

Greifswald sicher & mobil: Ergänzung der bestehenden Tempo-30-Zonen

Einbringer/in	Datum
Fraktion Alternative Liste*Tierschutz*PARTEI	15.03.2026

geplante Beratungsfolge		geplantes Sitzungsdatum	Beratung
Ausschuss für Soziales, Jugend, Sport, Inklusion, Integration, Gleichstellung und Wohnen (SoA)	Beratung	23.03.2026	Ö
Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit (BuK)	Beratung	24.03.2026	Ö
Hauptausschuss (HA)	Beratung	13.04.2026	Ö
Senat (S)	Beratung	21.04.2026	N
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	27.04.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt,

die Verwaltung zu beauftragen, die im Gemeindegebiet bestehenden Tempo-30-Zonen durch weitere Tempo-30-Zonen und -Abschnitte dort zu ergänzen, wo es sachlich gerechtfertigt und rechtlich möglich ist.

Beschlusskontrolle: Sitzung der Bürgerschaft am 21.09.2026

Sachdarstellung

Die novellierte Straßenverkehrsordnung eröffnet Kommunen zusätzliche Möglichkeiten, Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h anzuordnen.

Nähere Informationen der Agentur für kommunalen Klimaschutz und des Instituts für Energie- und Umweltforschung sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit finden Sie hier:
<https://www.klimaschutz.de/de/aktuelles/meldungen/steuerungsinstrument-fuer-mehr-klimaschutz-tempo-30>

Es sind insbesondere Straßen in Wohngebieten, Wohnsammelstraßen, quartiersverbindende Nebenstraßen sowie Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen daraufhin zu prüfen, ob sie für die Einrichtung weiterer Tempo-30-Zonen geeignet sind. Vorrangig sind auch solche Bereiche zu identifizieren, in denen durch zusätzliche Tempo-30-Zonen

- Lücken zwischen bereits bestehenden Tempo-30-Zonen geschlossen,
- Schul- und Alltagswege sicherer gestaltet,
- die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert sowie
- Verkehrslärm und verkehrsbedingte Emissionen gemindert werden können.

Soweit Straßen wegen ihrer Verkehrsfunktion nicht für eine Tempo-30-Zone in Betracht kommen, möge die Verwaltung ergänzend prüfen, ob dort streckenbezogene Tempo-30-Abschnitte oder Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeit sinnvoll und möglich sind.

Die Verwaltung möge zudem alle für die Umsetzung erforderlichen Schritte einleiten und, soweit die straßenverkehrsrechtliche Zuständigkeit nicht bei der Gemeinde liegt, die erforderlichen Anträge bei der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stellen.

Der Bürgerschaft ist eine Vorlage vorzulegen, die eine Kartendarstellung der bestehenden und vorzusehenden zusätzlichen Tempo-30-Zonen bzw. Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeiten sowie eine Darstellung der jeweils zuständigen Behörden enthält.

Bei der Erarbeitung sollen, soweit sinnvoll oder erforderlich, die zuständige Straßenverkehrsbehörde, die Polizei, die Träger betroffener Einrichtungen, Schulen sowie weitere sachkundige Stellen beteiligt werden.

Vorteile von Tempo 30:

- Tempo 30 senkt den Straßenlärm spürbar. Das Umweltbundesamt berichtet für untersuchte Fälle in der Regel über wahrnehmbare Lärmentlastungen; rechnerisch liegen die Pegelunterschiede meist bei etwa 2 bis 3 dB(A), gemessen wurden teils 1 bis 4 dB(A) weniger.
- Tempo 30 kann die Luftqualität verbessern. Die Berliner Senatsverwaltung berichtet, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zu einer Verbesserung der Stickstoffdioxid-Belastung um bis zu $4\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel beitragen kann.
- Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) hält fest, dass mit höherer Geschwindigkeit sowohl Unfallrisiko als auch Unfallschwere steigen; unter realen Bedingungen zeigte sich bei Tempo 30 eine durchschnittliche Reduktion von mindestens einem Drittel aller schweren Unfälle. Tempo 30 verkürzt den Anhalteweg deutlich. Laut BFU liegt der Anhalteweg bei 30 km/h bei rund 20 m und bei 50 km/h bei nahezu 40 m.
- Tempo 30 verbessert die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld. Das Umweltbundesamt zeigt auf, dass Anwohnende Tempo 30 überwiegend positiv bewerten, sich weniger durch Lärm belästigt fühlen und positive Effekte für Fuß- und Radverkehr wahrnehmen.
- Tempo 30 kann den Klimaschutz unterstützen, weil es den Umstieg vom Auto auf ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr begünstigen und so den Kfz-Verkehr sowie Treibhausgasemissionen verringern kann. Dies wird insbesondere durch höhere Verkehrssicherheit, ein verbessertes Sicherheitsgefühl und eine Attraktivitätssteigerung klimafreundlicher Alternativen erreicht.

Quellen:

https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/tempobeschaenkungen/>
https://www.bfu.ch/media/3ilcbwuj/2023-11-09_tempo_30_fakten_de_fin.pdf

Die empirischen Auswertungen eingeführter Tempo-30-Zonen in verschiedenen Städten zeigen auf, dass

- Geschwindigkeiten meist spürbar sinken, insbesondere wenn die Regelung klar, netzweit verständlich und kontrolliert ist
- Lärm ziemlich verlässlich abnimmt, was einer der am besten belegten Effekte von Tempo 30 ist
- die Verkehrssicherheit sich tendenziell verbessert, vor allem durch geringere Geschwindigkeiten und weniger schwere Unfallfolgen

- Einbrüche im Verkehrsfluss sich kaum zeigen, Fahrzeiten unmerklich steigen
- Verkehrsverlagerungen kein typischer Effekt sind

Quellen:

https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

<https://www.brusselstimes.com/1599345/brussels-30-km-h-speed-limit-five-years-on-lower-speeds-fewer-accidents>

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltwirkungen-einer-innereortlichen>

https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/tempobeschaenkungen/ergebnisse_evaluierung_tempo30.pdf

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen	Ja
Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren	Nein
Prüfauftrag an die Verwaltung	Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
x		

Begründung:

siehe Sachdarstellung

Anlage/n

Keine