

Gesundheitskosten durch Fluglärm ohne politische Konsequenzen?

Podiumsdiskussion am 11.9.2013

Dr. Martin Tögel

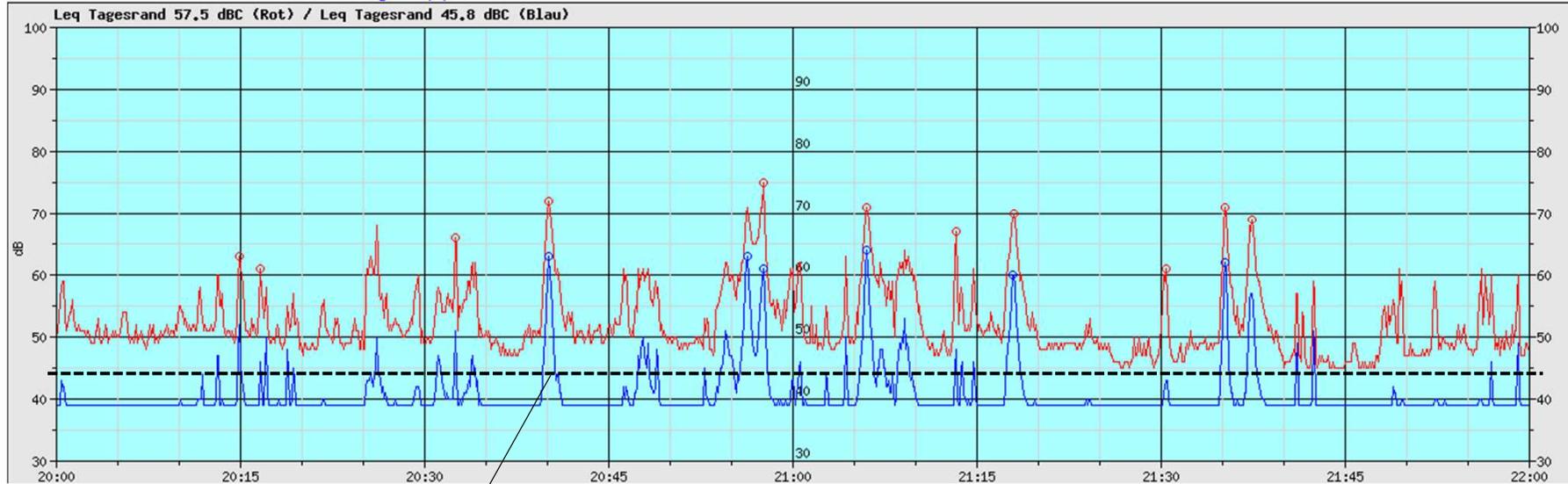
BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“



Einzelerschallereignisse und Dauerschallpegel

12.02.2013 (Dienstag):

Maurer Berg 2 dB(C)
Maurer Berg 2 dB(A)



Maurer Berg 2 dB(A)

Dauerschallpegel

Nur Überflüge $L_{eq3}^{(3)}$

Tag	---
Tagesrand	44.4
Nacht	---
Ganztag ⁽⁴⁾	36.3

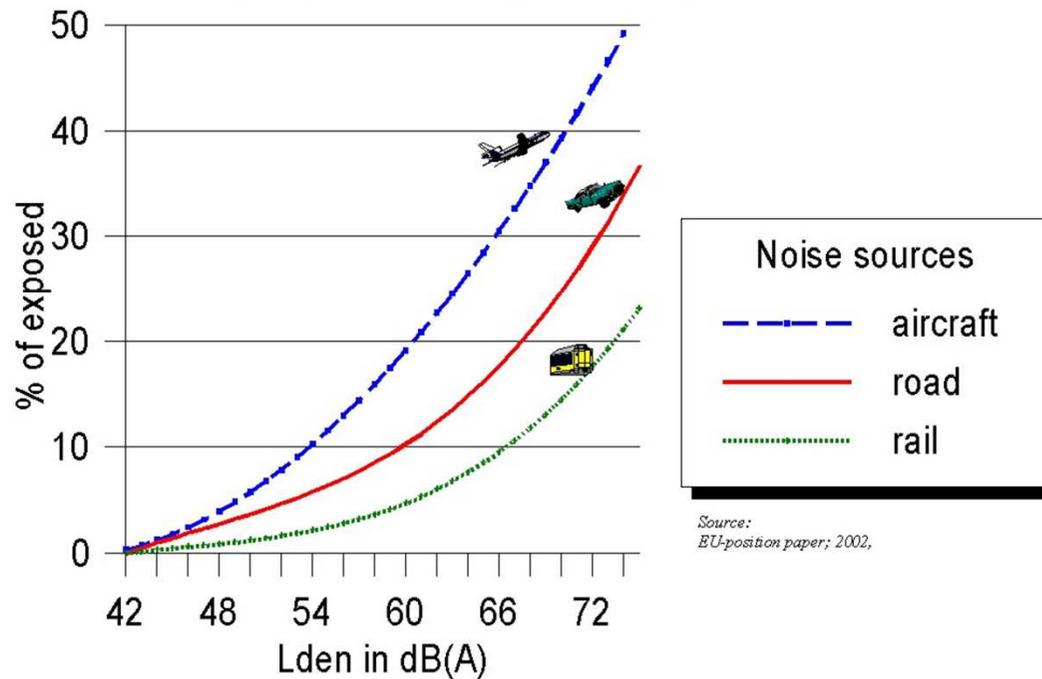
Aus 12 dröhnenden Überflügen in 3h (19-22h) wird ein vergleichsweise harmloser „energieäquivalenter“ Dauerschallpegel errechnet.

1. Hörbeispiel - Original
2. Hörbeispiel - offizielle Messung
3. Hörbeispiel - berechneter Dauerschall



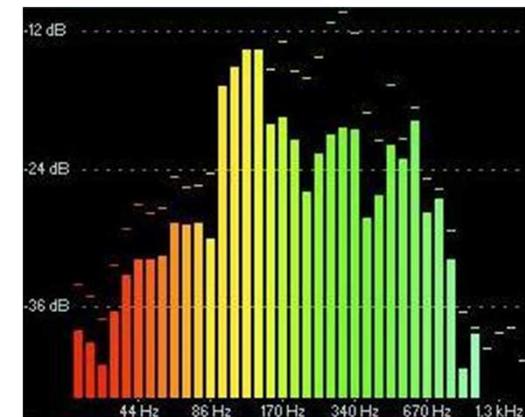
Energieäquivalenter Dauerschallpegel und Lärmstörwirkung je Verkehrsträger

Highly annoyed by noise



höhere Störwirkung von Fluglärm

- impulshaft
- dominierende tieffrequente Anteile in dBA nicht richtig erfasst



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
- Risikosteigerung für Zeitfenster unter Tags ist oft sogar höher als in der Nacht – speziell bei Frauen und ohne Schallschutzfinanzierung

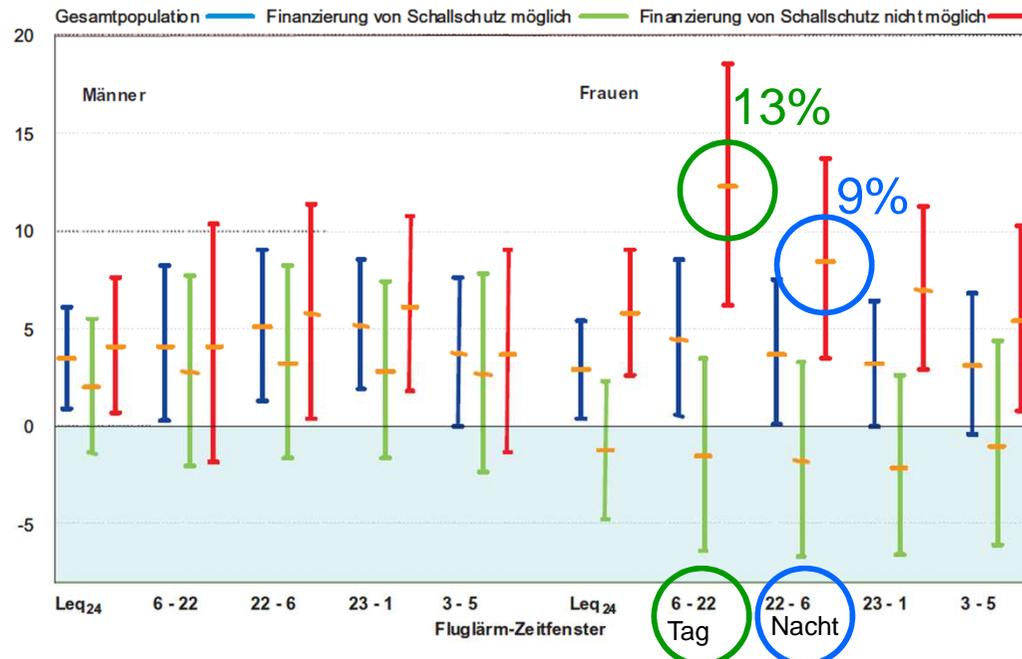
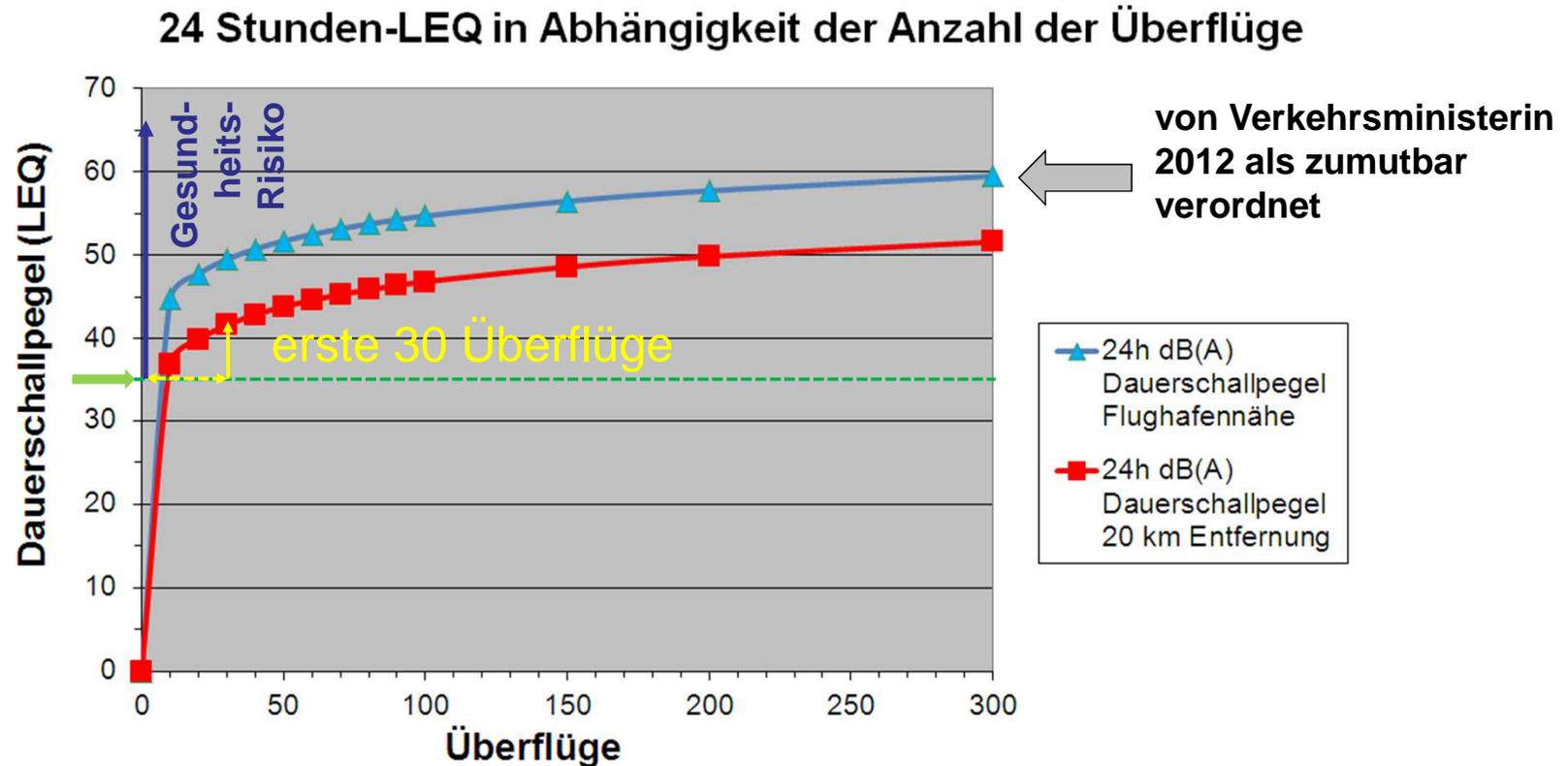


Abbildung 9. Schlaganfall und Hirndurchblutungsstörungen - Anstieg (%) pro 1 dB(A) Anstieg des Fluglärms (bei Leq₂₄ ab 35,25 dB(A), bei allen anderen Parametern ab 40 dB(A)).

- Erkrankungsrisiko steigt bereits ab 35,25 dBA Dauerschallpegel



Anstieg des Gesundheitsrisikos mit der Anzahl der Überflüge pro Tag

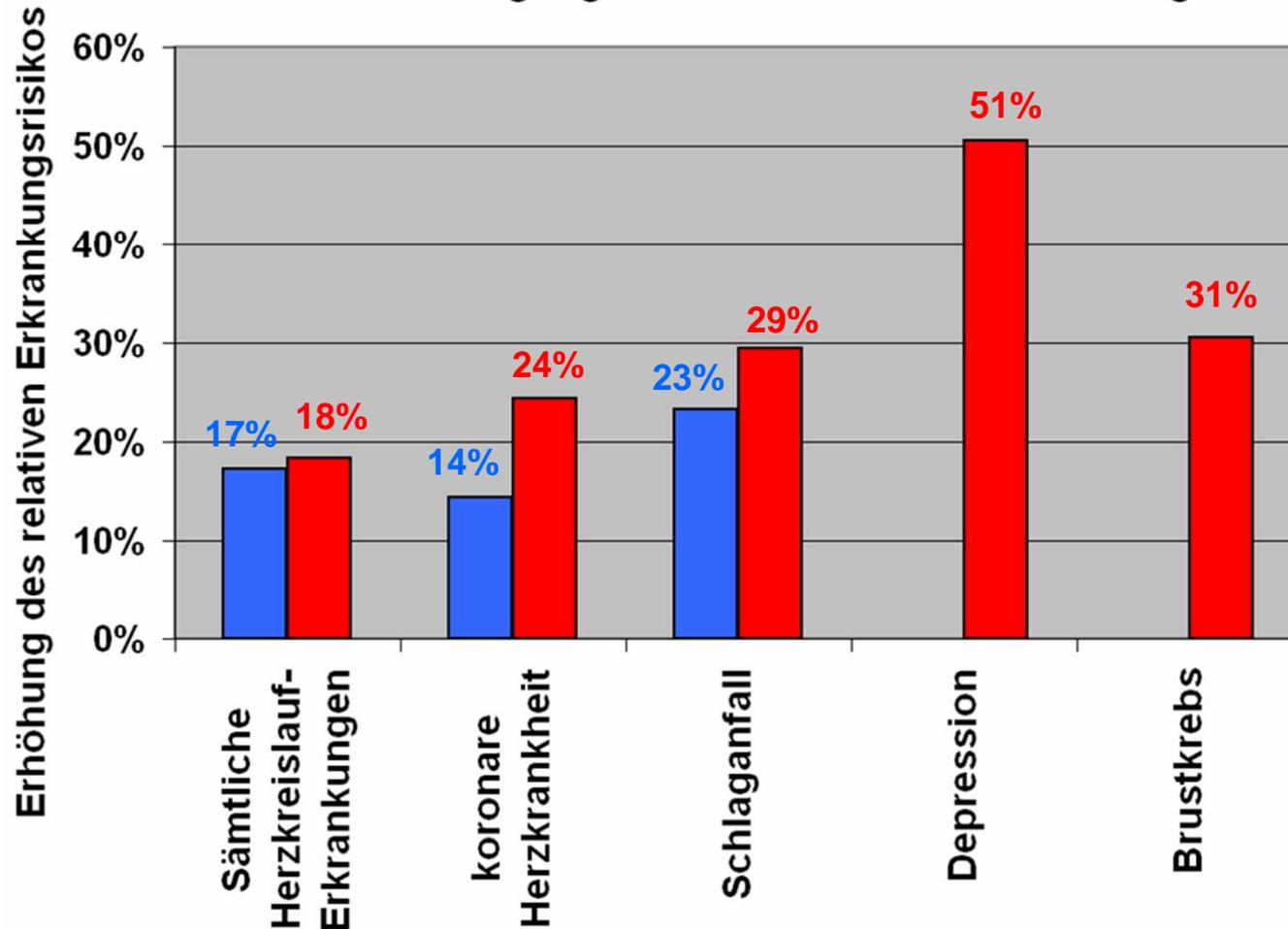


- Gesundheitsrisiko steigt bereits mit den ersten lauten Überflügen
- erste 30 Starts führen zu besonders starkem Anstieg der Gesundheitsbelastung
- gleichmäßige Verteilung auf möglichst viele Flugrouten führt insgesamt zu einer starken Mehrbelastung der Bevölkerung und des Steuerzahlers



Abschätzung des Gesundheitsrisiko durch Fluglärm im Bereich Liesing

Abschätzung der Gesundheitsrisiken durch Fluglärm bei Übertragung der Greiser Studien auf Liesing



40,8 dBA 24h LEQ =

- 30 Starts pro Tag
- 18-25km Entfernung vom Flughafen
- für mehrere km breiten Lärmteppich
- 100.000 Menschen



Abschätzung volkswirtschaftlicher Kosten der Abflugroute Liesing im Bereich 23. Bezirk

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

jährliche Kosten der Krankheit pro Einwohner x Risikoerhöhung x Anzahl Betroffene

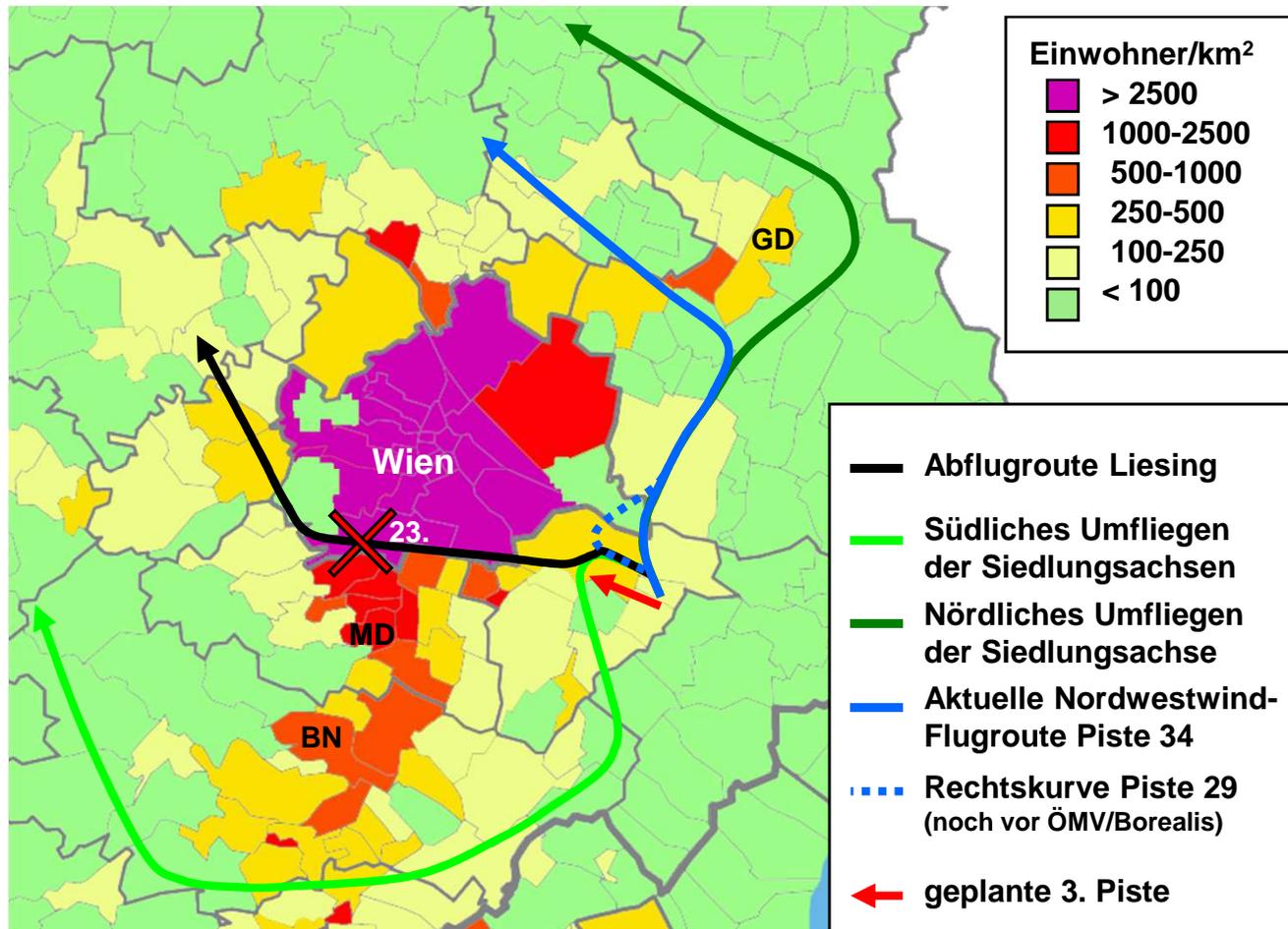
Krankheit	Kosten pro Einwohner		Abflugroute Liesing		
	2008*	2011	Risikoerhöhung	Menschen	Mehrkosten in €/Jahr
Sämtliche Herz-Kreislaufkrankungen Männer	450	476	17,2%	46.600	3.816.619
Sämtliche Herz-Kreislaufkrankungen Frauen	450	476	18,3%	53.400	4.655.715
Depression Frauen	90	95	50,5%	53.400	2.567.697
Brustkrebs Frauen	50	53	27,6%	53.400	778.519
				Summe	11.818.550

* Zahlen des statistischen Bundesamts <http://www.gbe-bund.de/>

Zu den rund 12 Millionen Euro pro Jahr kommen noch indirekte Gesundheitskosten durch verminderte Arbeitsfähigkeit und damit geringere Steuerleistung, die etwa 50% dieses Betrags ausmachen.

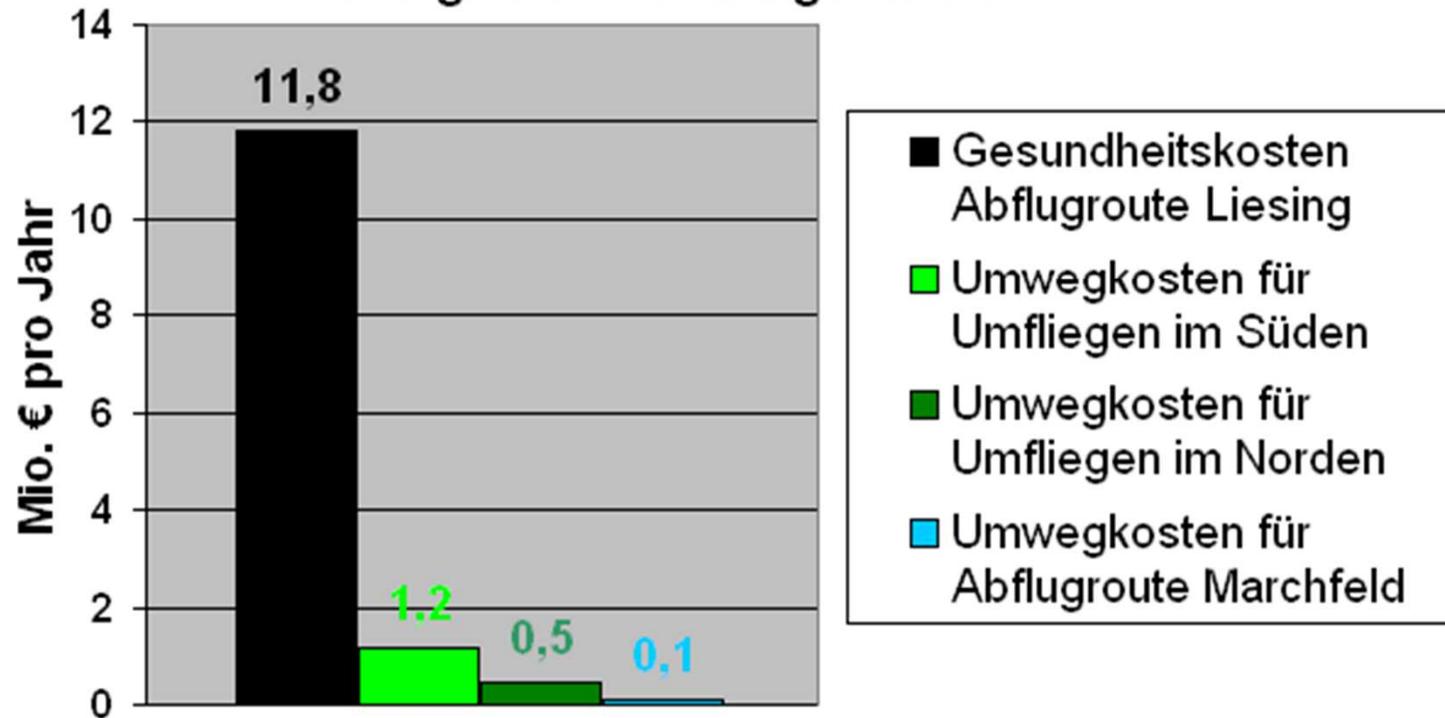


So sollte im Sinne der Steuerzahlers geflogen werden - Beispiel Abflüge zu Nordwestdestination



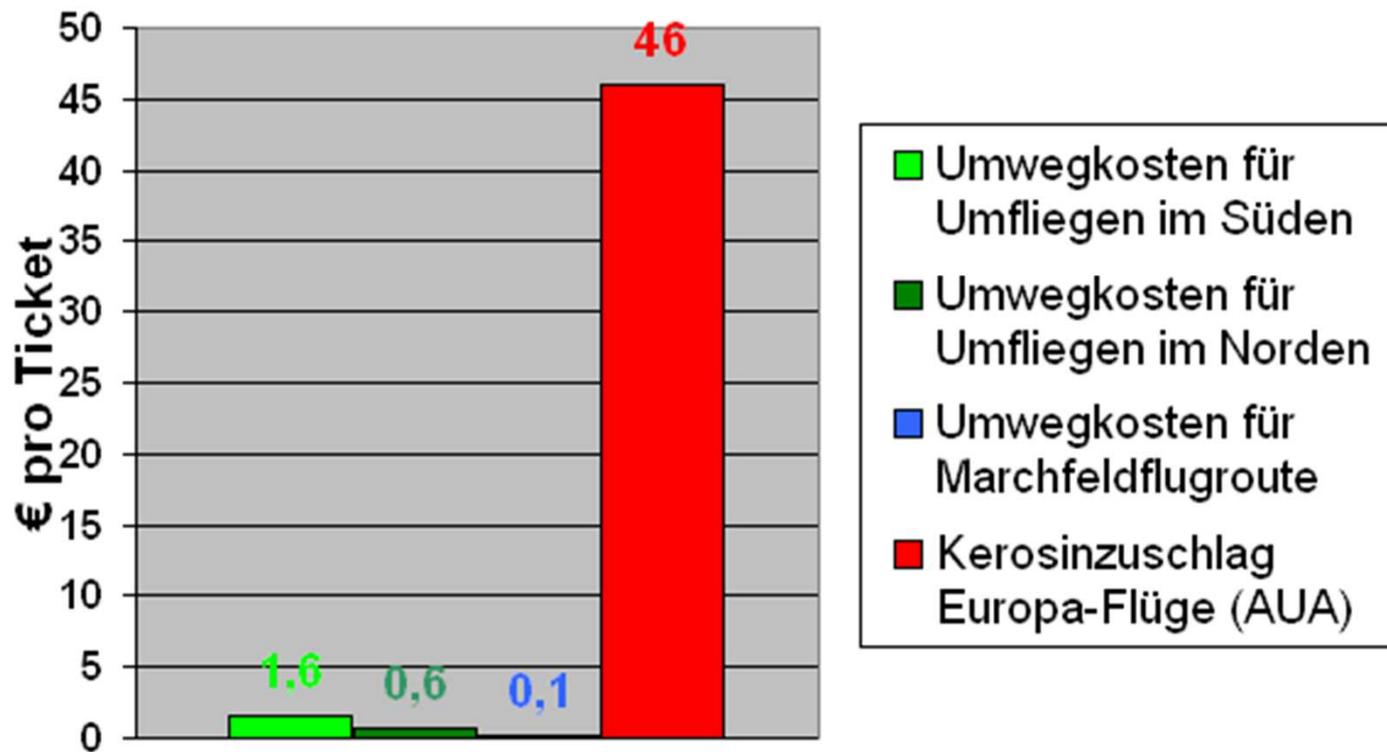
Flugverkehr verursacht enorme Gesundheitskosten zu Lasten der Steuerzahler

Gesundheitskosten der Abflugroute Liesing im Vergleich zu Mehrkosten für großräumiges Umfliegen der Siedlungsachsen



Kosten für das großräumige Umfliegen der Siedlungsachsen vernachlässigbar

Mehrkosten für großräumiges Umfliegen der Siedlungsachsen im Vergleich zu Kerosinzuschlag



Zusammenfassung

- Fluglärm ist auch von 6-22 Uhr stark gesundheitsschädlich.
- Die ersten 30 Überflüge/Tag über ein vorher unbelastetes Gebiet führen zu einem besonders starken Anstieg der Gesundheitsbelastung.
- Eine Verteilung des Fluglärms auf möglichst viele Flugrouten führt insgesamt zu einer starken Erhöhung der Gesundheitsfolgen.
- Die Anzahl der durch Fluglärm-Immissionen Betroffenen und die damit im Zusammenhang stehenden Gesundheitskosten lassen sich drastisch minimieren, indem Wien und seine Siedlungsachsen umflogen werden.
- Alleine das Starten über 100.000 Menschen in und um Liesing belasten unser Gesundheitsbudget mit 12 Mio. € pro Jahr. Dazu kommen noch indirekte Gesundheitskosten.
- Die Mehrkosten für das Umfliegen machen für die betreffenden Flüge pro Ticket nur rund 1 € aus.



Entsprechend den durch Fluglärm verursachten hohen Gesundheitskosten ist eine Anpassung der Luftverkehrspolitik dringend erforderlich

- Flugrouten, die so weit als möglich über unbesiedeltes Gebiet verlaufen – dicht besiedelte Gebiete wie Wien und seine Siedlungsachsen müssen großräumig umflogen werden!
 - wo ein Umfliegen nicht möglich ist, müssen Betroffene fair entschädigt werden!
 - die gesetzliche Verankerung eines absoluten Nachtflugverbots!
 - keine 3. Piste am Flughafen Wien – kein weiterer Ausbau als Umsteigeflughafen!
- = Unterschriftenaktion parlamentarische BI <http://sos.fluglaerm.at>

Das Abschieben der Verantwortung an einen vom Flughafen bezahlten Verein, der ausschließlich dessen Interessen vertritt und notorische Verweise auf privatrechtliche Verträge, die nur dann eingehalten werden, wenn sie den Interessen des Flugverkehrs gerade nicht im Wege stehen, **sind nicht im Interesse des Steuerzahlers.**

