

pro:niederrhein

Aktionsgemeinschaft zur Förderung des Airports Niederrhein (Weeze)

Pressemitteilung 001/2003 vom 03.12.2003

Offener Brief an Bürgermeister Klaverdijk, Bergen (NL)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Klaverdijk,

der Presse entnehmen wir, dass die Gemeinde Bergen unter Ihrer Führung eine Klage gegen den Betrieb des Airports Niederrhein vorbereitet. Hauptargument gegen den Flugbetrieb ist die von der Bezirksregierung Düsseldorf bei ihrer Entscheidung vom 22. 11. 2003 zu Grunde gelegte Zahl von Flugbewegungen (Starts und Landungen) der Royal Air Force (RAF) Laarbruch, die nach Ihrer Ansicht in den 90er Jahren bei 22.000 anzusetzen ist statt bei 44.000, wie es die Genehmigungsbehörde getan hat.

Dazu muss zunächst festgehalten werden, dass die Bezirksregierung bei der Erteilung der flugrechtlichen Genehmigung für den Airport Niederrhein die Zahl der RAF-Flugbewegungen auf Basis des Betriebes der 90er Jahre als Vergleichsmaßstab herangezogen hat, als der Abbau des Weezer Fliegerhorstes bereits im vollen Gange war. Seit 1992 waren nur noch 2 Staffeln (2 x 13) Flugzeuge (Harrier) auf Laarbruch stationiert (und vorübergehend eine Staffel Hubschrauber). Bis 1991 waren aber 4 Staffeln (zuletzt Tornados) auf Laarbruch beheimatet, also die doppelte Anzahl Flugzeuge; und dies seit 1954. Mithin war die Lärmbelastung durch Flugzeuge bis 1991 doppelt so hoch. Die Bezirksregierung hat also bereits die deutlich kleinere Vergleichszahl herangezogen!

Völlig unabhängig davon, welche Zahl „Flugbewegungen“ nun zutrifft, ist der fliegerische Betrieb der RAF-Laarbruch hinsichtlich der Lärmbelastung für die Anliegergemeinden (Weeze, Bergen) in keiner Weise mit der aktuellen zivilen Nutzung des Airports zu vergleichen.

Zur Erinnerung: Starts und Landungen der Militärjets sind grundsätzlich wesentlich geräuschintensiver als diejenigen der aktuellen, zivilen Flieger. Bei den häufig trainierten Alarmstarts wurde regelmäßig der Nachbrenner eingesetzt, der enormen Lärm verursacht.

Ferner entfällt auf jede Flugstunde bei einem Kampffjet ein Vielfaches an Wartungsstunden (im Gegensatz zu zivilen Flugzeugen). Dazu gehörte der Triebwerkstest unter Volllast vor bzw. nach dem Einsatz. Die Anwohner des Flugplatzes in Weeze erinnern sich noch sehr gut daran, welchen Höllenlärm diese minutenlangen Tests verursacht haben, die an Flugtagen obligatorisch waren und bis tief in die Nacht dauerten. Die Anwohner haben unter diesen Triebwerkstest meist mehr gelitten als unter den Starts bzw. Landungen. Wenn in Weeze noch die Scheiben gewackelt haben, wird dies in Bergen nicht anders gewesen sein.

Hinzu kommen die zahllosen Überflüge in Angriffshöhe, die zu Trainingszwecken auch über Weeze/Bergen stattfanden, etwa wenn Laarbruch selbst als Übungsziel fungierte. Wie Sie wissen, war RAF-Laarbruch eine NATO-Basis, die für den militärischen Gegenschlag („Strike and Attack Base“) ausgelegt war, also auch auf die Zerstörung von Flughäfen der Staaten des Warschauer Paktes. Dies zu trainieren war Bestandteil des regulären Ausbildungsbetriebes, zu dem regelmäßig auch Kampffjets anderer RAF-Standorte und verbündeter Luftstreitkräfte ein- und überflogen („Overshots“).

Des Weiteren sei daran erinnert, dass Starts und Landungen („touch and go“) häufig simuliert wurden und genauso viel Lärm verursacht haben wie reguläre Starts und Landungen.

Zuletzt sei darauf verwiesen, dass wegen der großen Zahl der auf Laarbruch eingesetzten und abzufertigenden RAF-Jets zahllose Warteschleifen über Weeze und Bergen geflogen wurden, und zwar häufig im Tiefstflug, z. B. wenn unter Ernstfallbedingungen trainiert wurde.

Als bisher kaum diskutierte Lärmquelle möchten wir abschließend noch an die schweren Hubschrauber der RAF-Transportstaffel erinnern, die bis 1997 auf Laarbruch stationiert waren und ebenfalls einen Höllenlärm verursacht haben.

Die Lärmauswirkungen des Flugbetriebes in RAF-Zeiten kann daher nicht allein auf Basis der Starts und Landungen berechnet werden; vielmehr müssen die o. g. lärmverursachenden Folgeerscheinungen hinzugezogen werden, was, insbesondere für die angrenzenden Orte Weeze und Bergen, insgesamt ein Vielfaches der Lärmentwicklung ausmacht, den reine Starts und Landungen ergeben.

In Relation zu dem Lärm zu RAF-Zeiten ist die Lärmbelastung aufgrund des aktuellen Flugbetriebes absolut marginal, besonders für die Nachbargemeinden, die vom RAF-Flugbetrieb in mehrfacher Hinsicht betroffen waren.

Fazit: Der Betrieb des Flughafens Laarbruch durch die Royal Air Force war in vielfacher Hinsicht wesentlich lärmintensiver und für die Anwohner belastender als die aktuelle und künftige Nutzung durch zivile Flugzeuge. Dies wird Ihnen die große Mehrheit der Weezer Bürgerinnen und Bürger bestätigen; in Bergen wird es kaum anders sein.

pro:niederrhein

Aktionsgemeinschaft zur Förderung des Airports Niederrhein (Weeze)

-2-

Selbst eine Vervielfachung der aktuellen Nutzungszahlen des Airport Niederrhein wird nicht im Entferntesten dazu führen, den Lärmpegel zu erreichen, den die RAF-Laarbruch insgesamt erreicht hat.

In Weeze-Laarbruch findet seit fast 50 Jahren reger Flugbetrieb statt. Die Akzeptanz für den Flughafen innerhalb der Einwohnerschaft der Gemeinde Weeze war und ist ausgesprochen hoch. Große Hoffnungen ruhen auf der Realisierung des Konversionsprojektes und der damit einher gehenden Schaffung neuer Arbeitsplätze für unsere strukturschwache Region. Auch Bergen wird davon profitieren. Die Weichen für den Airport sind gestellt, große Investitionen wurden getätigt. Der Betrieb läuft und weitet sich schnell aus. Ob man nun gegen die Errichtung des Airport war oder nicht, im aktuellen Stadium gibt es kein Zurück mehr. Das Projekt ist zum Erfolg verdammt, schon wegen der eingesetzten Steuergelder. Die Entwicklung des Flughafens kann nicht mehr gestoppt, sondern nur noch behindert werden. Ein langwieriger Rechtsstreit wird Unsicherheit produzieren und manchen Investor zurückschrecken lassen, den Airport aber nicht mehr verhindern. An einer gebremsten Entwicklung kann die Region aber kein Interesse haben.

Im Sinne unserer Region bitten wir Sie daher, von einer Klage gegen die flugrechtliche Genehmigung für den Airport Niederrhein Abstand zu nehmen.

PRO-Niederrhein
Aktionsgemeinschaft zur Förderung
des Airports Weeze-Niederrhein
c/o Heinz-Willi Knechten
Kolpingstr. 22
47652 Weeze

E-Mail: pro-niederrhein@gmx.de
www.pro-niederrhein.de.vu

Heinz-Willi Knechten, (Sprecher)
Andreas Imhoff (Presse-Echo)
Ron Kellenaers (Koordinator Niederlande)
Rolf Toonen (PR)