

Kiel nimmt Gesundheit seiner Bürger*innen nicht ernst

Presserklärung vom 21.3.16

Stickoxide in der Luft führen zu einer Zunahme von Herz/Kreislauf- sowie Atemwegserkrankungen. Eine chronische Belastung verkürzt die Lebenserwartung. Die Hauptquelle der Stickstoffoxidemissionen ist der Verkehr, insbesondere der Dieselverkehr(1).

Die Sailing City Kiel spielt seit Jahren in der Top-Liga der deutschen Städte mit höchster Belastung, d.h. einem Jahresmittelwert von über $60\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft, gemeinsam mit 11 anderen Städten wie München, Stuttgart, Berlin und Köln (2). Der Messpunkt für diese Daten liegt am Theodor-Heuss-Ring (3, Bild) unmittelbar vor der Hauswand der dort stehenden Mietshäuser. In deutsches Recht - mit der [39. BImSchV](#) umgesetzt - ist für den Schutz der menschlichen Gesundheit ein Jahresgrenzwert von $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft im Jahresmittel festgelegt, der seit 2010 einzuhalten ist (4)

Trotzdem gibt es in Kiel, anders als in Stuttgart oder Köln, hier keine Umweltzone, die das Fahren nur mit Umweltplakette zulässt.

Besondere Brisanz birgt in diesem Zusammenhang der aktuell ausliegende Bebaungsplan-Entwurf für den Bau eines Möbelmarktzentrums (Möbel Kraft und Sconto) an der gleichen Straße ca. 1.8 km nördlich dieses Messpunktes: Im Luftschadstoffgutachten (5), das entsprechend dem städtebaulichen Vertrag (6) vom Investor gezahlt wurde, findet dieser schon jetzt widerrechtlich hoch belastete Abschnitt keinerlei Erwähnung, obwohl laut Verkehrsgutachten 20% der Kunden über die B76 aus östlicher Richtung an diesem Messpunkt vorbeifahren müssen, entsprechend der prognostizierten Kundenzahlen wären das an einen durchschnittlichen Werktag 758 zusätzliche PKW jeweils auf Hin und Rückweg (7), zu Spitzenzeiten entsprechend mehr. Nicht eingeflossen sind in das Verkehrsgutachten von 2014 die Planungen eines neuen Wohnungsbaugebietes mit 10.000 Wohneinheiten im Kieler Süden (10), das wegen des aktuellen Bevölkerungswachstums z.Zt vorangetrieben wird sowie die vermehrte Verkehrsbelastung durch den Ausbaus der B404 zur A21 sowie die geplante Vergrößerung des nahen Ikea-Marktes um 20% Verkaufsfläche.(B-Plan-Aufstellungsbeschluss vor wenigen Wochen).

Ebenso zeigt die Stadt eine ausgeprägte Gleichgültigkeit gegenüber den Anliegern des Verkehrsknotenpunktes Westring/Schützenwall, die ebenfalls Hauptleidtragende der Möbelmarktplanung in Bezug auf Stickoxidbelastung sein dürften:

Das Gutachten nimmt hier als Ausgangswert Messungen eines zwar etwas näher liegenden Messpunktes (Max-Planck-Straße). Dieser Messpunkt ist jedoch ein Hintergrund- und nicht ein Verkehrsmesspunkt und liegt im Grünen auf der höchsten Erhebung der Umgebung fern des fließenden Straßenverkehrs (8, Foto). Die Werte liegen regelmäßig bei etwa 1/3 der Werte vom Theodor-Heuss-Ring. Der Gutachter berechnet mit Hilfe von Verkehrsdaten, Wind am Holtenauer Leuchtturm und Straßenbreite dann Ausgangswerte und prognostiziert trotz deutlicher Verkehrszunahme am Knotenpunkt Stickoxidwerten unter $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Ähnliches wird für Feinstaubbelastungen durchgeführt, die ebenfalls erheblich durch Verkehr mitbedingt sind (11) und neben Herz/Kreislauf sowie Atemwegserkrankungen einer neuen Studie zufolge auch die Rate von Frühgeburten ansteigen lassen (9). Auch hier wurden als

Ausgangswerte die Werte des Hintergrundmesspunktes Max-Planck-Straße genommen, (am Theodor-Heuss-Ring wird Feinstaub wohlweillich nicht gemessen).

Fazit:

In Bezug auf Gesundheitsrisiken durch Stickoxide und Feinstaub nimmt die Stadt Kiel ihre Sorgfaltspflicht gegenüber ihren Bürgern nicht ernst. Die BUND-Kreisgruppe fordert daher dringend ein klares Konzept für den Schutz der Bewohner des Theodor-Heuss-Ringes. Uwe Kern: "Die schon jetzt gegen EU-Grenzwerte verstoßende Belastung muss in die Abwägung zum Möbelmarktzentrum sowie zur geplanten Ikea-Erweiterung einfließen. Darüber hinaus müssen am Knotenpunkt Schützenwall/Westring eigene Ausgangswertmessungen mobil durchgeführt werden."

Quellenangaben unter den Fotos.



Kiel Theodor-Heuss-Ring LLUR-LÜSH

(Quelle 3)



Kiel Max-Planck-Straße ÓLLUR-LÜSH

(Quelle 8)

- (1) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/faq_nox.pdf
- (2) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/358/dokumente/no2_2014_2.pdf
- (3) <http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/Messstationen/KielTHRing.html>
- (4) <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/stickstoffdioxid-belastung>
- (5) http://kiel.de/leben/stadtentwicklung/moebel_kraft/ dokumente/988_Erneuter_Entwurf/7-988-Luftschadstoffgutachten.pdf

- (6) http://kiel.de/leben/stadtentwicklung/moebel_kraft/_dokumente/DS_0722_2011_Anlage_1_Staedtebaulicher_Vertrag.pdf
- (7) http://kiel.de/leben/stadtentwicklung/moebel_kraft/_dokumente/988_Erneuter_Entwurf/4-988-Verkehrs-und_Erschliessungsgutachten_141216.pdf S.33
- (8) <http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/L/luftqualitaet/Messstationen/KielMaxPlanckStr.html;jsessionid=5316E6449E2107EDB5E62BDA5B48BE31>
- (9) DeFranco E et al. Environ Health 2016;15:6 zitiert nach <http://www.springermedizin.de/mehr-fruehgeburten-bei-hoher-feinstaubbelastung/6193540.html>
- (10) Drucksache 0852/2015
<https://ratsinfo.kiel.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=18513#searchword>
- (11) <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub>