



Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Tiefbau- und Grünflächenamt

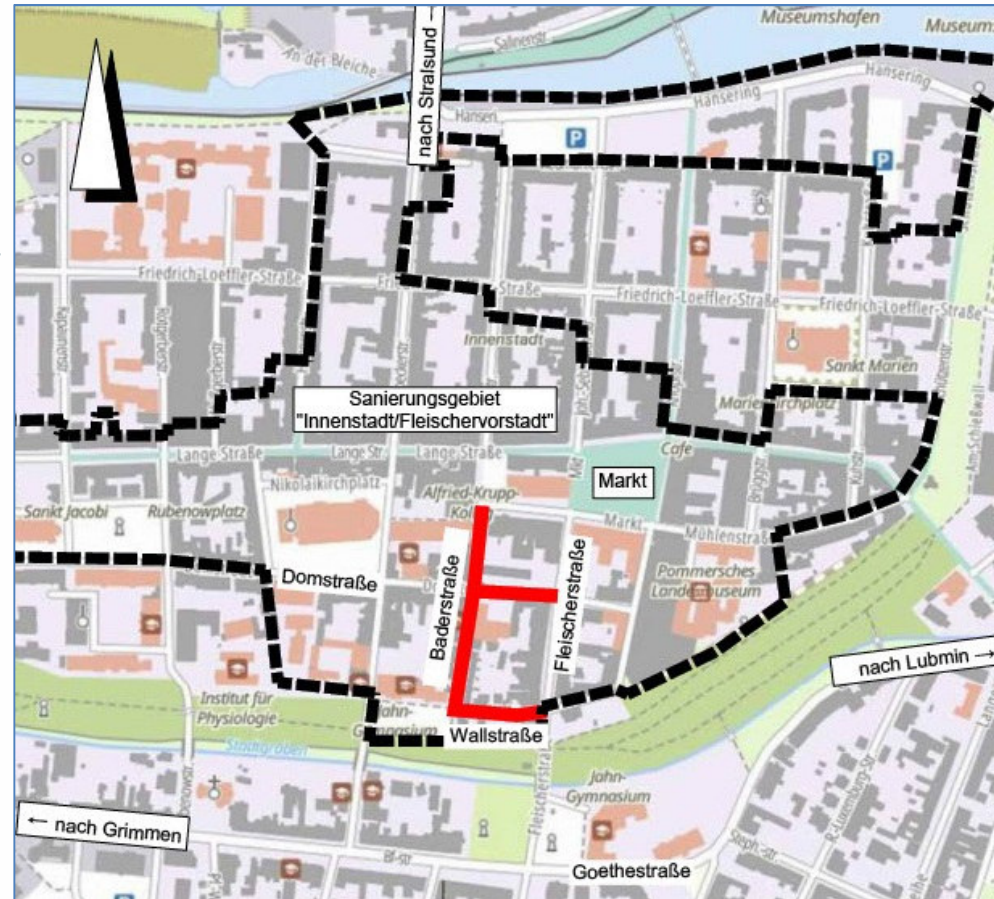
Umgestaltung der Bader- / Wall- / Domstraße

 IPO Unternehmensgruppe GmbH
INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
Storchenwiese 7•17489 Greifswald
Tel. 03834 888790 • Fax 03834 8887990

Übersicht – Bestand

Bestandssituation

- die Bader-/Wall- und Domstraße stellen innerörtliche Erschließungsstraßen im zentrumsnahen Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald dar (nach RASt 06 → Einordnung in Quartier- bzw. Sammelstraße)
- die Straßen sind asphaltiert befestigt / sie werden z.T. von Gehwegen gesäumt (z.T. untermaßig)
- die Straßenzüge befinden sich innerhalb des Sanierungsgebietes „Innenstadt/Fleischervorstadt“
- Oberflächenbefestigungen sind stark geschädigt und führen neben Einschränkung der Nutzbarkeit auch zu Verkehrssicherheitsrisiken
- Starke Belegung des Verkehrsraumes mit Ver- und Entsorgungsleitungen (z.T. außer Betrieb)
→ Neuerlegung bzw. Rückbau im Zuge der Straßenbau-
maßnahme vorgesehen



Übersicht – Bestand

Baderstraße Nordabschnitt :

Fahrradstraße /
Fahrbahnbreite ca. 6,60 m /
beidseitig Gehwege ca. 1,70 m



Domstraße :

Tempo-30-Zone / Fahrbahnbreite ca. 6,20 m /
beidseitig Gehwege ca. 1,40 m

Wallstraße :

Tempo-30-Zone /
Fahrbahnbreite ca. 3,00 m /
beidseitig Gehwege ca. < 1,00 m

Baderstraße Südabschnitt :

Tempo-30-Zone / Einbahnstraße /
Fahrbahnbreite ca. 6,20 m /
beidseitig Gehwege ca. 2,20 m



Begründung des Vorhabens

Umbauziel visualisiert



Umbeispiel Bader- und Domstraße (Lutherstraße)



Umbeispiel Wallstraße (Hirtenstraße)

Notwendigkeit und Ziele der Umgestaltung

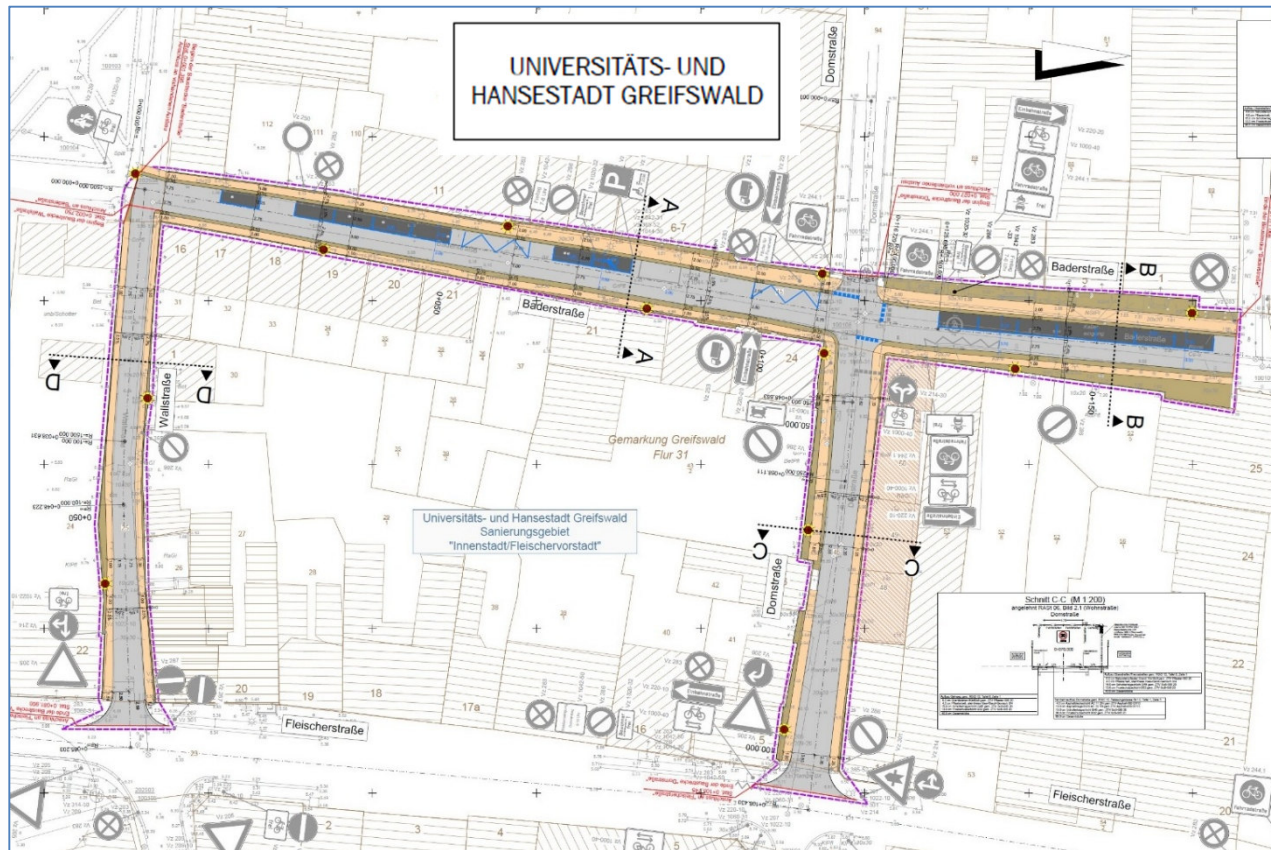
- eingeschränkte Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer (Radfahrer / Fußgänger) - steigender Bedarf durch Zentrumsnähe
 - keine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage - Berücksichtigung der Belange mobilitäts- und sehingeschränkter Verkehrsteilnehmer
 - Unzureichende Aufenthaltsqualität / Einschränkung der Belange des Brandschutzes
- der vorhandene Ausbauzustand ist unzureichend und der Verkehrsbelastung nicht gewachsen
- Vorhandener Fahrbahnoberbau stark geschädigt, nicht ausreichend tragfähig
- Fahrbahnquerschnitt (verfügbare Breiten) ist ungeeignet und z.T. untermaßig

Ziel des Umbaus ist es,

- den Straßenzustand dauerhaft und nachhaltig zu verbessern
- die Bedürfnisse von Fußgängern, Radfahrenden und Autofahrenden ausgewogen zu berücksichtigen
- Erhöhung der Aufenthalts- und Verkehrsqualität sowie der Verkehrssicherheit
- eine Verbesserung des Wohnumfeldes
- Anpassung an die heutigen und künftigen Nutzungsansprüche für alle Verkehrsarten sowie die geltenden Richtlinien und Vorschriften
- notwendige Erneuerungen an Kabeln und Leitungen im Zuge des Straßenbaues durchzuführen

Unter diesen Prämissen wurden nachfolgende Gestaltungsideen entwickelt

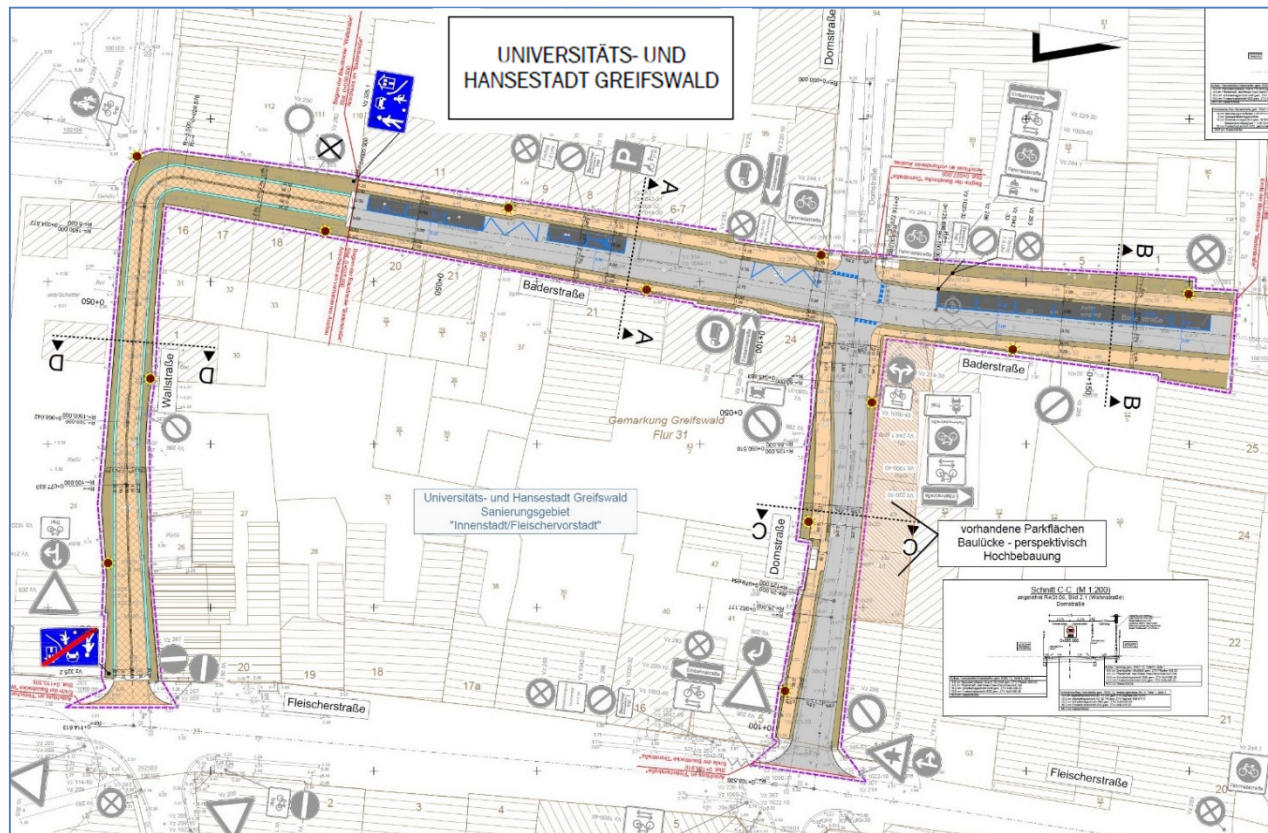
Variante 1



Variante 1

- Verkehrsrechtlich
Baderstraße Süd, Domstraße und Wallstraße → „Tempo-30-Zone“
Baderstraße Nord → Fahrradstraße
- Fahrbahnbreite Bader-/Domstraße 4,70 m – 5,50 m
- Fahrbahnbreite Wallstraße 3,50 m
- beidseitige Gehwegenlagen (1 – 2 m)
Unterbrechung Gehweg Süd Domstraße wegen Treppenanlage
- Parkstände Baderstraße Nord = 7 St.
Parkstände Baderstraße Süd = 6 + 1
Berücksichtigung der Flächen für die Feuerwehr
- Verkehrsführung wie Bestand

Variante 2



Variante 2

- Verkehrsrechtlich Baderstraße Süd und Domstraße → „Tempo-30-Zone“
- Baderstraße Nord → Fahrradstraße
- Baderstraße Süd und Wallstraße → „verkehrsberuhigte Zone“ – (Mischverkehrsfläche)
- Fahrbahnbreite Bader-/Domstraße 4,75 m – 6,00 m
- Verschwenk in der Domstraße
- Fahrbahnbreite Wallstraße 4,00 m

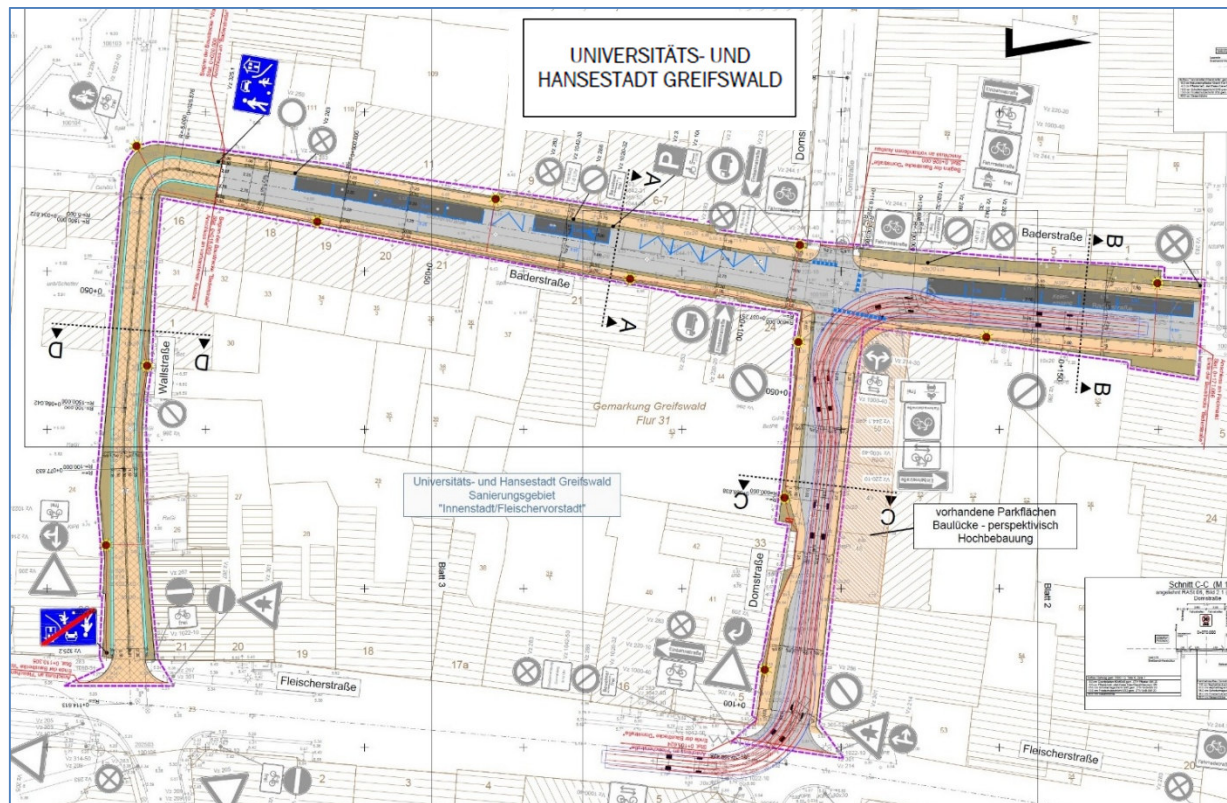
Baderstraße

- beidseitige Gehweganlagen (1 – 2 m)

Domstraße

- einseitiger Gehweg (1,25 – 2,50 m)
- Parkstände Baderstraße Nord = 7 St.
- Parkstände Baderstraße Süd = 4 + 1
- Berücksichtigung der Flächen für die Feuerwehr
- Verkehrsführung wie Bestand

Variante 3



Variante 3

- Verkehrsrechtlich
Baderstraße Süd und Domstraße
→ „Tempo-30-Zone“
Baderstraße Nord → Fahrradstraße
Wallstraße → „verkehrsberuhigte Zone“
(Mischverkehrsfläche)
- Fahrbahnbreite Baderstraße Nord
6,75 m
- Fahrbahnbreite Baderstraße Süd
5,50 - 6,00 m
- Domstraße 3,45 – 5,50 m (Einengung)
- Fahrbahnbreite Wallstraße 4,00 m

Baderstraße

- beidseitige Gehweganlagen (1 – 2 m)

Domstraße

- beidseitiger Gehweg (1,25 – 1,50 m)
- Parkstände Baderstraße Nord = 7 St.
- Parkstände Baderstraße Süd = 6 + 1
Berücksichtigung der Flächen für
die Feuerwehr

- Verkehrsführung wie Bestand

Ergebnis Variantenvergleich – Beschreibung der Vorzugslösung

Im Variantenvergleich erfolgte eine Abwägung der Kriterien Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Umweltverträglichkeit und der Baulastträgerkosten. Nach Gegenüberstellung und Bewertung der Kriterien erfolgte die Empfehlung einer Vorzugsvariante.

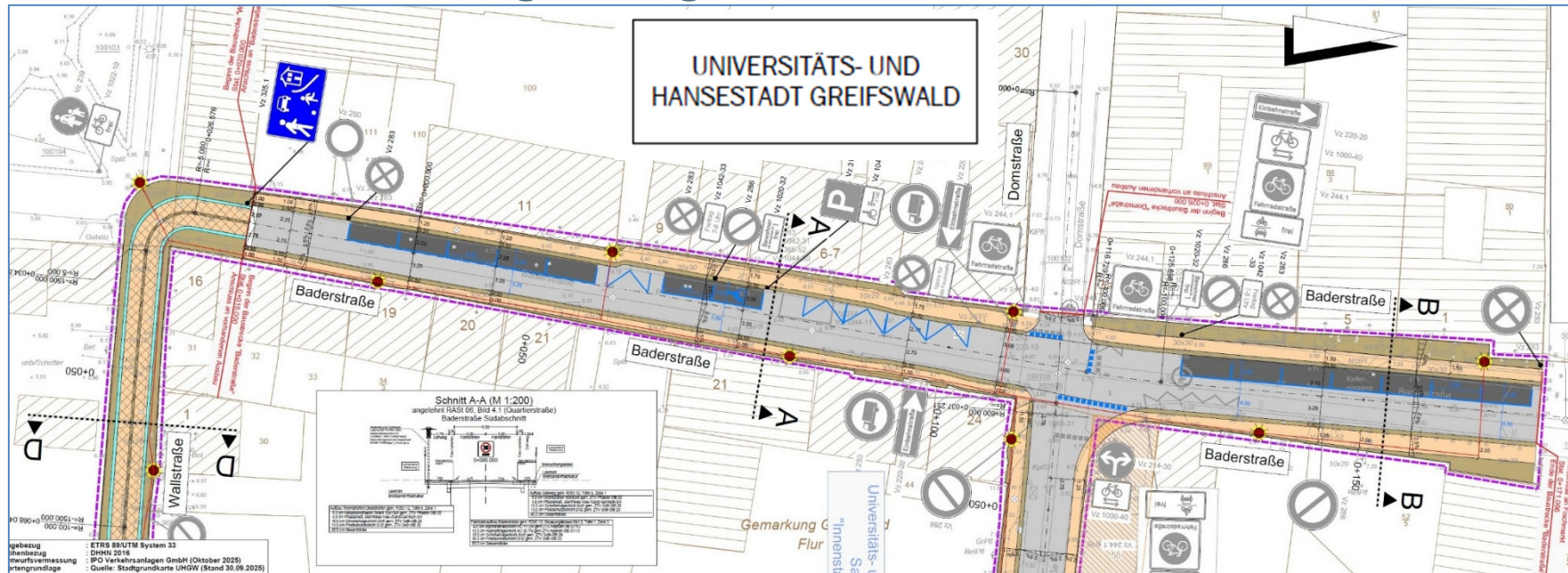
Vorzugslösung → Variante 3

mit durchgängig beidseitiger Gehweganlage und Ausweisung/Ausbau der Wallstraße als „verkehrsberuhigte Zone“

Wesentliche Entscheidungsgründe

- für die Variante 3 wurde die beste Verkehrsqualität und größte Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ermittelt
- die Varianten 1 und 2 führen wegen der Unterbrechung der Gehweganlagen zu erforderlichen Querungen der Fahrbahn mit Konfliktpotential
- in Variante 2 wird der Verschwenk der Fahrbahn und der Verzicht auf die nördliche Gehweganlage in der Domstraße deutlich schlechter bewertet
- der potentiell möglichen Bebauung der nördlich angrenzenden Fläche (Ausweisung als innerstädtische Baulücke) steht bei Variante 2 die direkt angrenzende Fahrbahn entgegen und verringert das Gestaltungspotential deutlich
- mit Variante 3 (und 1) wird die vorhandene Stellplatzanzahl fast erhalten
- Variante 3 weist im nördlichen Abschnitt eine regelkonforme Fahrbahnbreite zur Ausweisung als Fahrradstraße aus (Varianten 1 und 2 untermaßig zugunsten der Nebenanlagen (Fußgängerverkehr))

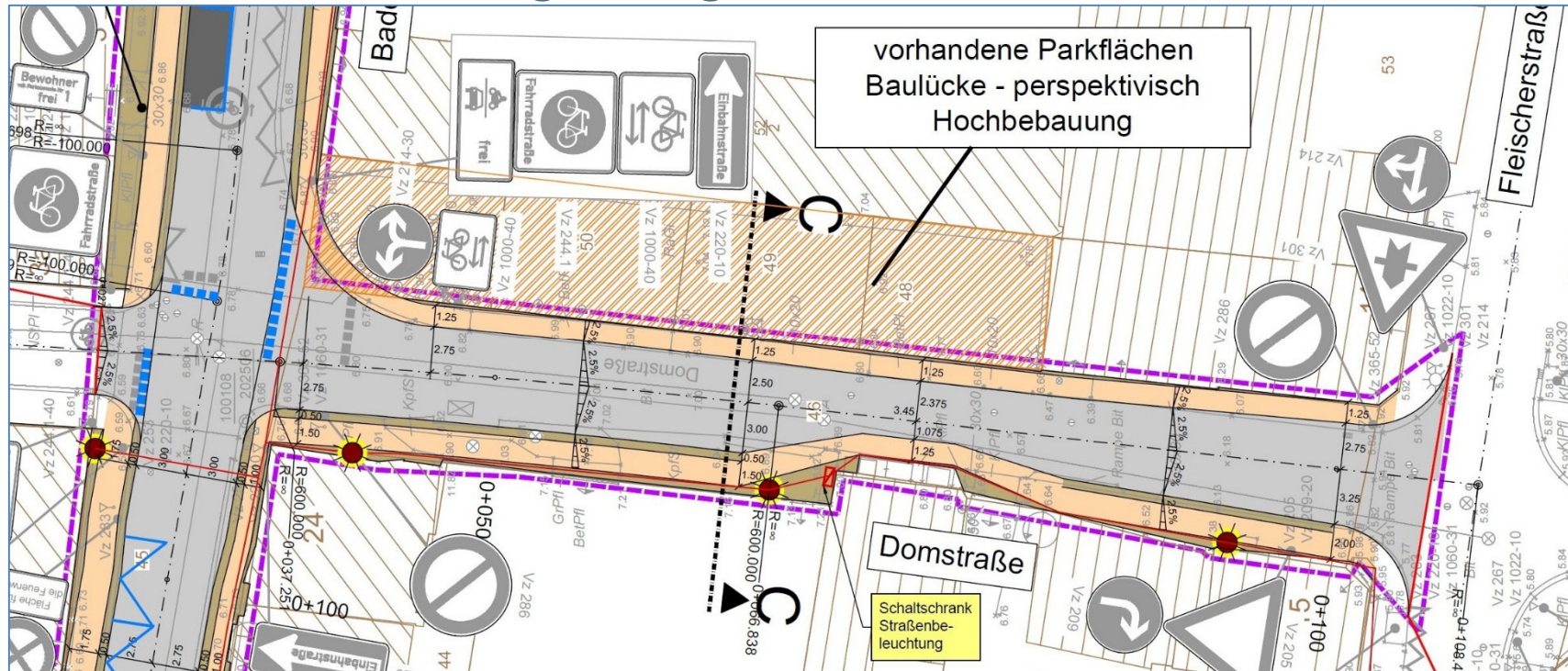
Variante 3 – Vorzugslösung - Baderstraße



Baderstraße Nord	Fahrradstraße	Fahrbahn 6,75 m	Gehwege beidseitig 1,00 – 1,50 m (Trennstreifen 50 cm)
Baderstraße Süd	Tempo 30-Zone Einbahnstraße Lkw gesperrt	Fahrbahn 5,50 – 6,00 m	Gehwege beidseitig 1,00 – 1,75 m (Trennstreifen 50 cm)

Parkflächen Nordabschnitt = 7 Stück (analog Bestand) Parkflächen Südabschnitt = 6 Stück + 1 Behindertenstellplatz (analog Bestand)
 Berücksichtigung der Flächen und Bewegungsräume für Rettungsdienst (Feuerwehr)

Variante 3 – Vorzugslösung - Domstraße



Domstraße Tempo 30-Zone Fahrbahn 3,45 – 5,50 m Gehwege beidseitig 1,25 – 2,00 m (Trennstreifen 50 cm)
 Einengung Fahrbahn zu Gunsten der beidseitigen Gehweganlage
 Berücksichtigung der Flächen und Bewegungsräume für Rettungsdienst (Feuerwehr) – Einmündungsradius Baderstraße

Fragen / Hinweise und Antworten aus der Beteiligung über adhocracy+

(06. März bis 25. März 2026)

Fragen / Hinweise	Antwort des Tiefbau- und Grünflächenamtes
Wird es im Rahmen des Umbaus der Domstraße zu einer Voll- oder Teilspernung kommen?	Der Ausbau der Domstraße erfolgt unter Vollsperrung. Ebenso werden auch die Baderstraße sowie die Wallstraße unter Vollsperrung ausgebaut. Natürlich werden nicht alle Straßen gleichzeitig gesperrt und eine Umleitung ausgeschildert. Für den Ausbau werden in Abhängigkeit vor allem des Leitungsbaus sinnvolle Unterabschnitte gebildet. Die fußläufige Erreichbarkeit der Hauseingänge bleibt während der Bauarbeiten erhalten.
Schutz des Eckhauses Bader-/Wallstraße vor Beschädigungen durch große LKW	Eine generelle bauliche Einengung zu Beginn der südlichen Baderstraße an der Domstraße lässt sich nicht realisieren, da die Durchfahrt für die Feuerwehr und die Müllfahrzeuge gewährleistet bleiben muss. Die im Einmündungsbereich zur Domstraße beidseitig aufgestellten Verbotsschilder für KFZ größer 3,5 t bleiben auf jeden Fall bestehen. Der Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs bereits vor Haus Nummer 17 in der Baderstraße, der in der Wallstraße fortgesetzt wird, ermöglicht einen Verzicht auf abgesetzte Gehwege. Damit wird z.B. dem Müllfahrzeug ermöglicht, beim Abbiegevorgang etwas weiter auszuholen. Zusätzlich bietet sich beim Ausbau eine Änderung der Querneigung weg vom Eckgebäude an. Damit würde ein Lastwagen durch Schrägstellung oben nicht mehr an die Dachrinne anstoßen. Die Beibehaltung eines Pollers oder einer Bake an der Hausecke wird geprüft.
Werden die Kosten der geplanten Ausbau-/Umbauarbeiten auf die Grundstückseigentümer umgelegt?	NEINI Die Erhebung von Straßenbaubeiträgen ist in MV seit Juni 2019 abgeschafft. Die Straße liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet der UHGW. Die Finanzierung erfolgt über Städtebaufördermittel, die sich aus Mitteln des Bundes, des Landes und der Gemeinde zusammensetzen. Nach Abschluss der Sanierung und Aufhebung der Sanierungssatzung werden die Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB erhoben. Die Ausgleichsbeträge sind keine Kostenumlage, die Höhe der eingesetzten Mittel spielen hier keine Rolle. Es erfolgt eine Wertermittlung, in der der Wert der Grundstücke vor Beginn der Sanierung (Anfangswert) und nach der Sanierung (Endwert) festgestellt werden. Hier spielen nicht nur die Straßensanierung, sondern die Erschließung insgesamt, die Umfeldgestaltung, Bebauung, Infrastruktur, Gemengelage... eine Rolle. Die Differenz zwischen Anfangs- und Endwert ist die sogenannte sanierungsbedingte Werterhöhung, die für jedes einzelne Grundstück konkret ermittelt wird.

Begleitende Baumaßnahmen

Im Rahmen der Straßenausbaumaßnahme werden erforderliche Neuverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen berücksichtigt. Die Leitungsverlegungen sind zum Teil maßgeblich für den zukünftig geplanten Bauablauf.

Eigenbetrieb Abwasserwerk Greifswald

- Herstellung eines Regenwasserkanals für Straßen- und Grundstücksentwässerung in der Baderstraße Süd und der Wallstraße

Stadtwerke Greifswald GmbH

- Herstellung eines Ortsnetzkabels (Elektro) beidseitig in der Baderstraße Süd
- Herstellung eines Ortsnetzkabels (Elektro) beidseitig in der Domstraße
- Herstellung von 2 Kabelverteilerschächten

- Austausch und Erneuerung einer Trinkwasserversorgungsleitung und der betroffenen Hausanschlüsse in der Domstraße

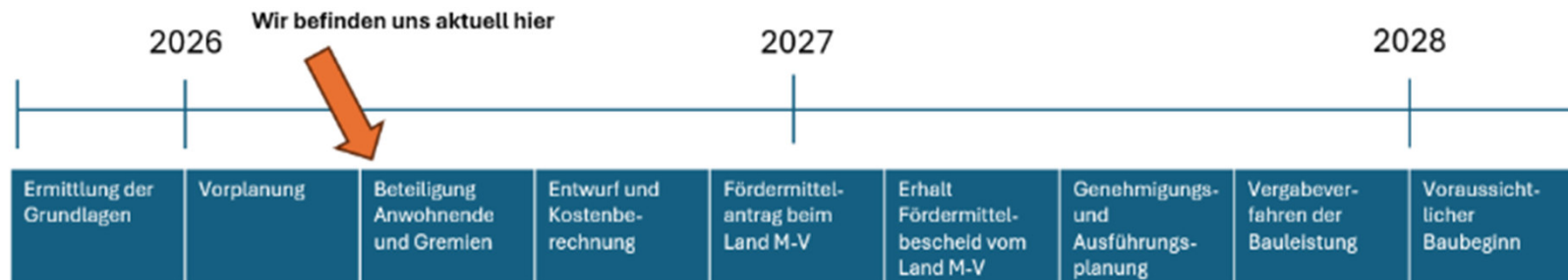
- Rückbau vorhandener, nicht mehr in Betrieb befindlicher Ver- und Entsorgungsleitungen

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

- Herstellung von Leerrohrsystemen für die künftige Erschließung durch den Breitbandausbau (Glasfaseranschluss)

Zeitraahmen und Kosten

Zeitstrahl und derzeitiger Stand



Abhängig von der Mittelbereitstellung und der erforderlichen Genehmigungen ist ein Baubeginn in 2028 avisiert.

Die Bauzeit für die Gesamtmaßnahme beträgt ca. 2,5 bis 3 Jahre.

Die Kosten für den Straßenbau ohne den Anteil des Abwasserwerkes und der Stadtwerke belaufen sich nach der Kostenschätzung (Stand Januar 2026) auf ca. 2,47 Mio € und werden zu einem Teil aus Städtebaufördermitteln finanziert.

Ende der Präsentation – Zeit für Diskussion /Anregungen / Hinweise



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !