

Wien, 28.1.2010

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur in Begutachtung befindlichen Verordnung des Infrastruktur- und Lebensministeriums zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung – LuIV vom 16.12.2009

Zusammenfassung

Im Folgenden werden die in der Verordnung angesetzten Grenzwerte zuerst einmal den unteren Grenzen für die Gesundheitsschädlichkeit laut aktuellen medizinischen Studien gegenübergestellt. Dabei wird klar, dass die im Entwurf der Verordnungen festgelegten Grenzwerte als gesundheitsschädlich einzustufen sind.

Auch aus dem Gutachten der medizinischen Universität Wien, welches der Verordnung zu Grunde liegt, ist erkennbar, dass Fluglärm unter Berücksichtigung von tieffrequentem Lärm zu erfassen ist und eine Bewertung nach dB(A) daher unzureichend ist.

Zu der im Gutachten abgegebene Empfehlung ist festzustellen, dass diese auf einer einseitigen Auswahl an medizinische Studien basiert, deren Ergebnisse noch dazu falsch zitiert und fehlerhaft zugeordnet werden. Daraus ist erkennbar, dass die Gutachter weder die erforderliche Sorgfalt, noch die notwendige Objektivität aufgebracht haben und den Empfehlungen des Gutachtens eine grobe Verharmlosung der gesundheitsschädigenden Wirkung von Fluglärm zu Grunde liegt. Damit fehlt der Verordnung die notwendige sachliche Grundlage.

Generell ist es nicht möglich, gesundheitsschädlichen Fluglärm per Verordnung für zumutbar zu erklären. Im Lichte der neuesten epidemiologischen Studien, die zeigen, dass das Erkrankungsrisiko für verschiedenste schwere Erkrankungen bereits ab Fluglärmbelastungen von 40 Dezibel Dauerschall ansteigt, ist ein generelles Nachtflugverbot zu fordern. Weiters ist der Flugverkehr auch so zu führen ist, dass möglichst wenige Menschen in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund ist auch die Einstellung der seit 2004 überfallsartig nach Liesing verlegten und der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union widersprechenden Flugrouten über Liesing zu fordern.

Drastische Überschreitung der Grenzen für die Gesundheitsschädlichkeit durch die geplante Verordnung

Die am 16.12.2009 in Begutachtung gegebene Verordnung beruht auf für Fluglärm **ungeeigneten** Bewertung nach dB(A) und Dauerschallpegel. Trotzdem lässt sich aus einer Gegenüberstellung der WHO Grenzwerte und der noch unveröffentlichten Studie von Prof. Greiser erkennen, dass die in der Verordnung angeführten Werte **gesundheitsschädlich sind und daher nicht zumutbar sind.**

Wert	Zumutbar laut geplanter Verordnung	Erwiesene untere Grenzen für die Gesundheitsschädlichkeit
LAeq Tag	62 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	signifikante Erhöhung des Risikos für verschiedene Krankheiten wie Schlaganfälle und Depressionen ab 40 dB(A) (neueste Studie Prof. Greiser, sechs verkehrsreichste Monate), nur noch durchschnittliche kognitive Entwicklung bei Kindern bei 45 dB(A)
LAeq Nacht	52 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	Laut WHO bereits moderate Effekte im Bereich 30 dB(A) - 40 dB(A) , als allgemeiner Grenzwert gilt 40 dB(A), wobei für Fluglärm entsprechend der Art des Lärms niedrigere Grenzwerte gelten müssten (8h Wert)
LAmaz	6 mal 71 dB(A) (Jahresdurchschnittswerte)	Laut WHO maximal 60 dB(A) , wobei für Fluglärm entsprechend der Art des Lärms niedrigere Grenzwerte gelten müssten

Selbst das „amtliche“ Gutachten der medizinischen Universität Wien vom 15.6.2009 mit dem Titel „Bewertung und Auswirkungen von unzumutbaren Belästigungen durch Fluglärm“, lässt **keine Zweifel an der unbrauchbaren Maßeinheit dB(A)** und der Gesundheitsschädlichkeit der in der Verordnung empfohlenen Grenzwerte aufkommen.

Stellungnahme zum dem der Verordnung zu Grunde liegenden Gutachten

Es lässt sich feststellen, dass sich der fachliche Teil des Gutachtens und die im Abschnitt 5.1.7 empfohlenen Grenzwerte widersprechen. Quasi als Entschuldigung wird daher schon im Abschnitt 3.1 darauf verwiesen, dass Grenzwerte eine politische und keine wissenschaftliche

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

Entscheidung sind. Womit sich aber auch die Frage stellt, in wie weit es gerechtfertigt ist, dass überhaupt Steuergeld für ein medizinisches Gutachten ausgegeben wird, wenn darin medizinische Kriterien letztlich keine Rolle spielen bzw. diese dann wissentlich ignoriert werden.

Im Abschnitt 3.5.5 wird festgestellt, dass eine Belästigung dann unzumutbar ist, wenn diese das ortsübliche Ausmaß übersteigt und dass dabei der typische Umkreis der Gegend zu berücksichtigen ist. Daraus ergibt sich, dass die seit 2004 vom BMVIT genehmigten Flugrouten über Liesing mit seinen vielen Grünruhelagen und der Einstufung als ruhiger Bezirk unzumutbar sind.

Im Abschnitt 3.5.8 wird festgestellt, dass die Belästigung durch Fluglärm am besten durch eine C-Bewertung erfolgt, die die extrem störenden tiefen Frequenzen nachweist und somit die tatsächliche Belastungen widerspiegelt. Konsequenterweise müssten Zumutbarkeitsgrenzen nach **dB(C)** und nicht nach dB(A) festgelegt werden.

Im Laufe des Gutachtens wird eine Fülle von Fachliteratur zitiert, wobei sowohl Auswahl als auch Bewertung eine tendenziöse Selektivität zu Gunsten hoher Grenzwerte aufzeigt. So wird zum Beispiel die bisher umfangreichste Untersuchung zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Medikamentenverordnung als Indikator für Krankheiten als ökologische Studie abgetan (Greiser, 2007). Das als Erklärung angeführte Argument, hier würden keine individuellen Einflussfaktoren berücksichtigt, ist im Zusammenhang mit einer für ganz Österreich gültigen Verordnung mehr als unverständlich.

Je weiter sich das Gutachten der Empfehlung annähert, desto mehr wird die zur Bewertung herangezogene Literatur auf jene eingeschränkt, die sich mit höheren Grenzwerten im Einklang befindet.

Aber selbst die in Abschnitt 5.1.7 als Synopsis der abgeleiteten Immissionsschwellwerte angeführte Tabelle 8 aufgelisteten Kriterien lassen noch die Gesundheitsschädlichkeit der Verordnung erkennen, wobei diese an Deutlichkeit gewinnen, wenn man jene Korrekturen vornimmt, die unbedingt notwendig sind, um die Resultate der angegebenen Studien auch richtig wiederzugeben (in rot eingetragen):

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

Tabelle 8: Synopsis der abgeleiteten Immissionsschwellenwerte

Endpunkt	Datenbasis	Kriterium	Schwellenwert		Empfehlung Gutachten
			Parameter	Wert	
Belästigung	Miedema & Oudshoorn 2001	25% über dem Durchschnitt Belästigter	L _{dn} [dB(A)]	50	
			L _{den} [dB(A)]	51	
	Quehl & Basner 2006	L _{AS,eq} innen [dB(A)]	29		
		Anz. Ereignisse	51		
Beeinträchtigung kognitiver Funktionen	Clark et al. 2005	keine unterdurchschn. Leistung Leseverständn. (Kinder)	L _{day} außen [dB(A)]	45	62
Akute vegetative Reaktionen & chron. Störungen	Haralabidis et al. 2008	5 mmHg Anstieg syst. BD	L _{AS,max} innen [dB(A)]	60	
	Jarup et al. 2008	5% Anstieg Risiko d. Hypertonie Risiko	L _{night} [dB(A)]	34	
	Eriksson et al. 2008	5% Anstieg Inzidenz d. Hypertonie (Männer)	L _{AS,eq} außen [dB(A)] L _{AS,max} außen [dB(A)]	51 71	
Störungen des Nachtschlafs	Basner et al. 2009	0,5 zusätzliche EEG- Aufwachreaktionen pro Tag	L _{night} außen [dB(A)]	52	52
	Schreckenberger et al. 2009			71	

1. 25% Belästigte bei einem L_{den} Wert von 51 Dezibel, ein Wert der in der Verordnung dann noch einmal um 11 Dezibel überschritten wird. Auf die weit höhere Anzahl der Belästigten bei einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) wird in der Tabelle nicht eingegangen.
2. Bluthochdruck:
 - a. Die Bagatellisierung eines Blutdruckanstiegs um 5 mm Hg bei einem maximalen Lärmpegel von 60 Dezibel pro Einzelschallereignis ist augenscheinlich. Lassen sich doch schon bei einer durchschnittlichen Blutdrucksenkung um 5 mm HG systolisch in großen Studien (z.b. HOPE-Studie) gravierende klinische Effekte nachweisen.
 - b. Die HYENA Studie wird mit 5% Anstieg des Risikos für Bluthochdruck ab 34 dB(A) Dauerschall in der Nacht zitiert, tatsächlich ist pro 10 dB(A) über 35 Dezibel ein Anstieg von 14.1% des Risikos festgestellt worden.
 - c. Die Studie von Eriksson wird ebenfalls falsch zitiert. Wie dem Literaturverzeichnis zu entnehmen ist, stammt diese aus dem Jahr 2007 und nicht 2008. Schlimmer ist aber, dass in der Tabelle ein nur 5%iger Anstieg der Inzidenz für Bluthochdruck vermerkt ist, der vielleicht nach Meinung der Autoren das Sollkriterium darstellt, mit dem Ergebnissen der Studie aber nicht in Einklang zu bringen ist. Denn diese findet einen 19%igen Anstieg des Risikos für Bluthochdruck im Bereich zwischen 50 und 55 Dezibel Dauerschall und einen 20%igen Anstieg des Bluthochdrucks für maximale Schallpegel zwischen und 70-72 Dezibel.

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

- d. Beide Studien, die für den Anstieg des relativen Risikos für Bluthochdruck in Abhängigkeit vom Dauerschallpegel herangezogen werden, werden also in einer Art und Weise in der Tabelle dargestellt, welche die Ergebnisse der Studien gar nicht richtig wiedergeben kann und die völlig ungeeignet ist, um daraus Grenzwerte zu ermitteln.
 - e. Wie später beschrieben wird, bauen die Empfehlungen des Gutachtens auf diesen falschen und verharmlosenden Werten auf.
3. Eine nur noch durchschnittliche Entwicklung des Leseverständnis bei Kindern ab 45 Dezibel Dauerschall unter Tags ist ebenfalls nicht mehr ernsthaft als zumutbar zu bezeichnen und entspricht auch nicht der Definition der WHO von Gesundheit.
 4. Grenzwerte für den Nachtfluglärm von 52 Dezibel Dauerschallpegel bei denen nur jede zweite Nacht ein normales Durchschlafen beobachtbar ist, stören nicht nur das Wohlbefinden sondern sind gesundheitsschädlich.

Auf so dramatische Folgeerkrankungen wie den Schlaganfall wird nicht eingegangen. Auch psychische Störungen, Krebserkrankungen und Depression werden unter den Tisch gekehrt.

Nachdem in der Tabelle bereits von gesundheitsschädlichen Werten ausgegangen wird, wäre zu erwarten, dass daraus entsprechend niedrigere Grenzwerte abgeleitet werden, da ja Unsicherheitsfaktoren ebenso zu berücksichtigen sind, wie dass auch auf nicht 100% gesunde Personen Rücksicht genommen werden sollte. **Tatsächlich werden weit höhere und gesundheitsschädlichere Werte empfohlen.**

Zentrale Grundlage dafür sind die in der Tabelle 8 für die Studie von Eriksson aus dem Jahr 2007 falsch angegebenen Werte, die in abenteuerlicher Weise missbraucht werden.

Zuerst werden die falsch zitierten Werte aus der Studie von Eriksson, 2007 dazu herangezogen, um die HYENA Studien in Zweifel zu ziehen und deren Aussage zu eliminieren. Dass ist umso erstaunlicher, als dass die Studie von Eriksson auf 24-Stundenwerten aufbaut und die Kontrollgruppe bereits bis zu 50 Dezibel Fluglärm ausgesetzt ist. Daher sind daraus auch keine Aussagen für den Nachtfluglärm und dessen Wirkung ab 34 dB(A) ableitbar.

Danach werden diese mit der Erhöhung des Risikos für Bluthochdruck um etwa 19% assoziierten 24-Stundenwerte der Studie von Eriksson auch noch dazu verwendet, um Empfehlungen für die weit sensiblere Nacht abzuleiten. In diesem Teil des Gutachtens werden also Werte empfohlen, deren angebliche wissenschaftliche Grundlage so gar nicht existiert.

Gleiches gilt auch für den nächtlichen Spitzenschallpegel, der in der Studie von Eriksson, 2007

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

mit 3 Ereignissen pro 24h angegeben ist und aus dem im Gutachten Empfehlungen für 6 Ereignisse pro Nacht abgeleitet werden.

Würde man die zitierte Studie ernst nehmen, so muss die Empfehlung Werte vorsehen, die weit unter dem 3-maligen Überschreiten von 71 dB(A) pro Tag liegen, da in der Studie von Eriksson noch eine 20%ige Erhöhung des Risikos für Bluthochdruck festgestellt wurde.

Laut der im Gutachten zitierten HYENA-Studie (Jarup et al, 2008) steigt das Risiko für Bluthochdruck um **14,1% pro 10 Dezibel** über 35 dB(A). Die empfohlenen 52 dB(A) entsprechen also einer zu erwartenden Steigerung des Bluthochdrucks von 25% oder einer **Steigerung der von Bluthochdruck betroffenen Bevölkerung um ein Viertel**. Die durch weit umfangreiche Daten abgesicherten Studien von Prof. Greiser lassen hier auf **noch weit höhere Werte** für eine ganze Reihe von Erkrankungen schließen – nicht zuletzt auch für die nicht nur tragischen sondern auch in der Behandlung besonders teuren Schlaganfälle.

Dass der laut amtlichen Gutachten empfohlene nächtliche Dauerschallpegel von 52 dB(A) führt dazu, dass ein normales Durchschlafen nur jede 2. Nacht möglich ist, zeigt ebenfalls, dass dieser Wert um Größenordnungen zu hoch ist. Würde der empfohlene Wert verordnet, würde man seitens des Infrastruktur- und des Umweltministeriums die Verletzung elementarer Menschenrechte durch Fluglärm für zumutbar erklären und eine Verordnung erlassen, die möglicherweise auch mit der Anti-Folter Konvention in Konflikt stehen dürfte.

Auch das im Gutachten angeführte Kriterium, dass eine Belästigung eines Viertels der Bevölkerung unter einer Flugroute zumutbar ist, ist nicht wirklich nachvollziehbar. Es werden aber nicht die daraus abgeleiteten 52 Dezibel empfohlen sondern stattdessen werden einfach 10 dB(A) zum vorher falsch ermittelten Grenzwert für Nachtfluglärm von ebenfalls 52 Dezibel Dauerschall addiert. Kurioserweise wird also erst ein 24-Stundenwert aus einer Studie fälschlicherweise für den Nachtfluglärm herangezogen und dieser dann für den Tag um 10 Dezibel erhöht. Logischerweise kommt man damit auf einen 24-Stundenwert, der um 10 Dezibel höher ist, als der in der zitierten Studie. Diese Vorgangsweise ist nicht nur grob unwissenschaftlich sondern scheint auch nur damit erklärbar, dass ein vom Auftraggeber festgelegtes Wunschergebnis erreicht werden sollte.

Interessanterweise werden die empfohlenen Dauerschallpegel im Gutachten bereits im Abschnitt 5.3., also 2 Seiten weiter, massiv kritisiert. So wird angeführt, dass für die Verhütung von negativen Auswirkungen auf die kognitiven Entwicklungen bei Kindern um etwa 15 dB niedrigere Werte anzustreben sind. Offensichtlich sind also die Gutachter mit ihren eigenen Empfehlungen

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

nicht zufrieden.

Es lässt sich also feststellen, dass die Empfehlungen im Gutachten nicht nur auf einer einseitigen sondern auch auf einer grob falschen Wiedergabe wissenschaftlicher Untersuchungsergebnisse beruhen. Die Umsetzung der Empfehlungen im Gutachten entspräche daher der bewussten Inkaufnahme von Gesundheitsschäden, die weit über den im Gutachten angeführten liegen sowie auch der bereits im Gutachten selbst kritisierten unvorteilhaften Entwicklung von Kindern.

Allgemeine Anmerkungen zur Verordnung

Da der Flugverkehr für die durch seine Immissionen wie Fluglärm und Feinstaub verursachten Schäden in keiner Weise aufkommt, sind die im Entwurf der Verordnung angeführten Grenzwerte aus gesundheitspolitischen, umweltpolitischen und volkswirtschaftlichen Überlegungen im Interesse der Allgemeinheit klar abzulehnen.

Weiters würde die Verordnung in der vorliegenden Form auch dazu führen, dass der Fluglärm durch Flughafenausbauten alle 5 Jahre um 2 Dezibel gesteigert werden kann, ohne dass eine Überschreitung der Zumutbarkeit vorliegt - obwohl das 58% mehr Überflügen entspricht. Dieses Irrelevanzkriterium hebt nicht nur das Umweltverträglichkeitsgesetz aus, sondern auch die Bestrebungen Österreichs seine Klimaschutzziele zu erreichen. Statt 250.000 Flugbewegungen pro Jahr sind das dann 395.000 Flugbewegungen pro Jahr ohne UVP möglich. Werden die Flugzeuge, so wie vom Flughafen in seinen Umweltverträglichkeitsbericht zu den nach EU-Recht illegalen Ausbauten postuliert, tatsächlich leiser, so sind noch weit mehr Überflüge möglich. Behauptungen im Begleitbrief, die Verordnung wäre nicht klimarelevant, stellen sich alleine damit bereits als falsch heraus.

Generell sind auch die im Zusatzdokument angegebenen Argumente irreführend. So ist zum Beispiel von einem ausgewogenen Ansatz die Rede, während im Verordnungstext dem Bürger sogar EU- und Menschenrechte entzogen werden. Beispielsweise kommt die Bestimmung, dass objektseitige Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm ausreichend sind, einer Form von Freiheitsentzug gleich, da damit implizit zugemutet wird, dass ein Aufenthalt im Freien rund um das Wohnobjekt gesundheitsgefährdend ist. Das gilt auch für eine ganze Reihe anderer Punkte in der geplanten Verordnung, die statt die Bürger vor dem Flugverkehr, offensichtlich nur den Flugverkehr vor den Bürgern und ihren berechtigten Ansprüchen schützen soll.

Kommt die Verordnung in der eingereichten Form, wäre damit nicht nur ein weiterer Schritt Richtung hemmungsloser Zerstörung der Lebensqualität und Gesundheit durch Fluglärm gesetzt, es müssten zuerst auch einmal entsprechende Budgetmittel für die daraus in Zukunft zu

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

erwartenden, **enormen Gesundheitskosten** reserviert werden.

Empfehlungen und Forderungen der BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“

Einige der nicht in dem Gutachten berücksichtigten Forschungsergebnisse belegen, dass die aus dem Gutachten selbst herauslesbaren Gesundheitsschäden in Wahrheit noch um einiges höher sein dürften. Insbesondere die noch unveröffentlichte Studie von Prof. Greiser, die mit 3.69 Millionen Versicherungsjahren die belastbarste derzeit verfügbar wissenschaftliche Studie überhaupt darstellt, **legt den Schluss nahe, dass bereits ab 40 dB(A) energieäquivalenter Dauerschall mit einer Reihe von Erkrankungen zu rechnen ist.**

Da dieser Wert unter praktisch allen Flugrouten in einer Entfernung von bis zu 30 oder mehr km vom Flughafen noch erreicht wird, sind die **Flugrouten zuerst einmal so zu optimieren, dass möglichst wenige Menschen vom Fluglärm betroffen sind.** Dafür ist auch die Erstellung entsprechender Lärmkarten erforderlich.

Erst in einem 2. Schritt sind dann Maßnahmen zu finden, die den Schutz der Gesundheit der Betroffenen objektseitig gewährleisten. Unabhängig davon, hat der Verursacher des Fluglärms auch für eine entsprechende Entschädigung der Betroffenen zu sorgen.

Da Fluglärm bereits bei Werten über 40 dB(A) Dauerschall gesundheitsschädlich sein dürften, hat der Verursacher spätestens ab diesen Lärmpegel für die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern aufzukommen. Dabei sind entsprechend der Untersuchungen von Prof. Greiser zumindest die 6 verkehrsreichsten Monate heranzuziehen.

Für die Nacht lässt sich im Sinne der Gesundheitsvorsorge nur ein absolutes Nachtflugverbot ableiten. Zumindest aber sind die Grenzwerte der WHO einzuhalten, die entsprechend der besonders störenden Wirkung für Fluglärm Dauerschallpegel von 30-35 dB(A) nicht überschreiten sollten, wobei diese Werte für jede einzelne Nacht gelten müssen.

Entsprechend den allgemeinen Richtlinien der WHO, die für nächtliche Spitzenschallpegel maximal 60 Dezibel vorsehen und für tieffrequenten Lärm, wie Fluglärm, die Messung nach dB(C) fordern, sind – bis zu einem absoluten Nachtflugverbot - Maximalschallpegel unter 60 Dezibel dB(C) zu empfehlen (entspricht rund 49 dB(A)).

Entsprechend der im Gutachten zitierten Untersuchung von Eriksson, 2007 ist auch eine Begrenzung der Maximalpegel auf unter 70 dB(A) unter Tags zu fordern.

Stellungnahme der parteiunabhängigen Bürgerinitiative „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ zur Luftverkehr-Immissionsschutzverordnung vom 16.12.2009

Höhere Grenzwerte würden jedenfalls zuerst einmal entsprechende Untersuchungen erfordern, welche die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit im Großraum Wien so vollständig wie möglich erfassen sollten. Es dürfen nur Grenzwerte verordnet werden, bei denen eine gesundheitliche Bedenklichkeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Dazu müsste der Gesundheitszustand der Bevölkerung auf Basis des Medikamentenverbrauchs und/oder ärztlicher Diagnosen entsprechend großflächig und objektiv erhoben werden und mit den zu errechnenden Lärmbelastigungen nach dB(C) am Wohnort der Betroffenen korreliert werden.

Weiters ist auch die Umsetzung der **bereits 2002 in Kraft getretenen Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union (RL 2002/49/EG), zu fordern**, deren Ziel es ist:

1. schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm **vorzubeugen** [und nicht durch gesundheitsschädliche Verordnungen zur fördern] und
2. ruhige Gebiete (wie u. a. Liesing) zu erhalten.

Daraus geht auch klar hervor, dass nicht nur entsprechend niedrige Grenzwerte vorzusehen sind, sondern dass die Flugrouten, die seit 2004 über Liesing gelegt wurden, nach EU-Recht illegal sein dürften und daher zurückzunehmen sind.

Parteiunabhängige BI „Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“

