

Herbert Hofer
Rothneusiedler Straße 31
2332 Hennersdorf
EINSCHREIBEN

An die Niederösterreichische Landesregierung
p.A. Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Umweltrecht (RU4)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Betrifft:

RU4-U-302

Einwendungen

**gemäß § 19 Abs 1 Z 1, iVm § 9 Abs. 5 und iVm § 24h Abs 1 Z 2 lit a und c UVP-G
betreffend dem Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG;
Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 1.3.2007.**

Ich bin gem. § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 Nachbar betreffend dem Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG, Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007, da ich in 2332 Hennersdorf wohne und somit in jenem räumlichen Bereich, in dem es zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen iSd in § 19 Abs 1 UVP-G 2000 geregelten Art kommt.

Als durch ein infolge des größeren Kreises seiner Auswirkungen vom gegenständlichen Vorhaben massiv betroffener Nachbar erhebe ich daher binnen offener Frist zu dem Vorhaben folgende:

Einwendungen

Das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG; Genehmigungsantrag nach UVP-G 2000 vom 01.03.2007 zu GZ: RU 4-U-302 (im Folgenden als „Vorhaben“ bezeichnet) widerspricht den Umweltschutzvorschriften Österreichs, Niederösterreichs und der Europäischen Union. Des weiteren verstößt das bisherige Verfahren gegen die Bestimmungen des AVG.

1. In den UVE-Unterlagen wurde die Gesamt-Kapazität eines 3-Pisten-Systems 2020 aufgrund unvollständiger Fakten und Zahlen der Vorbelastungen ermittelt. Die UVE entspricht daher nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit¹⁾. Zur Untermauerung wird eine Stellungnahme der TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik²⁾, beigeschlossen. Die zu erwartende exorbitante Erhöhung der Flugbewegungen steigert massiv die Lärmbelastung in mittelbarer und unmittelbarer Umgebung meiner Liegenschaft und führt zu einer unzumutbaren Belästigung im Sinne des § 17 Abs 2 Z c UVP-G.

Die Lärm-Belastungen betreffen mich insbesondere, da meine Liegenschaft - derzeit noch in einem Siedlungsgebiet mit intakten WHO-Grenzwerten liegend - unmittelbar von den Lärm-Immissionen aus den alten und neuen Flugkorridore mit den Flugrouten DESNA1L, LUGIN1D, LUGIN2C, LUGIN2D, LUGIN3C, MEDIX1D, MEDIX1L, MEDIX2A, MEDIX2B, MEDIX2C, MEDIX2D, MEDIX3C, STO1L, STO2C und STO3C³⁾ und zusätzlich noch von den Lärm-Immissionen aus dem Betrieb der A2- und S1-Autobahnen, des massiven regionalen Straßenverkehrs und der ausgebauten Pottendorfer Linie betroffen sein wird.

Bei im Oktober 2002 von den ÖBB durchgeführten Messungen⁴⁾ für Berechnungen der Lärmimmissionen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Pottendorfer Linie, wurde im HMP1 bei meiner Liegenschaft, ein Ist-Lärm von Tag 50,6 dB und Nacht 40,8 dB berechnet.

Diese Werte bilden - jedenfalls für meine Liegenschaft,

einerseits aufgrund der zeitlichen Nähe, ÖBB-Ermittlungsjahr 2002 und UVE-Bezugsjahr 2003, und

andererseits der räumlichen Nähe meiner Liegenschaft, rd. 2.000 Meter zur Isolinie für das Sydney-Tag-Umhüllende Planszenario 2020⁵⁾

das für meine persönliche UVE-Bewertung anzunehmenden Ist-Lärmmaß für allfällige Lärmbelastungen.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt als Richtwerte im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes⁶⁾, am Tag immissionsseitig 55 dB und in der Nacht 45 dB einzuhalten.

Die in der Bundes-LärmV 2006 beschlossenen Schwellenwerte - meiner Ansicht nach eine bedenkliche „Anlassgesetzgebung“ für den Flughafen Wien - für den zivilen Flugverkehr L_{den} 65 dB und L_{night} 55 dB entsprechen weder der empfohlenen Richtlinie der WHO noch sind sie für meine tatsächlichen örtlichen Verhältnisse zumutbar.

Außerdem wird bei Anwendung der Schwellenwerte der Bundes-LärmV 2006 übersehen, dass dieses Umgebungslärmschutzgesetz die Erhebung des Lärms zum Zwecke der Sanierung bestehender Anlagen zum Ziel hat. Bei Genehmigung neuer Anla-

gen – wie beim antragsgegenständlichen Vorhaben – jedoch die Werte der WHO heranzuziehen (WHO 1999) sind.

Eine 10 dB(A) Überschreitung des Ist-Lärms ist entsprechend einem Erkenntnis des VwGH⁷⁾ für mich als nicht zumutbar zu qualifizieren. Bei Zugrundelegung der empfohlenen Schwellenwerte der WHO, die richtigerweise anzuwenden wären, würde sich erweisen, dass die zu erwartende Überschreitung der Lärmentwicklung eine massive Gesundheitsgefährdung der betroffenen Menschen in den Standort- und Nachbargemeinden sowie in allen anderen unter den alten und neuen Flugrouten liegenden Gemeinden bedeuten.

1) UVP-G § 6. (1) Z 1. c) und d)

2) TU Wien Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik, Stellungnahme_UVP_VIE, 17.07.2008

3) FB Fluglärm 2A Planbeilagen 02-110_501-00, 02-110_502-00, 02-110_503-00

4) ÖBB Pottendorfer Linie, Einreichprojekt 2002, Lärmtechnisches Gutachten, TAS 28.10.2002

5) FB 2A Fluglärm 02-110, Karte 13 Rev01 Seite 93

6) UVP-G § 17 (2) Z 2. a)

7) VwGH 15.2.1978, 1209/77

2. Der in der UVE gewählte Untersuchungsraum⁸⁾ für die Lärm-Immissionen ist aufgrund des großen Kreises der Auswirkungen von Fluglärm aus den Flugkorridoren zu eng gefasst und daher in der Ermittlung des maßgeblichen Sachverhalts unvollständig. Die UVE entspricht daher nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit¹⁾.

Ausgehend vom Platzradarsystem als Koordinatensprung bei einem Quadrat vom 60 km Seitenlänge wurde meine Liegenschaft, die rd. 15 km vom Flughafenmittelpunkt entfernt ist, nicht in den Untersuchungsraum einbezogen.

Infolge des zu eng gefassten Untersuchungsraums ist für mich die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts, ob infolge der Immissionsbelastungen durch Lärm eine sekundäre Lärmwirkung (Belästigung) zu erwarten oder nicht zu erwarten wäre, nicht möglich. Dadurch wurde ich in der Geltendmachung meiner Rechte und rechtlichen Interessen insofern von den Projektwerbern benachteiligt, dass für die Immissionsbelastungen meiner Liegenschaft keine aktuellen Messergebnisse oder sonstige konkrete Angaben vorliegen⁹⁾.

8) FB Fluglärm 2A 02-110, 1.2 Untersuchungsraum

9) AVG § 37, 1999

3. Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G ist im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge, die Immissionsbelastung des Schutzguts Mensch möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 GewO 1994 führen. Eine unzumut-

bare Belästigung im Sinne des § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 Abs 2 GewO 1994 stellt u.a. die Belästigung der Nachbarn / Nachbarinnen durch Lärm dar.

Die exorbitant wachsende Anzahl der Flugbewegungen und damit die Belästigung durch den Fluglärm, ist aber in der UVE nicht verbindlich auf bestimmte An- und Abflugwege festgelegt¹⁰⁾ und daher ist eine konkrete Ermittlung des künftigen Sachverhalts unmöglich.

Die schwerwiegendsten Auswirkungen des Flugverkehrs, der Fluglärm und die Luftschadstoffe, können in den UVE-Unterlagen örtlich nicht verbindlich zugeordnet werden. Die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts, ob infolge der Immissionsbelastungen durch Lärm eine sekundäre Lärmwirkung (Belästigung) zu erwarten oder nicht zu erwarten wäre, ist konkret nicht möglich.

Die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse künftiger Immissionsbelastungen betreffend meine Liegenschaft sind für mich infolge der Unterlassung konkreter Zuordnung von Flugrouten nicht abschätzbar¹¹⁾. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens durch die zu erwartenden hohen Immissionen von Lärm und Luftschadstoffe sind für mich nicht überprüfbar und ist daher eine unzumutbare nachbarliche Immissionsbelastung durch das Vorhaben nicht auszuschließen. Die UVE entspricht nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit¹⁾.

Da infolge der mangelhaften Zuordnung der Flugrouten eine willkürliche Handhabung der Bewegungsverteilungen auf die Flugrouten¹⁰⁾, im Sinne aktueller wirtschaftlicher Wünsche der Projektbetreiber ermöglicht wird, stellt dies einen gravierenden Mangel in der UVE dar.

10) FB Flugrouten und Pistenbelegungen 1B, 30.04, 776_1_1 Info Flugrouten, Seite 2 Abs. 5:

„Dabei bzw. bei den in diesem Dokument angesprochenen Maßnahmen (Routenfestlegungen, Pistenverteilungen) in einem künftigen Pistensystem handelt es sich nicht um formal bindende Festlegungen.“

11) GewO §74 Abs.2 Z 2

4. Die Wertung der Schallimmissionen in der umweltmedizinischen und -hygienischen Beurteilung der UVE ist mehrheitlich nach zu hohen Schwellenwerten im Dauerschallpegel vorgenommen worden. Die besonders belastenden Maximalpegelhäufigkeiten werden dafür nur geringfügig behandelt. Als Lärmpegel werden als Maximalpegel nach der VO-Umgebungslärmgesetz L_{den} 65dB und L_{night} 55 dB angeführt und keineswegs die Richtlinien der WHO mit 55 dB für den Tag und 45dB für die Nacht, vorsorglich herangezogen.

Für die Maximalpegelhäufigkeitsberechnungen werden unzureichende Kriterien für Tag- und Nacht erstellt:

- 1 x 80 dB außen - das entspricht 1 x 65 dB innen,
- 13 x 68 dB außen - das entspricht 13 x 53 dB innen.

Langfristig wäre dieser Maßnahmenvorschlag als primäre Lärmwirkung (Störung) mit seiner Wirkung auf den Schlaf als die Gesundheit schwer belastend schon deshalb unzulässig¹²⁾, da international hauptsächlich die Aufweckreaktionen zwischen 45 dB und 52/53 dB liegend, bewertet werden.

Maximale Schallimmissionen berühren mich besonders, da der unmittelbar über meiner Liegenschaft führende Flugkorridor für die Flugrouten

- STO2C, LUGIN2C, MEDIX2C³⁾
- bereits jetzt in den Tag- und insbesondere Abendstunden besonders häufig beflogen wird und eine exorbitante Steigerung²⁾ durch das Projekt zu erwarten ist.

Die prozentuelle Steigerung der Jahres-Flugbewegungen der angeführten Flugrouten – im Jahr 2003 rd. 29.580 bis rd. 35.790 im Planszenario 2020 – beträgt schon auf Basis der in der UVE unrichtig ermittelten und daher künstlich „verharmlosten“ Zahlen eine Zusatzbelastung von ± 21% durch den Betrieb des 3-Pisten-Systems.

Die zunehmende Häufigkeit der Exponierung durch Maximalpegeleinzereignisse, bildet insbesondere am Abend eine unzumutbare Lärmbelästigung und setzt meinen abendlichen Ruheanspruch bedeutend herab.

Da besondere Vorkehrungen zur Vermeidung von Gesundheitsfährdung oder Belästigungen, wie z.B. die Anwendung eines 10-dB-Abzuges für den Abend bzw. ausreichende Erholungspausen¹³⁾, im FB Medizin und Umwelthygiene nicht angesprochen werden und eine verbindliche Festlegung der Flugrouten nicht erfolgt, ist mit einer erheblichen Belästigungsreaktionen durch die vermehrten Überflügen meiner Liegenschaft rechnen.

Nicht auszuschließen ist, dass bei Handhabung einer willkürlichen Festlegung der Bewegungsverteilungen auf die Flugrouten¹⁰⁾, auch ein Nachtflugverkehr auf den meine Liegenschaft überquerenden Flugrouten stattfindet. Dies könnte angesichts der derzeitigen Ist-Lärm⁴⁾ für mich auch gesundheitliche Folgen haben.

Aufgrund internationaler umweltmedizinischer Studien ist offensichtlich, dass als Folge derartiger Maximalpegeleinzereignisse verbunden mit zunehmender Häufigkeit, Personen die erhöhtem (Nacht-)Fluglärm ausgesetzt sind, häufiger höhere ihre Gesundheit schädigende Blutdruckwerte haben, als Menschen mit in ruhigeren Wohngebieten. In diesem Zusammenhang weise ich auf die von der EU geförderte aktuelle internationale HYENA - Studie hin¹⁴⁾.

12) UVP-G § 17 (2) Z 2. a)

13) Umweltmedizinische Stellungnahme, DI Dr.med. Hans-Peter Hutter, VIE Mediation, AG Nachtflug, 27.11.2003

14) Hypertension and Exposure to Noise Near Airports: the HYENA Study

5. Aufgrund des gesteigerten externen terrestrischen Zu- und Abbringerverkehrs zum Flughafen erhöhen sich die die Luftschadstoffbelastung infolge Kumulierung mit den Immissionen aus dem Betrieb der A2- und S1-Autobahnen und des massiven regionalen Straßenverkehrs in mittelbaren Umgebung meiner Liegenschaft unzumutbar. Die Belastung insbesondere durch die die Gesundheit gefährdenden Feinstaubpartikel MP10 wird in der UVE bagatellisiert und nur ungenügend dargestellt. Weiters sind die im FB Luftschadstoffe angewendete Irrelevanzschwellen von 3%, nicht dem IG-L entsprechend¹⁵⁾. Die UVE entspricht auch hier nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit¹⁾.

Durch Feinstaub und andere Luftschadstoffe bin ich, einer gravierend erhöhten gesundheitlichen Belastung²⁾ ausgesetzt. Diese Belastungen betreffen mich insbesondere, da der stark frequentierte Flugkorridor für die Flugrouten STO2C, LUGIN2C, MEDIX2C³⁾ unmittelbar über meiner Liegenschaft führt.

15) Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) § 20 Abs 3. Dazu Zitat UBA „IG-L Leitfaden“: In Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit kann die Bagatellgrenze der Jahreszusatzbelastung bei Vorhaben, die mit anderen geplanten oder bestehenden Emittenten zur Belastung der Luft durch einschlägige Emissionen beitragen, mit 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert festgelegt werden, falls durch weitere Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Grenzwerte zukünftig eingehalten werden oder es jedenfalls zu einer Verbesserung der Luftsituation kommt.

6. Die Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes²⁾ belastet meine Umwelt schwer und schädigt bleibend den Boden, damit auch das Grundwasser, sowie die Pflanzen und den Tierbestand meiner Liegenschaft. Auch wertvolle Freizeit- und Naturräume in meiner unmittelbaren Umgebung werden geschädigt. Dies steht im Widerspruch mit UVP-G § 17 (2) Z 2. b).

Das Projekt beeinträchtigt auch das Weltklima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im krassen Widerspruch zur weltweit, aber auch in Österreich erforderlichen Reduktion von Treibhausgasen.

Wie aus der Umweltverträglichkeitserklärung klar hervorgeht soll das Vorhaben der 3. Piste den Flugverkehr in Wien verdoppeln. Obwohl es gem. § 1 UVP-G Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, wird in keiner Weise auf die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf Boden, Wasser, Luft und Klima eingegangen. Es ist in keiner Weise dargelegt, inwieweit sich die Antragstellerin verpflichten wird, die CO₂ Produktion durch den Flugverkehr (dieser beträgt in aller engster Flughafennähe unter 915 m einige 100.000 t pro Jahr) in Zukunft durch Beteiligung an entsprechenden Klimarettungsprojekten neutralisieren will, und legt auch keine etwaige verpflichtenden Abkommen mit dem am Flughafen landenden und startenden Fluglinien vor.

Im Gegensatz zum Straßenverkehr in Wien mit der Zunahme der Emissionen von 1990-2003 um 15%, stiegen die CO₂ Emissionen des Flugverkehrs erheblich schneller an. So haben sich seit 1990 die CO₂ Emissionen mehr als verdoppelt. Durch das eingereichte Vorhaben wird dieser Trend bis zur Vollauslastung des 3-Pisten-Systems ungebremst fortgesetzt. Der gravierende Anstieg der CO₂ Emissionen im Ballungsraum Wien steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs.

Der steigenden Flugverkehr mit der 3. Piste wird 5 Millionen Tonnen CO₂ jährlich ausstoßen und führt daher auch für mich zu einer Gefährdung meiner Gesundheit.

16) VCÖ Verkehrsclub Österreich, Flugverkehr auf Kosten der Umwelt, 5/1997 „Flugzeuge tragen verstärkt zur Bildung des Ozonlochs bei¹⁶⁾ ... Ein Flugzeugtriebwerk emittiert durch die Verbrennung von 1 kg Kerosin in Verbindung mit Sauerstoff nicht nur 1,24 kg Wasserdampf (H₂O) in Form der Kondensstreifen, sondern vor allem 3,15 kg Kohlendioxid (CO₂). Andere Schadstoffe wie 6-20g Stickoxide (NO_x) haben wesentlich Einfluss am Aufbau von Ozon in der Stratosphäre. Der Klimarat der Vereinten Nationen (IPCC) hat sich erst kürzlich mit diesen klimaschädlichen Faktoren des Fliegens beschäftigen müssen und vor den Folgen eines weiteren Temperaturanstieg gewarnt.“

7. Bisherige bereits durchgeführte UVP-pflichtige Ausbaumaßnahmen¹⁷⁾ sowie der bereits genehmigte Altbestand wurden bei den Ermittlungen des Sachverhalts nicht berücksichtigt.

Die Ermittlungen des tatsächlichen Sachverhalts der Auswirkungen des Projekts werden dadurch unrichtig und unvollständig erfasst, sowie unrichtig dargestellt. Dadurch sind auch das Nullszenario 2020 und das Prognoseszenario 2020 im Ergebnis unrichtig. In der Folge sind auch die Angaben über die mit dem Projekt tatsächlich erzielbare Maximalkapazität²⁾ letztlich auch nicht dem tatsächlichen Sachverhalt entsprechend. Dieser gravierende Mangel in der UVE entspricht nicht dem Maßstab für die Beurteilung der Vollständigkeit¹⁾.

17) Mahnschreiben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften Vertragsverletzungsverfahren 2006/4959, K(2007) 910, wegen Verstoß gegen die Richtlinie 85/337/EWG, vom 21.3.2007

8. Die sinnvolle Nutzung meines Eigentums sind durch die exorbitant anwachsenden Fluglärm-Immissionen²⁾ infolge des stark frequentierten Flugkorridors für die Flugrouten STO2C, LUGIN2C, MEDIX2C³⁾, der direkt über meiner Liegenschaft führt, wesentlich beeinträchtigt¹⁸⁾. Es droht sogar die Verunmöglichung einer sinnvollen Nutzung meiner dinglichen Rechte in der Liegenschaft durch die Emissionen des stetig wachsenden Flugverkehrs²⁾.

Das gegenständliche Projekt führt zu einem nicht mit technischem Lärmschutz kompensierbaren Verlust an Nutzungs- und Wohnwert meiner Liegenschaft als meinen Erholungs- und Freizeitraum. Auch der besten technische Lärmschutz (Lärmschutzfenster, Zwangsbelüftung etc.) können nicht alles und zudem besteht ein Recht auf

sinnvolle Nutzung und Erholung im eigenen Garten.

18) GewO § 75 (1) iSd § 74 (2) Z 2, 2. „Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 19 UVP-G iVm § 74 GewO 1994 ist jeder konkret zu befürchtende Schaden am Eigentum oder an sonstigen dinglichen Rechten zu verhindern. Es geht dabei um den Schutz der körperlichen Sachen, die Gegenstand derartiger Rechte sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass eine Sachgefährdung vorliegt, wenn die Substanz oder die sinnvolle Nutzung der Sache bedroht ist oder eine Nutzung überhaupt unmöglich ist (vgl. Hanusch, Kommentar zu GewO, Rz 29 zu § 74). Damit sind (zumindest indirekt – im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage) die zitierten Vorschriften Umweltvorschriften, welche von der Antragstellerin geltend gemacht werden können, da das Vorhaben „zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum führt“ (vgl. Einwendungen der Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien).

Zusammenfassung

Durch das Vorhaben werden die Bestimmungen des § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 77 Abs 2 GewO iVm § 74 GewO verletzt,

- da mehrfach entsprechend UVP-G § 6. (1) Z 1. c) und d) die Vollständigkeit der UVE-Unterlagen in Frage zu stellen sind,
- da infolge Unvollständigkeit der UVE allfällige Immissionsbelastungen einerseits meiner Gesundheit sowie andererseits meiner Liegenschaft nicht nachvollziehbar sind,
- da die gravierende Erhöhung der Flugbewegungen und der dadurch gesteigerte betriebsinterne und externe terrestrische Zu- und Abbringerverkehr infolge steigender Lärmbelastung Leben und Gesundheit der Menschen in allen Standort- und Nachbargemeinden, sowie allen unter den Flugrouten liegenden Liegenschaften gefährden,
- die Flugbewegungen insbesondere am Abend und in der Nacht eine unzumutbare Lärmbelastung sind und damit meinen abend- und nächtlichen Ruheanspruch herabsetzen und alle Menschen in der Region, speziell aber die Kinder, dadurch vermehrt in ihrer Gesundheit gefährdet sind,
- sowie die schwerwiegendsten Auswirkungen des Flugverkehrs, der Fluglärm und die Luftschadstoffe nicht näher zu lokalisieren sind, da die Flugbewegungen nicht verbindlich auf bestimmte An- und Abflugwege festgelegt sind,
- die umweltmedizinische und -hygienische Beurteilung hauptsächlich nach Mittelwerten, was zu einer ungenügenden Bewertung der tatsächlichen Lärmbelastung durch die maximalen Schallimmissionen führt,
- das gegenständliche Projekt zu einem nicht mit technischem Lärmschutz kompensierbaren Verlust an Nutzungs- und Wohnwert meiner Liegenschaft als meinen Erholungs- und Freizeitraum führt.

Durch das Vorhaben Bau der Parallelpiste 11R/29L am Flughafen Wien Schwechat sind insbesondere gemeinsam mit den bestehenden Anlagen so nachhaltig negative Auswirkungen vor allem durch Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen zu erwarten, dass meine Gesundheit belästigt und meine dinglichen Rechte schwerwiegend gefährdet werden. Der von der Antragstellerin angegebene Bedarf an der dritten Piste „um international konkurrenzfähig zu bleiben und die nachhaltige Entwicklung des Flughafens Wien zu sichern“ ist angesichts der mit den vorhandenen Reserven im 2-Pisten-System noch zu erreichenden Kapazität gegenüber einer maximalen Kapazität im 3-Pisten-System in der die Gesundheit der Menschen im Ballungszentrum Wien exorbitant belastenden Höhe von 485.000 Flugbewegungen²⁾, überhaupt nicht nachvollziehbar.

Aufgrund oben angeführter Einwendungen erlaube ich mir festzustellen:

Das gegenständliche Vorhaben ist nicht umweltverträglich.

Ich beantrage als für Gemeinderatswahlen in der Gemeinde Hennersdorf Wahlberechtigter gemäß § 19 (1) UVP-G 2000 idF BGBl 2005/14

- Parteienstellung im gegenständlichem Verfahren und
- ersuche die Behörde den Einwendungen Folge zu geben und den Antrag der Flughafen Wien AG auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2002 für das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L abzuweisen.

Hennersdorf, am 30. Juli 2008

Herbert Hofer

Anlage:

Stellungnahme_UVP_VIE, TU Wien Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik,
17.07.2008