



# Optimierung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/ Goethestraße/Fleischerstraße/ Gützkwower Straße in Greifswald

## Verkehrsplanerische Untersuchung

Vorstellung im Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und  
Nachhaltigkeit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
23.9.2025

Version: 2

[www.mvup.de](http://www.mvup.de)



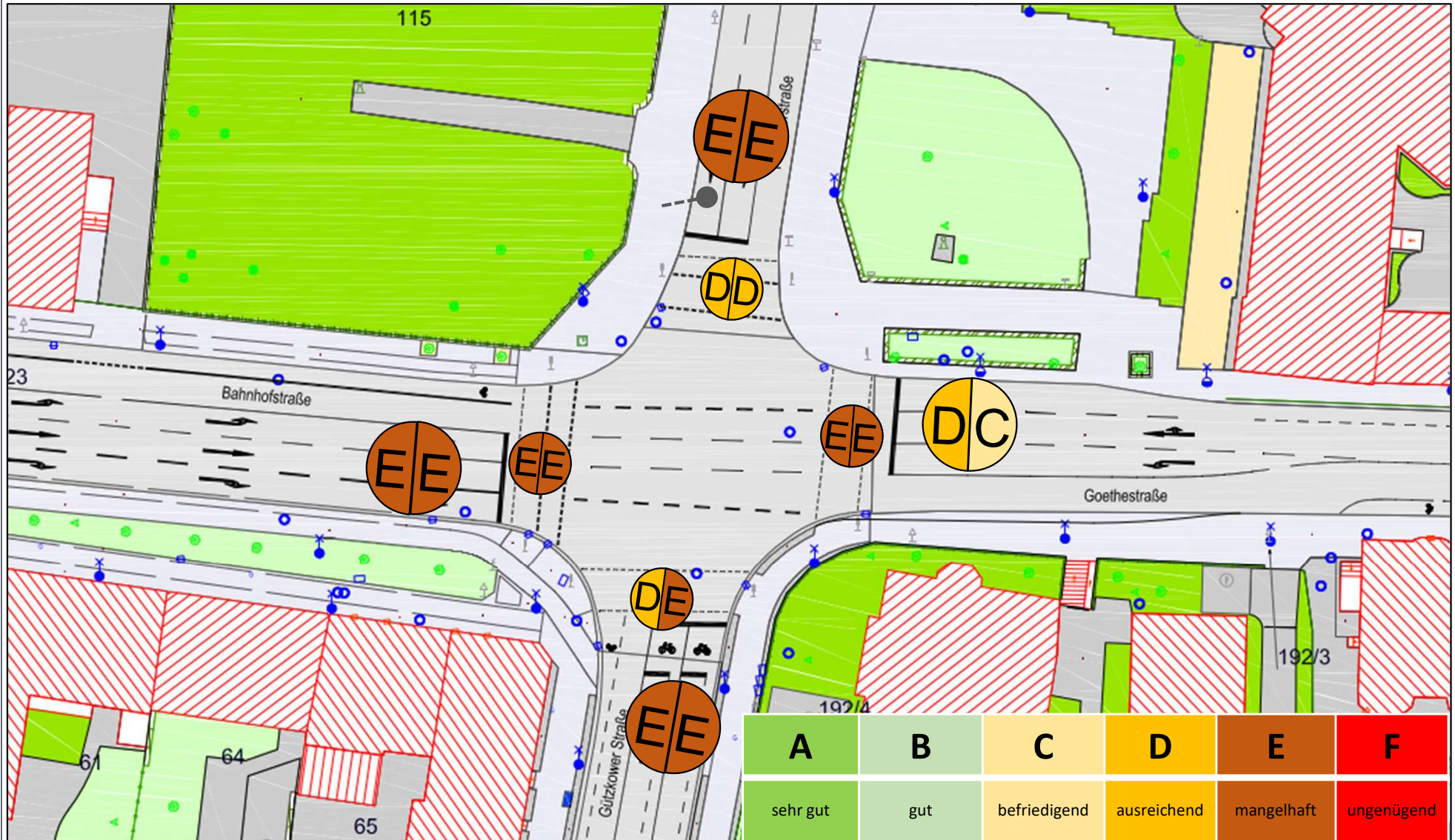
# 1 Bewertung des Ist-Zustandes

## Bestandslageplan



# 1 Bewertung des Ist-Zustandes

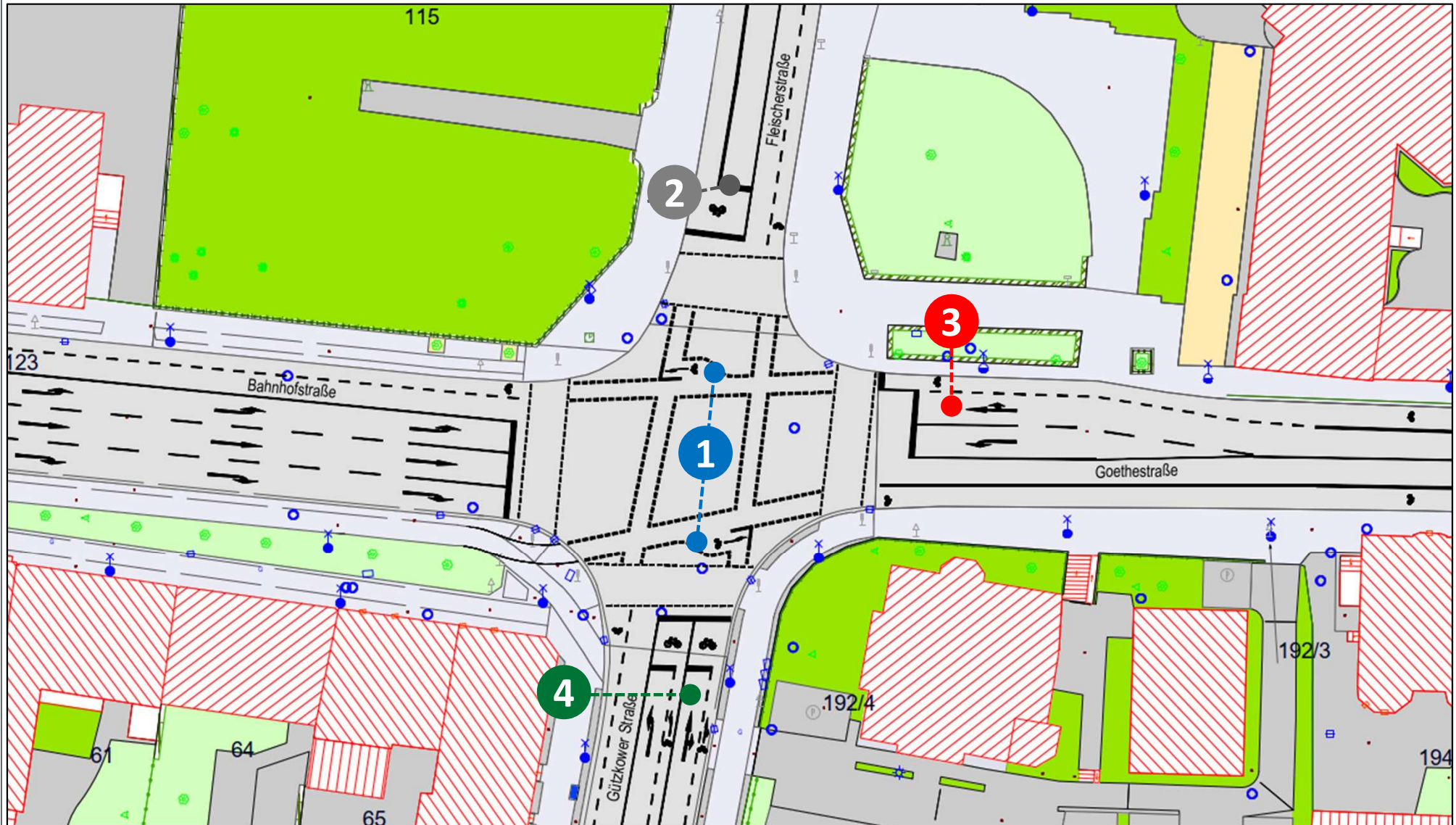
## Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität



## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 2 | Ummarkierung, indirektes Rad-Linksabbiegen

#### Maßnahmen



1 Indirektes Linksabbiegen Rad Hauptrichtung

2 Radfahrstreifen und ARAS Fleischerstraße

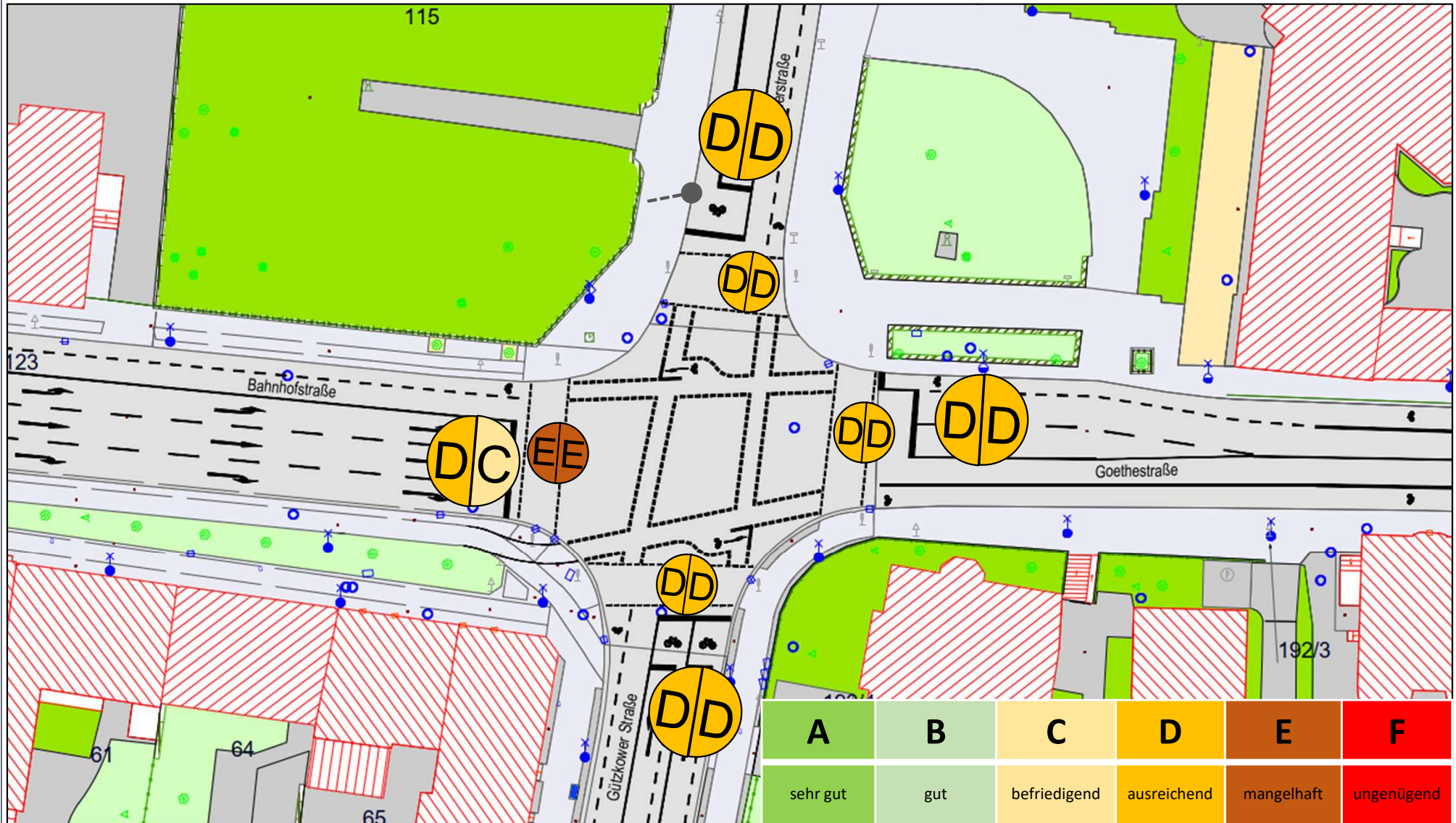
3 Entfall separater Rechtsabbieger Goethestraße

4 Bestehende Verkehrsführung Gützkower Straße

## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 2 | Ummarkierung, indirektes Rad-Linksabbiegen

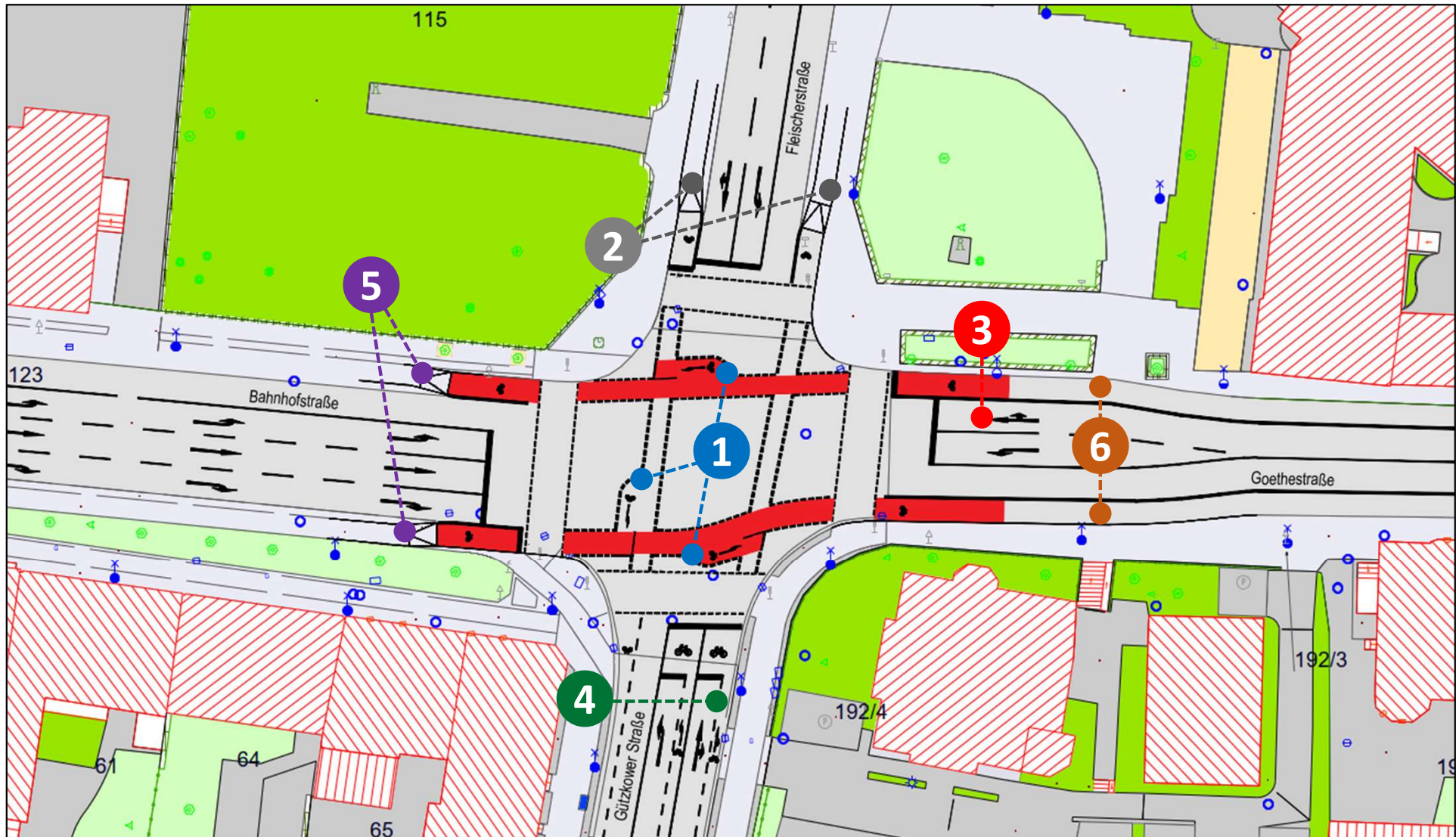
Verkehrsqualität



## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 3 | Umbau, Radführung auf der Fahrbahn / auf dem Bord

#### Maßnahmen



1 Indirektes Linksabbiegen Rad

3 Entfall separater Rechtsabbieger Goethestraße

5 Radwege beidseitig Bahnhofstraße

2 Radwege beidseitig Fleischherstraße

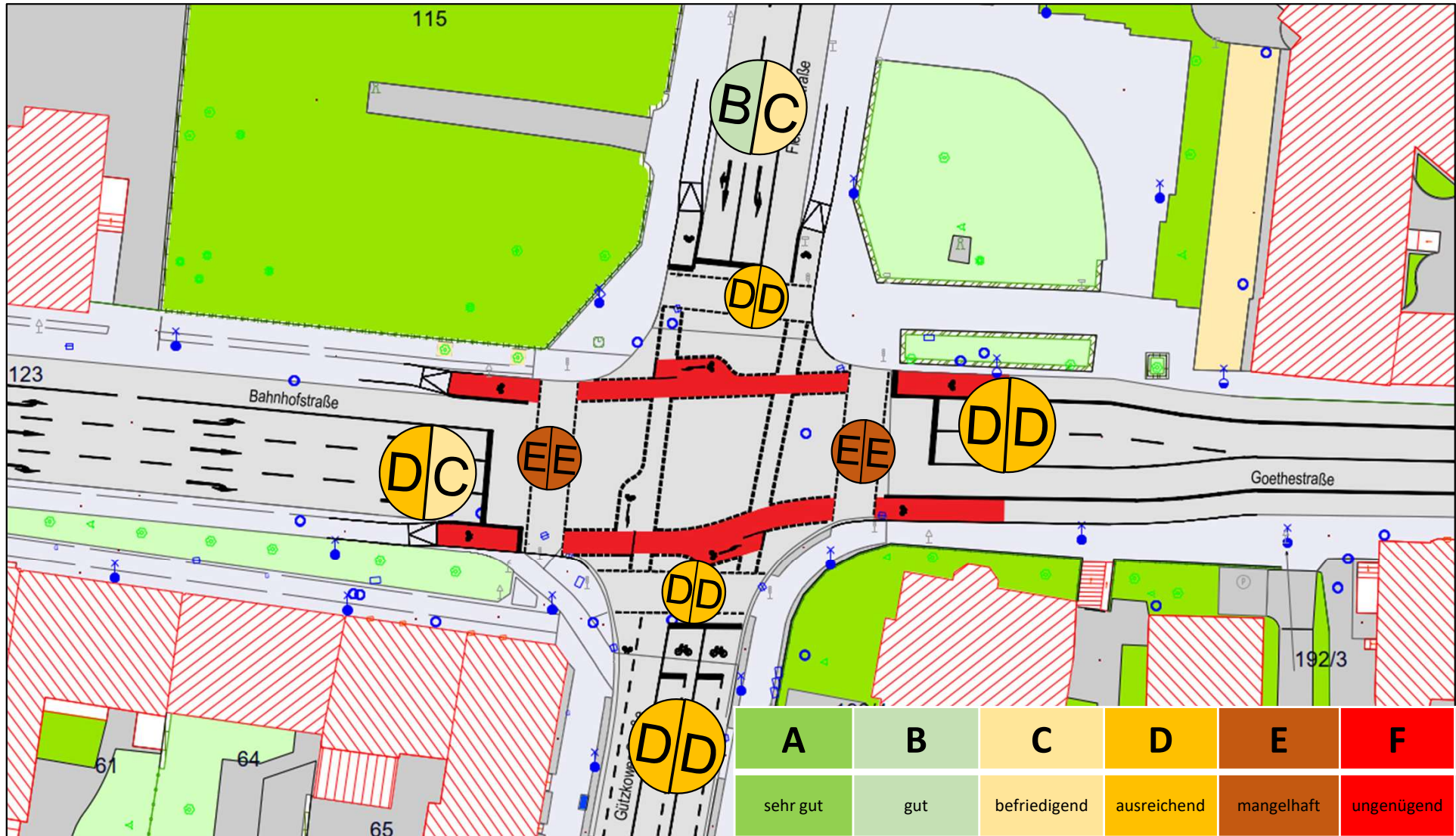
4 Bestehende Verkehrsführung Gützkower Straße

6 Radfahrstreifen beidseitig Goethestraße

## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 3 | Umbau, Radführung auf der Fahrbahn / auf dem Bord

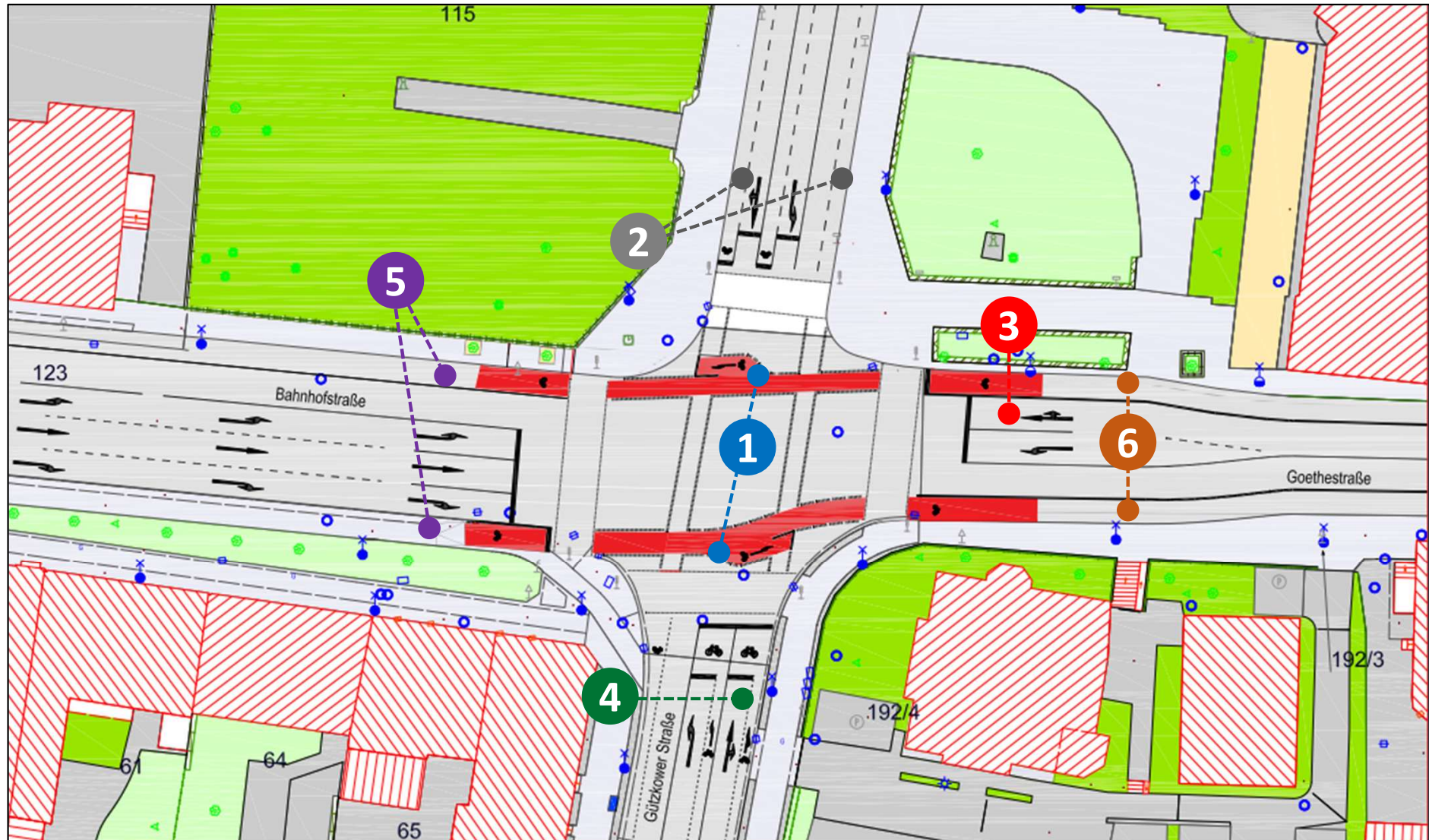
Verkehrsqualität



## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 3a | Umbau, Radführung auf der Fahrbahn

#### Maßnahmen



1 Indirektes Linksabbiegen Rad Hauptrichtung

3 Entfall separater Rechtsabbieger Goethestraße

5 Radfahrstreifen beidseitig Bahnhofstraße

2 Schutzstreifen beidseitig Fleischerstraße

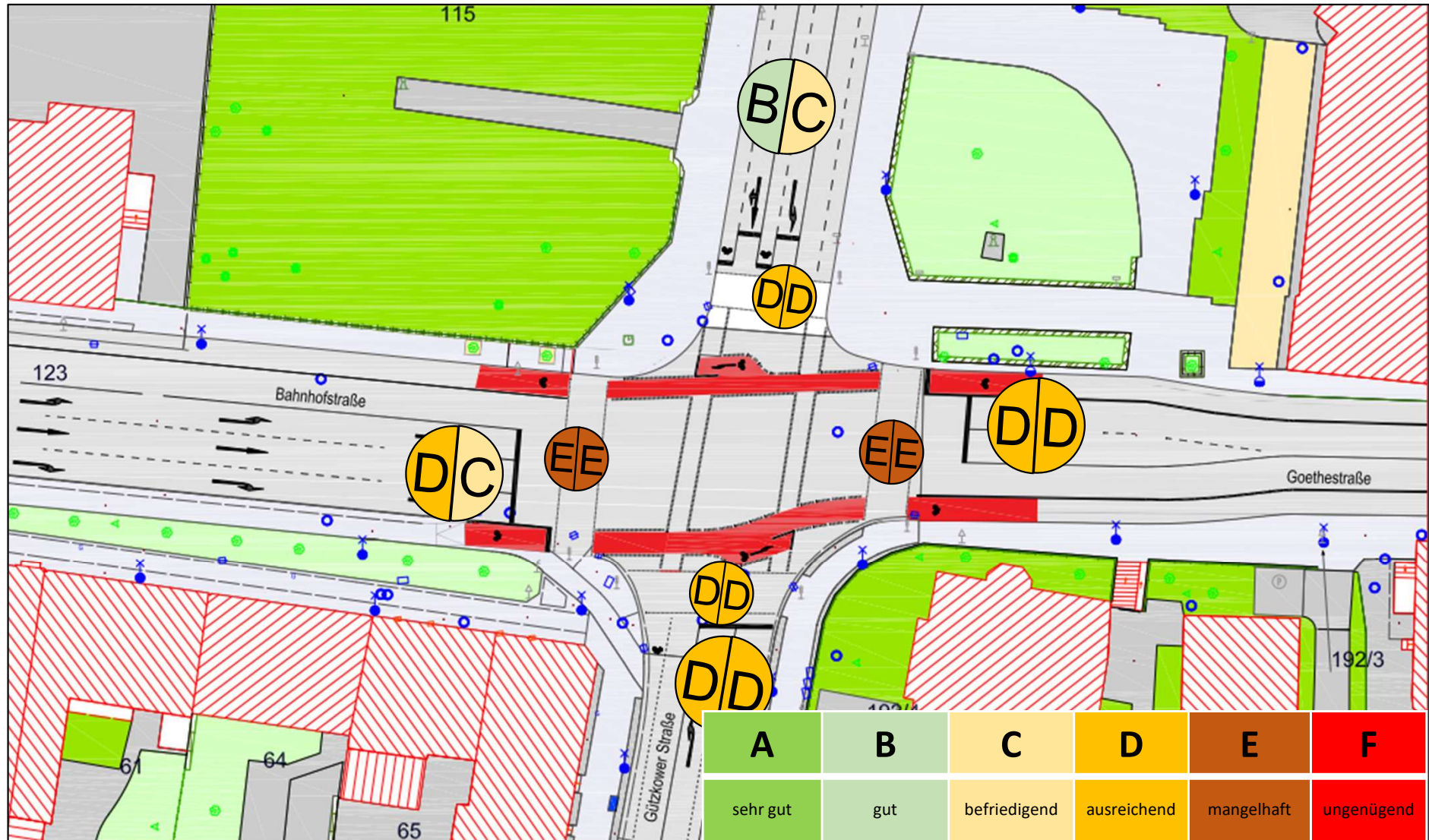
4 Bestehende Verkehrsführung Gützkower Straße

6 Radfahrstreifen beidseitig Goethestraße

## 2 Untersuchung von Planungsvarianten

### Variante 3a | Umbau, Radführung auf der Fahrbahn

Verkehrsqualität



# 3 Bewertung der Planungsvarianten

## Variante 2 | Ummarkierung, indirektes Rad-Linksabbiegen

### Pro

- Regelwerkskonforme und sichere Radverkehrsführung
- Konfliktreduzierung Rad/Fußverkehr, Rad/Kfz-Verkehr
- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird erreicht im MIV

### Contra

- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird teils nicht erreicht im NMIV
- Indirektes Linksabbiegen erfordert „Gewöhnung“ der Rad fahrenden



# 3 Bewertung der Planungsvarianten

## Variante 3 | Umbau, Radführung auf der Fahrbahn / auf dem Bord

### Pro

- Regelwerkskonforme und sichere Radverkehrsführung
- Erhöhte Konfliktreduzierung Rad/Fußverkehr, Rad/Kfz-Verkehr
- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird erreicht im MIV
- Beibehaltung der Zweistreifigkeit in der Fleischerstraße (ÖPNV)
- Radverkehrsführung in der hoch belasteten Bahnhofstr. und in der Fleischerstraße auf dem Bord

### Contra

- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird teils nicht erreicht im NMIV
- Indirektes Linksabbiegen erfordert „Gewöhnung“ der Rad fahrenden



- Regelwerkskonforme und sichere Radverkehrsführung
- Erhöhte Konfliktreduzierung Rad/Fußverkehr, Rad/Kfz-Verkehr
- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird erreicht im MIV
- Beibehaltung der Zweistreifigkeit in der Fleischerstraße (ÖPNV)
- Radverkehrsführung in der Bahnhofstr. und in der Fleischerstraße analog zur Fortführung auf der Fahrbahn

- Regelwerkskonforme Verkehrsqualität wird teils nicht erreicht im NMIV
- Indirektes Linksabbiegen erfordert „Gewöhnung“ der Rad fahrenden



- 12
- 

# 4 Grobkostenschätzung

| Varianten                                             | Baukosten, netto | Baukosten, brutto |
|-------------------------------------------------------|------------------|-------------------|
| 2 – Ummarkierung, indirektes Rad-Linksabbiegen        | 92.000 €         | 110.000 €         |
| 3 – Umbau, Radführung auf der Fahrbahn / auf dem Bord | 261.000 €        | 311.000 €         |
| 3a – Umbau, Radführung auf der Fahrbahn               | 282.000 €        | 336.000 €         |

## Ergänzende Hinweise:

- alle Varianten:
  - Erneuerung der veralteten Lichtsignalanlage ist erforderlich und geplant
  - einschließlich Deckenerneuerung auf ca. 2.400 m<sup>2</sup> (ca. 72.000 € brutto)
- Varianten 3 und 3a:
  - einschließlich Herstellung eines Blindenleitsystems am Gesamtknotenpunkt (ca. 90.000 € brutto)
  - ohne Berücksichtigung eventuell erforderlicher Leitungsumverlegungen

# 5 Weitere Planungsempfehlungen

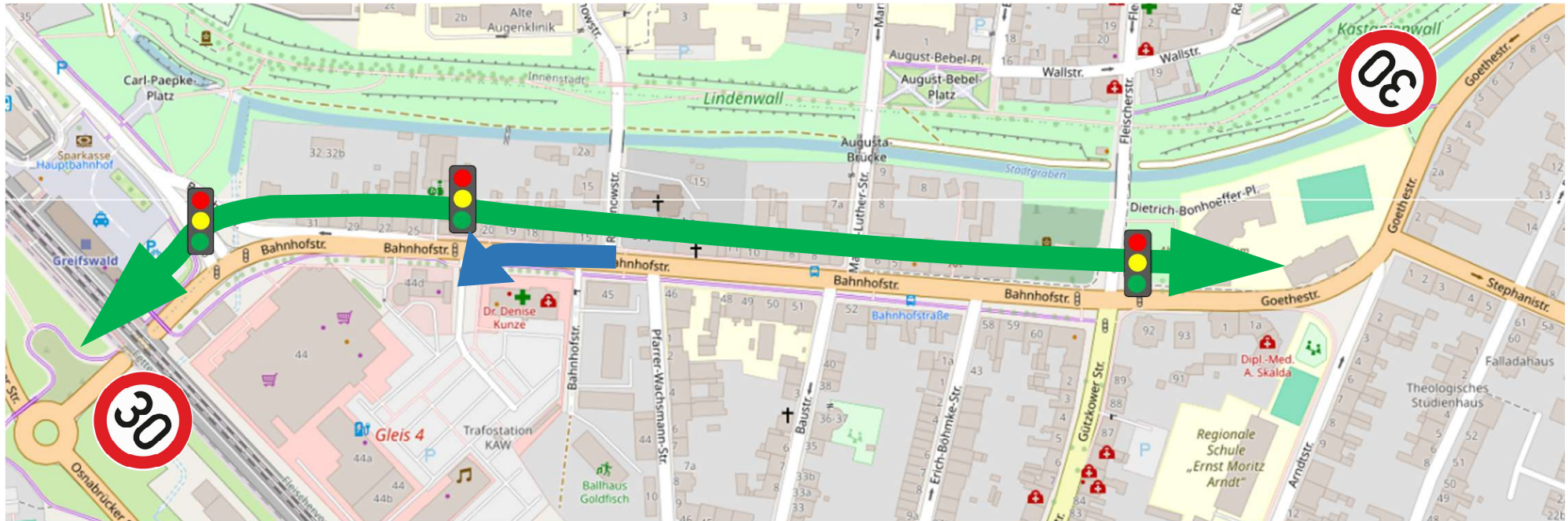
Prüfung der Lösung „geschützter Radfahrstreifen“



- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch wirksamere Separierung Rad/Kfz
- Bauliche Elemente auf der Markierung ohne zusätzlichen Flächenbedarf

# 5 Weitere Planungsempfehlungen

## Verbesserung des Verkehrsablaufes im Zuge der Goethestraße – Bahnhofstraße



1. Optimieren der verkehrsabhängigen Steuerungen der Lichtsignalanlagen
2. Einführen einer wirksamen Koordinierung der Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
3. Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens zum „KAW-Gelände“



# Optimierung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/ Goethestraße/Fleischerstraße/ Gützkower Straße in Greifswald

## Verkehrsplanerische Untersuchung

Vorstellung im Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und  
Nachhaltigkeit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
23.9.2025

Version: 2

[www.mvup.de](http://www.mvup.de)