

Antrag vom 23.10.2026

Eingang bei: L/OB

Datum: 23.10.2026

Antrag

Stadträtinnen / Stadträte - Fraktionen

CDU

Betreff

Luftreinhaltung in Stuttgart – Tempo-40-Regelungen auf den Prüfstand stellen

Wir bitten um eine Berichterstattung zu folgenden Fragen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik am 15.12.2026. Hierzu soll die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg persönlich eingeladen werden, um die Fragen im Ausschuss zu beantworten:

- 1.) Auf welcher aktuellen wissenschaftlichen und rechtlichen Grundlage hält das Umweltministerium weiterhin an Tempo 40 auf den Stuttgarter Vorbehaltsstraßen, insbesondere auf der B14 am Neckartor, fest? Wann wurde zuletzt überprüft, ob die Geschwindigkeitsbeschränkungen angesichts der seit Jahren eingehaltenen Stickstoffdioxidgrenzwerte und der zunehmend emissionsärmeren Fahrzeugflotte noch erforderlich und verhältnismäßig sind?
- 2.) Inwieweit sind die Modellrechnungen aus dem Jahr 2019 heute noch belastbar? Wie erklärt das Umweltministerium die angeführten Stickstoffdioxidminderungen von bis zu 5 Mikrogramm pro Kubikmeter gegenüber dem damals für das Neckartor prognostizierten Wert von rund 2,6 Mikrogramm pro Kubikmeter? Wie bewertet es die Erkenntnisse der LUBW aus dem Jahr 2012 auf Grundlage realer Testfahrten und Emissionsmessungen, wonach Tempo 40 auf ebenen Hauptverkehrsstraßen teilweise höhere Stickoxidemissionen verursachen kann als Tempo 50, sowie die neue Untersuchung aus Amsterdam (2026)? Gibt es aktuelle, streckenbezogene Messungen zur tatsächlichen Minderungswirkung von Tempo 40 gegenüber Tempo 50? Welche Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte wären bei einer Rückkehr zu Tempo 50 auf der B14 am Neckartor unter Berücksichtigung der heutigen Fahrzeugflotte zu erwarten?
- 3.) Welchen konkreten Beitrag leistet Tempo 40 gegenüber Tempo 50 zur Einhaltung des ab 2030 geltenden EU-Grenzwerts für Stickstoffdioxid von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter? Wie bewertet das Umweltministerium die Erforderlichkeit der Beschränkung, wenn der Grenzwert bei beiden Geschwindigkeiten überschritten wird und sich bei der Stickstoffdioxidbelastung zwischen Tempo 40 und Tempo 50 kaum Unterschiede ergeben? Wie wird die weitere Entwicklung der Schadstoffbelastung in Stuttgart bis 2030 und 2040 angesichts der fortschreitenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs eingeschätzt? Inwieweit werden dabei die in der EU-Luftqualitätsrichtlinie vorgesehenen Möglichkeiten einer Fristverlängerung bis 2035 beziehungsweise unter besonderen Voraussetzungen bis 2040 berücksichtigt?
- 4.) Ist das Umweltministerium bereit, die Erforderlichkeit von Tempo 40 durch eine unabhängige, ergebnisoffene Untersuchung auf Grundlage aktueller, realer Verkehrs- und Emissionsdaten überprüfen zu lassen, die Ergebnisse vollständig offenzulegen und darzulegen, unter welchen Voraussetzungen eine Rückkehr zu Tempo 50 möglich ist?

Begründung:

Die CDU-Gemeinderatsfraktion fordert die Rückkehr zu Tempo 50 auf den Stuttgarter Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf der B14 am Neckartor. Seit Jahren werden die

geltenden Stickstoffdioxidgrenzwerte eingehalten, moderne Fahrzeuge stoßen immer weniger Schadstoffe aus und die Elektromobilität nimmt zu. Dennoch hält das grün geführte Umweltministerium an Tempo 40 fest und stützt seine Argumentation weiterhin auf Modellrechnungen aus dem Jahr 2019. Damals wurde für das Neckartor eine Stickstoffdioxidminderung von rund 2,6 Mikrogramm pro Kubikmeter durch eine großräumige Tempo-40-Regelung prognostiziert. Heute argumentiert das Land sogar mit Minderungen von bis zu fünf Mikrogramm. Doch diese Zahlen belegen nicht, welchen tatsächlichen Nutzen Tempo 40 mit der heutigen Fahrzeugflotte noch hat. Eine Verkehrsbeschränkung wird nicht allein dadurch dauerhaft erforderlich, dass sie vor Jahren einmal für sinnvoll erklärt wurde.

Dabei hatte bereits 2012 die landeseigene Umweltfachbehörde LUBW anhand realer Testfahrten festgestellt, dass Tempo 40 auf ebenen Hauptverkehrsstraßen bei gutem Verkehrsfluss keineswegs weniger Stickoxide verursachen muss als Tempo 50. Teilweise steigen die Emissionen sogar. Eine aktuelle Untersuchung aus Amsterdam aus dem Jahr 2026 auf Grundlage realer Messungen unterstreicht diese Zweifel: Nach einer Absenkung von Tempo 50 auf Tempo 30 konnte keine statistisch nachweisbare zusätzliche Minderung der Stickstoffdioxidbelastung festgestellt werden. Die pauschale Gleichung „weniger Geschwindigkeit gleich weniger Schadstoffe“ ist wissenschaftlich jedenfalls nicht haltbar. Warum also hält das Umweltministerium an Tempo 40 auf Grundlage alter Modellrechnungen fest, obwohl zwei Untersuchungen auf Basis realer Messungen Zweifel an der tatsächlichen Minderungswirkung aufwerfen?

Hinzu kommt die europäische Entwicklung. Ab 2030 soll der zulässige Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von bislang 40 auf 20 Mikrogramm pro Kubikmeter halbiert werden. Beschlossen wurde diese Verschärfung noch vom Europäischen Parlament der vorherigen Wahlperiode, vor der Europawahl 2024 und der seither veränderten politischen Zusammensetzung. Dass europäische Umweltvorgaben keineswegs unveränderlich sind, zeigen die aktuellen Verhandlungen über eine Lockerung des sogenannten Verbrenner-Aus ab 2035. Auch die neuen Luftqualitätsgrenzwerte sollten deshalb nicht als politisch unangreifbar behandelt werden. Vor allem aber sieht die bereits geltende EU-Richtlinie ausdrücklich Fristverlängerungen bis 2035 und unter besonderen Voraussetzungen sogar bis zum 1. Januar 2040 vor. Gerade die topografische Kessellage Stuttgarts könnte hierbei eine Rolle spielen. Entscheidend ist jedoch, welchen tatsächlichen Beitrag Tempo 40 gegenüber Tempo 50 zur Einhaltung des neuen Grenzwerts überhaupt leistet. Denn wenn dieser bei beiden Geschwindigkeiten verfehlt wird und sich bei der Schadstoffbelastung zwischen Tempo 40 und Tempo 50 kaum Unterschiede ergeben, stellt sich umso mehr die Frage nach der tatsächlichen Erforderlichkeit der Beschränkung.

Wir wollen saubere Luft, aber keine Verkehrsbeschränkungen ohne nachgewiesene Notwendigkeit. Deshalb fordern wir vollständige Transparenz über die fachlichen Grundlagen der Tempo-40-Regelungen. Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg soll im Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik persönlich Rede und Antwort stehen, die bisherigen Gutachten offenlegen und erläutern, weshalb die Beschränkungen trotz erheblich veränderter Rahmenbedingungen weiterhin erforderlich sein sollen. Wir erwarten eine aktuelle, ergebnisoffene Untersuchung von Tempo 40 gegenüber Tempo 50 auf Grundlage realer Messungen, insbesondere auf der B14 am Neckartor. Wo keine tragfähigen Gründe mehr entgegenstehen, muss endlich wieder Tempo 50 gelten. Wer Einschränkungen von den Bürgern verlangt, muss sie mit aktuellen Fakten rechtfertigen können – nicht mit den Annahmen einer Computersimulation von gestern.

gez.

Alexander Kotz, Fraktionsvorsitzender
Dr. Carl-Christian Vetter, stv. Fraktionsvorsitzender
Beate Bulle-Schmid, stv. Fraktionsvorsitzende
Leonard Rzymann
Dr. Markus Reiners

Anlage/n

Keine