezieht sich auf den **Absturz der Harrier-Maschine** und erklärt: Er und seine Frau hätten schon am 09. 01. 1997 einen ‚**schlechten Geschmack**‘ auf den Lippen und auf der Zunge gehabt, der sich im Laufe des 09. und 10. verstärkt hätte und am 11. 01. langsam wieder abklang. Erst am nächsten Tag konnte Herr C. aus der Presse entnehmen, was auf Laarbruch passiert sei. Wenn die Flugplatzleitung gleich nach dem Unglück die Bevölkerung benachrichtigt hätte, sie sollten doch alle Fenster und Türen geschlossen halten, so wäre Herr C. jetzt nicht beunruhigt wegen der **Gesundheitsschädlichkeit der Gase**, die in der Luft lagen und die er **ingeatmet** hat“.

Mit Datum vom 12. 02. 1997 antwortet die Gemeinde Weeze: „Das britische Verbindungsamt bezieht sich auf Ihre Beschwerde, daß Sie und Ihre Frau am 09. Januar 1997 nach dem Absturz der Harrier Maschine einen ‚schlechten Geschmack‘ auf den Lippen und der Zunge verspürt hatten. Dieser hätte sich noch verstärkt und wäre dann am 11. Januar 1997 abgeklungen. Die britischen Streitkräfte waren gezwungen, Ermittlungen im Hinblick auf die zum Zeitpunkt des Absturzes vorherrschenden Bedingungen durchzuführen, um festzustellen, welche Gebiete möglicherweise Umweltschäden davongetragen haben. Diese Ermittlungen wurden mit dem vollen Einverständnis und in Zusammenarbeit mit dem Kreis Kleve ausgeführt. Es wurde festgestellt, daß die Windrichtung aus nordöstlicher in südwestliche Richtung ging und stark genug war, jegliche Verschmutzung über dem bewohnten Gebiet nördlich von RAF Laarbruch auszuschließen.

Die Vertreter des Kreises Kleve, der Presse und die Angehörigen der britischen Streitkräfte, die innerhalb von Minuten an der Unfallsteile waren und sich dort über einen längeren Zeitraum ohne Atemschutzgeräte aufhielten, trugen keine Gesundheitsschäden davon. Aus diesem Grund sind die britischen Streitkräfte zu dem Schluß gelangt, daß Ihre Wahrnehmung aus einer anderen Quelle herrühren muß“.

Hier betreibt die RAF Laarbruch gezielte Desinformation. In der Lokalpresse(RP, NRZ) sind am Tage nach dem Absturz Fotos abgebildet, auf denen mehrere Personen in der Nähe des abgestürzten Flugzeugs Atemschutzmasken tragen.

236. Mit Datum vom 20. 11. 1997 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Frau T. I. aus Weeze-Baal, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird: „Frau I. beschwert sich über den **sehr starken Fluglärm** an beiden Tagen, der durch Flugzeuge des Flugplatzes Laarbruch den ganzen Tag über verursacht wird. Die Flugzeuge überfliegen dabei ständig die Bauernschaft Baal und ihr Gehöft.

Frau I. stellt auch **sehr starken Kerosingeruch** fest. Sie fürchtet um ihre Gesundheit. Frau I. erklärt, sie habe in den letzten Jahren **7 Nachbarn, 2 Hunde und 2 Pferde verloren, die an Krebs verstorben sind**. Außerdem beobachtet sie auch seit einiger Zeit mit Sorge, daß auf ihrem Gelände zunehmend Bäume absterben.

Frau I. bittet dringend darum, bei diesen Flugübungen nicht nur die Bauernschaft Baal zu überfliegen und die Belastungen darauf zu konzentrieren“.

237. *Eine Belastung der besonderen Art resultierte aus den zahlreichen **Flugzeugabstürzen**, die im Umfeld von Laarbruch zu registrieren waren. Mehr als ein Dutzend Abstürze, die im Zusammenhang mit der Royal Air Force Laarbruch stehen, konnten gezählt werden. Bei den abgestürzten Flugzeugen handelte es sich um Maschinen, die auf Laarbruch stationiert oder dort zu Besuch waren. Beispielsweise stürzte 1971 eine Canberra bei Xanten ab (Lüttingen), im gleichen Jahr eine Buccaneer in den Niederlanden (Wanssum), 1972 ein Harrier bei Erkelenz, 1976 eine Januar bei Bedburg-Hau, 1983 eine Buccaneer bei Weeze (Vorselaar), 1989 ein Tornado in den Niederlanden (Bergen), 1996 ein Tornado der RAF Brüggel bei Geldern, und 1997 stürzte ein Harrier auf dem Gelände des Flugplatzes Laarbruch beim Start ab, 1998 ein weiterer Harrier bei der Landung. Nur purem Zufall und dem Können der Piloten ist es zu verdanken, dass bei den Zwischenfällen nur selten Menschen zu Schaden kamen. Allerdings war die Sorge um derartige Abstürze am Niederrhein und speziell im Umfeld der RAF Laarbruch allgegenwärtig. Insbesondere bei den zahlreichen Tiefflügen saß der Bevölkerung die Angst im Nacken. Die daraus resultierende psychische Belastung darf keineswegs unterschätzt werden.*

Besonders nach dem versehentlichen Abschuss eines „Jaguar“ bei Wesel (1982) und dem Absturz des Laarbrucher Tornado bei Bergen (1989) fragte sich die verängstigte Bevölkerung, ob sie im Umfeld des Flugplatzes besonders gefährdet war. Die Antwort der Behörden lautete „im Prinzip: Ja!“ (s. Kapitel Wemb)

Kap. XX: Kinder in Panik / gesundheitliche Schäden

238. Mit Datum vom 20. November 1986 beschwert sich die Anwohnerin D. M. über Maschinen, „die wiederholt in sehr niedriger Höhe ihr Haus überflogen. Die Mittagszeit wurde nicht eingehalten. Ihre beiden **Kleinkinder** fangen durch den sehr starken Motorenlärm an zu **schreien** und bekommen **hysterische Anfälle**“.
239. Mit Schreiben vom 14. Januar 1988 beschwerten sich die Eheleute van L. aus Goch schriftlich beim Bürgermeister ihrer Stadt: „Die Belastungen der Bürger durch Fluglärm haben unerträgliche Ausmaße angenommen. ... da die Militärmaschinen den ganzen Tag über im Tiefflug über den Ortsteil Kessel-Nergena hinwegfliegen, über den Niederlanden abdrehen und wieder zurück kommen. Oft fliegen mehrere Maschinen in Formation, so dass man im Abstand von ca. 30 Sekunden mehrfach hintereinander durch **unerträglichen Lärm** belästigt wird. Wir halten es für absolut unzumutbar, dass der Flugbetrieb auch in den späten Abendstunden nicht eingestellt wird, sondern auch bis nach 22:00 Uhr andauert. Besonders belastend ist dies natürlich für die Kinder. In den letzten Monaten war unsere Tochter, 11 Monate alt, mehrfach krank, so dass sie ohnehin **Schwierigkeiten hatte, einzuschlafen**. Wir mussten mehrfach erleben, dass sie dann, nachdem sie mit Mühe eingeschlafen war, durch den Tieffluglärm wieder geweckt wurde. Die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms und dessen Wirkung auf Kinder sind hinlänglich bekannt und brauchen nicht mehr erörtert zu werden“.
240. Im August 1989 beschwert sich der Schüler L. F., 11 Jahre, über den „ständigen Fluglärm. Er sagt, er kann sich bei den **Hausaufgaben** so **schlecht konzentrieren** und hat **Probleme** abends **beim Einschlafen**“. Mit Schreiben vom 8. September 1989 antwortet der Kommandant von RAF Laarbruch: „da ich selbst der Vater von drei schulpflichtigen Kindern bin, habe ich diese Beschwerde mit besonderem Verständnis entgegengenommen und kann die damit verbundenen Sorgen nachvollziehen. Unglücklicherweise liegt die Bauernschaft Laar in der direkten Verlängerung zur Anflugschneise des Flugplatzes. Unmittelbar nach dem Staat und vor einer Landung ist der Spielraum für Flugmanöver aus Sicherheitsgründen sehr eingeengt. Wir bemühen uns darum, den Fluglärm niedrig zu halten, indem wir die jeweilige Fluggeschwindigkeit und die Schubkraftleistung einschränken. Ebenso fliegen wir in den späten Abendstunden nur begrenzt. Doch zu dieser Zeit sind die Schulkinder wohl schon zu Bett gegangen. Natürlich mache auch ich mir Sorgen um dieses Problem, doch es bieten sich zu diesem Zeitpunkt keiner anderen Lösungen an. Vielleicht möchtest du den Flugplatz einmal besuchen und einen Tornado aus der Nähe besichtigen. Das lässt sich ohne weiteres arrangieren. Eine schriftliche Anfrage genügt, damit die notwendigen Vorbereitungen getroffen werden können“.
241. Mit Datum vom 30. November 1989 beschwert sich L. S. aus Hülm über den „starken Fluglärm und vor allem darüber, dass ihr **Säugling** lang **anhaltend schreit**. Beim Anruf erklärt wie, dass das **Kind** schon wieder seit einer halben Stunde **weinen** würde“. Mit Schreiben vom 31. Dezember 1989 bestätigt die RAF Laarbruch ihre Urheberschaft: „in der Zeit ... fand auf Laarbruch ein durch die NATO festgelegtes und ausgewertetes Manöver statt“.
242. Über einen Vorfall am 6. März 1990 beschwert sich die Familie X. von der Hees: Soldaten der RAF Laarbruch haben mit einem Maschinengewehr außerhalb von Tor 5 des Flugplatzes hantiert; dabei sei in das Maschinengewehr auf die Kinder gerichtet worden. „Der Schrecken der **Kinder** war sehr groß und nachhaltig, so dass sie **schreiend** wieder zudem Landwirt ... zurück liefen. ... der **Schrecken** bei den Kindern X. saß so tief, dass sie mehrmals in der Folge Nacht aufgewacht sind. Mit Schreiben vom 23. April 1999 bestreitet die RAF Laarbruch, dass eine tatsächliche Gefahr bestanden haben könnte, da nur Übungs-Munition eingesetzt wird. Und weiter: „wir bedauern die Bestürzung, die in der Beschwerde zum Ausdruck kommt“.
243. I. L. beschwert sich mit Datum vom 25. Juni 1990 über Tiefflüge in den vorausgegangenen Tagen; die beiden kleinen Kinder der Familie haben „erhebliche **Schlafstörungen**“. Der Sohn von dreieinhalb Jahren „leidet schon heute an **Angstzuständen**“. Darauf antwortet die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 17. Juli 1990: „auf Anweisung durch vorgesetzte Dienststellen nahm RAF Laarbruch an diesem Datum an einer Übung Teil. Im Verlauf dieser Übung waren unter anderem Nachteinsätze bis 23:45 Uhr angesetzt. Solche Einsätze sind ein notwendiger Bestandteil des Trainingsprogramms.“
244. Mit Datum vom 12. Juli 1990 beschwert sich K. Q. aus Goch über „außergewöhnlich starken Fluglärm durch überfliegende Militärmaschinen Ende letzter Woche und in dieser Woche“. Und weiter: „Die **Kinder** der Familie kommen **schreiend** ins Haus gelaufen und sind **kaum zu beruhigen**“. Mit Datum vom 23. August 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „Abgesehen von dem normalen Flugbetrieb befanden sich zu dieser Zeit einige US-Maschinen auf RAF Laarbruch. Obwohl die betreffenden Flugzeugführer in die vor Ort gültigen Lärmschutzmaßnahmen eingewiesen wurden, ist es durchaus möglich, dass diese die Flugzeuge mehr zu ihrem Wohngebiet bewegten, als dies unser eigenes Flugpersonal unternehmen würde“.
245. Mit Schreiben vom 19. August 1991 dokumentiert die Gemeinde Weeze bei einer Beschwerde von Frau L. F. aus Wemb: „Sie und ihre Nachbarn fühlen sich durch den sehr lauten Fluglärm belästigt. Für ihre **Kleinkinder** befürchtet

Frau E. **gesundheitliche Schädigungen**. Die Kinder kommen **schreiend** ins Haus gelaufen und sind nur schwer zu beruhigen.

246. Mit Datum vom 10. Juli 1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Frau H. aus Wemb wieder: „Frau H. beschwert sich sehr nachhaltig über den von insgesamt sechs Düsenjets verursachten Lärm. Außerdem flogen die Maschinen viel zu tief und direkt über ihr Haus. Die zwei **Kinder** der Familie H. kamen **schreiend ins Haus** gelaufen und waren nur schwer zu beruhigen“. Darauf antwortet die RAF Laarbruch über die Gemeinde Weeze mit Schreiben vom 21. Juli 1992: „Die Flugzeuge absolvierten eine wichtige Aufgabe“, und es habe sich um „normale fliegerische Einsätze“ gehandelt.
247. Mit Schreiben vom 21. Juni 1992 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von H. W., Hees: „Herr W. rief hier an, weil seine **beiden Kinder** durch den Fluglärm, der durch die Militärmaschinen hervorgerufen wurde, einen **Schock** erlitten hatten. Er würde es nicht mehr hinnehmen, dass die Flugzeuge viel zu tief, ca. 150 m, fliegen dürfen. Wenn das nicht aufhört, will der weitere Schritte unternehmen“. Mit Datum vom 24. Juli 1992 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch Stellung zu den Vorwürfen: „Zu den besagten Zeiten wurden ... Demonstrationsflüge durchgeführt, in deren Folge leicht von dem normalen Flugfeld [Flugmuster] abgewichen werden musste. Da Sie nur etwa 500 m vom Flugfeld entfernt wohnen, wird sich die Wahrnehmung eines gewissen Maßes an Fluglärm nicht vermeiden lassen“.
248. Mit Datum vom 14. Mai 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn H. W. aus Weeze-Hees, wobei er sich darüber beklagt, dass „**ununterbrochen** Militärmaschinen oder Hubschrauber des Flugplatzes Laarbruch sein Haus überfliegen“. Die Maschinen flogen „sehr niedrig“ und daher seien „seine **Kinder schreiend** ins Haus gelaufen“. Sie waren „während des Telefongesprächs [mit dem protokollierenden Gesprächspartner der Gemeinde] **weinend im Hintergrund** zu hören“. Mit Datum vom 21. Juni 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es habe sich um einen Übungsflug zur Vorbereitung einer Flugshow gehandelt, was „auf oder um Laarbruch selten vorkommt“.
249. Mit Datum vom 20. 04. 1994 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Frau F. aus Weeze-Baal: „Frau F. ruft an und beschwert sich darüber, daß zum o. g. Zeitpunkt [am 20. 4. 94] ein Flugzeug in geringer Höhe über ihr Haus geflogen ist. Ihre **kleine Tochter** ist von dem **wahnsinnigen Lärm aufgewacht und schreiend** zu ihr gelaufen. Auch am Vorabend wäre das Gebiet Grootestraße wieder von einem Tiefflieger umkreist worden. Dabei würde der **Eindruck von Luftangriffen** entstehen. Frau F. ist der Meinung, daß der Flugplatz mehr Rücksicht auf die Bevölkerung nehmen sollte“. Mit Datum vom 17. Mai 1994 antwortet die RAF Laarbruch mit identischem Schreiben wie bei den anderen Beschwerdeführern.

Kap. XXI: Tiere in Panik

250. In einer Fluglärmbeschwerde vom 4. Juli 1985 beschwert sich X. K. über Hubschrauber, die seine Rindviecher in **Panik** versetzt haben. Der Vorfall wird von der Royal Air Force Laarbruch bestätigt. U. F. aus Wemb berichtet ebenfalls von Kühen, die die Weidezäune in **Panik** durchbrachen, als mindestens 10 Hubschrauber im Tiefflug über die Ortschaft und die angrenzenden Felder flogen. In einem weiteren Fall [Schreiben vom 23. September 1985] erlitt nach Aussage eines Tierarztes eine Kuh einen **Herz-Kollaps**.
251. X. I. aus Weeze beschwert sich mit Datum vom 14. August 1987 über Tiefflieger, die seine **Pferde aufscheuchen**. Ein Fohlen rannte gegen den Zaun und verletzte sich so schwer, dass ein Tierarzt geholt werden musste.
252. Am 8. Oktober 1987 beschwert sich S. B. über Hubschrauber aus Laarbruch, die seine **Kühe** in **Schock** versetzt haben; er fürchtet, dass „die Kühe ihre Kälber deswegen vorzeitig absetzen“. Mit Schreiben vom 2. November 1987 antwortet die Gemeinde Weeze für RAF Laarbruch. Dabei wird das „Bedauern“ über den Vorfall ausgedrückt, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Hubschrauber um einen Besucher des Flughafens Laarbruch handelte.
253. Mit Datum vom 25. Oktober 1990 beschwert sich S. F. aus Laar, „dass die Belästigung in diesem Umfang bisher nicht gewesen ist. Sie weisen sich nicht mehr zu helfen und kann die Kinder nicht mehr beruhigen. Ihrer Pferde brechen ständig aus. Ein Pferd ist gestürzt und hat sich dabei **verletzt**“.
254. Mit Datum vom 17. Mai 1993 beschwert sich O. van E. darüber, „dass die Piloten der Hubschrauber in **ca. 25 m Höhe** über seine **Rinderkoppel** fliegen und sich einen Spaß daraus machen, wenn seine **Tiere in Panik** geraten, über die Koppel rennen und versuchen, auszubrechen“. Mit Datum vom 21. Juni 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es habe sich um einen „**normalen Trainingsflug**“ gehandelt. Dieser sei „ein wichtiger Bestandteil des Trainingsprogramms“. Und weiter: „Leider ist dieses Training im Hinblick auf unsere Verpflichtungen beim Einsatz von großer Wichtigkeit“.

255. Mit Datum vom 30. Juni 1993 beschwert sich Q. C. aus Weeze-Baal darüber, dass Hubschrauber seinen Bauernhof überfliegen. „Die auf der Wiese grasenden **Kälber** seien **aufgeschreckt** und **ausgebrochen**. Dies sei in der letzten Zeit schon mehrmals geschehen“. Mit Datum vom 1. Juli 1993 nimmt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch dazu Stellung: Es habe sich um einen „normalen Trainingsflug“ gehandelt. „Ein wichtiger Bestandteil des Flugtrainings der Hubschrauberbesatzungen findet in den Abendstunden statt. ... Derartige **Nachtflüge** stützen sich auf eine Anzahl von wohlbegründeten Überlegungen“. Weiter hoffe man „auf Verständnis“ dafür, „dass ein derartiges Flugtraining im Hinblick auf den evtl. Operationseinsatz notwendig ist“.
256. Mit Datum vom 8. September 1993 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde der Eheleute C. aus Weeze, wobei sie sich über das „**ständige Überfliegen ihres Hauses** durch Militärflieger des Flugplatzes Laarbruch“ beschwert. „Die ganze Familie ist dadurch besonders belastet und auch das **Vieh** auf den Weiden gerät in **Panik**“. Mit Datum vom 22. September 1993 bestätigt die RAF Laarbruch die Beobachtung und erklärt, dass es sich um ein Sonderprogramm gehandelt habe in Vorbereitung für eine Flugdemonstration.
257. Mit Datum vom 2. 11. 1992 dokumentiert die Gemeinde Weeze: „K. S., Goch-Hülm, beantragt **Schadenersatz** für Schäden, die Flugzeuge des hiesigen Flugplatzes Laarbruch an seinem **Schweinebestand** verursacht haben“.

Kap. XXII: **Kerosingestank, Kerosinwolken und Abgase**

258. Dr. H. I. beschwert sich im Dezember 1985 über deutlichen **Kerosingeruch** und Flugzeuge, die den Nachbrenner benutzen. Die RAF Laarbruch bestätigt die Beobachtung und verweist auf militärische Standards der NATO.
259. Am 27. August 1986 beschwert sich Dr. I. über **Kerosin-Geruch** vom Flugplatz Laarbruch; die RAF bestätigt die Wahrnehmung und erläutert, dass „fünf Maschinen längere Zeit in den Morgenstunden mit laufendem Motor auf Starterlaubnis gewartet haben“.
260. Der Anwohner Dr. H. I. beschwerte sich wiederholt über **Kerosin-Geruch** im Umfeld des Flugplatzes -Laarbruch. Darauf antwortet die Gemeinde Weeze am 16. Dezember 1986, „dass die RAF Laarbruch den Vorwürfen nachgeht“.
261. In der Niederschrift einer Ratssitzung vom 11. November 1986 wird festgestellt, dass **starker Kerosin-Geruch über längere Zeiträume in Weeze bemerkbar** geworden ist. Selbst Gemeindedirektor Wien hat am 24. November nachmittags in Weeze Kerosin-Geruch festgestellt [Aktennotiz der Gemeinde Weeze vom 25. November 1986].
262. Mit Schreiben vom 27. März 1987 nimmt die RAF Laarbruch selbst Stellung zu den Vorwürfen des Herrn Dr. I. im Zusammenhang mit Kerosingeruch: **“Alle angestellten Untersuchungen des Umweltschutzes weisen darauf hin, dass der Geruch von Treibstoff keine Gesundheitsgefährdung darstellt“**.
Diese Antwort macht mehr als deutlich, dass die RAF Laarbruch die Kerosin-Emissionen zugibt; diese jedoch als unschädlich darzustellen, entspricht in keiner Weise dem aktuellen Wissensstand. Im Gegenteil darf es heute als unstrittig gelten, dass die im Treibstoff enthaltenen Benzol-Verbindungen in hohem Maße Krebs erregend sind. Die Anwohnerschaft war offensichtlich jahrelang diesen höchst gefährlichen chemischen Verbindungen schutzlos ausgesetzt, wobei die Dämpfe noch im rund vier Kilometer entfernten Ortszentrum von Weeze wahrgenommen wurden. Selbst Gemeindedirektor Wien bestätigte die Erscheinung, wie aus einer Aktennotiz von 1987 hervorgeht.
263. Mit Schreiben vom 26. Juli 1988 erklärt die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, **“dass Geräusche und Treibstoffgeruch vom Ort ihres Ursprungs weiter getragen werden“**.
264. Mit Schreiben vom 5. Mai 1989 bestätigten die RAF Laarbruch dem Empfänger Dr. H. I., dass es bei bestimmten Wetterlagen und Windrichtungen dazu kommen könne, dass **Kerosin-Wolken** auf sein Anwesen geweht würden. Weiter wird **“volles Verständnis“** für die Beschwerde geäußert; ferner bitte man Herrn Dr. I. um **„Entschuldigung“** für den Vorfall.
265. Aus einem Aktenvermerk der Gemeinde Weeze vom 7. Juni 1989 geht hervor, dass sich der Anwohner I. K. über **Kerosin-Geruch** beschwert. Eine Rücksprache mit dem Flugplatz am gleichen Tag bestätigte die Wahrnehmung: **„Wing Commander Pearson teilte am Nachmittag mit, dass, bedingt durch die zur Zeit stattfindenden Manöver und wahrscheinlich auch ungünstige Windverhältnisse, die Abgase der Flugzeuge in Richtung Hees getrieben würden. Andere Ursachen sind nicht feststellbar“**.
266. Im Juli 1989 beschwerten sich Anwohner aus Wemb über **Kerosin-Geruch** und überdurchschnittlichen Lärm. Die RAF Laarbruch bestätigt die Einschätzung mit Schreiben vom 31. Juli 1989: **„Flugzeuge, die auf Starterlaubnis warteten, standen am Ende der Startbahn, die der Ortschaft Wemb am nächsten liegt. Somit konnte es unter Umständen kurzfristig zu einem erhöhten Lärmpegel und zu einer erhöhten Geruchsentwicklung kommen“**.

267. Mit Datum vom 9. November 1989 protokolliert der Polizeiposten Weeze in einem Bericht einen Einsatz auf Baal. Dabei ging es um eine Beschwerde des Anwohners Dr. G. I., der sich über „**Kerosin-Regen**“ beschwerte. Mit Schreiben vom 24. November 1989 bestätigt die RAF Laarbruch die Wahrnehmung: „mit aller Wahrscheinlichkeit ist der Geruch auf den **normalen Ausstoß bei Düsenflugzeugen** ... zurückzuführen“.
268. H. D. aus Baal beschwert sich über einen Vorfall am 10. Oktober 1989; an diesem Tag „wurde wieder **sehr starker Kerosin-Geruch** wahrgenommen. In letzter Zeit war das in unregelmäßigen Abständen verstärkten der Fall“. Mit Schreiben vom 16. November 1989 antwortet die RAF Laarbruch: „der von Ihnen angesprochene Kerosin-Geruch ist nur als folgerten der normalen Betriebsausstoßung eines Düsenflugzeuges, sowohl ziviler wie militärischer Herkunft, zu erklären“.
269. Im Dezember 1989 beschwert sich Dr. H. I. über einen Vorfall am 14. Dezember 1989: „zum genannten Zeitpunkt war wieder ein **außergewöhnlicher starker Kerosin-Geruch** wahrnehmbar, der sich in Form einer **dichten Wolke** auf die Bauerschaft Baal herabsenkte“. Mit Schreiben vom 24. Januar 1990 antwortet die RAF Laarbruch auf die Beschwerde: „Was ihrem Kommentar bezüglich der möglichen Boden- und Luftverschmutzung sowie die in den beigefügten Zeitungsausschnitten dargelegten Beobachtungen in dieser Sache anbetrifft, so kann ich Ihnen leider nur Folgendes mitteilen: weder bin ich Wissenschaftler noch Mediziner, sondern ein britischer Beamter des Staates. Als solcher bin ich nicht befugt oder befähigt, offizielle Aussagen über etwaige Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt oder zukünftige das Militär betreffende Überlegungen abzugeben“. Auf wiederholte Beschwerden über Kerosingeruch antwortet die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 7. März 1990: „Eine Ursache für den übermäßigen Kerosin-Geruch an dem besagten Tag konnten wir nicht feststellen. Ebenso haben wir keine Beschwerde von den Bewohnern der Laarbrucher Familien-Quartiere [der RAF-Angehörigen] erhalten, die Ähnliches wahrnehmen müssten, wenn der Wind Gerüche aus dieser Richtung herüber trägt“.
270. I. O. aus Wemb beschwert sich über starken **Kerosin-Geruch** am 31. Mai 1990. Mit Schreiben vom 25. Juni 1990 bestätigt die RAF Laarbruch, dass „leichter Wind aus Norden herrschte. Hierbei geht treibt der Geruch unserer **Flugzeugabgase** langsam in Richtung Wemb und verflüchtigt sich nicht, wie dies bei normalen Windverhältnissen geschieht“.
271. Mit Datum vom 21. Juni 1990 beschwert sich H. X., der in der unmittelbaren Einflugschneise wohnt, über „**Rückstände des Kerosin-Ausstoßes** vorbeifliegender Militärmaschinen, die das Wohnhaus und den umliegenden **Garten mit einem Kerosin-Film überziehen. Bedingt dadurch sterben in verstärkten Maße Pflanzen und Sträucher im Garten ab**“. Mit Schreiben vom 12. Juli 1990 antwortet die RAF Laarbruch: „Ich selbst bin kein Landwirtschafts-Fachmann. Daher kann und möchte ich mir kein Urteil erlauben, ob und in welchem Maße das Wachstum und Gedeihen von Pflanzen und Sträuchern durch den Flugbetrieb unter Umständen in Mitleidenschaft gezogen wird. Grundsätzlich ist der Einsatz der auf RAF Laarbruch stationierten Flugzeuge im gegenseitigen Einvernehmen der bundesdeutschen bzw. der britischen Regierung geregelt und abgeklärt“.
272. Für den 5. Juni 1990 meldete Dr. H. I. eine „Militärmaschine mit eingeschaltetem Nachbrenner; nach neun Minuten wurde eine **Wolke Kerosin abgeregnet**“. Eine Reaktion der RAF Laarbruch wird im Hinblick auf den Golfkrieg nicht eingefordert.
273. Mit Datum vom 23. Oktober 1990 beschwert sich L. F. darüber, dass „zahlreiche Flieger weiterhin über Wemb fliegen, wobei er sie mehrfach beobachtet habe, dass **Kerosin abgelassen** worden ist“.
274. Für den 22. Februar 1991 erklärt Dr. H. I. dass „ein **sehr starker Kerosin-Geruch** wahrnehmbar war. Die **Kerosin-Wolke** war mit bloßem Auge sichtbar“.
275. Mit Datum vom 29.10.1992 gibt die Gemeinde Weeze eine Beschwerde von Dr. H. I. an die RAF Laarbruch weiter. Darin beklagt Dr. I. „einen **außergewöhnlich starken Kerosin-Geruch** auf seinem Hof-Gelände“. Die RAF Laarbruch scheint darauf nicht mehr geantwortet zu haben, wie aus einem früheren Vermerk in den Akten der Gemeinde Weeze zu schließen ist.
276. Mit Datum vom 30. 05. 1996 dokumentiert die Gemeinde Weeze eine Beschwerde des Herrn H. C. aus Kevelaer-Keylaer, die an das Hauptquartier der RAF in Mönchengladbach weiter gereicht wird:
 „Herr C. hat am 25.06.1996 um die Mittagszeit eine **AWACS-Maschine** beobachtet, die seinen landwirtschaftlichen Betrieb überflog. Dabei stellte sie fest, daß die Maschine eine **dicke schwarze Rauchwolke ausstieß**, die sich langsam zu Boden senkte. Die Optik dieses Rauchausstoßes war, was Farbe und Umfang betraf, eine andere als sie sonst bei AWACS-Maschinen beobachtet hat. Frau Baumgärtner vermutet, daß der Pilot **Kerosin abgelassen** hat.
 Mit Datum vom 26. 08. 1996 antwortet das zuständige Luftwaffenamt in Köln: „Ihr Schreiben, mit der Bitte um Stellungnahme zur Beobachtung von Herrn Baumgärtner über vermutetes **Ablassen von Kerosin**, habe ich dankend erhalten. Luftwaffenamt, Abt. FIBtrBw nimmt dazu wie folgt Stellung:
 Am 25. 06. 1996 wurden am Flugplatz Laarbruch insgesamt 9 Anflüge durch das NATO-Frühwarnsystem E 3A AWACS im Zeitraum von 10.35 Uhr bis 11.15 Uhr durchgeführt. Dabei wurde den Beobachtungen Herrn Baumgärtners nach Kraftstoff abgelassen.“

Das Ablassen von Kraftstoff ist ein Verfahren, um in Notfällen, die eine unverzügliche Landung erfordern, das erforderliche Landegewicht zu erreichen. Dazu sind Mindestflughöhen vorgeschrieben, welche Auswirkungen auf die Erdoberfläche und die Bevölkerung durch Kerosin ausschließen sollen.

Durch die Besatzung der E 3A wurde während des gesamten Fluges unter der Kontrolle von Laarbruch kein Notfall erklärt, der ein Ablassen von Kraftstoff notwendig gemacht hätte. Die Besatzung des Kontrollturmes, in deren Sichtbereich das Flugzeug operierte, machte ebenfalls keine der Vermutung entsprechenden Beobachtungen. Der von Herrn Baumgärtner beobachtete Rauchausstoß ist möglicherweise auf technische Eigenheiten der Triebwerke der B 707 (E 3A) zurückzuführen. In der Beschleunigungsphase und bei Vollast der Triebwerke ist die Rauch- bzw. Abgasentwicklung sehr hoch. Diese Betriebszustände werden im Platzrundenbetrieb und im Landeanflug erreicht, Die Vorschriften zum Flugbetrieb am Flugplatz Laarbruch gewährleisten, daß größere Ortschaften, unter anderem auch Kevelaer, grundsätzlich nicht überflogen werden“.

Kap. XXIII: Panzerfahrzeuge, Schwerverkehr

277. *Eine besondere Belastung stellte der Fahrbetrieb der auf Laarbruch stationierten Kettenfahrzeuge dar; diese Kettenfahrzeuge waren teilweise mit FLAK-Geschützen zur Flugabwehr ausgerüstet. Andere Kettenfahrzeuge waren für den Bodenkampf vorgesehen. Weitere schwere Fahrzeuge waren auf Laarbruch stationiert (für Munitions- und Materialtransport, Nachschub, den Transport der Flugabwehrraketen Rapier und Bloodhound, Kerosintransport). Ferner waren Heeresseinheiten zur Unterstützung auf Laarbruch stationiert, etwa die Royal Signals. Die meisten Fahrzeuge gehörten jedoch zum 1. bzw. 26. RAF-Regiment. Beide waren lange Jahre auf Laarbruch stationiert; ihre Aufgabe bestand darin, die fliegenden Einheiten in Sachen Logistik und Objektschutz zu unterstützen. Für den Kriegsfall musste der Flughafen auf Selbstverteidigung vorbereitet sein, etwa gegen Luftangriffe. Ferner musste der Flugplatz auf den Bodenkampf gegen Luftlandtruppen eingestellt sein, die den Flughafen angreifen könnten. Daher waren auch umfangreiche Bodentruppen auf Laarbruch stationiert, die naturgemäß über umfangreiches schweres Material verfügten.*
278. Herr G. X. bemerkt für die zweite Novemberwoche 1986, dass „**Panzer** tagsüber und abends **mit erhöhter Geschwindigkeit** durch Wemb gefahren sind“. [Aktennotiz Gemeinde Weeze vom 20. November 1986].
279. So teilt die Royal Air Force Laarbruch am 15. Juli 1987 mit, dass am 17. Juli 1987 „**außergewöhnlich starke Panzerbewegungen** von Norden kommend durch Wemb zum Flugplatz“ stattfinden.
280. Mit Anruf vom 12. Februar 1987 beschwert sich I.-X. X. über in die „**Gefährdung seiner Kinder durch Panzerfahrzeuge**, die ihm mit **überhöhter Geschwindigkeit**“ im Raum Baal unterwegs waren. Mit Schreiben vom 4. März 1987 antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch, dass sich „unsere Panzerfahrzeuge an die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen halten müssen. Es ist nicht möglich, eine Stellungnahme über die tatsächlichen Geschwindigkeiten abzugeben“.
281. Mit Datum vom 24 April 1990 beschwert sich die Familie X., Hees, über **(zu) schnell fahrende Militärfahrzeuge**. Mit Schreiben vom 17. Juli 1990 bestätigt die RAF Laarbruch den starken Verkehr an dem betreffenden Tagen und erklärt, dass man die zuständige Dienststelle der RAF bitten werde, "die Fahrer der Laarbrucher Dienstfahrzeuge auf die Sorgfaltspflicht im öffentlichen Verkehrsraum hinzuweisen".
282. Mit Datum vom 6. März 1992 beschwert sich N. C. aus Weeze über mehrere **Panzer der Royal Air Force Laarbruch**, die am 6. März 1992 "**mit erhöhter Geschwindigkeit**" durch den Küstersweg fuhren, "so dass die Fensterscheiben klirrten". Ferner habe ihn einer der Fahrer der Panzerfahrzeuge "durch eine Geste beleidigt". Mit Datum vom 6. März 1992 beschwert sich der Anwohner E.-A. ebenfalls "über den **unzumutbaren Lärm**, der von **Kettenfahrzeugen** verursacht wird, die schon seit Tagen den Küstersweg passieren". Ferner sei die "**Geschwindigkeit** in dieser Fahrzeuge **sehr hoch**. ... Dadurch entsteht eine **Gefahr** für die Anlieger, besonders für die kleineren **Kinder**". Wegen der unzumutbaren Belästigungen drohen die Anwohner des Küstersweges mit massiven Bürgerprotesten. Der Sprecher der RAF Laarbruch, Bill Hall, bestätigt den Vorfall telefonisch; es habe sich um Fahrzeuge der RAF Laarbruch gehandelt, die dort im Rahmen ihrer Führerschein-Ausbildung Fahrübungen durchgeführt haben. Die regelmäßigen Beschwerden über schnell fahrende Kettenfahrzeuge im Ortsbereich Weeze waren auch Gegenstand einer Sitzung des Umweltausschusses der Gemeinde. Mit Datum vom 10. März 1992 bittet der Ausschuss die Gemeindeverwaltung, bei den Briten zu intervenieren, um derartige Vorkommnisse künftig zu unterbinden.

Kap. XXIV: Sonstiges

283. Über das Beschwerdetelefon der Gemeinde Weeze wurden im November 1984 insgesamt 27 Beschwerden getätigt, wovon 20 auf den Raum Weeze und nur drei auf den Raum Kevelaer entfallen.

Auch wenn es sich hier nur um eine Momentaufnahme handelt, so darf doch geschlossen werden, dass die Belastung durch die RAF in Weeze weitaus größer war als auf dem Gebiet der Stadt Kevelaer.

284. Am 17.10.85 beschwerte sich N. C. darüber, dass die in ihrer Nachbarschaft lebenden britischen Militärangehörigen **im Alarmfall morgens um 4:00 Uhr durch Militärpolizeiwagen** mit aufgebauter **Sirene** geweckt werde. Die Sirene werde im Regelfall zwei bis drei Minuten betätigt.
285. Auf Beschwerde des Anwohners I. K. antwortet die Gemeinde Weeze für die RAF Laarbruch mit Schreiben vom 23. Februar 1987 lapidar: "Um einen wirksamen Abschreckungsauftrag zu erfüllen, müssen die Flugzeuge der RAF Laarbruch zu allen Zeiten einsatzbereit sein". Damit werden **nächtliche Aktivitäten** wie das Schneeräumen in der Nacht begründet.
Auch diese Aussage macht mehr als deutlich, dass militärische Notwendigkeiten absoluten Vorrang haben.
286. Bei immer wiederkehrenden Fluglärmbeschwerden durch bestimmte Personen aus der Nachbarschaft ging die RAF Laarbruch ab 1988 dazu über, nicht mehr zu antworten. Dies teilte Flughafensprecher Bill Hall der Gemeinde Weeze am 10. Juni 1988 telefonisch mit, wie aus einem Vermerk der Gemeindeverwaltung hervorgeht. Betroffen sind die Herren X. und Dr. I..
287. Im Mai 1989 beschwert sich Frau B. aus Wemb über **Fluglärm nach 22:00 Uhr**. Mit Schreiben vom 7. Juni 1989 erklärt die RAF Laarbruch, dass der Flugbetrieb an dem Tag bereits um 19:45 Uhr beendet wurde. Damit sei klar, "dass der Verursacher nicht von RAF Laarbruch war".
288. Aus einem Aktenvermerk der Gemeinde Weeze vom 8. Juli 1991 geht hervor, dass Fluglärmbeschwerden im Hinblick auf den Golfkrieg nicht mehr beantwortet werden.

Kap. XXV: Relevante Zeitungsartikel

Bericht der „Niederrhein Nachrichten“ vom 20. 1. 1990 (Text gescannt)

Fluggegner: Schädliches Kerosin aus den Nachbrennern
Krebskrank für ein
Quäntchen Tempo mehr?
Bürgerinitiative beschreitet neue Wege
Von unserer Redakteurin Petra X.

NIEDERRHEIN. Alltag in Weeze. Ein heller Feuerschweif, begleitet von einem ohrenbetäubenden Lärm, durchreißt den Himmel. Die Kinder, die soeben noch in ihr Ballspiel vertieft waren, erstarren. Ein Radfahrer, auf dem Weg zum Einkaufen, zuckt zusammen und gerät für einen Moment aus dem Gleichgewicht. "Laut, lästig und sinnlos" - das sind die Argumente, mit denen inzwischen bundesweit Bürgerinitiativen gegen die militärischen Flugübungen zu Felde ziehen. So auch im niederrheinischen Weeze, einer Nachbargemeinde des RAF Flugplatzes Laarbruch. Vor rund fünf Monaten hat sich hier eine Bürgerinitiative konstituiert, die den üblichen Begründungen jedoch ein weiteres, weniger bekanntes Argument hinzufügt: die gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Kerosin-Nebels.

Kerosin dient als Treibstoff für die Hochleistungsdüsenflugzeuge, die in der Luftwaffe zum Einsatz kommen. Bei normalem Flugbetrieb wird es nahezu vollständig verbrannt, stellt also keine meßbare Gefährdung dar. Moderne Militärflugzeuge verfügen jedoch über eine technische Zusatzeinrichtung, den sogenannten Nachbrenner, und genau da fangen die Probleme an, meint die Weezer Bürgerinitiative.

Das Einschalten des Nachbrenners hat nicht nur einen gewaltigen Lärm, sondern auch einen zusätzlichen Geschwindigkeitsschub zur Folge - im militärischen Ernstfall eine durchaus sinnvolle Einrichtung. Möglich wird das Quäntchen Tempo mehr dadurch, daß flüssiges Kerosin - unabhängig vom normalen Verbrennungsvorgang - in den **Nachbrenner** eingeleitet wird und dort die Zündflamme vergrößert. Allerdings, und das gibt Anlaß zu Befürchtungen, **wird das Kerosin dort nicht zu Gänze verbrannt, sondern regnet auf die Erde regnet herab**, erläutert der Sprecher der Bürgerinitiative Dr. Günter Hamann die technischen Abläufe.

Bei Tage, so berichtet er, ist der Kerosin-Nebel deutlich sichtbar als schwarze Rauchfahne am Heck des Flugzeugs, nachts erkennt man ihn an dem leuchtenden Feuerschweif. Das Kerosin, das auf diese Weise ins Erdreich gelangt, reichert sich dort an und überzieht Wiesen und Felder, Gärten und Häuser mit einer feinen Schicht. Nun muß man wissen, daß **Kerosin** und andere Treibstoffe im Verdacht stehen, körperliche Schäden, ja **Krebs hervorzurufen**.

Grund genug für das Bundesumweltministerium, den gefährlichen Dämpfen, die ja auch an Tankstellen unvermeidbar sind, demnächst mit speziellen Saugrüsseln und Aktivkohlefiltern zu Leibe rücken zu wollen. Und ebenfalls Grund genug für die Behörden, die Absturzstelle des Remscheider Flugunglücks, an der flüssiges Kerosin im Boden versickert war, weiträumig abzusperren. Doch auch über die **Nahrungskette** (Obst-, Gemüse- und Getreideanbau, Weidekühe usw.), so befürchtet Dr. Hamann, gelangt dieser Stoff nur zu leicht in den menschlichen Organismus.

"Deutlichen **Benzingeruch**", so hält ihre Eintragung fest, hatten im November auch zwei Kevelaerer Polizisten wahrgenommen, die Dr. Hamann nach einem neuerlichen Vorfall zu seinem Haus gebeten hatte. Die RAF, die er schriftlich um eine Stellungnahme ersucht hatte, schrieb: "Mit aller Wahrscheinlichkeit sind die Geruchsausströmungen auf den normalen Ausstoß bei Düsenflugzeugen, ziviler oder militärischer Art, zurückzuführen". Denn der Nachbrenner, so erläuterte die RAF in einem weiteren Schreiben, werde "im Normalfall nur in der frühen Startphase eingesetzt".

Doch in gut unterrichteten Kreisen gilt als "alte Fliegerweisheit", daß die Piloten häufig kurz vor der Landung in Laarbruch **eine weitere Schleife mit eingeschaltetem Nachbrenner ziehen**, um die **restliche Treibstoffmenge im Tank auf das bei Landungen gestattete Maß zu reduzieren**. In einer Bundeswehr-Broschüre aus dem Jahr' 1986 heißt dagegen, die **Nachbrenner** würden nur in Notfällen eingeschaltet. Ob nun die vielen Flüge mit Nachbrenner, die die Bürgerinitiative beobachtet hat, samt

und sonders Notfälle sind, oder Regelfälle sind oder, wie Dr. Hamann in Betracht zieht, **aus "Jux und Dollerei" stattfinden**, läßt sich zur Zeit kaum abschließend beurteilen.

Angesichts "**besorgniserregender**" Ergebnisse einer Studie des **Kreisgesundheitsamtes**, die der Interpretation der Bürgerinitiative zufolge nachweist, daß "in der Umgebung des Flughafens [Laarbruch] **75 Prozent mehr Bronchialkarzinome als in vergleichbaren Regionen**" auftreten, haben die Weezer nun beschlossen, auf eigene Faust zu recherchieren. Schulklassen sollen in den kommenden Wochen Bodenproben rings um den Flugplatz nehmen und sie auf ihren Kerosingehalt hin überprüfen.

Bericht der „**Niederrhein Nachrichten**“ vom 4. 4. 1990 (Text gescannt)

Weezer Bürgerinitiative gegen Fluglärm
"Wir lassen uns nicht länger vertrösten"

WEEZE (eb). Schon seit einem halben Jahr gibt es in Weeze die Bürgerinitiative gegen Fluglärm, die nun wieder zu einer Versammlung zusammenkam. Zu dieser Versammlung war auch ein Flugexperte erschienen, der sich den Fragen der Bürger stellte. Hauptthema dieser Befragung war für die Bürgerinitiative das Problem des Nachbrenners bei militärischen Flugzeugen.

Das Flugzeug "Tomado" startet mit Hilfe eines Nachbrenners, doch dieser wird, sobald die Räder vom Boden abheben, abgeschaltet. Doch das sei nicht immer die Regel, auch wenn es so sein sollte, meinen die betroffenen Bürger.

Flugexperte Mulder wies diese Vorwürfe nicht von sich. Zwar wies er darauf hin, daß der Nachbrenner als Notaggregat im Ernstfall eine unbestrittene Einrichtung sei, da das Flugzeug im Kriegsfall schneller wäre, doch "nur" um in Friedenszeiten etwas schneller zu sein, sei diese Einrichtung nicht erfunden worden.

*Das, was den Nachbrenner für die in Flugplatznähe lebenden Menschen gefährlich macht, ist das Kerosin, das beim Gebrauch des Nachbrenners nicht ganz verbrannt wird und langsam zu Boden sinkt. Immerhin soll es **ein Drittel aller Piloten sein, die die Benutzungsvorschrift des Nachbrenners mißachten und allein aus "Sportlichkeit" immer auf ihn zurückgreifen - schließlich ist der Flieger dann schneller.***

All diese Verstöße sollen nun - so hat es sich die Bürgerinitiative vorgenommen - strafrechtlich verfolgt und verboten werden. Denn während der Diskussion wurde klar, daß sich die Betroffenen nun nicht mehr durch Absichtserklärungen vertrösten lassen, sondern etwas unternehmen wollen.

Die ärgerlichen und betroffenen Grundstücksbesitzer wurden aufgefordert, den Fiskus auf dem Klageweg aufzufordern, den Einheitswert herabzusetzen. Das Beherbergungsgewerbe soll den Verlust durch übergroßen Lärm und starke Treibstoffgerüche einklagen, weil die Zahl der Gäste sich verringere. Außerdem will man eine Schallmauer beantragen, deren Standort möglichst nah an der Schallquelle, nämlich am Laarbrucher Flughafen, gewählt werden soll.

*Die Bürger waren sich ebenfalls einig darüber, daß die Schädigung der Gesundheit ein Ende haben müsse. Nicht nur **Bronchialbeschwerden**, sondern auch Kopf- und Magenprobleme häufen sich, wurde vorgetragen. Nun gelte es, den Behörden diese erhöhte Krankheitsrate zu beweisen.*

Die Treffen der Weezer Bürgerinitiative "Fluglärm" werden regelmäßig am zweiten Donnerstag im Monat durchgeführt. Im April allerdings hat man die Versammlung auf Donnerstag, 19. April, verlegt, da sonst der Gründonnerstag Termin gewesen wäre.

Ausschnitt aus den „**Weezer Uedemer Gocher Nachrichten**“ vom 9. 11. 1991 (Text gescannt)

Bürgerinitiative gegen Fluglärm e.V. Weeze
Big-Fluglärm - gemeinnützig - überparteilich - überkonfessionell

*Betreff.: Militärischer Fluglärm eine Herausforderung
für die Bürger.*

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Nach Angaben des Bundesumweltamtes wurden 1984 in der Bundesrepublik Deutschland ca. 23 Millionen Menschen durch Fluglärm belästigt, davon waren über 6 Millionen Mitbürger stark betroffen.

Neben der Belästigung der Bevölkerung durch zivilen Fluglärm in der Nähe von Großstädten ist hier in unserer Region besonders der militärische Fluglärm hervorzuheben, der sich auf Grund veränderter Flugaufgaben sowie des Einsatzes leistungsfähigeren Fluggerätes in den letzten Jahren enorm ausgeweitet hat.

Auch das Alltagsleben von Mensch und Tier in unserer Region, dem landschaftlich äußerst reizvollem Gebiet am linken Niederrhein mit seinen einmaligen Naturschutzgebieten wird durch den Flugbetrieb, der von den Nato-Flugplätzen Laarbruch (Tornados), Geilenkirchen (Awacs), Wildenrath (Phantom), Brüggem (Tornados) ausgeht, stark beeinträchtigt.

Wie sehr einen der Fluglärm erschüttern kann, wie er Kinder im wahrsten Sinne schockieren kann, das weiß der, der einmal von tieffliegenden Kampfflugzeugen im Rahmen einer Flugplatzrunde oder in einem Tieffluggebiet mit hoher Geschwindigkeit überflogen wurde.

Das geht einem in der Tat unter die Haut, oder, um mit den Worten unserer Verfassung zu sprechen: das beeinträchtigt auch die körperliche Unversehrtheit.

Und die Menschen haben Angst.

Daß diese Angst vor den mit vielen Tonnen Kerosin und teilweise scharfer Munition beladenen Militärjets nicht unbegründet ist, haben die Abstürze in der letzten Zeit bewiesen.

Da die Gefährdung sensibler Anlagen, denen ebenso z.B. chemische Produktionsstätten und Waffenlager (Twisteden) zuzurechnen sind, mehr oder weniger aus dem Bewußtsein der Öffentlichkeit verdrängt worden ist, brach geradezu elementarer Schrecken aus bei der Allgemeinheit.

Den nicht mehr nachvollziehbaren Argumenten führender Politiker und Militärs zu Gunsten der Tiefflugübungen standen unmißverständliche klare und engagierte Kommentare führender Fernseh-Redakteure gegenüber.

Aber auch in die Parteienlandschaft insgesamt scheint mehr Bewegung zu kommen.

Deutlich wurde ausgesprochen, was uns Fluglärm-betroffene schon lange bewußt ist: der militärische Luftverkehr, insbesondere die Abertausende von Tief- und Tiefstflügen über dem dichtbesiedelten und hochindustrialisierten "Flugzeugträger Deutschland", dessen Luftraum wie nirgends sonst in der Welt vom Luftverkehr beansprucht wird, stößt an nicht mehr zu leugnende Grenzen.

Diese Vorkommnisse, der infernalische Fluglärm bei Start- und Landemanövern, sowie im Rahmen von Flugplatzrunden und bei Abend- und Nachtflügen, insbesondere seit Einführung des Flugzeugmusters "Tornado" am Militärflugplatz "Laarbruch", waren der Grund für zahlreiche Weezer (Hees - Baal- Wemb) Bürger sich zu einer „Vereinigung gegen Fluglärm“ zusammenzuschließen, eine Maßnahme, die in Anbetracht der Tatsache, daß es seit mehr als dreißig Jahren in Weeze Fluglärm gibt, längst Überfällig war.

Im November 1990 wurde die „Bürgerinitiative gegen Fluglärm“ [BIG] e.V. Weeze gegründet, ein gemeinnütziger Verein, der sich zum Ziel gesetzt hat, mit allen legalen Mitteln den unzumutbaren Fluglärm dergestalt zu bekämpfen, so daß es zu einer spürbaren Reduzierung der Belastung kommt.

Nach dem Verständnis der BIG-Fluglärm ist das westliche Bündnis, die NATO, fester Bestandteil und Garant unseres Lebens in großzügiger Freiheit.

Zur Durchführung des Nato- Verteidigungsauftrages gehört es natürlich auch, daß die Piloten eine gründliche Ausbildung erhalten und üben müssen.

Nur wie und wo - darüber kann gestritten werden. Nach Auffassung der BIG-Fluglärm sollte der größte Teil der Übungen über der offenen See, in nicht besiedelten Gebieten des Auslandes - hier würden sich weite Gebiete Kanadas und der Türkei förmlich anbieten - und nicht zuletzt in Flugsimulatoren absolviert werden.

Die BIG - Fluglärm wehrt auch insbesondere gegen das oft flegelhafte Verhalten der Piloten, die allzuoft und ohne erkennbaren Grund mit dem Gashebel ihres Jets ihre Lebensfreude zum Ausdruck bringen.

In diesem Zusammenhang ist es interessant zu wissen, daß in britischen Zeitungen in halbseitigen Anzeigen RAF-Nachwuchspiloten gesucht, und darin ermuntert werden, "ihre Harley - Davidson gegen ein Tornado- Kampfflugzeug einzutauschen".

Im November 1987 wurde am Flugplatz „Brüggen“ eine Langzeitmessung von der Landesanstalt für Immissionsschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LIP) auf Grund einer Petition der dortigen „Aktionsgemeinschaft“ durchgeführt. Diese Messung hat der Gesundheitsminister von NRW durch den Direktor des „Medizinischen Institut für Umwelthygiene“ Prof. Dr. Med. H.W. Schlipkötter durchführen lassen. (Eine Kopie dieses Gutachtens wird beigelegt).

Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß eine erhebliche Belästigung der Anwohner vorliegt, obwohl die Messungen laut Gutachten am Rande und nicht repräsentativ in der Mitte der Schutzzone 2 lagen.

Dort wurde auch im Winter gemessen. Im Falle des hier überragenden Umweltstressors „Fluglärm“ komme bei den Anwohnern Verärgerung, Belästigung, sowie gesundheitliche Risiken im Sinne kardio-vaskulärer Erkrankungen vor, ebenso können psycho-physiologische Streßreaktionen und Angstzustände bei den Betroffenen ausgelöst werden. Damit ist für die dortige Aktionsgemeinschaft amtlicherseits belegt: Der Gesundheitsschutz der betroffenen Bevölkerung ist nicht gewährleistet.

Und dies in ca. 5km Entfernung zum Flugplatz. So kann man sich kaum vorstellen, wie groß die Belastung der Bevölkerung sein muß, die im Nahbereich des Flugplatzes lebt. Siehe die Bürger von Hees-Baal und Wemb.

In mühsamer Kleinarbeit und Schritt für Schritt nimmt sich die BIG- Fluglärm ihrer Langzeitaufgabe aktiv an. Es gibt viel zu tun, denn die Hürden sind kolossal, zumal der militärische Bereich höchst sensibel reagiert.

Der große Teil der Fluglärm-betroffenen braucht endlich eine angemessene Lobby, damit dieses spezifische Feld im Umweltschutz erfolgreich bestellt wird. Aus diesem Grund ist unsere BIG-Fluglärm auch der „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ beigetreten.

Zum Schutz von Mensch und Tier sowie unserer Umwelt fordern wir Sie, geehrter Herr Bürgermeister X. auf, sich mit Ihrem ganzen politischen und persönlichen Engagement für folgende uns sehr am Herzen liegenden Themen einzusetzen:

- 1) Die Starts und Landungen doch auf das notwendigste reduzieren.
- 2) Das im wahrsten Sinne unnötige Durchstarten beim Landeanflug zu unterlassen (Notfall ausgeschlossen)
- 3) Daß tagsüber wenigstens eine Mittagsruhe von 12.00 h - 14.00 h einzuhalten ist.
- 4) Daß Nachtflüge zu Übungszwecken in das Winterhalbjahr am frühen Abend verlegt werden. In dieser Jahreszeit ist es ab 17.00 h genauso dunkel wie um 22.00 h [im Sommer]. Mit dem Unterschied, daß unsere Kinder um diese Uhrzeit noch nicht im Bett liegen.
- 5) Die Errichtung eines Lärmschutzwalls für den stehenden Lärm (Schießübungen. Hundegebell u.s.w.).

In Zeiten der allgemeinen Abrüstung und Verringerung des militärischen Potentials, auch hier auf Laarbruch, ist bisher keine Minderung der Flüge festzustellen.

Ihrer Antwort sehen wir mit Interesse entgegen.

Mit freundlichem Gruß

Bürgerinitiative gegen Fluglärm e.V. Weeze, Alte Zollstr. 10, 4179 Weeze

LESERBRIEFE

Flugzeugabsturz Laarbruch I

Ohne Navigator?

Schon Wochen lang erregen die über Weeze und Umgebung fliegenden Harrier mit ihren pfeifenden Anflugeräuschen und ihrem unerträglichen Triebwerklärm den Zorn vieler Mitbürger. Der Flugbetrieb hat wieder erschreckend zugenommen. Wollen die Königlichen Militärs es den Deutschen noch mal so richtig zeigen vor ihrem Abzug? Eine Unterhaltung ist nicht mehr möglich, Fenster und Türen müssen geschlossen werden, Kinder und Erwachsene reagieren gereizt. Wie soll das erst werden, wenn nach 1999 nach den Vorstellungen der Flughafen Niederrhein GmbH alle sieben Minuten eine Maschine landen oder starten soll? Nicht auszudenken! Aber noch sind die Harrier hier. Und da schreckte eine Explosion eines abgestürzten Harriers mit Feuerball viele Menschen auf: Besorgte Bürger, Rettungsmannschaften, Untersuchungsbehörden, Militärs sowie Polizei. Ein Raubvogel soll die Absturzursache gewesen sein. Ein Glück, der Pilot konnte sich retten. Aber der Harrier ist eine zweisitzige Maschine, wo war der Navigator? Könnte nicht dieser fehlende Mann, das Gehirn des Piloten, wie einmal ein englischer Offizier verriet, die Ursache gewesen sein? Die Wahrheit werden wir nie erfahren. Stattdessen werden wir stereotyp im Glauben gelassen, daß für die Bevölkerung zu keiner Zeit eine Gefahr bestand. Übrigens war mir am Absturztag aufgefallen, als ich gegen Mittag die Einflugschneise auf der L 361 passierte, daß reger Landeanflugbetrieb von dicht aufeinanderfolgenden Maschinen herrschte. Ich konnte beobachten, wie eine Maschine statt in die Einflugschneise, zum Greifen nahe, über den danebenliegenden Wald herunterflog. Gab es schon zu dieser Zeit Navigationsprobleme wegen des fehlenden zweiten Mannes?

Jörg Rühl

47652 Weeze