

Korschenbroich, 30.06.05.

Mein Name ist, Karl-Heinz Tack und wohne seit 70 Jahren in der Rhedung 28 in Kleinenbroich ,

Zunächst verweise ich hier auf unseren schriftlichen Widerspruch gegen den Flugsplatzausbau der Stadt Mönchengladbach vom 05.04.04. bei der Bezirksregierung in Düsseldorf.

Diesen Widerspruch möchte ich durch folgende Darlegungen noch mal untermauern:

Wenn die Stadt Mönchengladbach einen Verkehrsflugsplatz will, und dabei scheinbar einen Segelflugsplatz und Sportflugzeugplatz zu einem Verkehrsflugzeugplatz ausbauen möchte, dann soll sie die Ein- und Ausflugkorridore über ihr Stadtgebiet legen, und nicht Fluglärmterror und Luftverschmutzung auf die angrenzende Städte, denn diese angrenzende Städte lehnen ja alle diese Flugplatzerweiterung ab.

Der schon jetzt vorhandene Fluglärm der einfliegenden Flugzeuge zum Düsseldorferflugplatz direkt über unserem Grundstück mit Wohnhaus für 5 Familien, Rhedung 28 in Kleinenbroich macht jeden Aufenthalt auf der Terrasse oder Garten bei schon normaler Unterhaltung unmöglich.

Und hier über unserem Grundstücksende ist auch genau der Kreuzungspunkt für die einfliegenden Flugzeuge zum Flugplatz-Mönchengladbach, nur mit einer noch viel niedrigeren Flughöhe.

Ein Szenario welches wir ja schon erlebt haben, bis 2003/04 auch die Berlinair vom Mönchengladbacher-Flugplatz verschwand. Aber nach der Startbahnverlängerung sollen ja noch größere Flugzeuge hier starten und landen, was dann an Lärmterror und Luftverschmutzung uns zugemutet wird, hat mit Lebensqualität und körperlicher Unversehrtheit überhaupt nichts mehr zu tun.

Auch können wir dann endgültig unseren Garten für Gemüseanbau und körperlicher Erholung vergessen, weil hier kein längerer Aufenthalt mehr möglich sein wird.

Für Fluglärm gibt es keine Schallschutzmauern, genau auch nicht für den Dreck der dazu gehört.

Flughafenentfernung von von uns ca. 2,5-3,0 km. Flughöhe dabei noch ca. 200 m. Nach neuesten Befunden werden ab einem Leq von 55 dB (A) schon erhebliche Belastungen angenommen.

Unsere Frage direkt: Welche Lärmimmissionen (Dezibelwerten) sind von einer Boeing 737 im Landeanflug bei noch ca. 200 m. Höhe zu erwarten??

Lärmgutachten sind wohl eine Freiwildzone, gestützt auf ein Fluglärmgesetz aus dem

Jahre 1971, in die man alles an Dezibelwerten und Lärmzonen hineinschreiben kann, so wie es dann für den Antragssteller am günstigsten ist, dieses Gefühl wird man ja auch hier nicht los, wenn man diese Gutachten einsieht.

Mann braucht sich ja auch nur den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz vom Bundeskabinett vom 26.05.05. anzusehen, wo selbst die Vorgabe aus Brüssel noch unterlaufen wird, und damit ist auch künftiger europäischer Standard nicht mehr gewährleistet. ( So die Bundesvereinigung gegen Fluglärm „ im Wortlaut....“

Laut Urteil vom L.G Köln Bonn A.Z. 10-0-505/99 kann man keinem zumuten nur noch mit geschlossenen Fenstern und Türen in einem Haus zu leben. Auch wurde hier nicht der Mittelwert des Fluglärms, sondern der Spitzenpegel berücksichtigt.

Dass Lärmterror nicht nur eine ungeheuerliche nervliche und physische Schikane ist, sondern auch krank macht, ist wohl auch längst von ärztlicher Seite anerkannt worden.

Eine Steigerung des hier Dargelegten in punkto Lärm und Abgasbelastungen wird noch erreicht, wenn Flugzeuge, nicht direkt landen können, und in niedriger Höhe ihre Warteschleifen über uns ziehen.

Auf die dann auch schon daraus resultierenden Crashpunkte, mit Flugzeugen zum Düsseldorfer-Flughafen, ist ja auch schon ausgiebig hingewiesen worden.

Und dieses alles wird mit dem Argument „Arbeitsplätze“ vom Tisch gefegt, ganz gleich was man Menschen damit antut.

Hat nicht auch der Mensch mit seiner Gesundheit ein zuberücksichtigendes Schutzgut, im Sinne einer Umweltverträglichkeitsprüfung?

Wird uns vom Gesetzgeber die körperliche Unversehrtheit nicht garantiert ??, auch schon durch Gesetze.

Kein Gewerbebetrieb mit Lärm oder Luftverschmutzung kann in einem Wohngebiet eine Tätigkeit aufnehmen, ja selbst eine laute Unterhaltung oder Lachen sind nach 22 Uhr im Garten oder auf der Terrasse untersagt. (oder es steht die Polizei vor der Tür)

Die 30 km innerorts sind einerseits eine Geschwindigkeitsbegrenzung und andererseits dadurch bedingt eine Herabsetzung des Lärmpegels.

Auch noch etwas darf nicht unerwähnt bleiben, was erhalten die Menschen für den Wertverlust ihrer Immobilie, dieser wird ja im Bereich der Start und Landekorridore mit 30% beziffert.

Auch wir haben für unsere Altersvorsorge eine Immobilie mit 5 Wohneinheiten geschaffen.

Wir sind aus obigen dargestellten Gründen sowie unseres schriftlichen Widerspruchs vom 05.04.04 gegen einen weiteren Ausbau des Flughafen-Mönchengladbach, und bitten die Bezirksregierung-Düsseldorf diesen Antrag abzulehnen.

Die von mir hier gemachten Ausführungen gelten auch für alle Mitbewohner des Hauses Rhedung 28 in Kleinenbroich (Korschenbroich).

Meine Ehefrau Eva Tack  
Jörgensen Torsten  
Jörgensen Ulrike  
Schmitz Beate (Tack)  
Schmitz Uwe  
Tack Reinhard  
Schröders Bernhard  
Schröders Elisabeth

Svea, Mirja, Hannah, und Pia als Enkelkinder.

## Bundeskabinett verabschiedete einen teilweise verfassungswidrigen Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz

Pressemitteilung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. - 26. Mai 2005

Am 25. Mai wurde der inzwischen stark verwässerte Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz vom Bundeskabinett verabschiedet. Der Entwurf enthält zahlreiche Verbesserungen, die den erheblichen Nachbesserungsbedarf ausgleichen sollen. Künftig sind im zivilen Bereich die Grenzen für die Fluglärm-Schutzzone 1 bei LAeq = 65 dB (A) (bisher 75 dB(A)) und für die Schutzzone 2 bei LAeq = 60 dB(A) (bisher 67 dB(A)) vorgesehen.

Neu eingeführt wird eine Nachtschutzzone mit einer Grenze bei Leq3 = 55 dB(A). Da die Wirkungswissenschaften ab LAeq = 50 dB(A) Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr ausschließen, würde das Gesetz verfassungswidrig sein, **wenn es nicht im Bundestag noch um wenigstens 5 dB(A) nachgebessert wird**. Da der Entwurf auch dem Vorsorgeprinzip nicht genügt, verstößt er **auch gegen die Europäische Verfassung (Art III-233)**.

Bei Flughafen-Neubauten oder wesentlichem Ausbau alter Flughäfen werden die Grenzwerte weiter abgesenkt, in Schutzzone 1: LAeq = 60 dB(A), Zone 2 LAeq = 55 dB(A) und die Nachtwerte auf LAeq = 53 dB(A) und ab 1.1.2011 = 50 dB(A). Diese Regelung ist in sich bereits ein Beweis dafür, dass die „Altbau-Grenzwerte“ völlig unzureichend sind.

Auch völlig unakzeptabel ist die Regelung, dass in den §§ 6 und 8 LuftVG die Werte des Fluglärmgesetzes der Abwägung zugrunde gelegt werden müssen. Das bedeutet, dass **die Erkenntnisse der Wirkungswissenschaften nicht mehr zu berücksichtigen sind. Auch hierzu haben wir erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken**. Offensichtlich wird hier versucht, aus rein wirtschaftlichen Gründen die Abwägung allein auf passiven Schallschutz - und den absolut unzureichend - zu reduzieren.

Die von der EU-Kommission vorgegebene neue Kenngröße - ein Lden (day, evening, night), der zu einer stärkeren Berücksichtigung der Nacht- und Nachtrandzeiten führt, wurde von den zuständigen deutschen Ministerien fahrlässig nicht übernommen. Damit genügt die deutsche Gesetzgebung nicht dem künftigen europäischen Standard.

Der Vollzug der Schallschutzmaßnahmen, die bei Erreichen der entsprechenden Grenzwerte für Tag und Nacht einzuführen sind, wurde kurz vor Verabschiedung der Novelle durch das Bundeskabinett noch mal auf eine Zeitschiene gesetzt. Die passiven Schallschutzmaßnahmen greifen nunmehr weitgehend erst ab dem Jahr 2011. Es liegt der Verdacht nahe, dass hier Großprojekte wie der Ausbau des Frankfurter Flughafens oder des Großflughafens Berlin/Brandenburg erst noch unbeeinflusst abgewickelt werden sollen. Es kann auch nicht angehen, dass das Gesetz hinter den in Planfeststellungsbeschlüssen festgelegten Werten zurückbleibt.

Das neue Fluglärmgesetz ist damit wie das alte aus dem Jahr 1971 in erster Linie ein Bauplanungsgesetz, das zu starke Heranwachsen der Wohnbebauung an die Flughäfen verhindern soll. Entgegen seinem Namen schützt es eher die Flughäfen vor den Menschen als die Menschen vor Fluglärm.

In der vorliegenden Form ist das Gesetz strikt abzulehnen. Wir appellieren an die Bundestagsparteien, die erforderliche Nachbesserung vorzunehmen.

Ausführliches zur Verfassungswidrigkeit und Antwort auf Rückfragen bei:  
Joachim Hans Beckers, 02102/93133, 0171/8935989 oder e-mail: [joachimhans.beckers@t-online.de](mailto:joachimhans.beckers@t-online.de)

Lesen Sie dazu auch die Pressemitteilung von BMU und BMVBW

Den Gesetzentwurf und Hintergründe zur Novellierung finden Sie unter online-Materialien