

Kleine Anfrage

des Abg. Friedrich Haag FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Aufhebung von Maßnahmen früherer Luftreinhaltepläne für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nachdem die Luftfiltersäulen im Bereich des Neckartors Stuttgart abgebaut wurden und auch der Expressbus der Vergangenheit angehört, wie beurteilt sie die Möglichkeit der Aufhebung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die in früheren als der aktuellen 5. Fortschreibung enthalten sind?
2. Wie würde sie es bewerten, wenn die Landeshauptstadt Stuttgart die in ihrem Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ enthaltenen Tempo-40-Strecken aufheben würde?
3. Nachdem, wie eingangs erwähnt, einzelne Maßnahmen des Gesamtpakets zur Luftreinhaltung bereits aufgehoben wurden, plant sie eine Überarbeitung des aktuellen Luftreinhalteplans?
4. Falls ja, für wie erforderlich erachtet sie aktuell noch Tempo 40 zur Luftreinhaltung?
5. Wie positioniert sie sich zur Forderung nach Aufhebung der genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen?

6.10.2025

Haag FDP/DVP

Begründung

Der aktuell gültige Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart liegt als 5. Fortschreibung vor. Aktuell werden die Grenzwerte eingehalten und es wird verschiedentlich die Aufhebung der Umweltzone mit den Diesel-Fahrverboten bis Euro V/5 gefordert. Das Gesamtpaket zur Luftreinhaltung beinhaltet jedoch weitere Maßnahmen, wie beispielsweise Tempo 40. Zunächst nur auf Steigungsstrecken, später auch auf anderen Relationen.

Antwort^{*)}

Mit Schreiben vom 29. Oktober 2025 Nr. VM4-0141.5-31/148/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Nachdem die Luftfiltersäulen im Bereich des Neckartors Stuttgart abgebaut wurden und auch der Expressbus der Vergangenheit angehört, wie beurteilt sie die Möglichkeit der Aufhebung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die in früheren als der aktuellen 5. Fortschreibung enthalten sind?

Zu 1.:

Der Einsatz von Luftfiltersäulen im Bereich des Stuttgarter Neckartors war von Beginn an als Übergangsmaßnahme konzipiert und hatte eine auf einen Straßenabschnitt begrenzte temporäre Brückenfunktion, bis andere strukturelle Verbesserungen (insbesondere Erneuerung der Fahrzeugflotte, ÖPNV-Ausbau) ihre Wirkung entfalten. Nachdem die Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Feinstaub deutlich gesunken sind, ist die kostenintensive Nachsorge mit Luftfiltern (Strom, Wartung, Filteraustausch) verzichtbar geworden.

Der Betrieb der Schnellbuslinie X1 wurde Ende 2022 ausgesetzt, nachdem sich die Entlastung der S- und U-Bahn auf der Nahverkehrsachse Bad Cannstatt-Innenstadt nicht wie erwartet eingestellt hatte. Der als Luftreinhaltemaßnahme eingerichtete Sonderfahrstreifen auf der Willy-Brandt-Straße (B 14) stadtauswärts im Zulauf auf die Kreuzung Am Neckartor/Heilmannstraße wurde dagegen beibehalten. Er gewährleistet ein Abrücken des allgemeinen Verkehrs von der angrenzenden Wohnbebauung und trägt damit zur Entlastung der dortigen Wohnbevölkerung bei.

Grundsätzlich sind Maßnahmen der Luftreinhaltung so lange beizubehalten, wie sie für die dauerhafte Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte auch bei ungünstigen Bedingungen erforderlich sind. Die Landesregierung ist jedoch auch der Ansicht, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen, die für eine sichere Grenzwerteinhaltung nicht mehr erforderlich sind, aufgehoben werden müssen. Aus diesen Gründen haben die Regierungspräsidien Ende 2020 begonnen, nicht mehr benötigte grüne Umweltzonen aufzuheben. Von den ursprünglich 22 Umweltzonen im Land sind derzeit nur noch drei Umweltzonen (Stuttgart, Ludwigsburg und Pforzheim) verblieben.

^{*)} Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. *Wie würde sie es bewerten, wenn die Landeshauptstadt Stuttgart die in ihrem Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ enthaltenen Tempo-40-Strecken aufheben würde?*
4. *Falls ja, für wie erforderlich erachtet sie aktuell noch Tempo 40 zur Luftreinhaltung?*
5. *Wie positioniert sie sich zur Forderung nach Aufhebung der genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen?*

Zu 2., 4. und 5.:

Die Fragen 2, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der 2., 3. und 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Stuttgart wurden aus Gründen der Luftreinhaltung Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h auf bestimmten Steigungsstrecken und Vorbehaltsstraßen eingeführt. Dies hat zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen und zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte beigetragen. Im Rahmen der 4. Fortschreibung wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 40 km/h auf den sogenannten Vorbehaltsstraßen im Talkessel Stuttgart sowie auf einzelnen Strecken außerhalb des Talkessels gutachterlich untersucht. Die Gutachten kamen auf eine Minderung der Stickstoffdioxidkonzentration als Jahresmittelwert um bis zu 5 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Die Geschwindigkeitsbeschränkungen führen zu einem beruhigten und gleichmäßigeren Verkehrsfluss, weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgängen und damit zu einer Minderung der verkehrsbedingten Emissionen. Zudem tragen sie zu einem verminderten Kfz-Aufkommen im Stuttgarter Talkessel bei. Vor diesem Hintergrund bleiben die Geschwindigkeitsreduzierungen wirksame und weiterhin erforderliche Maßnahmen, um die Schadstoffgrenzwerte einzuhalten. Das zeigt sich auch darin, dass in den Jahren 2023 und 2024 zwar die Jahresmittelwerte am Neckartor bei 32 bzw. 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ lagen, die besonderen Wetterlagen in den ersten Monaten des Jahres 2025 jedoch dazu geführt haben, dass der NO_2 -Mittelwert für das erste Halbjahr 2025 an der Messstation Stuttgart Am Neckartor auf 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gestiegen ist. Damit würde der aktuelle Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mit dem Entfall der prognostizierten Minderungswirkung der Maßnahme von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ knapp überschritten werden, wobei § 47 Absatz 1 BImSchG zur dauerhaften Einhaltung der Immissionsgrenzwerte verpflichtet. Auch eine „knappe“ Überschreitung stellt rechtlich eine Überschreitung dar und ist demnach zu vermeiden.

Weitere positive Wirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen – und damit ein Grund diese beizubehalten – sind unter anderem Lärmentlastungen für Anwohnende und eine erhöhte Verkehrssicherheit. So ist im Übrigen auch in Stuttgart ein signifikanter Rückgang der Unfälle auf dem klassifizierten Straßennetz zu beobachten.

3. *Nachdem, wie eingangs erwähnt, einzelne Maßnahmen des Gesamtpakets zur Luftreinhaltung bereits aufgehoben wurden, plant sie eine Überarbeitung des aktuellen Luftreinhalteplans?*

Zu 3.:

Nach der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie (RL [EU] 2024/2881) sind ab dem 1. Januar 2030 niedrigere Schadstoffgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit als bisher einzuhalten. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) reduziert sich von derzeit 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bereits vor Inkrafttreten der neuen Grenzwerte im Jahr 2030 sind die Mitgliedstaaten nach der neuen Luftqualitätsrichtlinie verpflichtet, sogenannte Luftqualitätsfahrpläne aufzustellen, wenn Überschreitungen der zukünftig geltenden Grenzwerte zwischen 2026 und 2029 festgestellt werden. Mit diesen Fahrplänen, die für Stuttgart nachzeitigem Kenntnisstand im Zeitraum 2027/2028 erforderlich werden, soll die rechtzeitige Einhaltung der Grenzwerte bis zum 1. Januar 2030 sichergestellt werden. Von der Aufstellung eines Luftreinhaltefahrplans kann nur abgesehen werden, wenn eine

Prognose der zu erwartenden Entwicklung (Basisszenario) zeigt, dass die Grenzwerte auch ohne zusätzliche Maßnahmen rechtzeitig eingehalten werden.

Die Landesregierung ist optimistisch, dass die neuen Grenzwerte für NO₂ bis auf wenige Hotspots aufgrund der bereits laufenden Maßnahmen eingehalten werden. Hierzu zählen insbesondere die Erhöhung des Anteils emissionsarmer Fahrzeuge, insb. Elektrofahrzeuge, die allgemeine Flottenerneuerung und die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr. Mit Blick auf die Hotspots und je näher das Jahr 2030 rückt, erscheint es angemessen, kein Hin und Her von Maßnahmenaufhebungen und Neuordnungen zu riskieren. Zur näheren Abstimmung sind die jeweils zuständigen Regierungspräsidien mit den Kommunen in Kontakt, bei denen weitere Anstrengungen erforderlich sind, um die neuen Anforderungen zu erfüllen. Hierzu zählt auch die Stadt Stuttgart.

In Vertretung

Zimmer

Staatssekretärin