

Politisch verordnete Fluglärm-Gesundheitskosten zu Lasten des Steuerzahlers

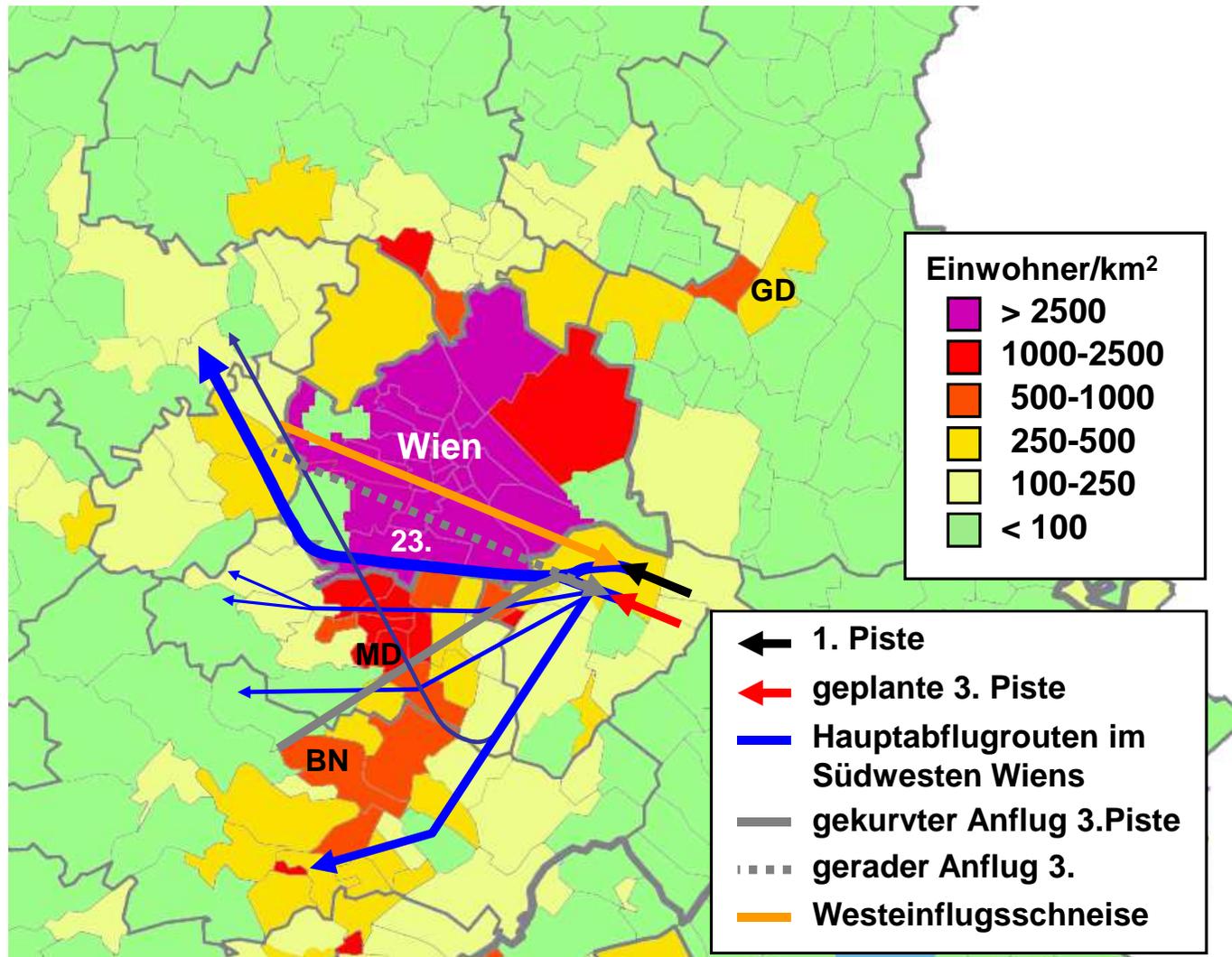
Pressekonferenz am 18.3.2014

Dr. Martin Tögel

BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“



Ausrichtung einer 3. Piste Richtung Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedelte Süden ist umweltunverträglich



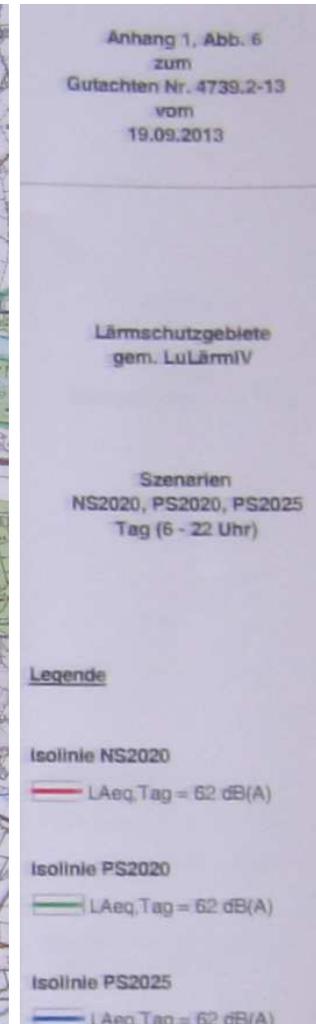
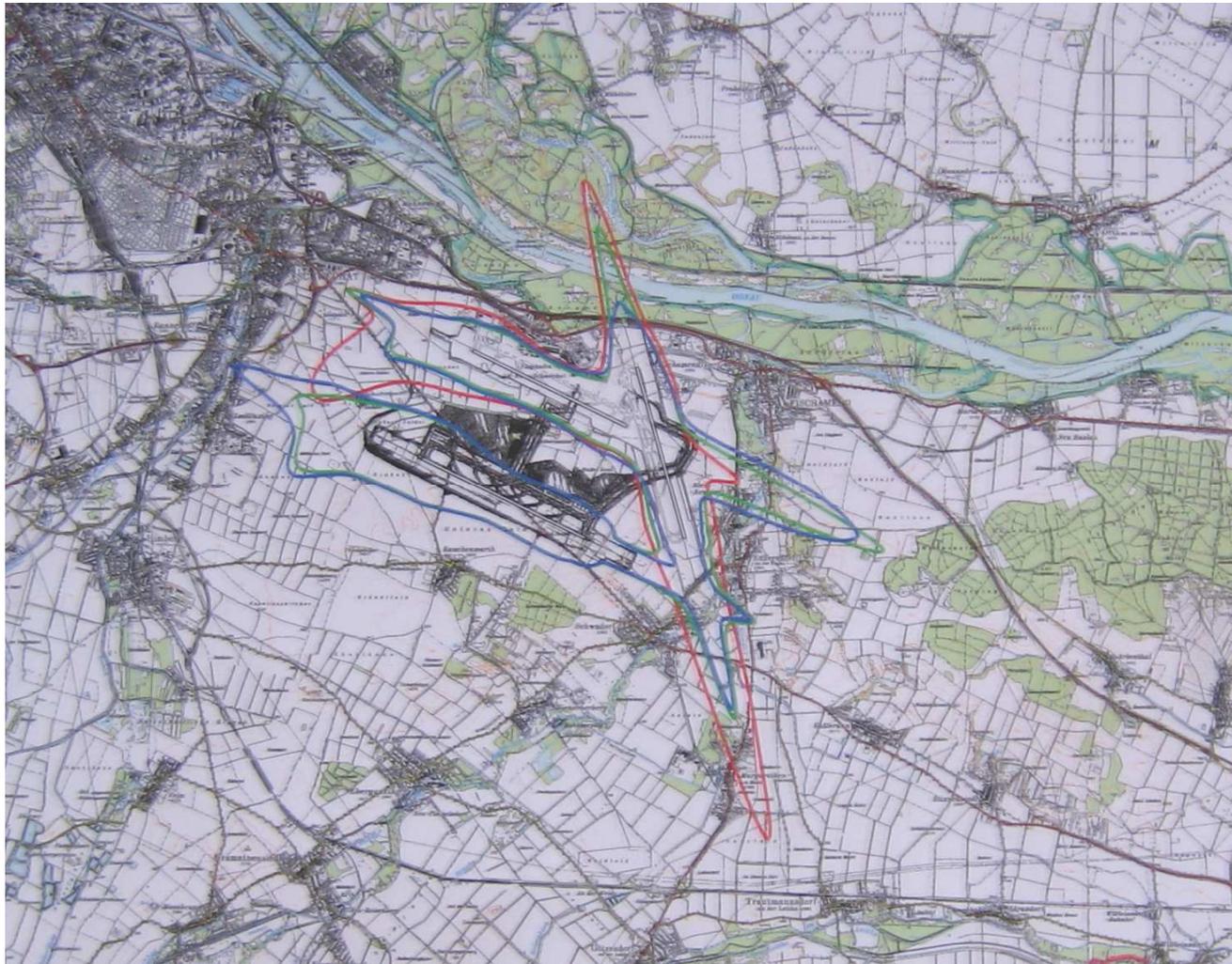
Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs – 31. Oktober 2012

Für die Beurteilung von durch das Vorhaben bedingter unzumutbarer Belästigung der Nachbarn durch Fluglärm – Immissionschwellwerte unterhalb derer Fluglärm nicht gewertet wird:

- 62 dBA Dauerschallpegel unter Tags (-> 100 * mehr Überflüge als bereits ungesund)
- 52 dBA Dauerschallpegel in der Nacht (-> völlig unzumutbar)
- 6 * 68 dBA Spitzenschallpegel in der Nacht (-> 6 mal Wecken/Nacht)
- Werden diese Werte überschritten ist objektseitiger Schallschutz vorgesehen -> Einsperren von Fluglärm betroffenen hinter Schallschutzfenster um den Flugverkehr nur ja nicht zu behindern.



Neues Gutachten im Auftrag des Umweltsenats für die 3. Piste – Fluglärm nur in Flughafennähe?



Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“ zeigt auch Gesundheitsrisiko Tagfluglärm auf

- Fluglärm am Wohnort und Häufigkeit von schweren Erkrankungen von einer Million Menschen über mehrere Jahre verglichen
- Erkrankungsrisiko steigt mit jedem Dezibel Fluglärm linear an
- bereits ab 35,25 dBA-Dauerschallpegel für 24 Stunden bzw. 40 dBA Tag- oder Nacht-Fluglärm-Dauerschallpegel
- Risikosteigerung für Tagfluglärm teilweise höher als für Nachtfluglärm

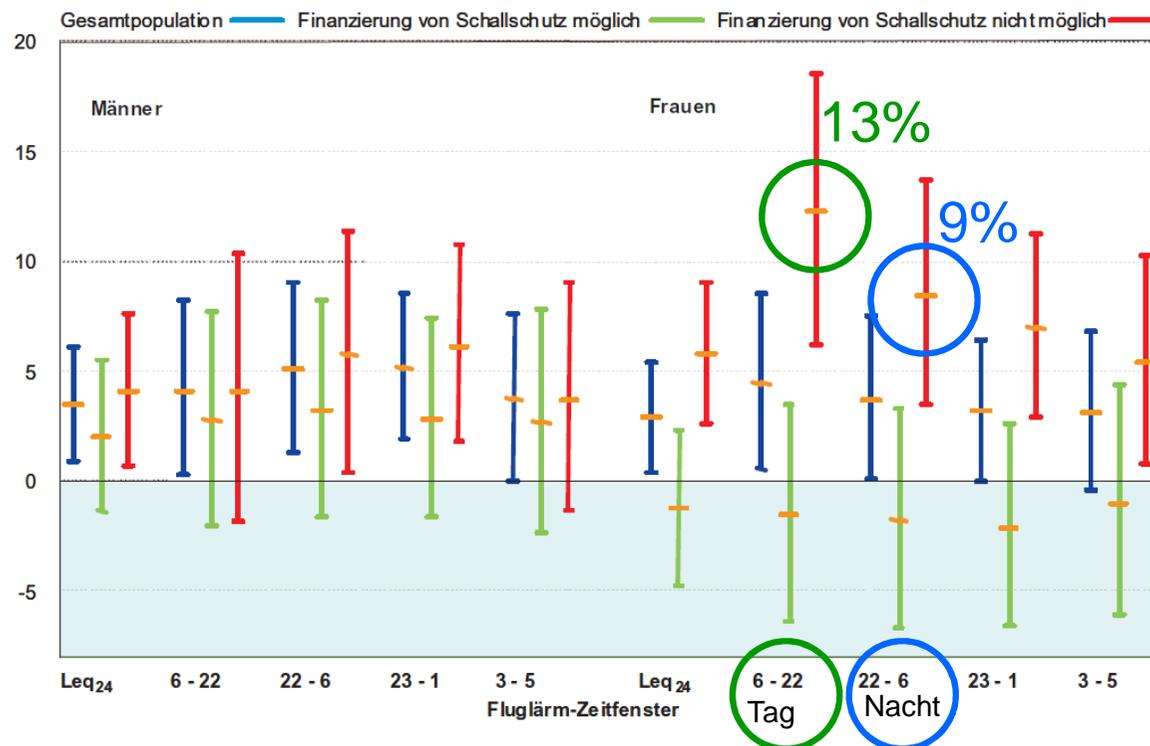
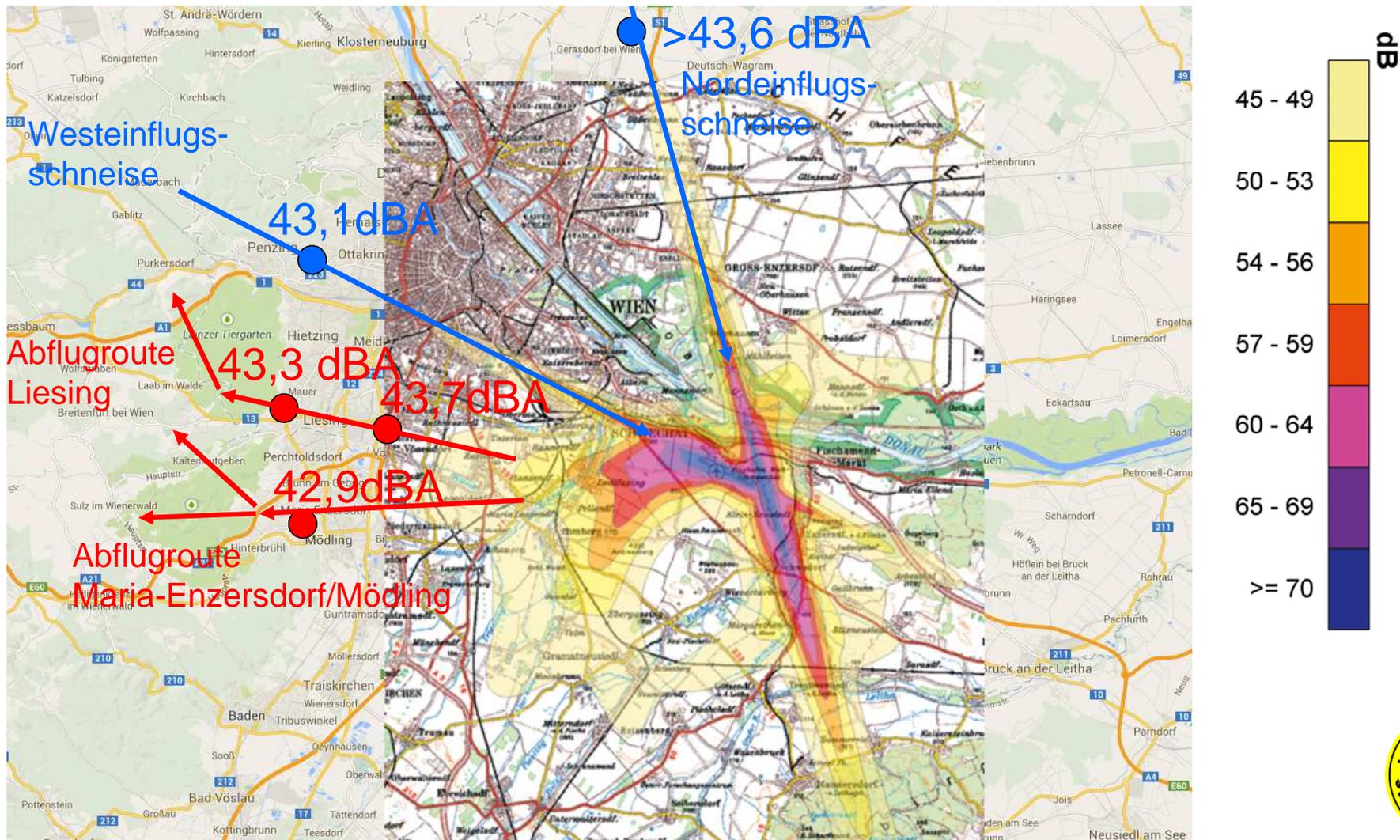


Abbildung 9. Schlaganfall und Hirndurchblutungsstörungen - Anstieg (%) pro 1 dB(A) Anstieg des Fluglärms (bei Leq₂₄ ab 35,25 dB(A), bei allen anderen Parametern ab 40 dB(A)).



Lärmzonen 2012 laut Flughafen- Evaluierungsbericht und Flughafenlärmmessung mit Hochrechnung auf 100% Erfassungsquote

● Messung Tagfluglärm Starts ● Messung Tagfluglärm Landungen

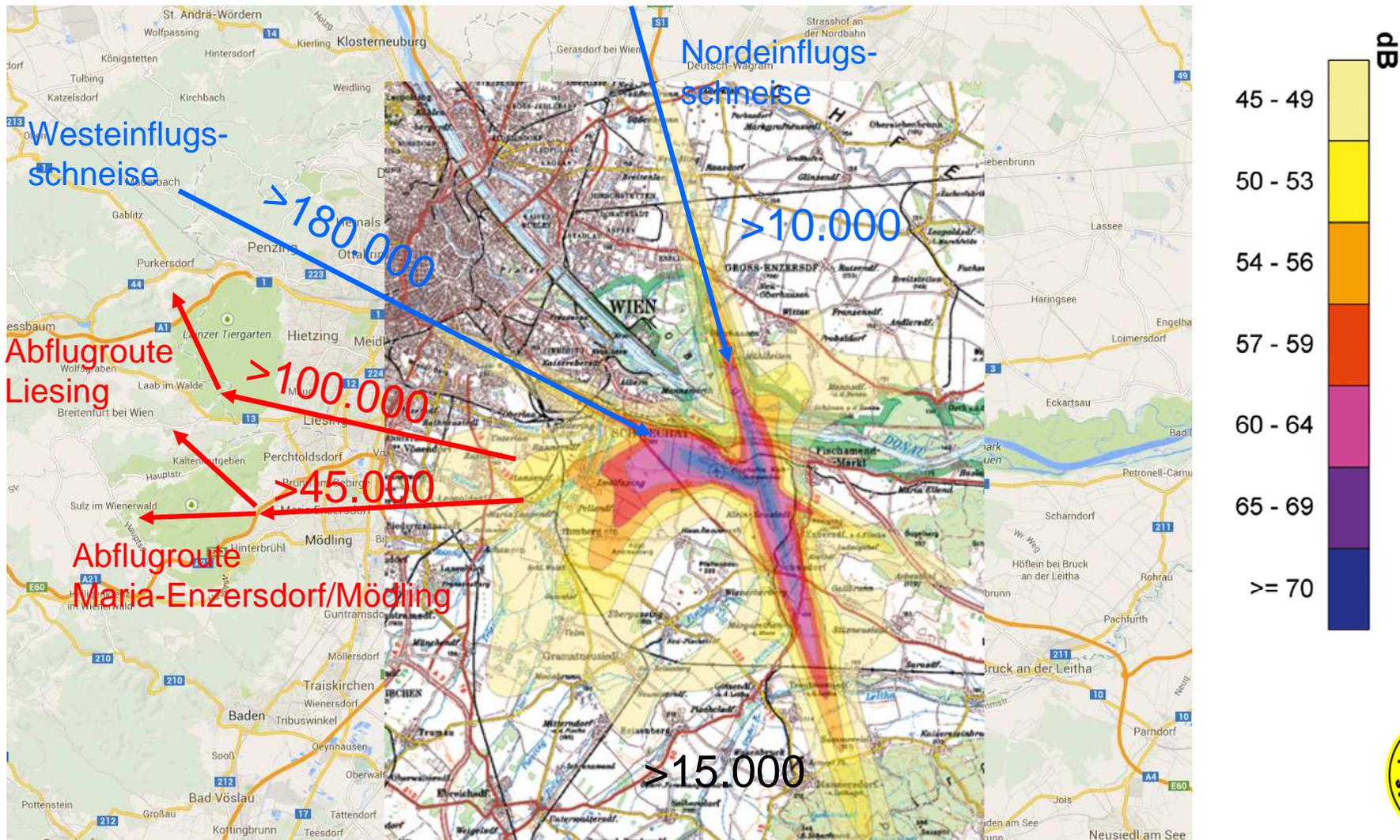


TAGES-LEQ (IFR2012_SID2012_TAG)



Abschätzung der Anzahl an Menschen in der 40-45 dBA Tagfluglärm-Dauerschallpegel-Zone

von Abflügen betroffen von Landungen betroffen nicht zugeordnet



TAGES-LEQ (IFR2012_SID2012_TAG)



Abschätzung volkswirtschaftlicher Kosten der Tagfluglärmzone 40-45 dBA rund um den Flughafen Wien

Rechengang zur Abschätzung der jährlichen Gesundheitskosten je Krankheit getrennt für Frauen und Männer

jährliche Kosten der Krankheit pro Einwohner x Risikoerhöhung x Anzahl Betroffene
Beispiel Tagfluglärmzone 40-45 dBA

Betroffene entsprechend sehr vorsichtiger Abschätzung			
Einwohner	dBA-16h	dBA-24h	Diff. zu 35,25
350.000	42,5	40,74	5,49

Zusätzliches Erkrankungsrisiko in % pro Dezibel über 35,25 dBA 24h LEQ ohne Schallschutzfensterfinanzierung laut Studien von Prof. Greiser am Flughafen Köln-Bonn	
Sämtliche Herz-Kreislauf-erkrankungen bei Männern	3,1%
Sämtliche Herz-Kreislauf-erkrankungen bei Frauen	3,3%
Depression	9,1%
Brustkrebs	5,4%

Abschätzung der direkten Krankheitskosten für Zone mit 40-45 dBA Tagfluglärm - 40,74 dBA für 24h	Kosten pro Einwohner		vor allem Westeinflug, Abflugrouten Liesing + Mödling		
	2008*	2013**	Risikoerhöhung	Einwohner	Mehrkosten in €/Jahr
Sämtliche Herz-Kreislauf-erkrankungen Männer	450	497	17,0%	167.300	14.154.898
Sämtliche Herz-Kreislauf-erkrankungen Frauen	450	497	18,1%	182.700	16.455.141
Depression	90	99	50,0%	182.700	9.075.259
Brustkrebs	50	55	29,6%	182.700	2.991.844
				Summe	42.677.142

* Zahlen des statistischen Bundesamts <http://www.gbe-bund.de/> ** an Inflation laut WKO angepasst



Zusammenfassung der Kostenabschätzungen die der Fluglärm im Großraum Wien verursacht pro Jahr

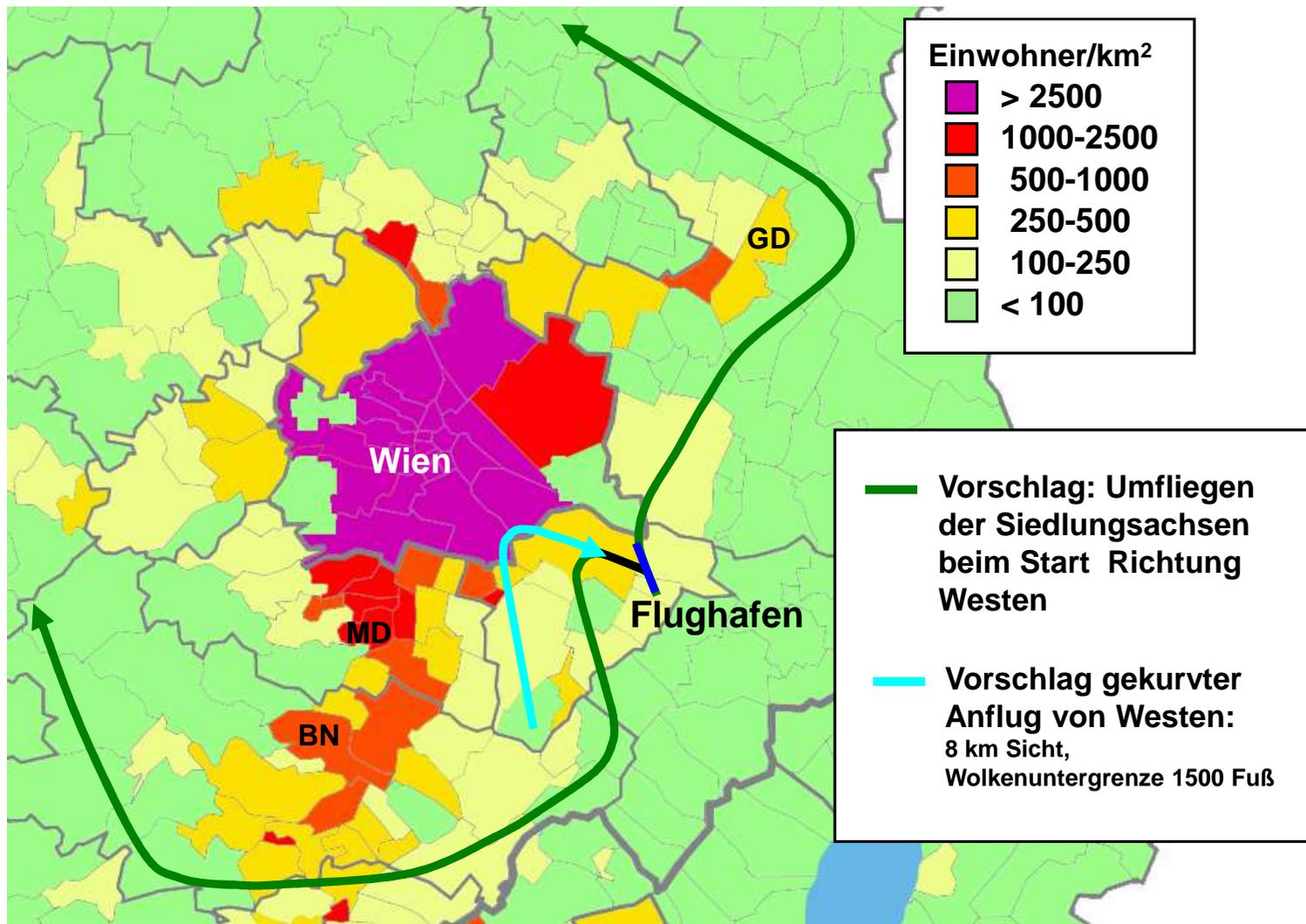
Lärmzone	Einwohner	Kosten in €/Jahr
40-45 dBA Tagfluglärm	350.000	42.677.142
45-50 dBA Tagfluglärm	115.280	26.860.791
50-54 dBA Tagfluglärm	21.940	7.305.315
Summe direkte Gesundheitskosten		76.843.248
+ 50% indirekte Gesundheitskosten		38.421.624
Gesamtesumme Gesundheitskosten		115.264.872

Anmerkungen:

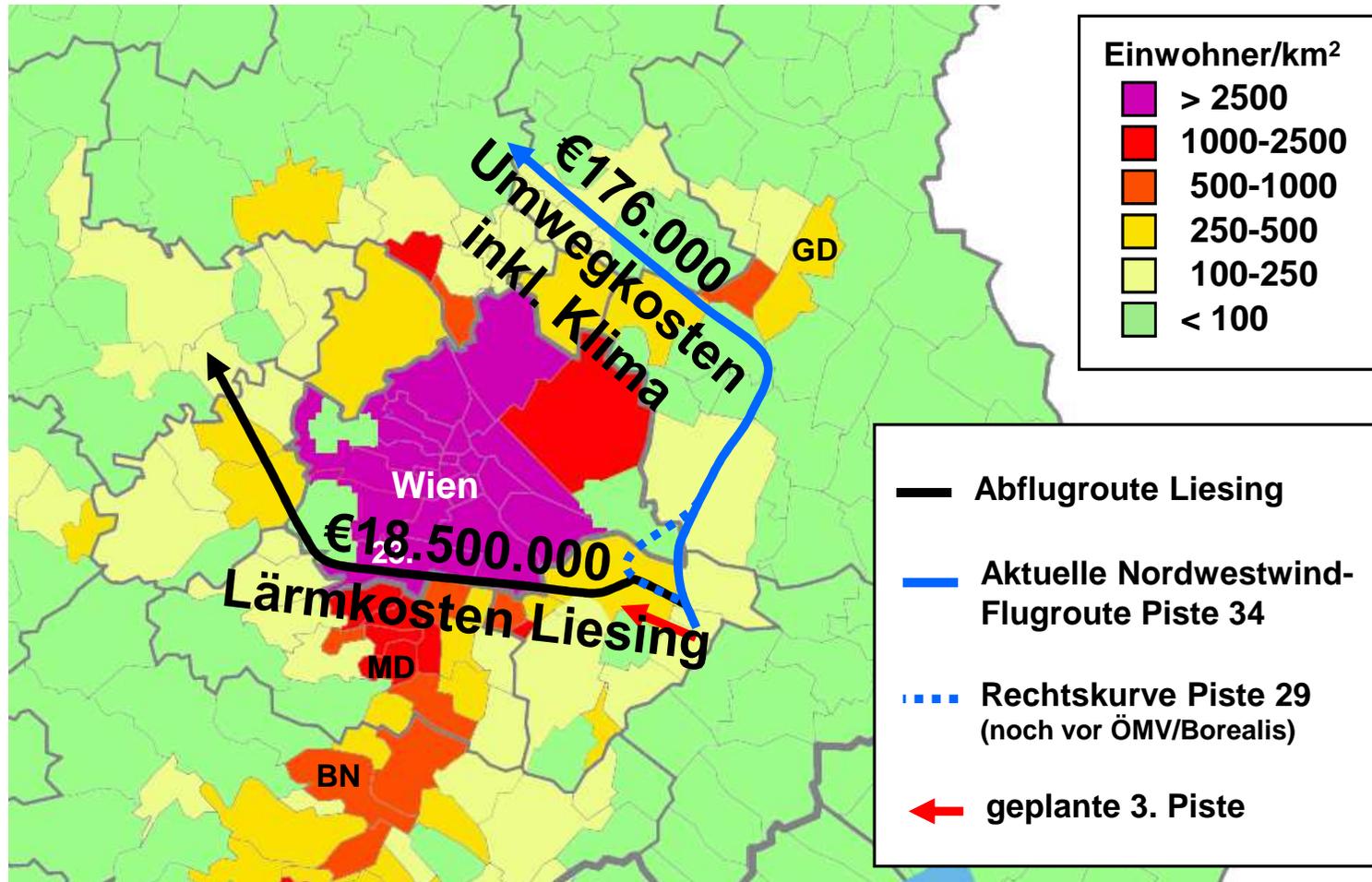
- Nur Lärmzonen ohne Möglichkeit der Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen berücksichtigt.
- Indirekte Gesundheitskosten: Produktivitätsausfall und nicht vom Gesundheitssystem finanzierte Pflegekosten.
- **Nur eine Abschätzung der Größenordnung –**
- **genauere Zahlen erfordern entsprechende Studien**
- **Im Sinne der Vorsorge besteht aber jetzt Handlungsbedarf!**



Exemplarische Flugrouten für Starts Richtung Westen und Landungen von Westen entsprechend den Luftverkehrsregeln!



Kostenabwägung am Beispiel der erst 2004 geschaffenen Windstille-Abflugroute Liesing



Pistenbelgungsplan: Abflugroute Liesing bei überwiegend DEP nur für CALM
 Umweg(kosten) vernachlässigbar: 5km, 18l Kerosin/Flug,
 Kosten für Flugverkehr: 109.000 Euro/Jahr = 15 Cent/Ticket



Minimierung der Fluglärmbeeinträchtigung politisch gewollt?

- Mehrheit der Parteien hat das Problem bereits erkannt
- Haben Änderungen in dieser Legislaturperiode zugesagt
- Je rascher desto besser für den Steuerzahler!

Fragen an Bundesparteien vor NR2013	SPÖ	ÖVP	FPÖ	Grüne	BZÖ	Stronach	NEOS
1) Ist Ihre Partei für eine grundlegende Optimierung der Flugrouten in der nächsten Legislaturperiode, sodass dicht besiedelte Gebiete nach Möglichkeit umflogen werden?	-	ja	ja	ja	ja	ja	ja
2) Ist Ihre Partei für den raschen und vollständigen Ersatz der 2004 überfallsartig auf Liesing verlegten Abflugrouten durch Alternativen über deutlich weniger dicht besiedeltes Gebiet?	-	ja	ja	ja	ja	nein	ja

Parlamentarische Bürgerinitiative
SOS-Fluglärm <http://sos.fluglaerm.at>

