

Geschichte des Airport Weeze (Niederrhein)

Von Rolf Toonen

(zuletzt überarbeitet am 4.10.2008)

1. Wurzeln

Wer den "Airport Weeze „(Niederrhein) erstmalig betritt, wird an den zahlreichen älteren Gebäuden sofort erkennen, dass seine Geschichte weiter zurückreicht als bis zum 1. Mai 2003, als der zivile Flugbetrieb aufgenommen wurde. Genau genommen reichten die Wurzeln des Flugplatzes Weeze bis in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

Als die Nationalsozialisten am 30. Januar 1933 die Macht in Deutschland übernahmen, begannen sie sofort damit, die militärischen Beschränkungen des Versailler Vertrages zu unterlaufen. Diesem Vertrag zur Beendigung des Ersten Weltkrieges zu Folge war es den Deutschen verboten, eine Luftwaffe zu unterhalten. Auch der zivile Flugbetrieb war stark beschränkt. Da die Nazis von Anfang an auf Kriegskurs waren, betrieben sie seit 1933 auch den Aufbau einer Luftwaffe, zunächst allerdings im Geheimen. Zur Flankierung dieses Zieles wurde die Segelfliegerei massiv unterstützt; sie unterlag keinen Beschränkungen der Siegermächte. Aus dem Kreis der begeisterten jungen Segelflieger wurden die Piloten der im Aufbau befindlichen Luftwaffe rekrutiert. In der HJ ("Hitlerjugend") wurde daher massiv für den Segelfliegerei geworben. In diesem Zusammenhang entstand auf der sogenannten "Hees" Mitte der 30er Jahre ein Segelflugplatz, der intensiv genutzt wurde. Mit der Hees ist - genau genommen - das Gebiet beschrieben, auf dem sich der Airport Niederrhein heute befindet. Erst später führten die Briten für ihren Flughafen die Bezeichnung "Laarbruch" ein, die sich eigentlich auf eine benachbarte Flur bezieht.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Segelflugplatz Hees/Laarbruch weiter betrieben, nunmehr unter Aufsicht der deutschen Luftwaffe. Mit zunehmender Intensität der alliierten Luftangriffe wurde der Segelflugbetrieb eingeschränkt.

Schließlich richtete die Luftwaffe auf der Hees/Laarbruch einen sogenannten "Scheinflugplatz" ein, der einen voll ausgerüsteten Feldflugplatz vortäuschte. Die alliierten Flugzeuge sollten hier ihre Bomben abwerfen und von den "echten" Zielen abgelenkt werden. Seinen Zweck erfüllte der Scheinflugplatz allerdings nicht. Die Alliierten fielen nicht darauf herein, und von einigen Fehlwürfen abgesehen blieb Laarbruch von Fliegerbomben verschont. Gegen Kriegsende wurde die Hees Kampfgebiet. Einige Reste alter Bunker des "Westwalls" in der Nähe bzw. auf dem Gelände des Flughafens zeugen bis heute davon. Die Legende von "Herman the German", bei der Royal Air Force Laarbruch liebevoll gepflegt, rankt sich um diese alten Bunker. Der Geist dieses angeblich in den Ruinen hausenden alten Wehrmachtssoldaten wurde von den Briten regelmäßig für unerklärliche Begebenheiten verantwortlich gemacht.

2. Gründung der RAF Laarbruch

Nach 1945 wurde das alte Flugfeld zunächst wieder zivil genutzt. Sportflieger hielten Einzug in das Gelände. Doch der "Kalte Krieg", das Wettrüsten der Machtblöcke, warf seinen Schatten über Laarbruch. Die Briten begannen, sich in ihrer Besatzungszone fest einzurichten. Von Seiten der Westmächte wurde entschieden, Westdeutschland zum militärischen Bollwerk auszubauen gegen den sogenannten "Ostblock" unter Führung der Sowjetunion. Den Besatzungsmächten und den Verbündeten der neu geschaffenen NATO oblag es, die militärische Infrastruktur ausbauen zu lassen. Insbesondere die frühen 50er Jahre waren durch intensive Bautätigkeiten gekennzeichnet. Für das nördliche Rheinland waren primär die Briten verantwortlich, da das Gebiet in ihrer Besatzungszone lag. Da man im Falle eines sowjetischen Angriffs damit rechnete, diesen kaum vor dem Rhein stoppen zu können, wurden zahlreiche militärische Einrichtungen westlich davon errichtet, darunter auch die meisten Flugplätze. Nicht umsonst wurde das westliche Rheinland fortan als "unsinkbarer Flugzeugträger" der NATO bezeichnet. Für den längerfristigen Gebrauch durch die Royal Air Force (RAF) wurden linksrheinisch die Flugplätze Wildenrath, Brüggen und Geilenkirchen neu errichtet. Rechtsrheinisch baute die RAF den bereits 1937 durch

die Reichsluftwaffe errichteten Flugplatz Gütersloh weiter aus. Zahlreiche weitere Standorte der RAF in Deutschland wurden im Laufe der 60er Jahre an die Bundeswehr übergeben (etwa Jever, Wittmund, Wahn). Im Jahre 1953 begann der Bau des Flugplatzes Laarbruch, und zwar auf Befehl (!) der britischen Besatzungsbehörden, als welche diese trotz Gründung der Bundesrepublik (1949) immer noch fungierten. Erst mit dem sogenannten "Deutschlandvertrag" (1955) wurden die Besatzungsmächte offiziell zu Verbündeten, und die Besatzer mutierten zu "Schutzmächten". Der Bau des Flugplatzes musste von der jungen Bundesrepublik durchgeführt und bezahlt werden, und zwar aus sogenannten "Reparationsmitteln", die als Kriegsentschädigung bereitzustellen waren. Grundlage ist der bis heute gültige Artikel 120 des Grundgesetzes, wonach die Bundesrepublik die "Besatzungskosten" der Siegermächte zu tragen hat. Dies ist auch der Grund dafür, dass deutsche Bundesbehörden (Bundesfinanzdirektion) bis zur Schließung auf dem RAF-Flugplatz Laarbruch vertreten waren, um den Teil der Rechnungen der Briten zu begleichen, die nicht aus originären Aufgaben der NATO resultierten.

Für die Verwirklichung des Flughafenneubaus fanden umfangreiche Enteignungen statt, die in kürzester Zeit realisiert werden konnten. Genauso zügig wurde der Bau des Flugplatzes durch deutsche Privatfirmen vorangetrieben, zumal bundesdeutsche Gesetze aufgrund der Allmacht der Besatzungsmächte großzügig ignoriert werden konnten; bereits im November 1954 konnte der Flugbetrieb aufgenommen werden und die RAF war in Weeze heimisch geworden.

3. Die ersten Jahre der RAF Laarbruch

Die ersten auf Laarbruch stationierten Flugzeuge kamen bemerkenswerter Weise nicht von der RAF, sondern von der Niederländischen Luftwaffe, die bis 1956 in Weeze blieb. Seit 1955 waren auch 3 RAF-Staffeln auf Laarbruch stationiert, so dass der Airport zunächst "gemischt" genutzt wurde. Von 1956 bis zu seiner Schließung 1999 waren dann nur noch Flugzeuge der RAF fest auf Laarbruch stationiert. Wegen der Einbindung des Airports in die NATO-Strukturen kam es aber bis zur

Schließung regelmäßig zu Besuchen von Flugzeugen der Verbündeten. Dies hatte zur Folge, dass im Laufe seiner langen Existenz praktisch alle Flugzeugmuster der verschiedenen NATO-Partner irgendwann auf dem Flughafen Laarbruch zu Gast waren.

Laarbruch bildete ein Mosaiksteinchen im britischen Gesamtkonzept, das wiederum Teil der NATO-Organisation war; zeitgleich entstanden weitere RAF-Standorte am Niederrhein. Zu nennen ist hier die atombombensicher verbunkerte Radarstation auf dem Paulsberg bei Uedem, die später an die Bundeswehr übergeben wurde. Als "Control and Reporting Center (CRC)" und das übergeordnete "Sector Operation Center" (SOC) hatte die Station unter NATO-Regie bis in die 90er Jahre herausragende Bedeutung bei der militärischen Überwachung des Luftraumes der Bundesrepublik; von hier wurden auch die Jets der RAF Laarbruch geleitet, und zwar durch ein gemischtes Team militärischer Fluglotsen, vorrangig aus den NATO-Staaten Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Großbritannien. Auch die Fäden der Luftverteidigung liefen im CRC/SOC Uedem zusammen. Die eingezäunten Sende- und Empfangsanlagen südlich von Uedem waren Teil dieser NATO-Einrichtung. Heutzutage ist die modernisierte Infrastruktur im Zusammenhang mit dem Krisenführungszentrum der Bundesrepublik mit der Luftwaffenbasis Kalkar eng verbunden. Zeitgleich mit Laarbruch entstand in Goch die neue RAF-Kaserne, die Anfang der 60er Jahre ebenfalls von der jungen Bundesluftwaffe übernommen wurde. Fortan als "Reichwaldkaserne" bezeichnet, diente sie der Betreuung des CRC/SOC Uedem. Durch den Ausbau des Luftwaffenstützpunktes Kalkar zum neuen Krisenoperationszentrum verlor die Reichwaldkaserne Anfang der 2000er Jahre an Bedeutung und wurde daher im Rahmen des Schrumpfungsprozesses der Bundeswehr geschlossen. Ein Anfang der 50er Jahre geplantes "RAF-Bombodrom" (Übungsgelände für das Training mit scharfen Feuerwaffen und Bomben) westlich Uedem und ein RAF-Stabsquartier wurden nicht mehr realisiert, abgesehen von der sogenannten "Generalswohnung" am Gocher Berg.

Von den zahlreichen rheinischen RAF-Standorten nördlich des britischen Hauptquartiers Rheindahlen (JHQ) blieb bis zu den 70er Jahren schließlich nur Laarbruch übrig. Die anderen Einrichtungen wurden von der neu gegründeten Bundeswehr bzw. NATO-Abteilungen übernommen.

Einige wenige Wohnungen der ehemaligen Gocher "Engländeriedlung" in Nachbarschaft der ehemaligen Reichswaldkaserne werden allerdings auch heute noch von NATO-Soldaten aus dem Krisenführungszentrum Kalkar-Uedem belegt; einige davon sind sogar Angehörige der RAF, was auch heute noch ein wenig an "alte Zeiten" erinnert.

4. Die Rolle der RAF Laarbruch im Konzept der NATO während des "Kalten Krieges" (1954 bis 1991)

4.1 Taktischer Auftrag

In der Zeit des Kalten Krieges war die RAF-Basis Laarbruch der 2. ATAF (Allied Tactical Air Force) und damit NATO-Oberbefehl unterstellt. Laarbruch war, wie der RAF-Stützpunkt Brüggen, bis 1992 (*Phase I*) eine sogenannte „Strike-and-Attack“-Basis. Diese waren für den militärischen Gegenschlag auf gegnerischem Territorium vorgesehen, anders als etwa der RAF-Standort Wildenrath, der für die Luftverteidigung ausgerüstet war. Der Angriffsauftrag bedingte auch, dass Laarbruch Standort taktischer Atomwaffen war, die im Rahmen der NATO-Strategie der „Flexible Response“ als Ultima Ratio der Kriegführung vorgesehen waren.

In einem stark gesicherten Sonderbereich des Flughafens standen daher bis 1991 stets einige Jagdbomber in sogenannter "QRA-Bereitschaft" (Quick Reaction Alert), um ggf. den atomaren Gegenschlag zu führen; innerhalb weniger Minuten wären die mit Atomwaffen bestückten Flugzeuge einsatzbereit gewesen. Das doppelt eingezäunte und mit Wachtürmen gesicherte Gelände ist gut erhalten und befindet sich im abgesperrten Nordteil des Flughafens; es beherbergt heute einige Museumsflugzeuge, die im Rahmen organisierter Führungen besichtigt werden können.

Für den konventionellen, aber auch für den nichtkonventionellen Gegenschlag, waren neben einer Staffel Aufklärer daher drei Staffeln Jagdbomber auf Laarbruch stationiert, deren Auftrag es im Kriegsfall gewesen wäre, im Tiefstflug die gegnerische Luftverteidigung zu überwinden und militärische Ziele im sogenannten „Ostblock“ anzugreifen. Aufgrund dieses taktischen Auftrages war das Training von Tiefstflügen und Bodenangriffen Schwerpunkt des fliegerischen Alltags auf Laarbruch in der *Phase I*.

Neben der Wahrnehmung der Funktion als Heimatbasis für die "eigenen" Jets musste das Bodenpersonal der RAF Laarbruch auch in der Lage sein, jeden anderen Flugzeugtyp der Verbündeten zu betreuen. Daher gab es einen intensiven Austausch mit allen anderen NATO-Partnern; deren Jets kamen regelmäßig nach Laarbruch, wo eine speziell trainierte Crew für die Abfertigung dieser Gäste bereit stand. Grund für dieses Besuchsprogramm war die Annahme, dass die meisten NATO-Flughäfen im Krieg schnell zerstört werden würden. Auf den verbliebenen Standorten hätte das Personal dann auch fremde Jets betreuen müssen, die nicht mehr zu ihrer Heimatbasis zurückkehren konnten. Wegen der Fülle der in den NATO-Luftwaffen eingesetzten Typen war der Austausch naturgemäß sehr intensiv. Nach dem Ende des Kalten Krieges wurde dieses Programm zurückgefahren.

4.2 Zahlen

Die Royal Air Force (RAF) hatte von 1954 bis 1992 eine wechselnde Zahl von Jagdflugzeugen auf Laarbruch stationiert, entsprechend der Zahl der vorhandenen Squadrons (frei übersetzt: Staffel). Eine Squadron (SqN.) war mit ca. 12 bis 16 Flugzeugen ausgerüstet, abhängig von Ausrüstung und taktischem Auftrag.

1954 begann der Flugbetrieb mit 4 Staffeln (rund 60 Flugzeuge); zwischenzeitlich waren sogar 5 Staffeln (ungefähr 75 Flugzeuge) vorhanden, so etwa in den Jahren 1955, 1957. In anderen Jahren waren es zwei bis drei Staffeln (etwa 30 bis 45 Flugzeuge), bis sich die Zahl in den 80er Jahren auf rund 60 Flugzeuge und 4 Squadrons einpendelte (SqN. Nr. 2, 15, 16 und

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

4.3 Flugalltag in der Phase I (1954 bis 1992)

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

Bei einem „Flugtag“ waren alle einsatzbereiten Maschinen unterwegs, was in der Regel etwa der Hälfte der zur Verfügung stehenden Jets entsprach (in den 80er Jahren bis zu 30 Stück). Die anderen Maschinen befanden sich in der Wartung, waren defekt oder zu anderen Stützpunkten abgeordnet.

Die einsatzbereiten Maschinen flogen in der Regel kurz hintereinander ab und waren dann längere Zeit unterwegs, im Schnitt etwa zwei Stunden. Nach ihrer Rückkehr wechselte das fliegende Personal und die zweite „Schicht“ folgte mit denselben Maschinen. Meist folgte eine dritte und gelegentlich eine vierte Schicht, die bis in die Nacht unterwegs war; oft endete der Flugbetrieb erst um 24 Uhr.

Auf ihrem Übungsflug trainierten die Jagdbomber („Jabos“) verschiedene Manöver unter realitätsnahen Bedingungen; dazu gehörten vorzugsweise Tiefstflüge und Scheinangriffe, häufig auf die eigene Basis. Das regelmäßige Training von Tieffliegerangriffen auf Laarbruch erfolgte möglichst realitätsnah, so dass bisweilen auch Simulationssprengmittel eingesetzt wurden. Scharfe Bombenabwürfe fanden dagegen auf speziellen Übungsplätzen statt, so etwa in Nordhorn (Emsland). Des Weiteren wurden Ausweichmanöver und Luftkampf trainiert; die Rolle „feindlicher Abfangjäger“ übernahmen dabei häufig die Maschinen der RAF-Standorte Wildenrath oder Gütersloh. In Wildenrath standen Abfangjäger in ständiger QRA-Bereitschaft (Quick Reaction Alert); auch diese trainierten ihren Part regelmäßig.

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

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

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

5. Die letzten Jahre (Phase II), 1992 bis 1999

5.1 Taktischer Auftrag

Da der Kalte Krieg friedlich zu Ende gegangen war, änderte sich der taktische Auftrag der RAF-Basis Laarbruch um 1992 grundlegend.

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

5.2 Zahlen

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

Laarbruch selbst waren daher in *Phase II* deutlich weniger als die offiziell beheimateten 26 Jets anwesend.

Von 1993 bis 1997 war zusätzlich eine Staffel Transporthubschrauber (12 Helikopter) in Weeze beheimatet; davon waren einige Maschinen ebenfalls vorübergehend in Jugoslawien im Einsatz. Laarbruch spielte in *Phase II* (1992 bis 1999), anders als zu Zeiten des "Kalten Krieges", vorrangig die Rolle der Heimat- und Wartungsbasis; ein großer Teil der Flugzeuge war regelmäßig fern ihrer niederrheinischen "Homebase" unterwegs.

Mit dem Zusammenbruch des Warschauer Paktes begann der schrittweise Abzug der RAF aus Deutschland. Zunächst wurden die britischen Flugplätze Gütersloh und Wildenrath geschlossen. 1994 fiel die Entscheidung, auch den RAF-Standort Weeze zu schließen. Die Gemeinde Weeze richtete zwar eine Petition an das britische Unterhaus, die RAF nicht abzuziehen, doch der Entschluss stand fest. Laarbruch wird geschlossen. Das Personal auf Laarbruch wurde nun schrittweise reduziert. Im Sommer 1997 verließen die Hubschrauber Laarbruch. Im März 1999 zogen die Harrier der IV. Sqn aus Weeze ab. Im Mai 1999 verließen die letzten Jets der 3. Sqn. den Flughafen. Am 30. November 1999 wurde das geräumte Gelände von der RAF an die deutschen Behörden übergeben. Viele Briten waren allerdings am Niederrhein heimisch geworden und blieben als Zivilisten in der Region.

Im Jahr 2002 wurde auch der letzte Flughafen der RAF in Deutschland geschlossen; der vormalige Flugplatz Brüggen wird seither von der Royal Army als normale Kaserne unter dem Namen "Javelin Barracks" genutzt. Damit endete die Geschichte der Royal Air Force Germany (RAFG).

5.3 Flugalltag in der Phase II (1992 bis 1999)

Die zuletzt auf Laarbruch stationierten Kampfflugzeuge vom Typ „Harrier“ haben ein anderes Anforderungsprofil als die in den Jahren davor (Phase I) eingesetzten Jagdbomber. Der Harrier ist ein Multifunktionsflugzeug, das „normal“ starten und landen kann, aber auch als Senkrechtstarter (und -lander)

eingesetzt wird. Dadurch kann der Harrier nicht nur in alle Richtungen abfliegen, sondern - wie ein Hubschrauber - auch aus jeder Himmelsrichtung anfliegen. Der Harrier erreicht diese Fähigkeit durch verstellbare Düsenaustritte, die ihm eine enorme Wendigkeit verschaffen. Im Luftkampf während des Falklandkrieges 1982 hat sich der Harrier außerordentlich bewährt. Mit seinen universellen Fähigkeiten war er das ideale Fluggerät für die neu geschaffene QRF.

Während des Kalten Krieges sollte der Harrier (damals noch "frontnah" in Gütersloh stationiert) dezentral im Wald versteckt werden, um im Ernstfall von hier aus in einer Art „Partisanentaktik“ die gegnerischen Luft- und Bodenstreitkräfte zu bekämpfen. Bei der NATO ging man davon aus, dass die eigenen Flugplätze im Kriegsfall schnell zerstört werden würden. Daher gehörten Tarnungsübungen fern der Heimatbasis zum Trainingsprogramm der Harrier. „Normale“ Starts und Landungen über die „Runway“ blieben auf Laarbruch Standard. Darüber hinaus wurden auch Senkrechtstarts und -landungen trainiert, die in der Regel, aber nicht ausschließlich, über die gewohnten Einflugschneisen abgewickelt wurden. Bei den Hubschraubern kam es dagegen häufiger vor, dass der Flugverkehr nicht über die in Ost-West-Achse (Ausrichtung der Runway) abgewickelt wurde, obwohl ein Abweichen von der Standardroute aus Gründen der Flugsicherheit auch hier die Ausnahme blieb.

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

Bei den zahlreichen Platzrunden schwenkten die Jets, Westwind vorausgesetzt, allerdings erst über dem Laar in die Einflugschneise ein, also kurz vor dem Flughafengelände. Dabei drehten die Harrier der Phase II in der Regel von Norden kommend auf die Ost-West-Achse ein, weil die Platzrunden in dieser Zeit (ab 1992) von Laarbruch ausgehend über St. Petrusheim, Hülm und den Westrand von Weeze geführt wurden; die Jets in der Phase I dagegen flogen bis 1992 die Südschleife über Wemb. Größere Flugzeuge, etwa die vierstrahligen AWACS-Maschinen, mussten aber auch nach 1992 die Südschleife fliegen, da sie weniger wendig sind; die Maschinen müssen einen größeren Radius fliegen, wobei sie auf

der Nordroute Weezer Ortsgebiet überflogen hätten. Dies wollte die RAF unbedingt vermeiden, da die Weezer unter dem Fluglärm ohnehin am meisten zu leiden hatten. Unabhängig davon bekamen die Anwohner östlich der B 9 von den normalen Platzrunden in der Regel nichts mit, auch nicht in der Einflugschneise, wie etwa in Winnekendonk. Ähnliches gilt für Überflüge durch Besucherflugzeuge; soweit es sich um Kampffjets handelte, drehten diese häufig erst kurz vor dem Flugplatzgelände auf die Ost-West-Achse ein, dabei aber auch aus südlicher Richtung kommend.

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

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

6. Staffeln und ihre Jets auf dem Flughafen (1954 bis 1999)

mit freundlicher Genehmigung durch Ron Kellenaers

(Niederrhein Aviation Society)

www.sgniederrhein.net

1953		Construction begins.
1954	69sqn Nov-Dec	69sqn - Canberra PR.3 Arrived from Gutersloh during Nov-Dec
	79sqn Nov-Dec	79sqn - Meteor FR.9 Arrived from Gutersloh during Nov-Dec
	541sqn Nov-Dec	541sqn - Meteor PR.10 Arrived from Gutersloh during Nov-Dec
	306(RNLAF)sqn Nov	306(RNLAF)sqn - F-84E
1955	69sqn	69sqn - Canberra PR.3
	79sqn Untill Nov	79sqn - Meteor FR.9 Moved to RAF Wunstorf in November
	541sqn Untill Nov	541sqn - Meteor PR.10 Moved to RAF Wunstorf in November
	31sqn arrived March-Aug	31sqn - Canberra PR.7 Arrived
		214sqn - ??? Arrived but was renumbered to 80sqn in August -

	214sqn arr. March-Aug 306(RNLAF)sqn	Canberra PR.7 306sqn - F-84E / RT-33 / T-6 Harvard
1956	31sqn 69sqn 80sqn 306(RNLAF)sqn	31sqn - Canberra PR.7 69sqn - Canberra PR.3 80sqn - Canberra PR.7 306sqn - F-84E / RT-33 conversion from F-84E to RF-84F in April.
1957	31sqn 69sqn 80sqn Untill Juli 68sqn arr Juli 306sqn Untill Dec.	31sqn - Canberra PR.7 69sqn - Canberra PR.3 80sqn - Canberra PR.7 Moved to RAF Bruggen in Juli 68sqn - Meteor NF.11 306sqn - RF-84F / RT-33 moved to Deelen(NL) in December.
1958	31sqn 69sqn Untill April 68sqn 16sqn Arr March	31sqn - Canberra PR.7 69sqn - Moved to RAF Luqa (Malta) 68sqn - Meteor NF.11 16sqn - Canberra B(I).8
1959	31sqn 5sqn 16sqn	31sqn - Canberra PR.7 5sqn - Meteor NF.11 (68sqn was renumbered to 5sqn) 16sqn - Canberra B(I).8
1960	31sqn 5sqn 16sqn	31sqn - Canberra PR.7 5sqn - Javelin FAW.5 (The Meteors where replaced by Javelin's in Januar) 16sqn - Canberra B(I).8
1961	31sqn 5sqn 16sqn	31sqn - Canberra PR.7 5sqn - Javelin FAW.5 16sqn - Canberra B(I).8
1962	31sqn 5sqn Untill December 16sqn	31sqn - Canberra PR.7 5sqn - Javelin FAW.5 moved to Geilenkirchen in December 16sqn - Canberra B(I).8

1963	31sqn	31sqn - Canberra PR.7
	16sqn	16sqn - Canberra B(I).8
1964	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1965	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1966	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1967	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1968	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
	3sqn Arrived	3sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1969	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
	3sqn	3sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1970	31sqn	31sqn - Canberra PR.7 / T.4
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
	3sqn	3sqn - Canberra B(I)8 / T.4
1971	31sqn Untill march	31sqn - Canberra PR.7 / T.4 Moved to Bruggen in March.
	16sqn	16sqn - Canberra B(I)8 / T.4
	3sqn untill december	3sqn - Canberra B(I)8 / T.4 3sqn was disbanded in december.
	15sqn arrived in Jan	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	2sqn arrived in May	2sqn - Phantom FGR.2
1972	2sqn	2sqn - Phantom FGR.2
	15sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Canberra B(I).8 conversion to Buccaneer oktober - januar'73
1973	2sqn	2sqn - Phantom FGR.2

	15sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1974	2sqn	2sqn - Phantom FGR.2
	15sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1975	2sqn	2sqn - Phantom FGR.2
	15sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1976	2sqn	2sqn - Phantom FGR.2 started conversion to Jaguar GR.1A
	15sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1977	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1978	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1979	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1980	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1981	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1982	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2
	15sqn	5sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
	16sqn	16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1983	2sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2

	15sqn 16sqn	15sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B conversion to Tornado GR.1 in sept. 16sqn - Buccaneer S.2B / Hunter T.7B
1984	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn arrived in Jun	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Buccaneer S.2B conversion to Tornado GR1 in March. 20sqn - Tornado GR.1
1985	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1986	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1987	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1988	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn	2sqn - Jaguar GR.1A/T.2 conversion to Tornado GR.1A end '88. 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1989	2sqn 15sqn 16sqn 20sqn	2sqn - Tornado GR.1A 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1990	2sqn	2sqn - Tornado GR.1A

	15sqn 16sqn 20sqn	15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1991	2sqn Until 3 Dec. 15sqn Until 18 Dec. 16sqn Until 11 Sept. 20sqn	2sqn - Tornado GR.1A 15sqn - Tornado GR.1 16sqn - Tornado GR.1 20sqn - Tornado GR.1
1992	20sqn Until May 3sqn Arrived in Nov. 4sqn Arrived in Nov. 18sqn Arrived in Dec.	20sqn - Tornado GR.1 3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.1 / Puma HC.1
1993	3sqn 4sqn 18sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.1 / Puma HC.1
1994	3sqn 4sqn 18sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.1 / Puma HC.1
1995	3sqn 4sqn 18sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.2 / Puma HC.1 / Gazelle HT.3
1996	3sqn 4sqn 18sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.2 / Puma HC.1 / Gazelle HT.3
1996	3sqn 4sqn 18sqn untill june	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 4sqn - Harrier GR.7 / T.10 18sqn - Chinook HC.2 / Puma HC.1 / Gazelle HT.3 moved to RAF Odiham.

1997	3sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10
	4sqn	4sqn - Harrier GR.7 / T.10
1998	3sqn	3sqn - Harrier GR.7 / T.10
	4sqn	4sqn - Harrier GR.7 / T.10
1999	3sqn Untill spring '99	3sqn - Harrier GR.7 / T.10 Base closed in November.
	4sqn Untill April '99	4sqn - Harrier GR.7 / T.10 Base closed in November.

7. Laarbruch und seine Nachbarschaft

Im Gegensatz zu den anderen Standorten der RAF in Deutschland wohnte nur ein Teil des Personals auf dem Flugplatz Laarbruch. Die meisten Briten und ihre Angehörigen waren in der sogenannten "Engländeriedlung" im südwestlichen Ortsbereich von Weeze untergebracht, vorzugsweise verheiratete Offiziere und Unteroffiziere. Ein anderer Teil wohnte in kleineren Vierteln in Goch; dabei handelte es sich um Gebiete südlich und westlich der vormals britischen Reichswaldkaserne.

Bis in die 70er Jahre waren zahlreiche RAF-Angehörige aber auch privat in Weeze einquartiert. Erst mit dem weiteren Ausbau der Weezer Engländeriedlung war dies seit den 70er Jahren kaum mehr nötig.

Der letzte große Ausbau Laarbruchs erfolgte mit Einführung des "Tornado" ab 1983. Damit stieg auch der Wohnungsbedarf, der durch Neubauten im Bereich des Erdgrabenweges und am Marienwasserweg abgedeckt wurde.

Mit der Verlegung der besonders personalintensiven "Harrier" nach Laarbruch im Herbst 1992 stieg der Wohnungsbedarf sprunghaft an. Ein Teil des Personals musste zwischenzeitlich sogar in Duisburg eingemietet werden. Mit dem Beginn der Ausdünnung des RAF-Standortes Mitte der 90er Jahre begann der langsame Auszug. Die Engländeriedlungen wandelten sich, wie auch das Flughafengelände selbst, schrittweise zu Geisterstädten, bis sie Ende 1999 gänzlich verwaist waren. Nach dem Abzug der Briten wurde ein Teil der älteren Wohnblöcke abgerissen, während der Rest in ein neues

städtebauliches Konzept einbezogen wurde, das Zug um Zug realisiert wird.

Während die Briten an anderen Stationierungsorten in abgeschirmten - und bewachten - sogenannten "Housing Areas" untergebracht waren, lebten sie in Weeze gewissermaßen "Tür an Tür" mit ihren deutschen Nachbarn. Naturgemäß entwickelten sich dadurch besonders intensive und gute Beziehungen zwischen den Gästen und ihren Gastgebern. Nicht umsonst waren die "Weezer Briten" vielfach in das gesellschaftliche Geschehen ihrer Gastgemeinde eingebunden. Zugehörigkeit zu lokalen Vereinen, Teilnahme an Ortsfesten, oder die Beteiligung an Gedenktagen waren zunehmend Realität in Weeze. Den Höhepunkt stellte zweifellos die Teilnahme der RAF Laarbruch an den Feierlichkeiten im Rahmen der Weezer Kirmes dar. In Anbetracht der guten Beziehungen zwischen den Weezern und "ihren" Briten verlieh die Gemeinde der RAF Laarbruch 1974 das Recht "Freedom of the City". Dies erlaubte den Militärs, einmalig außerhalb Großbritanniens, mit "klingendem Spiel" und "aufgepflanzten Bajonetten" an lokalen Festveranstaltungen teilzunehmen.

8. Die wirtschaftliche Bedeutung der RAF Laarbruch für die Region

Der Militärbasis Laarbruch war eine komplette Stadt mit umfangreicher Infrastruktur, die ebenso umfangreiche Wartung erforderte. Für die militärischen Aufgaben im engeren Sinn, etwa die Instandhaltung der Jets, waren die Techniker der RAF selbst zuständig. Der Unterhalt der Immobilien sowie des Geländes oblag allerdings weitgehend zivilen Angestellten, deren Zahl sich zu den besten Zeiten auf über 600 Personen belief; nach eigenen Angaben war die RAF Laarbruch der größte Arbeitgeber im Umkreis von 40 km. Wachkräfte, Techniker, Service- und Verwaltungspersonal wurden in der Region rekrutiert. Die Mehrzahl stellten deutsche Staatsbürger, aber auch zahlreiche Niederländer und Briten gehörten dazu. Viele Aufgaben und Aufträge wurden an Firmen der Region vergeben. Die örtlichen Firmen profitierten in erheblichem Maße von

Aufträgen der RAF Laarbruch, ferner der Einzelhandel, die Gastronomie und andere Anbieter (s. RAF-Website). Etwa 200 Mio. DM an Kaufkraft flossen nach Angaben des Rates der Gemeinde Weeze jährlich in die regionale Volkswirtschaft (s. "Weeze Laarbruch im Rückblick, Weeze 1999, S. 510). Damit war die RAF Laarbruch der herausragende Wirtschaftsfaktor für die Region. Entsprechende Bestürzung herrschte daher, als die Briten 1994 ihren Abzug verkündeten.

9. Die Übergangsphase

In Anbetracht der fortgesetzten Reduzierung der NATO-Truppen in Deutschland wurde bereits 1993 die "Flughafen Niederrhein GmbH" (FN) in kommunaler Trägerschaft gegründet. Ziel der FN war es, in Anbetracht des drohenden Abzugs der Briten eine zivile Folgenutzung des Flughafens vorzubereiten. Als die Schließung der RAF Laarbruch 1994 zur Gewissheit wurde, begann die Überführung des Geländes in zivile Hände; eine neue flugrechtliche Genehmigung musste beantragt werden, und es galt ein Konzept für die zivile Folgenutzung auszuarbeiten. Ferner musste ein Investor gefunden werden, der den zivilen Betrieb übernehmen sollte.

In einer feierlichen Zeremonie übergaben die verbliebenen Briten das geräumte Gelände am 30. 11. 1999 an die Bundesdeutschen Behörden. Diese überließen es umgehend dem Kreis Kleve, der den Unterhalt der Infrastruktur bis zu einer privaten Übernahme des Geländes sicherstellte. Erst im Jahre 2001 erteilte die Bezirksregierung Düsseldorf die notwendige Betriebsgenehmigung, und der niederländische Investor Hans Van de Lande kaufte das Gelände. Die FN hatte ihre Arbeit erledigt und konnte die Verantwortung, zwei Jahre später als geplant, an den privaten Investor übergeben. Nun begannen die Bauarbeiten für die zivile Folgenutzung. Die Rollwege wurden erweitert, Straßen ausgebaut, der Haupthangar zum Terminal umgebaut, und zahlreiche Gebäude wurden für die nichtmilitärische Nutzung hergerichtet. Am 1. Mai 2003 war es dann so weit, dass der nunmehr zivile Flugbetrieb (wieder) aufgenommen werden konnte.

10. Der Neubeginn als Airport Niederrhein / Weeze

Am 1. Mai 2003 fand die (Wieder-) Aufnahme des nunmehr zivilen Flugbetriebs durch die irische Gesellschaft "Ryanair" statt; passender Weise ging die erste regelmäßige Verbindung nach England. Der Flughafen Stansted bei London wurde fortan zwei Mal täglich vom "Airport Niederrhein" aus angefliegen, wie der ehemalige RAF-Flugplatz Laarbruch zunächst genannt wurde.

Im Herbst 2003 nahm zusätzlich die neu gegründete niederländische Gesellschaft "VBird" den Flugbetrieb in Weeze auf. Juristische, organisatorische und finanzielle Probleme begleiteten die stürmische Entwicklung der jungen Airline von Beginn an. Trotz schwachen Starts entwickelten sich die Nutzerzahlen zum Sommer zufriedenstellend. Dennoch war die dünne Kapitaldecke im Herbst 2004 aufgebraucht; VBird ging im Oktober in Konkurs, und der Flugbetrieb reduzierte sich wieder auf die von Ryanair und einigen Charterfliegern angefliegenen Ziele.

Gleichzeitig wurden finanzielle Probleme der Betreibergesellschaft des Flughafens bekannt. Diese war zwischenzeitlich mehrheitlich vom niederländischen Unternehmer Hermann Buurman übernommen worden. Der Kreis Kleve wurde mit der Drohung einer Betriebsschließung genötigt, dem Betreiber Kredite zu gewähren. Damit wurde die Politik gezwungen, sich den Erfolg des Projektes zu Eigen zu machen. Andererseits steigerte der Kreis damit seinen Einfluss auf das Projekt und setzte schließlich auch den Geschäftsführer seiner Wahl durch.

Im Jahre 2005 nahm Ryanair zusätzliche Stecken ins Angebot; bis Ende des Jahres wurden 6 Ziele in Europa angefliegen. Weitere Ziele wurden von Ryanair angekündigt.

Zu einer Provinzposse der besonderen Art entwickelte sich die Namensgebung. Obwohl frühzeitig vor dem Problem der Lokalisierbarkeit gewarnt wurde, entschloss man sich für die Benennung "Airport Niederrhein". Nach dem Konkurs von "VBird" (Oktober 2004) konnte Ryanair vorübergehend durchsetzen, den Namen der Landeshauptstadt hinzuzufügen;

der Flughafen nannte sich vorübergehend "Düsseldorf Prefecture Weeze" und wenig später "Düsseldorf Regional (Weeze)". Beide Kreationen wurden auf Antrag der Düsseldorfer Konkurrenz gerichtlich untersagt. Nun heißt der Flughafen "Airport Weeze" und es ist zu hoffen, dass die Verwirrung damit ein Ende hat.

Hoffnungsvoll stimmte der angekündigte Einstieg der Ferienflieger "Hapagfly" und "Hamburg International". Mallorca und Antalya wurden ins Programm genommen, und die Buchungszahlen stimmten hoffnungsvoll. Völlig überraschend hob das Oberverwaltungsgericht Münster mit Urteil vom 3. 1. 2006 jedoch die flugrechtliche Genehmigung auf. Bundesweit wurde über das drohende "Aus" für den Flughafen berichtet. Die Buchungszahlen brachen daraufhin ein; "Hapagfly" und "Hamburg International" zogen ihr Engagement daraufhin zurück.

Das Gerichtsurteil von 2006 versetzte dem Airport nach der VBird-Pleite (2004) den nächsten schweren Schlag. Nur einen Rechts-Beschwerde und die damit verbundene aufschiebende Wirkung gegen das Urteil verhinderte die drohende Schließung des Flughafens, dessen Existenz nun am "seidenen Faden" hing. "TUIfly" und "Hamburg International" nahmen daher ihren Einstig in Weeze zurück. Auch einige andere Airlines (insbesondere solche für Charter) warfen das Handtuch. Lediglich Ryanair flog weiter regelmäßig ab Weeze. Im Februar 2007 kam die überraschende Wende: Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gab der Rechts-Beschwerde statt, so dass die Revision des Gerichtsverfahrens nun unter einem "guten Stern" steht. Im Laufe des Jahres 2008 soll das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht neu verhandelt werden. Solange geht der Betrieb weiter, und es ist nun eher unwahrscheinlich, dass das Leipziger Gericht wie die Vorinstanz entscheidet. Nicht zuletzt aufgrund dieser verbesserten - wenn auch nicht endgültigen - Rechtssicherheit dürfte die irische Fluggesellschaft Ryanair wenige Tage später bekannt gegeben haben, Weeze zu ihrer dritten Basis in Deutschland auszubauen. Seit Juni 2007 hat die erfolgreiche Fluglinie zwei Maschinen auf Laarbruch stationiert, weitere zwei folgten im Oktober 2007. Im Juli 2008 wurde die Aufstockung

der Ryanair-Basis Weeze auf insgesamt 6 Jets bekannt gegeben. Eine Reihe neuer Ziele wird damit angefliegen. Ryanair wird mit den in Weeze beheimateten Maschinen ab 2009 weit über 2 Mio. Passagiere/Jahr befördern und sein Engagement in Weeze weiter ausbauen.

Inzwischen haben auch andere Fluggesellschaften ihr Engagement ab Weeze bekannt gegeben, darunter auch solche, die Frachtflug betreiben.

Im Sommer 2007 startete der Charter-Carrier "Hamburg International" (HHI) eine Verbindung nach Erbil/Irak. Seit 2008 verstärkt "Hamburg International" sein Engagement durch eine regelmäßige Verbindung nach Mallorca und startet seither zu weiteren klassischen Ferienzeilen ab Weeze. Im Mai 2009 wird ein Airbus A 319 der HHI am Niederrhein stationiert, womit nach Ryanair die zweite Airline ihre Basis in Weeze aufschlägt. Mit dem neuen Flieger werden ab 2009 elf neue Ziele im Mittelmeerraum und angrenzenden Gebieten bedient. Eine weiter gehende Expansion der Airline erscheint wahrscheinlich. Mit dem neuen Engagement von „Hamburg International“ erfährt der Flughafen eine wesentliche Stärkung: Nach dem Segment *Linienflug* wird mit dem Sektor *Charterflug* eine weitere Sparte ausgebaut, die ein wichtiges Standbein zu werden verspricht.

Darüber hinaus wächst auch das Charter-Angebot anderer Airlines kontinuierlich. Ein halbes Dutzend solcher "Ferienflieger" ist inzwischen in Weeze aktiv. Immer mehr Urlaubsveranstalter etablieren Verbindungen nach Weeze. Wegen der neuen "Ecotax" in den Niederlanden (seit Juli 2008) und guter Rahmenbedingungen werden immer mehr Strecken aus unserem Nachbarland nach Weeze verlegt.

Besonders erfolgreich hat sich neben dem Flugbetrieb die Ansiedlung mehr oder weniger „flughafenaffiner“ Gewerbebetriebe entwickelt. Inzwischen sind zahlreiche Firmen auf dem Gelände des Airports beheimatet, was nicht nur entscheidend zur Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze beigetragen hat, sondern auch, und das in besonderem Maße, zum positiven gesamtwirtschaftlichen Ergebnis des Projekts.

Der seit Jahren andauernde Rechtsstreit um die luftrechtliche Genehmigung des Flughafens Weeze stellt allerdings immer noch ein ernsthaftes Hindernis für die weitere Entwicklung des Airports Weeze dar. Man darf gespannt sein, wie sich die juristische Auseinandersetzung weiter entwickeln wird. In jedem Fall braucht der Flughafen Rechtssicherheit, bevor er richtig "abheben" kann.

11. Das Museum RAF Laarbruch Weeze

Mit der Ankündigung des endgültigen Abzuges der RAF aus Weeze (1994) begannen Überlegungen, wie man die Geschichte der Briten in Weeze in angemessenem Rahmen dokumentieren könnte. Der "Geschichtsarbeitskreis der Gemeinde Weeze" begann 1997 mit der Erstellung einer umfangreichen Dokumentation, die im Jahre 1999 veröffentlicht werden konnte. Unter dem Titel "Weeze Laarbruch im Rückblick" wurde in einem umfassenden Gesamtwerk auf über 500 Seiten die Geschichte des Airports Weeze zusammengestellt.

Gleichzeitig wurden mit Unterstützung der Briten kurz vor dem Abzug der RAF Schilder und andere Erinnerungsgegenstände auf dem Flughafen gesammelt. Diese sind dem neuen Museum zur Verfügung gestellt worden.

Der Flughafenbetreiber hat dem im Januar 2006 gegründeten Museumsverein ein Gebäude auf dem Gelände kostenlos zur Verfügung gestellt, nämlich die ehemalige anglikanische Kirche neben dem ASTRA-Kino.

Das in ehrenamtlicher Initiative renovierte und ausgestattete Museum wurde am 3. Juni 2007 im Beisein hochrangiger Vertreter der RAF feierlich eröffnet. Der Verein freut sich seither über die wachsende Zahl der Besucher, nicht zuletzt solcher aus Großbritannien.

Rolf Toonen

Basistext: 23.4.2006

Letzte Überarbeitung: 4.10.2008