

Nein zur 3. Piste am Wiener Flughafen!

Viele Bürgerinitiativen wehren sich gegen den geplanten Bau einer 3. Piste am Wiener Flughafen. Derzeit gibt es rd. 260.000 Flugbewegungen im Jahr am Flughafen Wien-Schwechat. Mit der 3. Piste soll die Kapazitätsgrenze auf 460.000 Flugbewegungen und darüber hinaus ausgedehnt werden. Im Folgenden einige Stellungnahmen von AktivistInnen des Dachverbandes der unabhängigen Bürgerinitiativen gegen den Bau der 3. Piste.

350.000 Menschen betroffen

Dr. med. univ. Anna Kreil, Präventivmedizin

Die von der WHO, vor allem zum Schutz von Kranken, Kindern und älteren Personen auch im Sinne der Prävention von Folgeerkrankungen dringend empfohlenen Grenzwerte von 40dB(A) für die Nachtstunden liegen deutlich unter den akzeptierten Grenzwerten vieler Länder (auch Österreichs). Im Jahr 2013 konnte erstmals eine deutsche Studie (Münzel) eindeutig den gesundheitsschädigenden Zusammenhang zwischen Lärm und induzierten körperlichen Veränderungen nachweisen. Bei steigender Lärmbelastung kommt es neben Schlafstörungen auch zu direkten Veränderungen und Fehlfunktionen der Gefäßwände, sowie zur Stresshormonausschüttung, wodurch es zur Ausbildung von Bluthochdruck und in Folge zu allen schwer-

Starthase verbrannt - Kerosin ist Dieseltreibstoff, der in hochtourigen Triebwerken zu besonders kleinem und daher gefährlichen Ultra-Feinstaub verbrannt wird. Seit Sommer 2012 stehen Diesellabgase auf der Liste definitiv krebserregender Substanzen (IARC). Der Großraum Wien (v.a. der Südosten/WU) ist ein ausgewiesenes Feinstaub-Belastungsgebiet - jede Erhöhung der Belastung führt zur einer Erhöhung der Sterblichkeit. Die Effekte der Feinstaub Langzeitexposition, die Sterblichkeitssteigerung um 7% bei einer Erhöhung der Feinstaubbelastung um 5 Mikrogramm durch Krebs, Asthma, COPD, Allergien und Herz/KL Erkrankungen.

Viel zu hohe Fluglärmgrenzwerte

Dr. Martin Tögel

Die geplante 3. Piste am Flughafen Wien zielt in Richtung Wiener Zentralraum und dessen dicht besiedeltem Süden. Das bedeutet eine massive Steigerung der Anzahl der Fluglärmbetroffenen, gepaart mit einer noch höheren Intensität der Belastung. Was macht die Verkehrsmusterin? Sie erlaubt dazu die sogenannte „Luftverkehr-Lärminmissionsschutzverordnung“, die um Größenordnungen zu hohe Fluglärmgrenzwerte vorsieht. Diese erhöhten Grenzwerte bilden die Basis für das Umweltverträglichkeits-

800 Mio. Klimakosten jährlich

Dr. Brigitte Buschbeck

Klimaschäden lassen sich nur schwer beziffern. Will man dennoch Zahlen über die Klimakosten des Flugverkehrs bekommen, kann man z.B. Studien des VCO (Verkehrsklub Österreich) heranziehen. Demgemäß zahlte die Allgemeinheit in Österreich schon im Jahr 2004 für die alleine vom Flugverkehr verursachten Klimakosten ca 400 Millionen Euro jährlich. Auf dieser Basis (beruhend auf 69 Cent/kg Treibstoff) lassen sich auch die voraussichtlichen Klimakosten des Flugbetriebes am Wiener Flughafen im angestrebten 3-Pistensystem abschätzen. Aus den Eirrichtunterlagen zur UVP für den Bau der 3. Piste und den Zahlen vom VCO geht hervor, dass bis zum Jahr 2025 die Klimakosten auf rund 800 Millionen Euro steigen könnten - jährlich!

Steuerzahler finanzieren über 1,2 Milliarden

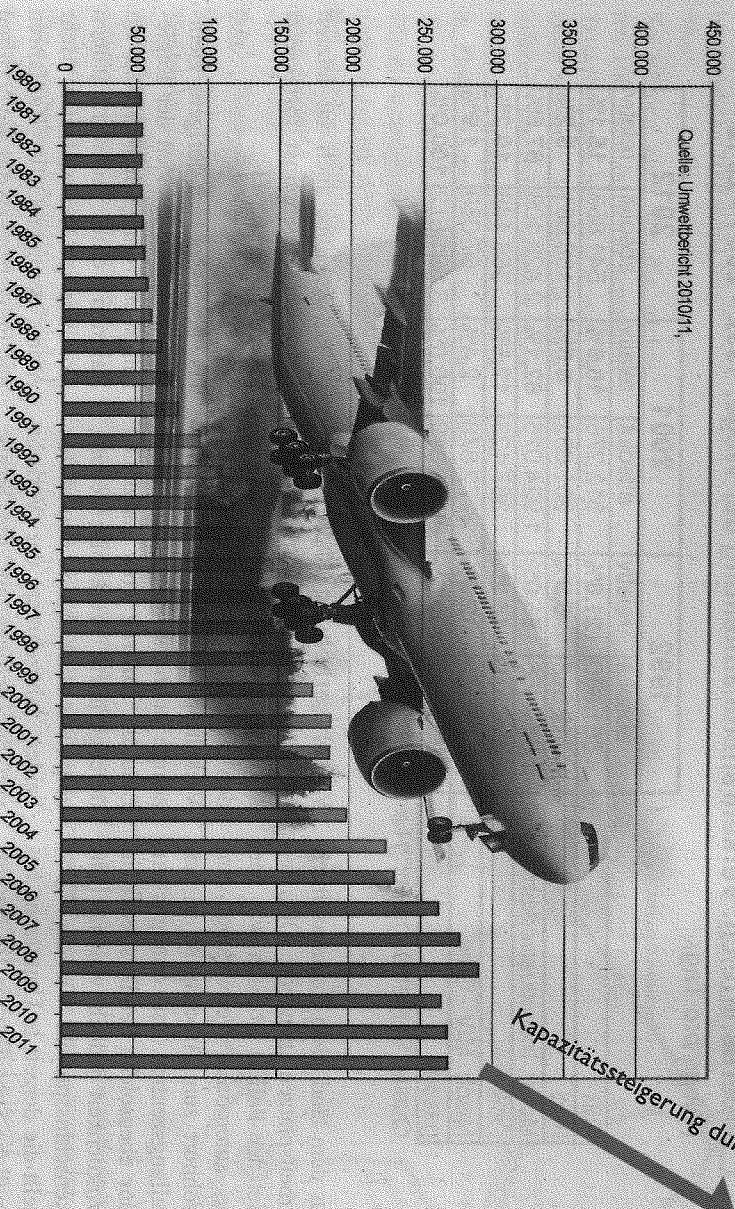
Karl Schiebl

Das System Flugverkehr finanziert sich in durchaus Hypotheklichem Ausmaß durch den Steuerzahler.

Laut VCO, Facsheet Flugverkehr 2005:

• Förderung im Flugverkehr € 345

Flugbewegungen am Flughafen Wien/Schwechat, 1980 - 2011



wiegenden Herzkreislauferkrankungen wie Herzinfarkt, Schlaganfall etc. kommt. Diese Gesundheitsschädigungen durch den Flughafen Wien betreffen im Umkreis des Flughafens Wien-Schwechat mindestens 350.000 Bürger.

330.000 t Kerosin verbrannt

Dr. Jutta Leith, Umweltmedizin

Bei geplanten 460.000 Flugbewegungen am Flughafen Wien werden in Zukunft 330.000 Tonnen Kerosin pro Jahr in den atungsrelevanten Luftschichten über Wien verbrannt werden. Durchschnittlich werden 1200 Liter Kerosin während der

prüfungsverfahren und führen zu einer unzulässigen Verharmlosung der Gesundheitsfolgen des Fluglärms. Damit können die negativen Auswirkungen der geplanten 3. Piste elegant verschleiert werden. Die Fakten liegen mit den Studien von Prof. Greiser am Flughafen Köln-Bonn am Tisch. Sie zeigen nämlich, dass Fluglärm bereits ab einem Dauerschallpegel von 40 dBA das Risiko für eine Reihe von schweren Erkrankungen signifikant erhöht. (Anmerkung: Laut Verordnung des Verkehrsministeriums liegt der zumutbare jährliche Dauerschallpegel bei 62 dBA, also 55% darüber).

Mio./Jahr

- Ungedekte Infrastrukturkosten € 39 Mio./Jahr
- Externe Unfallkosten € 40 Mio./Jahr
- Lärmkosten € 128 Mio./Jahr
- Schadstoffkosten € 74 Mio./Jahr
- Klimakosten € 415 Mio./Jahr
- Für 2005 in Summe € 1.041 Mio. - inflationsbereinigt also € 1.225 Mio./Jahr

An dieser Stelle ist auch anzumerken, dass in einem Radius von ca. 23km um den Flughafen 1/3 der gesamten Emissionen erfolgen. Flughafennahne Gebiete sind also besonders betroffene Gebiete.



Für die Armen Dreck und Lärm

Am Dienstag, 9. November 2004, fand an der Technische Universität, Wien ein Symposium zum Thema "Lärmquelle Verkehr" - Kraftfahrzeug - Bahn - Flugzeug statt. (ÖAMTC und AKVO) Vorschlag von MR Dr. Dr. Zulinsky von der Abteilung Luftverkehr im BM für Verkehr, Innovation und Technologie in seinem Referat: "LÄRM - Eine Herausforderung für die europäische Zivilluftfahrt".

„Es lässt sich oftmals kein Korridor mehr ausmachen, durch den die Flugzeuge hindurchgeschleust werden können, ohne ein Siedlungsgebiet mehr oder weniger zu belasten.“

Deshalb möchte ich Ihnen zum Abschluss einen Lösungsansatz vorstellen, (...) welcher versucht, das permanente Nebeneinander von Flughäfen bzw. wachsendem Flugverkehr und der anwohnenden Wohnbevölkerung zu akzeptieren und zu harmonisieren...

... (Es) können die externen Lärmkosten beim Flughafen internalisiert werden, indem die Anwohner vom Flughafen Transferzahlungen zur Abgeltung der Fluglärmbelastung erhalten.

Real hätten dann die Fluggäste Zahlungen an die Anwohner als Entschädigung für den durch ihre Flugeisen verursachten Fluglärm zu entrichten - eine nach den ökonomischen Lehrbüchern ganz richtige Lösung!

Interessant sind die von dieser Lösung zu erwartenden längerfristigen Auswirkungen auf die ZUSAMMENSETZUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG um die Flughäfen.

Es ist damit zu rechnen, dass die wohlhabenderen und lärmempfindlicheren Anwohner tendenziell wegziehen werden, was ihnen dadurch erleichtert wird, dass sie die kapitalisierten Fluglär-Transferzahlungen in einem höheren Verkaufspreis ihrer Immobilien inkorporieren können. Ähnlich würde über den Immobilienmarkt eine SELEKTION zugunsten reicherer und lärmunempfindlicherer Schichten erfolgen, denen die Zahlungen des Fluglärms höchst willkommen sind und die folglich für den Flugverkehr eher Sympathie entwickeln werden, auch und gerade wenn er noch weiter wachsen will...

Aber diese Lösung ist ja gar nicht so neu. Wenn man die Bevölkerungsstrukturen der traditionellen Bahnhof- und Hafenviertel der großen Städte im 19. und frühen 20. Jahrhundert betrachtet, wird man genau dasselbe Bild finden. ..."

Empörte laute Wortmeldungen (u. a. Psychologinnen, Ärzte, ein Priester...) sprachen von „menschenerwartender Sichtweise“, von verantwortungslosem Denken und Planen, wenn durch diese SELEKTION „ärmeren Bevölkerungsteilen ihre gesundheitlichen Schäden mit Geld abgezogen werden sollen“... Sei das das Ziel der sog. „Mediation“?

Die Empörung legte sich lange nicht und die Replik von MR Zulinsky - der von dieser Reaktion völlig überrascht war (!!) - war völlig unbefriedigend und zahlreiche Proteste waren die Folge an die spätere Verkehrsministerin Bures.

Parlamentarische Bürgerinitiative SOS-Fluglärm

Forderung nach zeitnaher Umsetzung der folgenden Anliegen:

- Flugrouten, die so weit als möglich über unbesiedeltes Gebiet verlaufen - dicht besiedelte Gebiete wie Wien und seine Siedlungsschichten müssen großräumig umfliegen 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 Umsteigerflughafen!

Unterstützungserklärungen bitte bis spätestens Juni 2014 an die „Bürgerinitiative gegen Fluglärm“, Postfach 11, 1238 Wien schicken. Formulare können bei der Solidarwerkstatt bestellt werden: T 0732 77 10 94, office@solidarwerkstatt.at.