

## **Einwendungen gegen den Lärmaktionsplan Stufe 3 in Königs Wusterhausen**

### **Einleitung**

#### **Lärm allgemein:**

Die Gesundheit ist das höchste Gut des Menschen. Diese zu schützen ist eine wichtige Aufgabe des Staates. Eine herausragende Rolle hierbei spielt die zunehmende Verlärmung der Bevölkerung. Der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) [https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund\\_26081998\\_IG19980826.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwwbund_26081998_IG19980826.htm)) ist dazu folgendes zu entnehmen:

der nächtliche Lärmpegel außerhalb von Gebäuden in allgemeinen Wohngebieten, als solche sind die meisten betroffenen Gebiete in unserer Stadt eingestuft, sollte kleiner als 40 dB(A) sein. Auf der Webseite des Umweltbundesamtes werden hierzu noch einige Beispiele angeführt, bei nächtlicher Lärmbelastung von 65 dB(A) steigt das Herzinfarktrisiko um 20 bis 30% , ebenso wird die Leistung des Immunsystems ab 60 dB(A) um eben diesen Wert reduziert, Bluthochdruckgeschehen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krankheiten des Hormonsystems und Gehörschäden steigen bei über 55 dB(A) bereits gegenüber 50dB(A) um 50% an.

Als weitere mögliche Gesundheitsstörungen werden veränderte Blutwerte, Arteriosklerose, psychische Störungen, Nervosität, Abgeschlagenheit, Aggressionen und die Verminderung der Lesefähigkeit und des Langzeitgedächtnisses bei Kindern genannt.

Die WHO empfiehlt ebenso strengstens die Einhaltung zum Beispiel dieser Grenzwerte für Straßenverkehrslärm:

*For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below 53 decibels (dB)  $L_{DEN}$ , as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects. Strong For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic during night time below 45 dB  $L_{NIGHT}$ , as night-time road traffic noise above this level is associated with adverse effects on sleep. Strong To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policymakers implement suitable measures to reduce noise exposure from road traffic in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions, the GDG recommends reducing noise both at the source and on the route between the source and the affected population by changes in infrastructure.*

Quelle: <https://www.euro.who.int/de/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

Hier wird auch eingehend auf mögliche gesundheitliche Folgen eingegangen.

## Fluglärm:

Auch für Fluglärm, insbesondere nächtlichen, werden von der WHO strenge Grenzwerte genannt (Quelle ebenda):

*For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft below 45 dB  $L_{DEN}$ , as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects. Strong For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB  $L_{NIGHT}$ , as nighttime aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep. Strong To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.*

Weiterhin geht aus einer Studie der EU Umweltpartner von Prof. Dr. Münzel aus 2020 hervor, das durch **nächtlichen** Flugverkehr und daraus entstehendem Lärm das Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen um bis zu 50% erhöht ist, einhergehend mit 3 mal höherem Risiko für Herzrhythmusstörungen und bei 36% der Betroffenen zu einem früheren Tod führen kann.

Quelle: <https://www.unimedizin-mainz.de/presse/pressemitteilungen/aktuellemitteilungen/newsdetail/article/laerm-macht-das-herz-krank-laermbelastung-fuehrt-zur-ueberproduktion-herzeigener-hormone-und-erhoeht-die-sterblichkeit.html>

## Infraschall:

Hierbei handelt es sich um niederfrequenten Schall, der vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen werden kann. Er ist sehr langwellig und kann sich daher über weite Strecken ausbreiten, ohne an Stärke zu verlieren.

Bisherige Dämm- und Schutzmaßnahmen an Gebäuden durchdringt er mühelos und innerhalb von Gebäuden kann er sich verstärken.

In Deutschland dürfen übrigens laut Bundesumweltamt im Abstand von 25 km um Infraschall-Messstationen keine Windräder errichtet werden. Der Abstand zur Wohnbebauung ist dagegen in Brandenburg auf 1 km begrenzt und es gibt Bestrebungen der Windkraftlobby und der Politik, diese Werte weiter zu reduzieren bzw. immer größere Anlagen mit stärkeren Emissionen zu bauen.

Hierzu gibt es verschiedene Studien des RKI, von Prof Krahé 2011 im Auftrag des Bundesumweltamtes etc., die die Wirkungen von Infraschall auf den menschlichen Körper beschreiben. Vor allem werden Störungen im Innenohr, welches mit dem Gleichgewichtssinn des Menschen in Zusammenhang steht, beschrieben. In einer Studie musste die Beschallung mit einer Frequenz von 16 Hz an Probanden bereits nach einer Stunde abgebrochen werden, da die Leistung des Herzmuskels um 20% zurückging.

Die Ausbreitungsbedingungen von Infraschall kann man hier nachlesen:

[https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefaehrdungsanalysen/Seismologie/Downloads/infraschall\\_WKA.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefaehrdungsanalysen/Seismologie/Downloads/infraschall_WKA.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

Auch von anderen Quellen wie Verkehrslärm (Eisen- und Autobahnen) gehen erheblich Emissionen von Infraschall aus, die im Verdacht sind, ebenfalls gesundheitsschädlich zu sein.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/tieffrequente-geraeusche#gesetzliche-bestimmungen-zu-tieffrequenten-schall>

## Unsere Forderungen

1. Beim Studium der Vorlage zur 3. Stufe des Lärmaktionsplanes fallen sofort die **Grenzwerte 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts** ins Auge, die im Gegensatz zu allen oben genannten wissenschaftlichen Empfehlungen stehen. Hier ist eine Korrektur und Nachbesserung unbedingt erforderlich.
2. Fraglich sind die **Werte aus Tabelle 2 und 3**, die die Anzahl der belasteten Einwohner wiedergeben. Bereits in der ersten Stufe des Lärmaktionsplans vom 19.9.2008 wurden deutlich mehr belastete Personen, nämlich 290 Personen über 65 dB(A,) 1750 mit über 55 dB(A) und 2400 mit über 45 dB(A) festgestellt.  
In der neuen Fassung sind die Werte in Tabelle 2 und 3 **trotz massiv gestiegenen Verkehrsaufkommens deutlich niedriger**. Eine Überprüfung der Messwerte und auch der Verkehrszahlen ist daher aus unserer Sicht dringend nötig. Wir stellen außerdem die Frage, woher die genannten Werte stammen und ob sie wissenschaftlich und auch messtechnisch nachzuvollziehen sind.
3. Ein Beispiel für die **äußerst mangelhafte Qualität des zugrunde liegenden Zahlenwerkes** ist die Zernsdorfer Friedrich-Engels-Straße. Für sie wurde ein Verkehrsaufkommen von 7.476 Kfz/24h festgestellt - für die südlich daran anschließende, wesentlich stärker frequentierte Friedensau und Karl-Marx-Str. jedoch mit 3.700 Kfz/24h ein extrem kleineres Verkehrsaufkommen angesetzt! Dies entbehrt jeder Logik! Wohlgedenkt müssen fast alle Kfz, die durch die Fr.-Engels-Str. fahren, auch über die Karl-Marx-Str. fahren!  
Die relevante Kartierung der K6153 **endet im Ortskern von Zernsdorf**. Lösen sich die Fahrzeuge dort auf?  
All dies erscheint **willkürlich und lässt uns an der Qualität des gesamten Werkes zweifeln**, zumal wir als Bürgerinitiative nicht in der Lage sind, viele der genannten Zahlen zu überprüfen und nachzuvollziehen.  
Dieses Zahlenchaos ist ein Beispiel dafür, dass der vorliegende Bericht und seine Folgerungen wertlos sind, zumal gerade der genannte Straßenabschnitt als offizielle Ausweichroute der A10 oftmals vom Schwerlastverkehr überrollt wird.  
Dies gilt gleichermaßen für die Umfahrgestrecken durch die Kernstadt KW in Richtung Ragow und aus Ragow kommend. Auch hier sollten erst endlich einmal aussagekräftige Verkehrsmessungen vorgenommen werden.
4. Zu dem **vorhandenen und zu erwartenden Verkehr finden sich keine oder nur verwaschene Angaben, die nicht auf Fakten basieren**. Auch hier ist eine Nachbesserung dringend notwendig. So ist durch die Ansiedlung unter anderem von Amazon im Gewerbegebiet Niederlehme bei Fertigstellung der Abkürzung zwischen der Autobahn und dem Ortskern Niederlehme ein wesentlich stärkeres Verkehrsaufkommen über die Wernsdorfer/Niederlehmer Straße in Richtung Schmöckwitz/Erkner/Berlin zu erwarten, insbesondere wie auch heute schon beim Kollaps der A10/A113 im Flughafenumfeld und der A10 im TESLA-Umfeld.
5. Für den Schienenverkehr sollte der **Ausbau des zweite Gleises und der Ertüchtigung des Anschlusses des Hafens für 720 m lange Güterzüge** im Bereich Königs Wusterhausen mit einbezogen werden. Auch hierzu fehlen Berechnungen, die unbedingt einzubringen sind. Die Infrastruktur des Hafens hat sich erheblich entwickelt und wird weiter wachsen, insbesondere im Bereich intermodaler Schiene/Straße Umschlag mit erheblich höherem Verkehrsaufkommen, insbesondere beim **Schwerlastverkehr aus dem Hafen über die L30 Richtung Auffahrt A10**. Ebenfalls außen vor gelassen wurden die **Lärmemissionen der im Hafen angesiedelten Gewerbe**, namentlich Timberpak. Hier wird unter freiem Himmel belastetes Altholz geschreddert und Container abgesetzt, die Lärmbelastung ist erheblich, auch in umliegenden Wohngebieten.  
<https://www.stadtfunk-kw.de/dem-hafen-wird-das-wasser-abgegraben>
6. Für den Bereich der A10 wurden schon in der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung vom 19.9.2008 **drei konkrete Vorschläge erbracht**, die nunmehr dreizehn Jahre auf Umsetzung warten:  
\_Aufbringen von lärminderndem Straßenbelag  
\_Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 KM /h nachts für PKW und 60 KM /h für LKW  
\_Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich Zernsdorf.

In der dritten Stufe ist allenfalls *von einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 Km/h* zu lesen. Die Hauptlärmquelle, der Schwerlastverkehr, fällt umso mehr ins Gewicht, als dass es praktisch keine LKW gibt, die auf der Autobahn 80 km/h fahren. Die LKW fahren durchweg 88-90 km/h. Die Lärmbelastung steigt jedoch exponentiell, sodass **die Annahmen bei +10% Geschwindigkeit komplett falsch** sind. Eine **nächtliche Begrenzung auf 60 km/h für LKW ist eine unserer Mindestforderungen**, die sofort mit geringem Aufwand durchsetzbar wäre.

Die in der dritten Stufe genannten abgeschwächten Folgerungen erscheinen uns im Interesse der betroffenen Bevölkerung völlig absurd, es zeugt von keinerlei seriöser Recherche bzw. Messungen realer Verkehrsmengen, welche Voraussetzung einer seriösen Planung wären.

**Ist seit dem letzten LAP überhaupt eine erneute Lärmmessung der Autobahnemissionen erfolgt** und in den Bericht eingeflossen? Wenn ja, ist die Lärmmessung während der jahrelangen Baustelle querab von KW erfolgt? Dann nämlich sind diese Werte unbrauchbar, denn sie spiegeln durch die temporären Geschwindigkeitsherabsetzungen nicht die Wirklichkeit wieder.

7. Den letzten **Schutz der nördlichen Wohngebiete von Zernsdorf** stellt der Wald zwischen Autobahn und Siedlung dar. Es droht jetzt die **Abholzung dieses Waldes zu Gunsten des Kiesabbaus**. Der Tagebau ist bereits heute bis auf 300 m an die westliche Siedlungsgrenze herangerückt. Damit verbunden ist bereits heute ein drastischer Anstieg der Lärmbelastung bei westlichen und nördlichen Windrichtungen nicht nur für Zernsdorf, sondern auch für Kablow, Kablow Ziegelei, Uckley und Senzig. Der gesamte Sachverhalt findet aber keinerlei Berücksichtigung.

Hier werden drei sehr wichtige Fakten außer acht gelassen:

\_der Lärm der BAB 10

\_der Lärm und die Staubemissionen durch den Betrieb der Kiesgrube

\_die bisherige Schutzfunktion des Waldes, von den Erholungsmöglichkeiten einmal abgesehen

Zu diesem Thema gibt es eine mit ca. 720 Unterschriften versehene Petition mit dem Titel „Rettet uns vor dem Lärm!“ am Ministerpräsident Woidke, LDS Landrat Loge und Bürgermeister Ennullat, die der Stadtverwaltung vorliegt und offenbar dem Ersteller dieses Berichts nicht bekannt gemacht wurde.

<https://www.stadtfunk-kw.de/rettet-uns-vor-dem-laerm>

8. Auch der **vom Windpark in Uckley ausgehende Infraschall** wurde in der vorliegenden Fassung überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl die Abstände zur Wohnbebauung von 1 km zum Teil unterschritten wurden. Völlig absurd ist die Kartierung des Wernsdorfer Waldgebietes als „ruhiges Gebiet“. Die Schallemissionen (akustischer Lärm, Infraschall) der WEA wurden wohl ausgeblendet?
9. Eine textliche Anmerkung. Das **»ortsteilfreie Kernstadtgebiet«** gibt es schon lange nicht mehr, ebenfalls ein Indiz für mangelhafte Recherche.
10. Gehen wir richtig in der Annahme, dass in diesem Bericht von 2020 **die Infrastrukturkartierung von 2012** verwendet wurde? Gerade in den letzten Jahren und in sehr naher Zukunft gab und gibt es hier grundlegende Änderungen.

## Unser Fazit

Der vorliegende Entwurf der 3. Stufe des Lärmaktionsplans ist aus den genannten Gründen für den Schutz von Leben und Gesundheit der Bevölkerung unserer Stadt völlig wertlos.

Die Recherchen, Messungen und Annahmen sind fehlerhaft, die Schlussfolgerungen damit wertlos.

**Wir verlangen eine Revision der in der Studie enthaltenen Annahmen und Messungen, um die tatsächlichen Belastungen zu ermitteln. Gerne bieten wir als Bürgerinitiative dazu unsere Mithilfe an.**

Es stellt sich uns die Frage, warum für derartige Studien Steuergelder ausgegeben werden, statt sinnvolle Maßnahmen einzuleiten, die die Bevölkerung tatsächlich vor Lärm schützen.

Zernsdorf, 29. Januar 2021

Stefan Wichard, Priska Wollein, Matthias Fischer

Unabhängige Bürgerliste Königs Wusterhausen

**Weitere Quellen:**

[https://www.koenigs-wusterhausen.de/960072/20201202\\_Bericht\\_Laermaktionsplanung\\_3 - Stufe\\_Koenigs-Wusterhausen\\_Web.pdf](https://www.koenigs-wusterhausen.de/960072/20201202_Bericht_Laermaktionsplanung_3_-_Stufe_Koenigs-Wusterhausen_Web.pdf)

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/tieffrequente-gerauesche#tieffrequenter-schall-und-infraschall>

<https://www.unimedizin-mainz.de/presse/pressemitteilungen/aktuellemitteilungen/newsdetail/article/laerm-macht-das-herz-krank-laermbelastung-fuehrt-zur-ueberproduktion-herzeigener-hormone-und-erhoeht-die-sterblichkeit.html>

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm/strassenverkehrs-laerm#welche-faktoren-haben-einen-einfluss-auf-den-strassenverkehrslarm>

[https://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf](https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf)

<https://www.aerzteblatt.de/archiv/206499/Auswirkungen-von-Laerm-auf-das-Herz-Kreislauf-System>

[https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefaehrdungsanalysen/Seismologie/Downloads/infraschall\\_WKA.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefaehrdungsanalysen/Seismologie/Downloads/infraschall_WKA.pdf?__blob=publicationFile&v=2)