

Press release

Kiel, 03.03.2025

Neue Schadstoffgrenzwerte am THR: keine weitere Kaiserbaustelle riskieren

Zur Berichterstattung der Kieler Nachrichten über die Halbierung des EU-Stickstoffdioxidgrenzwerts und deren Folgen für den Kieler Theodor-Heuss-Ring erklärt Ratsherr Marcel Schmidt, Vorsitzender der SSW-Ratsfraktion Kiel:

„Der Theodor-Heuss-Ring ist mit seinen über Jahre dauernden Verkehrsproblemen für viel zu viele Kieler*innen in der jüngsten Vergangenheit bereits ein sehr großes Ärgernis gewesen. Jetzt – direkt im Anschluss an den Bundestagswahlkampf – beginnt die Landespolitik darüber zu diskutieren, wie die neuen EU-Grenzwerte für Schadstoffe in der Luft auch in Kiel umgesetzt werden können, obwohl bereits seit letztem Herbst klar ist, wie hoch die neuen Grenzwerte sein werden und dass sie ab 2030 gelten werden – mit zu ergreifenden Maßnahmen bereits ab 2026. Wir können uns kaum vorstellen, dass im Landesministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur niemand diese Änderung hat kommen sehen.

Die Entwicklung wirft Fragen auf: Wenn bereits ab 20 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft eine Gesundheitsgefährdung besteht – ein Wert, der in den letzten Jahren mitunter um ein Vielfaches überschritten wurde – wie kann es verantwortet werden, dass dort überhaupt Menschen wohnen? Wie teuer waren bis hierhin die Maßnahmen, die im Kampf gegen hohe Stickstoffdioxid-Werte ergriffen wurden? Wie viel davon musste die Stadt tragen und welche Kosten kommen jetzt noch auf uns zu?

Tatsache ist in jedem Fall: Bauliche Veränderungen am Theodor-Heuss-Ring wären der Stadtbevölkerung nach einer Jahre andauernden ‚Kaiserbaustelle‘ nur äußerst schwer zu vermitteln. Wäre nicht von Anfang an eine umfassende Lösung für das Schadstoffproblem richtig gewesen, die sich bereits an den neuen Grenzwerten orientiert hätte? Und was bedeutet die neue Gemengelage am Theodor-Heuss-Ring für einen Ausbau der A21 bis

zum Barkauer Kreuz? Dort liefe man immerhin Gefahr, eine Autobahn direkt in eine Straße münden zu lassen, auf der perspektivisch Dieselfahrverbote drohen. Insgesamt kann es jetzt nicht darum gehen, Verkehrsmaßnahmen und -projekte gegeneinander auszuspielen, sondern eine transparente und glaubwürdige Marschrichtung einzuschlagen, die gleichzeitig den Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie einen funktionierenden Verkehrsfluss unter einen Hut bringt.“