

Manöver im Münsterland – Beobachtungen aus fünf Jahrzehnten

Die Aufrechterhaltung von Frieden und äußerer Sicherheit gehört zu den elementaren Aufgaben einer staatlichen Ordnung und setzt umfangreiche Mittel und Maßnahmen voraus. Die Politik und Gesellschaft waren nicht ohne Kontroversen zu dem Thema, aber bei der Mehrheit herrschte immer Konsens, dass zur Friedenswahrung auch militärische Vorbereitungen gehören. Die Bundesrepublik lag für ca. vier Jahrzehnte an der Nahtstelle der Blöcke und beherbergte ca. 900.000 aktive Soldaten auf ihrem Territorium, deren Zahl sich in einem Spannungs- und Kriegsfall wohl verdoppelt hätte. Der Betrieb und die Ausbildung einer derartigen Streitmacht konnte und sollte vor den Augen der Öffentlichkeit nicht verborgen bleiben, was in der Gegenwart nicht mehr selbstverständlich scheint. Im Friedensalltag und beim Übungsbetrieb waren ständig Soldaten auf öffentlichen Straßen und im Gelände unterwegs. Das Münsterland lag nicht an der vorderen Grenze der westlichen Verteidigungszone, bildete aber mit den benachbarten rheinischen Regionen eine wichtige Verbindungszone und beherbergte zahlreiche deutsche und alliierte Truppenteile und militärische Infrastruktur. So berichteten die Medien und öffentlichen Bekanntmachungen in schöner Regelmäßigkeit über militärische Übungsaktivitäten, die heute Geschichte sind und deshalb auch einmal Gegenstand lokalgeschichtlicher Betrachtungen sein sollten.

Das Thema ist in der lokalgeschichtlichen Literatur noch nicht aufgegriffen worden. Sicherlich wird man in Zeitungsarchiven fündig, aber die journalistische Berichterstattung gibt nur einen begrenzten Blickwinkel, zumal das Thema auch von viel Geheimniskrämerei und geringer Fachkompetenz der Berichtersteller gekennzeichnet war. Die amtlichen Unterlagen liegen, soweit noch vorhanden, in den Archiven und sind dem interessierten Laien nur mit Schwierigkeiten zugänglich. So wird die Erinnerung der Zeitzeugen zu einer nicht unwichtigen Quelle und dies soll dieser Beitrag auch leisten. Aus der Erinnerung, eigenen und fremden Unterlagen kann ich zu Manövern im westlichen Münsterland eine Reihe von Beobachtungen angereichert mit nachträglich recherchierten Zusatzinformationen geben. Hauptquelle des Berichts sind eigene Beobachtungen vor dem Hintergrund späterer Durchsicht von Fachliteratur, Zeitungsberichten und Truppenchroniken. Berichtet wird vor allem über den Bereich des Westmünsterlandes und des angrenzenden Niederrheins. Die hohe Übungstätigkeit der NATO und Präsenz der Briten in Ostwestfalen kenne ich nicht aus eigener Beobachtung. Offizielle Dokumente standen nicht zur Verfügung. Dementsprechend beschränken sich die Beobachtungen der Übungstätigkeit auf subjektive Ausschnitte ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Auf die Nennung von Truppenteilbezeichnungen verzichte ich weitgehend, da dies angesichts zahlreicher Umbenennungen und Umstrukturierungen Verwirrung stiften kann. Während heute die Truppenteile oft nur mit Unterstützung der Bundeswehr Fuhrpark Service GmbH volle Mobilität erlangen können, verfügte damals jede Einheit der Bundeswehr über einen umfangreichen eigenen Fahrzeugpark, bei dem gewöhnlich durch taktische Zeichen die Zugehörigkeit der Fahrzeuge kenntlich gemacht wurde. Dies war auch bei den Niederländern der Fall, während die britischen Fahrzeuge oft nur das Abzeichen des übergeordneten Großverbandes führten. Bei den Amerikanern war eine Zuordnung der Fahrzeuge bei Kenntnis der „Bumber Codes“ auf den Stoßstangen auch möglich. Die Kennzeichnung der Fahrzeuge erwies sich als eine wertvolle Informationsquelle bei der Identifizierung militärischer Aktivitäten außerhalb der Kasernen. Die meisten Beobachtungen sind als Bilder in der persönlichen Erinnerung gespeichert, wurden aber nicht in Text- oder Bildquellen

dokumentiert. Vor der Ära der multifunktionalen Mobiltelefonie hatte man nicht unbedingt ständig eine Kamera greifbar.

Meine erste berichtenswerte Eigenbeobachtung machte ich im Oktober 1965 als ich nachmittags plötzlich, für unsere Gegend sehr ungewöhnlich, US-Kampfpanzer vom Typ M 48 (?) mit einem weißen Stern über die Dorfstraßen und Bundesstraße 67 in Rhede rollen sah. Sie übten eine Nacht und einen Tag im Raum Rhede, Krechting und in der Bauerschaft Krommert und zogen dann wieder nach Osten ab. Bundeswehr war dabei nicht zu beobachten. Britische Einheiten waren bei der Manöverschadenbeseitigung eingesetzt. Den Namen der Übung habe ich nicht ermitteln können, auch wenn die Lokalzeitung darüber berichtete. Im Laufe der 60er Jahre war in der offiziellen Verteidigungsdoktrin mit der Vorneverteidigung die Verteidigungslinie immer weiter nach Osten verlegt worden. Die aktuellen Planungen der Zeit um 1965 stützten sich aber sicher auch noch auf Einsatzszenarien zwischen Weser und Rhein.

Militärverkehr bestand in den 60er Jahren in der Regel aus einzeln oder in Kolonnen fahrenden LKW, meist MAN- oder MERCEDES-Fünftonner und UNIMOG der Bundeswehr. Zuweilen sah man auch die FAUN-Zehntonner des Transportbataillons aus Rheine. Diese waren dann oft mit Betriebsstoffpaletten beladen. Neben der Bundeswehr konnte man öfter auch die Briten mit ihren BEDFORD 4t-LKW beobachten. Der Fahrzeugpark der Rheinarmee wies eine Reihe von eigentümlichen Fahrzeugen auf, wie die klobigen 10t-Schwerlast-LKW AEC MILITANT oder die massigen Panzertransporter ANTAR, die einen robusten Eindruck machten, angesichts geringer PS-Zahlen aber nur mäßig mit ihren schweren Lasten vorankamen. Auch die dreiachsigen schwimmfähigen Transportfahrzeuge STALWART fanden bei den Bündnisarmeen keine Entsprechung. Die Niederländer fielen mit ihre geräuscharmen und sehr niedrig gehaltenen DAF-LKW mit Doppellenkachsen weniger auf. Bei allen Streitkräften erfolgte in den 70er Jahren ein erster Fahrzeuggenerationswechsel, bei dem diese Eigentümlichkeiten immer mehr einer internationalen Standardisierung wichen.

Garnisonen gab es vor 1965 im Westmünsterland nur in Borken (Fernmelder) und Rheine (Luftwaffe, Heeresflieger, Logistik). In Münster waren das Kommando des I.Korps und hohe Luftwaffenstäbe beheimatet. Ein mechanisierter Brigadeverband, eine Sonderwaffeneinheit und logistische Truppen der Briten lagen in Loddenheide, Gremmendorf, Gievenbeck und Coerde, Gepanzerte Kampftruppen der Bundeswehr befanden sich in den Kasernen der Panzergrenadierbrigade 19 in Handorf und Ahlen. In Coesfeld gab es vor 1970 nur die kleine Kaserne an der Osterwicker Str. mit einer Fernmeldeinstandsetzungseinheit. Die Schill-Kaserne in Hamminkeln bei Wesel wurde erst 1965 von der Raketenartillerie des I.Korps bezogen, die vorher in Warendorf aufgestellt worden war. Dülmen wurde 1966 Standort des Artillerieregiments der 7. Panzergrenadierdivision. Die Pioniere aus Köln kamen 1969 nach Emmerich. Das Stadtwaldlager in Bocholt war 1962 von der Luftwaffe geräumt worden und diente aber noch länger als Standort für Übungen und Geräteeinheiten der Sanitätstruppe. Eine schwere Einheit mit Kettenfahrzeugen tauchte 1971 in Gestalt des Flugabwehrbataillons 7 in Borken auf, während die dort bis dahin beheimateten Korpsfernmelder in die Neubaukaserne von Coesfeld-Flamschen verlegten. Die niederländischen und deutschen NIKE-Flugabwehrraketeneinheiten in Schöppingen, Rheine, Erle, Handorf, Datteln und Westkirchen (bis 62 auch Bocholt) fielen aufgrund ihres stationären Charakters in festen Stellungen im Straßenbild kaum auf. Britisches Militär trat natürlich auch durch die beiden Halterner Truppenübungsplätze in

den Borkenbergen und bei Lavesum öfter in Erscheinung. Markant waren die kleinen Spähpanzer FERRET oder die Radschützenpanzer SARACEN. Die Kampfpanzer CENTURION in den Garnisonen Münster, Osnabrück und Paderborn verlegten für Übungen naturgemäß mehr in ihre potenziellen Einsatzräume in Ostwestfalen und Niedersachsen und auf die Truppenübungsplätze der Senne und Lüneburger Heide.

Größere NATO-Übungen im Münsterland standen oft im Zusammenhang mit den provisorischen Übergangsstellen am Rhein zwischen Köln und Emmerich, deren Betrieb mit Pontonbrücken und Fähren der Flußpioniere häufiger geübt wurde. Pioniere des Territorialheeres lagen ursprünglich in Köln. Ein Bataillon wurde 1969 nach Emmerich verlegt. Eine Flußpionierkompanie mit Fähren lag im Krefelder Rheinhafen. In Kranenburg bei Kleve war der Mobilmachungsstützpunkt nicht aktiver Schwimmbrückeneinheiten, die mit Hohlplattengerät (Pontons) ausgestattet waren und mit Reservisten mobilgemacht werden konnten. In Dornick bei Emmerich konnte ein militärischer Rheinhafen für Ausbildung und Übungen genutzt werden. Eine wichtige Ersatzübergangsstelle lag in Bislich in Sichtweite des Xanterner Doms auf der anderen Rheinseite. Die Infrastruktur ist dort noch heute zu erkennen. M.W gab es auch in Rees einen derartigen Übergang und auch weiter südlich an den dichter besiedelten Rheinufern bei Düsseldorf und Köln. Für militärische Übungen war der Übergang bei Bislich wegen des Fehlens von Ballungsräumen natürlich besonders geeignet. Von hier aus führten breite mit NATO-Mitteln finanzierte Straßen direkt ins Münsterland. Für die NATO-Planer hatte das Münsterland natürlich eine besondere Bedeutung als Verbindungszone für alliierte Verstärkungen aus dem Raum Belgien und Niederlande in die Einsatzräume der NATO-Korps an der innerdeutschen Grenze. Die britische Rheinarmee wurde über Antwerpen versorgt. Seit den 70er Jahren wurden die traditionell im Süden Deutschlands präsenten Amerikaner auch für den nördlichen Befehlsbereich (Northern Army Group NORTHAG) als Reservekräfte eingeplant. Die USA richteten Anfang der 80er Jahre Gerätedepots (POMCUS) im deutsch-niederländischen Grenzraum ein, um dort aus den USA eingeflogene Verstärkungskräfte mit Gerät auszustatten. Von deutscher Seite wurde für den Krieg eine Organisation mit ca. 85.000 Reservisten vorbereitet, die vor allem logistische Unterstützung für die US-Truppen leisten sollten (War Host Nation Support). Die Aufstellung der verschiedenen Unterstützungskommandos wurde in unserem Raum nicht mehr ganz abgeschlossen. So wurde zum Beispiel der Mobilmachungsstützpunkt in Reken nicht mehr realisiert. In der Borkener Kaserne befand sich ein Ausbildungszentrum WHNS und m.W. auch Geräteeinheiten. In den 80er Jahren übten deshalb verstärkt auch amerikanische Einheiten und ihre mobilisierten deutschen Unterstützungseinheiten in unserem Raum wie etwa bei der Übung „Blauer Akkord“ im Spätsommer 1991. Bis 1998 wurde die WHNS-Organisation aufgrund der veränderten militärpolitischen Lage wieder aufgelöst.

Gegen Ende der 70er Jahre nahm die Übungstätigkeit in der NATO zu. Dies lag an der kritischen internationalen Lage im Zeichen der Nachrüstungsdebatte und der angesichts der Auseinandersetzung um die Nuklearwaffen noch weiter aufgewerteten konventionellen Verteidigung. Eine besondere Dimension hatte die im September 1983 in den Niederlanden, am Niederrhein und im Westmünsterland laufende NATO-Übung „Atlantic Lion“. Aus den USA wurde die 1. Kavalleriedivision eingeflogen und übernahm in den neuen POMCUS-Depots auf deutscher und niederländischer Seite das eingelagerte schwere Gerät. Danach rückten die US-Truppen zusammen mit den Truppen des I. niederländischen Korps und einem britischen Panzerregiment über die von Pionieren geschlagenen Rheinübergänge am Niederrhein ins Münsterland. Die US-Division

unterstand dabei der Führung des niederländischen Korpsstabes, dem auch vor Ort die Ehre eines Besuchs der niederländischen Monarchin zuteil wurde. Im Raum westlich von Münster stießen Niederländer und Amerikaner auf die von der deutschen 3. Panzerdivision aus Niedersachsen gestellten Manöverpartei „Rot“. Aus Sicherheitsgründen erhielten die Schüler in den vom durchmarschierenden Manöververkehr betroffenen Gemeinden im Raum Wesel- Rees schulfrei. Bei dieser Übung konnte man neben den zahlreichen Leopard I und YPR-Schützenpanzern der niederländischen Armee auch noch die letzten Centurion-Kampfpanzer im braungrünen niederländischen Tarnanstrich beobachten, die bald darauf durch Leopard II abgelöst werden sollten. Aus den Maisfeldern bei Billerbeck ragten die Rohre der M 107-Kanonen, während die schwerfälligen, aber stark bewaffneten und gut gepanzerten britischen Chieftain im Wald bei Darfeld Position bezogen. Dazwischen tauchten überall die US-amerikanischen M 60 auf, ohne dass eine klare räumliche Trennung der Manövereinheiten erkennbar wurde.

Im Herbst 1987 lief eine ähnliche Übung mit US-Kampftruppen ab, die in den linksrheinischen POMCUS-Depots ausgestattet und im nördlichen Münsterland ausgeladen wurden und denen über die Autobahn A 43 Unterstützung aus dem Rheinland zugeführt wurde. Bei den US-Truppen hatte der turbinengetriebene M1-Kampfpanzer mittlerweile den 1983 noch dominierenden M 60 abgelöst. Wegen einer Autobahnbaustelle sorgten die amerikanischen LKW-Kolonnen auf ihrem Wege zum Betriebsstoffversorgungspunkt in der Dülmener Kaserne für erhebliche Staus im Feierabendverkehr.

Das Münsterland war auch für die Bundeswehr mit zahlreichen Depots ein logistischer Schwerpunkttraum für die Verteidigung in Norddeutschland. Munitionshauptdepots befanden sich in Ochtrup, Lünten, Olfen und später Saerbeck. Weitere Munitionslager waren in Hülsten (Reken) und Hünxe eingerichtet. Gerätedepots lagen in Ochtrup, Bork und Rheine, kleinere Materiallager in Lette und Haldern (Rees) und in Epe entstand ein Sanitätsdepot. Linksrheinisch gab es weitere bedeutende logistische Einrichtungen (Straelen, Goch, Twisteden, Herongen). In Wulfen lag das zentrale Munitionsdepot der Rheinarmee, das heute von der Bundeswehr betrieben wird. In Dülmen befand (und befindet sich noch) ein britisches Materiallogistikzentrum. Diese Objekte bedingten einen regelmäßigen Militärverkehr für Versorgungsfahrten und gelegentliche Logistikübungen.

Im Schnittpunkt einer Vielzahl alliierter Luftbasen war das Münsterland neben dem Sauerland eine Übungszone für den Tiefflug. Die Flugbasen im weiteren Umkreis seien hier aufgelistet : Weeze-Laarbruch (RAF), Brüggen (RAF), Wildenrath (RAF), Geilenkirchen (RAF->GE), Gütersloh (RAF), Hopsten (GE), Nörvenich (GE), Wittmund (GE), Jever (GE), Oldenburg (GE), Ahlhorn (GE), Twente=Enschede (NL), Leeuwarden (NL), Volkel (NL), Gilze-Rijn (NL), Eindhoven (NL), Soesterberg (NL,US), Kleine-Brogel (BE), Florennes (BE), Beauvechain (BE)

Mitte Mai 1966 marschierten umfangreiche Bundeswehrverbände über die Straßen des westlichen Münsterlandes zum Rhein. Es handelte sich um die Übung „Eisheilige“, bei der in großem Umfang das Übersetzen über den Rhein geübt wurde. Die Ersatzübergänge wurden von den zwei Pionierbataillonen des Territorialheeres aus Köln betrieben. Ein Bereitstellungsraum befand sich im Schüttensteiner Wald westlich von Bocholt. Marschstraßen waren u.a. die B 67, aber auch die Verbindung von Bislich über Dingden nach Brünen wurde genutzt. Zu beobachten waren vor allem Bundeswehrverbände, wahrscheinlich von der 7. Panzergrenadierdivision. Es waren leichte Schützen- und Spähpanzer HOTCHKISS, Schützenpanzer HS 30 und Mannschaftstransportwagen M 113 zu

sehen. Auch die Beteiligung belgischer Truppen ist durch Bildquellen belegt. Eine Sendung des damals sehr populären Regionalprogramms „Hier und Heute“ zeigte den Marsch von Panzerkolonnen mit M 47 am Niederrhein. Dieser Kampfpanzer wurde zu diesem Zeitpunkt in größerer Zahl nur noch von den Belgiern betrieben. Der Filmbeitrag zeigte Jagdbomber des Typs F 84 THUNDERSTREAK bei simulierten Übungsangriffen gegen die Übergangsstelle in Bislich. Sie wurden im Rahmen der Fliegerabwehr aller Truppen von MG „beschossen“. Die F 84 wurden 1966 vom deutschen Jagdbombengeschwader in Rheine durch F 104 G ersetzt, bei den niederländischen und belgischen Jagdbombenverbänden in Eindhoven, Gilze Rijn, Twente, Kleine-Brogel und Florennes waren sie aber noch bis ca. 1970 eingesetzt. Vier Hubschrauber VERTOL H 21 („Banane“) des Heeresfliegerbataillons aus Mendig setzten in Bislich eine Delegation von Manövergästen ab. Dieser Verband gehörte wie damals auch noch die 7.Panzergrenadierdivision in NRW zum III.Korps der Bundeswehr in Koblenz. Die „Siebte“ kam erst in den 70er Jahren zum I.Korps in Münster und wurde in der neuen Heeresstruktur in den 80er Jahren in Panzerdivision umbenannt!. Einsatzmäßig war die 7. Panzergrenadierdivision aber auch schon vor 1970 für den nördlichen Befehlsbereich der NATO (Northern Army Group NORTHAG) als eine Art rückwärtige Reserve („Feuerwehr“) eingeplant und musste in dieser Rolle immer von längeren Marschbewegungen und Gewässerübergängen ausgehen. Die Division lag in ihren Standorten (z.B. Augustdorf, Unna, Hemer, Ahlen, Handorf, Dülmen, Borken) hinter dem Verteidigungsabschnitt der Briten (Raum Hannover) und ggfs. auch der Belgier (Raum Kassel). Mediale Aufmerksamkeit fand ihr Einsatz bei dem Korpsmanöver „Großer Rösselsprung“ in Ostwestfalen und Nordhessen im Jahre 1969. Dabei sollten sich die in der zweiten Hälfte der 60er Jahre eingeführten LEOPARD I bei den Panzerbataillonen aus Handorf, Hemer und Augustdorf bewähren.

Die Niederländer des I.Korps (NL), die aufgrund der räumlichen Nähe ihrer Standorte im Raum Arnheim-Amersfoort und Oirschot bei Eindhoven oft im Münsterland übten, waren in der NATO-Einsatzplanung eigentlich für die Verteidigung unmittelbar südlich der Elbe (Raum Lüneburg) vorgesehen und hatten in den norddeutschen Standorten Seedorf und im Raum Bergen auch eine Brigade disloziert. Die Niederlande waren ein gewichtiger Bündnispartner, der aufgrund eines vorbildlichen Reservesystems eine recht umfangreiche konventionelle Streitmacht aufbieten konnte und dementsprechend im nördlichen NATO-Abschnitt auch bei Übungen sehr präsent war.

Der Verteidigungsabschnitt des I. Korps der Bundeswehr, zu dem die meisten Einheiten im Münsterland gehörten, lag im Großraum Celle. Das Münsterland lag in einem Einsatz hinter dem britischen Abschnitt und war Verbindungszone für die Rheinarmee. Das Münsterland war demnach eigentlich keine Zone, in dem die NATO-Truppen die Vorverteidigung mit Kampftruppen realitätsnah üben mussten. Dementsprechend war die Übungstätigkeit hier auch geringer als in der (nicht ganz berechtigt) als „Panzerrollbahn“ angesehenen norddeutschen Tiefebene. Um aber die Übungsbelastung in diesen Regionen zu verringern, wurden seit den 70er Jahren Großmanöver auch in weiter westlichen Landesteilen angelegt.

Dies war zum Beispiel bei den Herbstmanövern „Großer Bär“ 1976, „Harte Faust“ 1979 und „Starke Wehr“ 1982 der Fall., die vom I. Korps (GE) abgehalten wurden. Der Aufmarsch der blauen Partei erfolgte dabei aus südlicher Richtung aus dem Münsterland heraus gegen die aus dem Norden angreifenden Übungsgegner. Bei der „Harten Faust“ erstreckte sich der Übungsraum der 1.Panzerdivision (Hannover) von Münster bis nach Ostfriesland. Bei der „Starke Wehr“ im September

1982 begann die Übung allerdings nicht in den in der Nähe zu Niedersachsen liegenden Aufmarschräumen. Die 7. Panzerdivision sammelte sich in den Waldgebieten des südlichen Münsterlandes zwischen Haltern und Ahlen und stieß in einem Gewaltmarsch weit nach Norden vor. An den linken Flanke operierten niederländische Truppenteile.

Im September 1985 lief die Korpsübung „Trutzige Sachsen“ in Niedersachsen. Die 4. mechanisierte Panzergrenadierbrigade aus Münster unterstützte die Übungspartei „Blau“. An einem Freitagnachmittag rollten die britischen Kampfpanzer Chieftain und die mechanisierte Infanterie aus den münsterschen Garnisonen über die B 51 in den Bereitstellungsraum im Teutoburger Wald.

Das westliche und nördliche Münsterland war im Oktober 1985 Schauplatz der niederländischen Divisionsübung „Firm Riposte“, an der sich auch die Handorfer Truppenteile der Panzergrenadierbrigade 19 beteiligten. Dabei wurde auch die rückwärtige Versorgung besonders berücksichtigt. Die Landstraßen nördlich von Dülmen wurden dabei zur Munitionslagerstraßen umfunktioniert, um den Umschlag der Mengenverbrauchsgüter zu simulieren.

In der Zeit vor 1990 war es normal, dass Truppenteile auch außerhalb der Truppenübungsplätze (z.B. Munster Nord und Süd, Bergen-Hohne, Senne) und lokalen Standortübungsplätze (z.B. Handorf-Dorbaum, Handorf-Ost, Ahlen-Oestrich, Borken-Fliegerberg, Rheine Gellendorf, Coesfeld-Flamschen) in der Umgebung der Standorte im freien Gelände übten. Die Gefechtsausbildung unter Einschluss des scharfen Schusses war natürlich den Truppenübungsplätzen vorbehalten. Nur bei Großmanövern rollten die Kolonnen mit Ketten- und Radfahrzeugen über größere Entfernungen auf zivilen Straßen und Feldwegen. Gelegentlich rückten die Einheiten aber auch zu Bataillonsübungen in die nähere Umgebung aus und bildeten die Truppe so für taktische Bewegungen, Tarnen, Sichern und das Überwinden von Gewässerhindernissen mit Pioniergerät aus. Die Flugabwehrpanzer aus Borken und die gepanzerten Haubitzen der Artillerie aus Dülmen und Handorf nutzten gelegentlich die freie Landschaft des westlichen Münsterlandes, um dort die weiträumige Führung, Stellungsauswahl und Stellungswechsel ihrer Systeme zu üben. So rückten die neuen Panzerhaubitzen 2000 aus Dülmen ein Jahr vor ihrem Abzug 2002 im Rahmen einer letzten Feldeinsatzübung des Artillerieregiments 7 noch einmal in den Raum zwischen Dülmen und Reken aus. Die Erhebungen des gar nicht so platten Münsterlandes wurden auch von der britischen Flugabwehr aus Dortmund gerne genutzt, um angesichts der zahlreichen Tiefflieger die Luftverteidigung der Bodentruppen zu simulieren. Die Korpsfernmelder aus Coesfeld und die Truppenfernmelder in den Stabseinheiten aller Truppen konnten zwar den Fernmeldebetrieb auch innerhalb von Kasernen in den Kabinenaufbauten auf ihren LKW trainieren, aber Erfahrungen für den mobilen Aufbau von Fernmeldeverbindungen per Kabel, Richtfunk und in Funkstellen konnte man nur im freien Gelände mit seinen zahlreichen topographischen Besonderheiten gewinnen. Zur realitätsnahen Ausbildung der Instandsetzungseinheiten aus Rheine, Dülmen oder Unna gehörte gelegentlich der improvisierte Austausch von Baugruppen mit mobilen Fahrzeugkränen in Scheunen oder angemieteten Fabrikhallen ohne die gewohnte Infrastruktur der Instandsetzungshallen des Standortes. Bei allen Übungen war die gefechtsmäßige Versorgung mit Betriebsstoff und Munition auf Waldlichtungen oder an Bahnverladestationen selbstverständlich, wäre heute aber durch viele Sicherheits- und Umweltvorschriften ausgeschlossen.

Nicht vergessen darf man die Bedeutung des Münsterlandes mit seinen Depots für die rückwärtige Versorgung der Heereseinheiten, die im nördlichen Befehlsbereich durch das Territorialkommando Nord sichergestellt wurde. Zu diesem Zweck mussten gelegentlich nicht aktive logistische Geräteeinheiten mit Reservisten mobilgemacht werden, die dann mit Unterstützung aktiver Transport- und Nachschubeinheiten auch in unserem Raum übten. So übte das Kölner Transportbataillon des Territorialheeres im September 1982 im Rahmen von „Schnelles Rennen III“ mit seinen MAN-LKW und Magirus Tanksattelzügen im westlichen Münsterland. Zwei Jahre später folgte im Februar-März die Übung „Großer Kessel“. Im April und Oktober 1986 übten das Transport- und das Nachschubbataillon des Korpsnachschubkommandos aus Rheine in den Kreisen Coesfeld und Borken und bewegten dabei auch Ersatzteilbestände, die normalerweise im täglichen Grundbetrieb der Versorgung in den Lagerhallen der Kasernen lagerten. Statt der gewohnten Manöverkolonnen mit LKW oder Tankkesselwagen konnte man bei logistischen Übungen auch schon mal den Marsch von Feldarbeitsgeräten (FAG) beobachten, einem der Hauptsysteme der logistischen Einheiten für den feldmäßigen Güterumschlag. Im Gegensatz zu ihrem späten Nachfolgesystem konnten diese geländegängigen Radlader mit mäßiger Geschwindigkeit in längeren Straßenmärschen ohne Tiefladeanhänger ihre Einsatzräume erreichen, auch wenn sie dabei ein wenig zum Aufschaukeln mit ihrer Staplergabel neigten. Im April 1970 bauten Pipelinepioniere aus Wuppertal im Rahmen der territorialen Pionierübung „Regenbogen“ eine feldmäßige Ersatzrohrleitung vom Rhein in den Kreis Borken, um eine Unterbrechung der NATO-Pipeline von Goch ins ostwestfälische Preußisch-Oldendorf als Vorbereitung für einen Ernstfall zu simulieren. Die großen NATO-Tanklager von Brünen und Everswinkel im Verlauf dieser Pipeline waren in der Öffentlichkeit wenig bekannt, auch wenn an- und abfahrende olivgrüne Tankkesselfahrzeuge ihren Standort signalisierten.

Das Territorialheer, das für den Schutz rückwärtiger Objekte und Räume im Kriegsfall verantwortlich war, mobilisierte regelmäßig mit Reservisten seine zahlreichen infanteristischen Sicherungseinheiten, die kaum durch Übungslärm, Großgerät und viele Fahrzeuge im Alltag auffielen. In Borken und Emmerich befanden sich zu diesem Zweck Ausbildungszentren.

Unter Ausschluss der Öffentlichkeit fanden natürlich alle militärischen Aktivitäten im Umfeld der nuklearen Infrastruktur in den NIKE-Raketenstellungen und den Atomwaffenlagern von Telgte-Schilrlheide, Dülmen-Visbeck und im Diersforder Wald bei Hamminkeln statt. Den mit zwei Rotoren ausgestatteten CHINOOK-C47 Hubschraubern der Amerikaner sah man von außen nicht an, wenn sie ihre hochbrisante Fracht transportierten. 1992 wurde diese für die NATO-Artillerie bestimmten „Sonderwaffenlager“ geräumt. Wenn die Raketenartillerie aus Hamminkeln mit ihren von MAGIRUS-Sattelzugmaschinen gezogenen SERGEANT-Startlafetten und ab ca. 1977 mit LANCE-Raketenstartern auf leichten Kettenfahrzeugen ins Münsterland ausrückte, wussten wohl die wenigsten Passanten, dass man dabei von hier aus den beweglichen Waffeneinsatz atomarer Munition mit Reichweiten von über 100 km simulierte. In Emmerich war in den 70er Jahren ein ABC-Abwehrbataillon aufgestellt worden, das sich bei kleineren Übungen in unserem Raum auch auf den schlimmsten aller denkbaren Waffeneinsätze einstellte. Der Verband verlegte in den 80er Jahren nach Emden.

Das Münsterland gehörte zur rückwärtigen Verbindungszone der Rheinarmee. Dementsprechend übten britische Fernmelde- und Logistikeinheiten hier in ihrem realen Einsatzraum. Seit Ende der 60er Jahre waren zunehmend auch niederländische Übungseinheiten anzutreffen, die in unserem Raum heimatnahe Übungsmöglichkeiten mit geringeren Restriktionen als im Heimatland antrafen

auch wenn ihr Verteidigungsraum viel weiter im Norden lag (s.o.) Bis in die 80er Jahre waren große Teile der niederländischen Infanterie noch mit Radschützenpanzern des nationalen Herstellers DAF ausgestattet, mit denen sie auch ohne Bahntransport ihre Übungsplätze und Übungsräume erreichen konnten. Sie waren häufiger im Umfeld des unter britischer Aufsicht stehenden Truppenübungsplatzes Haltern zu sehen.

Die beiden Truppenübungsplätze im Raum Haltern links und rechts der A 43 in der Hohen Mark und in den Borkenbergen wurden auch von der Bundeswehr genutzt, die in Hullern auch ein kleines Verbindungskommando unterhielt und dort oft übende Truppen in angemieteten Sälen von Gaststätten unterbrachte. Die übenden Einheiten kamen oft auch aus größerer Entfernung wie im Oktober 1986 eine Nachschubkompanie aus Bremen oder im April 1989 eine elektronische Kampfeinheit aus Rotenburg/Wümme. Im Herbst 1989 erprobten die Dülmener Artilleristen sogar nach Fürsprache des britischen Platzkommandanten mit einer Ausnahmegenehmigung den scharfen Schuss aus einer Feldhaubitzenstellung in einer Bauernschaft bei Seppenrade in ein Zielfeld im Areal der Borkenberge.

Das Militär hatte auch Interesse an der Eisenbahn. Sie wurde benötigt, um das schwere Gerät aus den Standorten zu den Truppenübungsplätzen zu transportieren, bei Großmanövern Truppen aus entfernten Garnisonen heranzuführen und Mengenverbrauchsgüter wie Betriebsstoff und Munition in die Übungsräume und zu den logistischen Objekten zu befördern. Eisenbahnkesselwagen standen in der Nähe von Betriebsstoffabfüllpunkten auch als mobile Betriebsstofflager bereit. Die Westfälische Landeseisenbahnstrecke von Münster nach Beckum bot sich zum Beispiel für den Militärverkehr Richtung Sennelager an. Zwischen den Kasernen und Verloaderampen war so auch außerhalb der Manöverzeiten schwerer Militärverkehr zu beobachten, wenn zum Beispiel britische Panzerpioniere aus Munster/Örtze mit Räum- und Brückenpanzern vom Bahnhof Dülmen zum Truppenübungsplatz Borkenberge rollten. Das Militär hatte ein Interesse an der Erhaltung auch unrentabler Nebenstrecken, um die militärische Infrastruktur in der Fläche zu erschließen und im Kriege Ausweich- und Umleitungsstrecken zur Verfügung zu haben. Das Gerätedepot Ochtrup war von Norden her über ein Gleis der Bentheimer Eisenbahn angeschlossen und die Westfälischen Landeseisenbahn konnte über ihre Nordbahn von Borken nach Vreden Transporte in die Nähe des Munitionsdepots Lünten befördern. Von der seit 1974 schrittweise stillgelegten Strecke von Borken nach Coesfeld blieb bis zum Abzug der Bundeswehr aus Borken 2006 der Gleisabschnitt bis zur Hendryk-de-Wynen-Kaserne noch erhalten. Die Trasse der 1984 für den Personenverkehr stillgelegten Verbindung Coesfeld - Rheine und weiter Richtung Quakenbrück - Oldenburg musste bis in die 90er Jahre liegen bleiben, weil sie im Bedarfsfall als Ausweichstrecke für die Hauptbahnen Münster - Bremen bzw. Münster - Emden reaktiviert werden konnte. Der Umschlag von Binnenschiff-tankern auf LKW im Weseler Rheinhafen bei einer Logistikübung mit einem mobilgemachten Nachschubbataillon des Territorialkommandos Nord aus Köln im November 1982 zeigte noch eine andere Variante des militärischen Transportwesens.

Im Januar 1971 stand im Rahmen einer NATO-Übung ein Eisenbahnzug für eine Befehlsstelle auf einem Abstellgleis im Bahnhof Rhede. Gleichzeitig übten britische und deutsche Truppen im Kreis Borken. Dabei bezog die Royal Artillery mit ihren weit reichenden 175-mm Kanonen auf Selbstfahrlafette (M 107) Stellungen am östlichen Ortsrand von Rhede. Am folgenden Nachmittag wurden die M 107 mit ihren langen Rohren auf ANTA-Transportern über die B 67 Fahrtrichtung

Osten abgezogen. Das Stadtwaldlager in Bocholt und der Standortübungsplatz Hohenhorster Berge wurden als Biwakraum genutzt, in dem auch Hubschrauber landeten. Zeitweise bezog eine Luftwaffeneinheit mit Flugabwehrraketen HAWK dort Stellung. Auch britische Kampftruppen mit Infanterie auf den Mannschaftstransportpanzern FV 432 rollten über die B 67. Britische Truppen gerieten mitunter wegen ihrer etwas rauhen militärischen Gangart bei Übungen in die Kritik. Das lag wohl weniger an der von deutscher Seite zuweilen unterstellten Besatzermentalität, sondern an den durch reale „scharfe“ Einsätze der britischen Freiwilligenarmee in Übersee und in Nordirland gewonnenen Erfahrungen, die ein an Einsatzerfordernisse und Kampfbereitschaft orientiertes soldatisches Selbstverständnis bewirkten, das sich bei der Bundeswehr dann mit den Auslandseinsätzen in späteren Jahre auch ausprägte. Britische Kommandeure hatten zum Beispiel kein Problem, wenn sie mit ihrer Artillerie auch in Wohngebieten in Stellung gingen.

Dass militärische Übungen auch in der Öffentlichkeit Präsenz der Verteidigungsanstrengungen demonstrierten und von zahlreichen Spähern des angenommenen Gegners im Osten beobachtet wurden, war ein durchaus erwünschter Nebeneffekt für eine Kriegsverhinderungsstrategie, die auf glaubwürdiger Abschreckung beruhte. Aufmerksame Beobachter des militärischen Geschehens waren die Angehörigen der sowjetischen Militärmission in Bünde, die aufgrund noch bestehender alliierter Reservatrechte bei der ehemaligen britischen Besatzungsmacht akkreditiert waren und eifrig in ihren Opel-PKW durch das Land reisten. Wenn sie zu aufdringlich auftraten, blieb es britischem Militär vorbehalten, die sowjetischen Offiziere in die Schranken zu verweisen. Es war bekannt, dass LKW östlicher Expeditionen und Binnenschiffe mit Abhörtechnologie die Effizienz der NATO-Truppenführung auskundschafteten. Die KSZE-Abkommen von 1975 verschafften Manöverbeobachtern aus dem Osten auch einen diplomatischen Zugang, um das westliche Potenzial zu inspizieren und als Manövergäste vor Ort zu sein.

Am Himmel dominierten in der Tiefflugzone des westlichen Münsterlandes in den 60er Jahren die zweistrahligen CANBERRA-Bomber von den RAF-Basen am Niederrhein und die deutschen, belgischen und niederländischen F 84 THUNDERSTREAK-Jagdbomber mit ihrem asymmetrischen Beladungsprofil mit nur einem Unterflügeltank und in immer größerer Zahl die STARFIGHTER F 104 G mit ihren jaulenden Triebwerken. Dazu kamen hin und wieder FIAT G 91 Erdkampfflugzeuge der deutschen Luftwaffe aus Oldenburg und britische HUNTER-Jagdbomber und –Aufklärer aus Gütersloh. Gelegentlich dröhnten die markanten Doppelrumpftransporter NORATLAS der deutschen Luftwaffe aus Celle und Ahlhorn bei der Tiefflugausbildung ihrer Piloten über die münsterländische Parklandschaft. Hubschrauber flogen nicht nur zur fliegerischen Ausbildung, sondern auch für Transport- und Verbindungsaufgaben der Heereseinheiten. Die aus den TV-Bildern von der Hamburger Sturmflut bekannten SIKORSKI- S 58 der Heeresflieger aus Rheine unterschieden sich äußerlich kaum von den WESSEX – Transporthubschraubern der Briten, auch wenn letztere den Kolbenmotor durch eine Turbine ersetzt hatten. Besonders markant waren die leichten ALOUETTE-Hubschrauber der Heeresflieger mit ihrer Glaskanzel und dem Turbinenantrieb. Seit 1968 bis in die letzten Jahre war das „Teppichklopfen“ der BELL-UH1D-Hubschrauber ein gewohntes Geräusch am westdeutschen Flughimmel. Sie flogen zivile und militärische Rettungseinsätze und Transporte bei Heer und Luftwaffe. Dieser Hubschraubertyp knatterte als „Rettungsflieger“ noch durch eine beliebte Fernsehserie als die Luftwaffe sich längst aus der zivilen Luftrettung zurückgezogen hatte.

Seit Ende der 60er Jahre erschien am Himmel ein neuer Jet, die F 4 PHANTOM. Die US-Luftwaffe hatte mit der Einführung begonnen. Ab 1969 folgte die RAF in Brüggen und später auch die deutsche Luftwaffe in Hopsten und Wittmund. Die STARFIGHTER der Deutschen, Niederländer und Belgier blieben bis Mitte der 80er Jahre im Einsatz, aber die veralteten F 84 Unterschalljagdbomber der Niederländer und Belgier wurden um 1970 durch F5 FREEDOM FIGHTER bzw. die mit ihren Dreiecksflügeln sehr schnittigen MIRAGE III ersetzt. An die Stelle vieler CANBERRA traten bei der RAF als Jagdbomber die von der Royal Navy übernommenen behäbig wirkenden BUCCANEER in Laarbruch und die JAGUAR in Brüggen. Seit den 70er Jahren waren auch die Senkrechtstarter HARRIER einsatzbereit, die von der RAF für Luftbodenunterstützung vorgesehen waren und zuerst in Wildenrath und ab 1976 in Gütersloh stationiert wurden. Die Briten erprobten häufiger den HARRIER-Einsatz von Feldflugplätzen im Gelände. Zum Beispiel in den Borkenbergen, in der Dingdener Heide oder in Erle. Die bis 1976 von Gütersloh und bis 1968 auch von Geilenkirchen aus eingesetzten Abfangjäger LIGHTNING, denen u.a. die Überwachung der Identifizierungszone an der innerdeutschen Grenze oblag, fielen im Luftraum weniger auf, da der Tiefflug nicht zu ihrem Einsatzprofil gehörte. Die Absturzrate dieses Typs soll die der F 104 G übertroffen haben. Die Abfangjägerrolle der RAF wurde dann bis 1991 von britischen PHANTOM F 4 aus Wildenrath wahrgenommen.

Die Hubschrauberflotte der RAF und des Army Air Corps führte als Transporthubschrauber den US-Typ CHINOOK CH47 mit seinen Tandemrotoren ein und die GAZELLE wurde als Verbindungshubschrauber und leichter Panzerabwehrhubschrauber genutzt. In den 90er Jahren sah man zuweilen dann sogar einzelne amerikanische Kampfhubschrauber APACHE mit britischen oder niederländischen Hoheitsabzeichen auf Überführungsflügen und in Patrouillen über den Übungsgebieten kreisen. Bei der Luftwaffe sollte die BO105 die ALOUETTE ersetzen. Dieser leichte Hubschrauber und seine modernen Varianten wurde auch von zivilen Anbietern im Flugrettungswesen genutzt und ein gelbes Exemplar ziert heute als Denkmal das Kamener Kreuz.

Nördlich des Münsterlandes befand sich ein auch heute noch genutzter von den Briten verwalteter Bombenabwurfplatz in der Nordhorner Heide. In Anwesenheit des Bundespräsidenten Lübke demonstrierte dort die Luftwaffe am 30.9.1968 in der Lehrvorführung „Schneller Pfeil“ ihre Feuerkraft gegen Bodenziele.

Ein anderes Übungskapitel stellten die Notlandeplätze auf den neu gebauten Autobahnen dar. Bei Ladbergen, Greven und Dülmen wurden längere gerade Autobahnabschnitte ohne Mittelstreifen mit demontierbaren Mittelleitplanken und jeweils zwei speziellen Parkplätzen an den Kopfenden ausgeführt. Hier sollten nach Ausfall von Fliegerhorsten im Kriege Militärmaschinen starten, landen und versorgt werden können. Kurz vor der Inbetriebnahme der durchgehenden Autobahn A 1 „Hansalinie“ 1968, übte die Luftwaffe den Betrieb des Notlandeplatzes Ladbergen mit NORATLAS-Transportern und FIAT-G 91. Auch wenn die Mittelstreifen dieser provisorischen Startbahnen heute längst begrünt sind, kann das geübte Auge diese Objekte noch an den gesperrten Zufahrtsstraßen zu den beiden Parkplätzen erkennen, die im Kriege als Stellflächen für Jets genutzt werden konnten und in Dülmen sogar einen Anschluss an die NATO-Pipeline hatten.

Das Münsterland lag auch im Bereich der Richtfunkstrecken der deutschen Luftwaffe mit Fernmeldestationen in Münster, Seppenrade, Beckum, Bocholt, Reken, Ottenstein, Wettringen und

Iburg. Da diese festen Objekte zerstört werden konnten, übte die Luftwaffe öfter mit ihren mobilen Fernmeldeeinheiten den Aufbau von Ersatzrichtfunkstellen mit schnell montierbaren Relaismasten.

In den 80er Jahren reduzierte sich die Vielfalt der Flugzeugtypen mit der Einführung des TORNADO bei der deutschen und britischen Luftwaffe als Nachfolger des STARFIGHTERS, der BUCCANEER und in den 90er Jahren auch der JAGUAR. Die Belgier und Niederländer ersetzten die F 104 G durch F 16 FIGHTING FALCON. Den in den 80er Jahren eingeführten leichten ALPHA-JET-Jagdbomber der Luftwaffe sah man im Münsterland eher selten, da seine drei Basen ohnehin in der Nähe von Tieffluggzonen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Bayern lagen. Seit 1973 hoben sich die „flüsternden Riesen“ vom Typ CH 53 des Hubschraubertransportregiments in Rheine wohltuend vom Düsenlärm der alten und neuen NATO-Jets ab, die das Münsterland in bestimmten Zonen in der Höhe von nur 75 m überfliegen durften. Die Verteidigungspolitik beharrte trotz der öffentlichen Fluglärmkritik auf den für das Überleben im Einsatz unabdingbaren Tiefflugübungen. Dabei blieben natürlich auch Flugunfälle nicht aus. Die meisten Abstürze gingen aber trotz der hohen Flugdichte für die Bewohner am Boden glimpflich aus. Die Jets zerschellten meist in Wald und Wiese wie eine CANBERRA in der Dingdener Heide (1969), eine F 84 bei Raesfeld (1968) oder eine F 16 bei Heek-Nienborg (1983). Westlich von Bocholt kollidierte 1970 ein deutscher Düsentrainer T 33 mit einem Segelflugzeug. 1982 kam es bei Wesel zu einem spektakulären Unfall als eine britische F 4 aus Wildenrath mit scharfer Munition aus Versehen einen eigenen RAF-Jagdbomber vom Typ JAGUAR abschoss. Hätte das Magazin „Der Spiegel“ den Fall nicht recherchiert, wäre das peinliche Versehen wohl vertuscht worden.

Über die nuklearen Einsatzrollen der Luftwaffen diskutierte man bis zur Nachrüstungsdebatte der 80er Jahre nur selten. Ob einzelne Maschinen gelegentlich auch (mit zahlreichen Sicherungsmechanismen) nuklear bestückt flogen, unterliegt bis heute der Geheimhaltung. Das Jagdbombergeschwader 36 der deutschen Luftwaffe in Rheine betrieb nur für wenige Jahre bis 1971 unter US-Aufsicht eine nuklear bestückte Alarmrotte mit F 104 G in einem besonders gesicherten Bereich des Fliegerhorstes von Hopsten. Der Strategiewechsel zur Flexible Response 1967 führte zu einer Neubewertung der konventionellen Verteidigungsfähigkeit und eine Abkehr von der Dominanz rein nuklearer Optionen.

Nachdem die Bundeswehr und ihre Alliierten zwischen 1980 und 1990 den höchsten Grad an militärischen Fähigkeiten und Organisationsformen entfaltet hatten, wurden diese Potenziale in zahlreichen Schritten und mit unterschiedlicher Geschwindigkeit nach den Umbrüchen der Jahre 1989/90 wieder abgebaut. Das Münsterland und das Rheinland sind heute militärisch in vielen Regionen weiße Flecken geworden. Truppenteile wurden aufgelöst oder abgezogen und die umfangreiche Infrastruktur geräumt und privatisiert oder der Natur überlassen. Übungstätigkeit nimmt man außerhalb der militärischen Objekte kaum noch wahr. Eurofighter, F 16 und einzelne Tornado passieren nur noch gelegentlich und in größeren Höhen den hiesigen Luftraum. Mit dem bevorstehenden Abzug der Heeresflieger aus Rheine werden auch die bisher noch häufiger zu sehenden „flüsternden Riesen“ bald nicht mehr am Himmel zwischen Ems und Rhein auftauchen.

Jürgen Dreifke, Frühjahr 2014