

Flughafen Wien

Hohes Haus vom 17.02.2019 12.00 Uhr Hohes Haus 1200

Hohes Haus (12:00) - Lärmbelästigung durch Flugverkehr

Jungmayr Fritz (ORF) Der Flugverkehr in der EU hat in den vergangenen fünf Jahren um mehr als 20 Prozent zugenommen. Umweltschädliche Emissionen sind um bis zu zwölf Prozent gestiegen. Das besagt eine Studie von EU-Umweltagentur, Europäischer Agentur für Flugsicherheit und Euro-Control. Auch die Belastung durch Fluglärm hat trotz technischer Fortschritte stark zugenommen. Auf den großen Flughäfen starten und landen die Maschinen im Minutentakt - rund 20 Millionen EU-Bürger, die in Einflugschneisen leben, sind einem regelmäßigen Lärmpegel von mehr als 55 Dezibel ausgesetzt. Das entspricht der ständigen Lautstärke eines normalen Gesprächs. Dagmar Wohlfahrt berichtet.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Das Naherholungsgebiet Donau-Kanal in Großenzersdorf bei Wien. Wir filmen an einem warmen Novembertag. Die Sprecherin der Bürger-Initiative gegen Fluglärm in Großenzersdorf Elisabeth Pechmann findet hier keine Erholung mehr.

Pechmann Elisabeth (Privat) Wenn Sie sich den anschauen, der ist schon relativ laut, aber es geht noch ärger. Ja, Sie werden es merken. Die Unterhaltung wird etwas abgetötet durch dieses Brüllen da oben, ja.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Lärm, der sich von oben ausbreitet, wie Fluglärm, wird von den meisten Menschen besonders störend empfunden. Lärm ist aber nicht nur ärgerlich, sondern er birgt auch Risiken und Nebenwirkungen für die Gesundheit. Und auch wenn Lärm nicht als störend empfunden wird, kann er dennoch krank machen.

Hutter Hans-Peter (Medizinische Universität Wien) Lärm kann ein sehr massiver Stressor für uns sein und betrifft quasi alle Facetten unseres Organismus. Das eine betrifft unsere Physiologie. Es gibt Beeinträchtigung auch von Schlaf. Wir wissen, dass Herz-Kreislauf-Erkrankungen damit in Zusammenhang stehen. Nicht zum Schluss sind auch unsere Erholungsfunktionen beeinträchtigt. Das andere ist unsere mentale Ebene - geistige Leistungsfähigkeit eingeschränkt, Gedächtnisprobleme, Aufmerksamkeitsstörungen und dann nicht zu vergessen auch unsere emotionale Seite beeinträchtigt. Frustration bis zum Ärger - all das ist eigentlich auch dem Lärm zuzuordnen.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Wie hoch die Lärmschwelle ist, die krank macht, lässt sich nicht immer in Dezibel, der Maßeinheit für Geräuschpegel, angeben. Denn Lärmempfinden ist sehr subjektiv.

Hutter Hans-Peter (Medizinische Universität Wien) Es hängt von vielen Faktoren ab - nicht zuletzt auch von der Lärmart und von der Situation der Betroffenen. Es ist immer eine Bandbreite innerhalb derer sich diese gesundheitlichen Effekte abspielen.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Dass Lärm krank machen kann, ist also eine Tatsache.

Pechmann Elisabeth (Privat) Es ist jetzt wieder schlimmer geworden. Sie schicken immer mehr Passagiere über unsere Köpfe. Das hat mit der Wirtschaftskrise vor zehn Jahren, gab es einmal ein bisschen einen Rückgang. Aber es geht jetzt wieder kontinuierlich aufwärts.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Wachsen und noch größer werden ist das Bestreben des Flughafen-Wiens. Das wurde bei der Bilanzpressekonferenz Mitte Jänner deutlich.

Jäger Julian (Flughafen Wien) Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass wir im Jahr 2025 rund 35 Millionen Passagiere in Wien haben werden und im Jahr 2030 rund 40 Millionen Passagiere.

Das wäre ein Wachstum von um etwa drei Prozent langfristig gesehen. Und ich glaube, das ist eine, eine realistische oder eine erreichbare Zahl.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Mehr Wachstum heißt auch mehr Fluglärm und eine höhere Schadstoffbelastung. Aber das war bei der Pressekonferenz kein Thema. Was den Fluglärm anbelangt, verweist man von Seiten des Flughafens auf das sogenannte Dialog-Forum, das zwischen Lärmbetroffenen-Bürgern und dem Flughafen vermittelt. Was sind die Maßnahmen, die der Flughafen setzt, damit die Lärmbelastung für die umliegende Bevölkerung nicht größer wird?

Hesina Wolfgang (Verein Dialogforum Flughafen Wien) Wir haben im Mediationsverfahren, das so im Jahr 2001 begonnen wurde, 2005 abgeschlossen wurde, schon im Mediationsvertrag ein umfassendes Lärmschutz-Programm - um nur ein Beispiel jetzt zu geben von einer Maßnahme -, vereinbart, dass eben die Siedlungsgebiete, die Bürgerinnen und Bürger deutlich besser schützt, als das, was vom Gesetzgeber vorgegeben wird. Das heißt, wir haben für das vorhandene Zwei-Pisten-System dieses Lärmschutzprogramm bereits im Jahr 2013 umgesetzt, fertig und schützen damit die Siedlungsgebiete, die mehr als 54 Dezibel am Tag Fluglärm haben und 45 Dezibel in der Nacht.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Fluglärm kann man also nicht vermeiden, sondern nur managen. Und dazu gibt es das sogenannte Dialog-Forum, das zwischen den Bürger-Initiativen, den betroffenen Gemeinden und dem Flughafen vermitteln soll. Im Dialog-Forum wird über die Zahl der Überflüge auf den einzelnen Flugrouten verhandelt und ein Verteilungsschlüssel festgelegt. Die Flug- und damit Lärm-Belästigung soll möglichst gleich verteilt werden. Doch welche der Pisten und damit der Flugrouten dann tatsächlich geflogen werden, wird hier im Tower der Austro Control von den Fluglotsen entschieden.

Woborsky Christian (Austro Control) In erster Linie richtet sich die Bestimmung der Piste, die für Starts und Landungen verwendet wird, nach der vorherrschenden Windrichtung. Wobei hier ganz schwache Windrichtungen natürlich kaum eine Rolle spielen. Wind mit drei, vier km/h ist irrelevant. Aber ab Windstärken von zirka zehn km/h und mehr, ist das das bestimmende Kriterium dafür, zu welcher Piste ein Luftfahrzeug geführt wird, um dann in Schwechat hier zu landen.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Ob die Piste eins oder die Piste zwei zum Zug kommt, legt auch die der An- und Abflugrouten fest - also ob Wien West, Wien Liesing, eine andere Anrainergemeinde oder ob eben Großenzersdorf überflogen wird. Die Sprecherin der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Großenzersdorf, die nicht im Dialogforum vertreten ist, hat konkrete Forderungen an den Flughafen.

Pechmann Elisabeth (Privat) Es muss Lärmpausen geben. Sagen wir eine Stunde mit zehn oder mehr Flugzeugen. Danach muss es ein bis zwei Stunden Pause geben. Wochenenden. Es kann nicht sein, dass wir hier uns alle erholen wollen am Wochenende und von Freitagabend bis Sonntagnacht durchgehend Flugverkehr haben. Es muss zumindest ein Erholungstag am Wochenende möglich sein, an dem nicht über uns geflogen wird.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Der Spielraum zur Verteilung der Flugzeuge und damit der Lärmbelastung werde immer kleiner.

Woborsky Christian (Austro Control) Wenn man sich diese Verteilung anschaut, dann sieht man, dass zum Beispiel geringe Windstärken, die uns großen Spielraum geben, in den letzten zehn Jahren stark zurückgegangen sind. Das heißt, 90 Prozent der Tage ist tatsächlich der Wind schon die bestimmende Komponente für die Auswahl der Piste geworden.

Wohlfahrt Dagmar (ORF) Die Möglichkeiten da lenkend einzugreifen, nehmen ab, der Flugverkehr wird aber laut Prognosen zunehmen. Von alleine wird die Lärmbelastung aber nicht verschwinden.

Pechmann Elisabeth (Privat) Ich würde mir von der Politik wünschen, dass sie sich für die Gesundheit der Bevölkerung mindestens genauso interessiert, wie für den Infrastruktur-Vorteil eines vorhandenen Flughafens - und ich betone mindestens genauso sehr für die Gesundheit, wie für den wirtschaftlichen Vorteil.

Der gegenständliche Text ist eine Abschrift eines audiovisuellen Beitrags. Aufgrund der medienpezifischen Charakteristik von Radio- und Fernsehbeiträgen kann es bei der Transkription zu formalen Abweichungen in der sprachlichen Abbildung zwischen dem Text und dem audiovisuellen Original kommen. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei der APA DeFacto Datenbank & Contentmanagement GmbH.