



**Herzlich willkommen.**

**Die Hansestadt Rostock.**



# **Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock – Kröpeliner Torvorstadt**

## **2. Planungswerkstatt**



# Beteiligungsprozess

Ulmenstraße / Maßmannstraße / Ulmenmarkt

- A: ✓ Erste öffentliche Planungswerkstatt  
Sammlung aller Wünsche und Bedenken zur Gestaltung des Bereiches
- B: ✓ Erarbeitung von möglichen Varianten als Ergebnis aus A durch die Planer
- C: Zweite öffentliche Planungswerkstatt (heute)  
Diskussion und Weiterentwicklung der vorgeschlagenen Variante
- D: Überarbeitung der Planungen mit den Ergebnissen aus C durch die Planer
- E: Vorstellung der Planungsergebnisse im Ortsbeirat  
Diskussion, Weiterentwicklung und Empfehlung einer Vorzugsvariante
- F: Vorstellung der Vorzugsvariante in den Fachausschüssen der Bürgerschaft
- G: Bauzeit mit Telefon-Hotline und regelmäßiger Information
- H: Dritte öffentliche Veranstaltung: Feiern des Bauabschlusses, Auswertung

## Ablauf der 2. Planungswerkstatt

Vorstellung der Planungsergebnisse (ca. 30 min)  
mit Variationsmöglichkeiten und Aussagen zur Höhe der Kostenbeteiligung

Arbeitsphase mit Bearbeitung (ca. 30-45 min)  
..: der konkreten Variationsmöglichkeiten (Anregungen, Stimmungsbild)  
..: und grundsätzlicher Aspekte (kritische und weiterführende Hinweise)

kurze Pause (ca. 15 Minuten)

Auswertung der Arbeitsphase durch die Planer (ca. 15 Minuten)  
 Klärung des weiteren Verlaufes

---

Während der Arbeitsphase und in der Pause besteht die Möglichkeit,  
zusätzliche Fragen zur individuellen Kostenbeteiligung zu stellen.



# Planungsbereich

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt



# Chronologie

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

**25.09.2012**

## **1. Planungswerkstatt**

Okt. 2012

Auswertung der 1. Planungswerkstatt

Nov. 2012 - Jan. 2013

Voruntersuchung Querschnitte u. Platzgestaltung

22.02.2013

1. Ämterabstimmung

28.02.2013

Arbeitsgespräch Tief- u. Hafenbauamt mit PGV Hannover

14.03.2013

Lagepläne Vorplanungsvarianten

03.04.2013

Arbeitsgespräch Tief- u. Hafenbauamt

22.04.2013

Lagepläne Vorplanungsvarianten (1. Überarbeitung)

29.04.2013

2. Ämterabstimmung

08.05.2013

Lagepläne Vorzugsvarianten

**heute**

## **2. Planungswerkstatt**

• • •

## Auswertung der 1. Planungswerkstatt

### Ulmenstraße:

- |  |      |
|--|------|
| 1. Umsetzung Tempo 30 km/h bzw. Verkehrsberuhigung | (13) |
| 2. Schaffung zusätzlicher Parkplätze               | (10) |
| 3. Verzicht auf Verkehrsinseln                     | (8)  |
| 4. leistungsfähige Verkehrsflächenentwässerung     | (5)  |
| 5. Verbesserung Fußgängerquerung                   | (4)  |
| 6. Verbesserung Radverkehrsführung                 | (4)  |
| 7. Kostenminimierung                               | (3)  |
| 8. Trennung des Rad- und Fußverkehrs               | (3)  |
| 9. Erhaltung der Parkplatzanzahl                   | (2)  |
| • • •  |      |
| Nutzung der Vorgärten als Verkehrsflächen          | (1)  |
| Wiederherstellung der Vorgärten (Hecken, Zäune)    | (1)  |
| Verbesserung Aufenthaltsfunktion (Bänke etc.)      | (1)  |



# Auswertung der 1. Planungswerkstatt

## Maßmannstraße:

1. Schaffung zusätzlicher Parkplätze (6)
  2. **Erhalt der Bäume** (4)
  3. Umsetzung Tempo 30 km/h bzw. Verkehrsberuhigung (3)
  4. Erhalt der Vorgärten (2)
  5. Erhalt der Parkplatzanzahl (2)
  6. durchgängige Radwegplanung (1)
- • •
- Neue Bepflanzung (nur eine Baumreihe)** (1)

# Auswertung der 1. Planungswerkstatt

## Ulmenmarkt:

1. Schaffung unterirdischer Parkraum (Tiefgarage) (3)
2. Begrünung / Baumpflanzungen (3)
3. Umsetzung Tempo 30 km/h bzw. Verkehrsberuhigung (2)
4. Belebung des Marktgeschehens (2)
5. Verbesserung Fußgängerquerung (1)
6. Verbesserung Aufenthaltsfunktion (1)

# Auswertung der 1. Planungswerkstatt

## Zielstellungen für die Vorzugsvariante:

- weitestgehender Baumerhalt → **Vergrößerung der Baumscheiben!**
- Erhalt der Vorgärten
- Reduzierung der Kfz- Geschwindigkeiten
- fahrbahnahe Radverkehrsführung (wegen hoher Radverkehrsstärken)
- Verbesserung Fußgängerquerung → **Verminderung Fahrbahnbreite / Querungshilfen**
- Verzicht auf vorh. Verkehrsinseln



# Planungsgrundlagen Baumgutachten

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

## Konflikte



Stockausschlag



Baumscheiben zu klein  
+ verdichtet



oberflächennahe Wurzelbildung,  
Anhebung der Flächenbefestigung



Wurzelbrut



Bodenkontamination durch  
Hunde und Streusalz



mangelnde  
Verkehrssicherheit



Vergreisung



Baumkrankheiten,  
Schäden, Schädlinge



# Planungsgrundlagen Baumgutachten

## Handlungsbedarf/ Maßnahmen

- **Herstellung der Verkehrssicherheit**
  - - Herstellung Stand- und Bruchsicherheit
  - - Herstellung Lichtraumprofil
  - --- Beseitigung von Wurzelbrut
  - --- Beseitigung von Stockausschlägen
- Beseitigung von Unebenheiten der Flächenbeläge
- Wurzelraumsanierung

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt



- Wurzelraumschutz

### TREE TEC Injektionsverfahren



Tiefenbelüftung + Bodenlockerung



Oberboden Absaugen/Austausch



ingenieurbüro  
jörn meyer

Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel

# Planungsgrundlagen Baumgutachten

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

## Fazit: Umgang mit Bäumen

- **Klassisches Dilemma: Alles bleibt! oder Alles neu!**
- weitgehend Erhaltung der Bestandsbäume
- großer Maßnahme- und Finanzaufwand bei überwiegend begrenzter Lebenserwartung
- erhöhter Planungsaufwand, da vorhandene Baumstandorte nicht immer verkehrsplanerisch funktional und gestalterisch sinnvoll angeordnet
- nur einzelne Fällungen und Neupflanzungen wegen Defiziten (Verkehrssicherheit, Vitalität, Schäden) oder Verkehrsbelangen



## Empfehlung: Wahl der Führungsform

- **Vorliegende Kfz-Stärken im Planungsbereich**
  - **zwischen ca. 4.000 und 10.000 Kfz/Tag**
  - **Belastungsbereich II nach der ERA 2010**
- **Erhöhte Wahlfreiheit bei der Festlegung der Radverkehrsführung zwischen**
  - **Mischverkehr auf der Fahrbahn und**
  - **Teilseparation auf der Fahrbahn (= Schutzstreifen)**

**Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt PGM-Dargel-Hildebrandt GbR**

[hildebrandt@pgv-hannover.de](mailto:hildebrandt@pgv-hannover.de)



[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

## Empfehlungen zur Ulmenstraße:

- **Schutzstreifenlösung bei  $v_{zul} = 50$  km/h westl. Margaretenstraße**
- **oder: Mischverkehrslösung bei  $v_{zul} = 30$  km/h westl. Margaretenstraße**

## Empfehlungen zur Maßmannstraße:

- **Schutzstreifenlösung bei  $v_{zul} = 50$  km/h**

**Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt PGV-Dargel-Hildebrandt GbR**

[hildebrandt@pgv-hannover.de](mailto:hildebrandt@pgv-hannover.de)



[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)

## Empfehlungen zur Anbindung Saarplatz und Lübecker Straße:

- **Anbindung Saarplatz**
  - Trennung der Verkehrsarten in den Zufahrten vor dem LSA-Knotenpunkt mit beidseitigen Radfahr- oder Schutzstreifen
  - In Absprache mit dem THBA Übernahme der zur Zeit in Aufstellung befindlichen Vorplanung (PGV)
- **Anbindung Lübecker Straße**
  - Trennung der Verkehrsarten in den Zufahrten vor dem LSA-Knotenpunkt mit beidseitigen Radwegen

**Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt PGV-Dargel-Hildebrandt GbR**

[hildebrandt@pgv-hannover.de](mailto:hildebrandt@pgv-hannover.de)



[www.pgv-hannover.de](http://www.pgv-hannover.de)



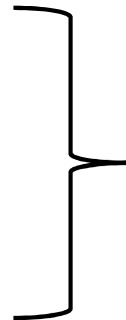
## Varianten der Vorplanung (Ulmenstraße / Maßmannstraße)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

### Variante 1

Ulmenstraße:

Maßmannstraße:



### Variante 2

Ulmenstraße:

Maßmannstraße:



## Vergleich Varianten (Ulmenstraße / Maßmannstraße)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Kriterium	Variante 1	Variante 2
Kfz- und Radverkehr	höhere Fahrgeschwindigkeiten (Kfz) = <b>kürzere Reisezeit</b>	geringere Fahrgeschwindigkeiten (Kfz) = <b>höhere Verkehrssicherheit</b>
Parken	Unterschiede unwesentlich	
Fußgänger	keine Querungshilfen in Verbindung mit rel. hohen Kfz- Geschwindigkeiten und großer Fahrbahnbreite	lineare und punktuelle Querungshilfen, geringe Kfz- Geschwindigkeiten
Grün / Umwelt	ähnliche Anzahl erforderlicher Baumfällungen	
Anwohner	Keine wesentliche Änderung	Verminderung Emissionen (Ulmenstraße)
Medien (Leitungsbestand)	Noch zu prüfen	Verlegungen im Bereich des Mittelstreifens möglich
Kosten	Unterschiede unwesentlich	
<b>Wertung (Rang)</b>	<b>2.</b>	<b>1.</b>

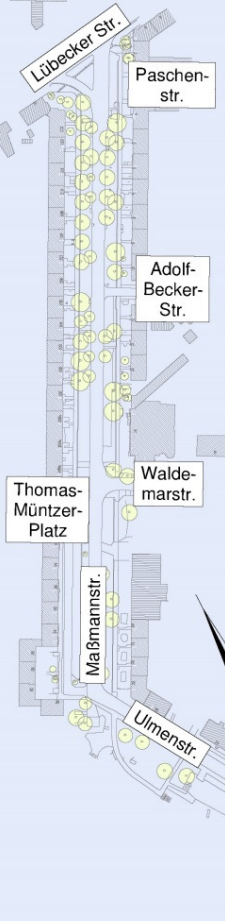
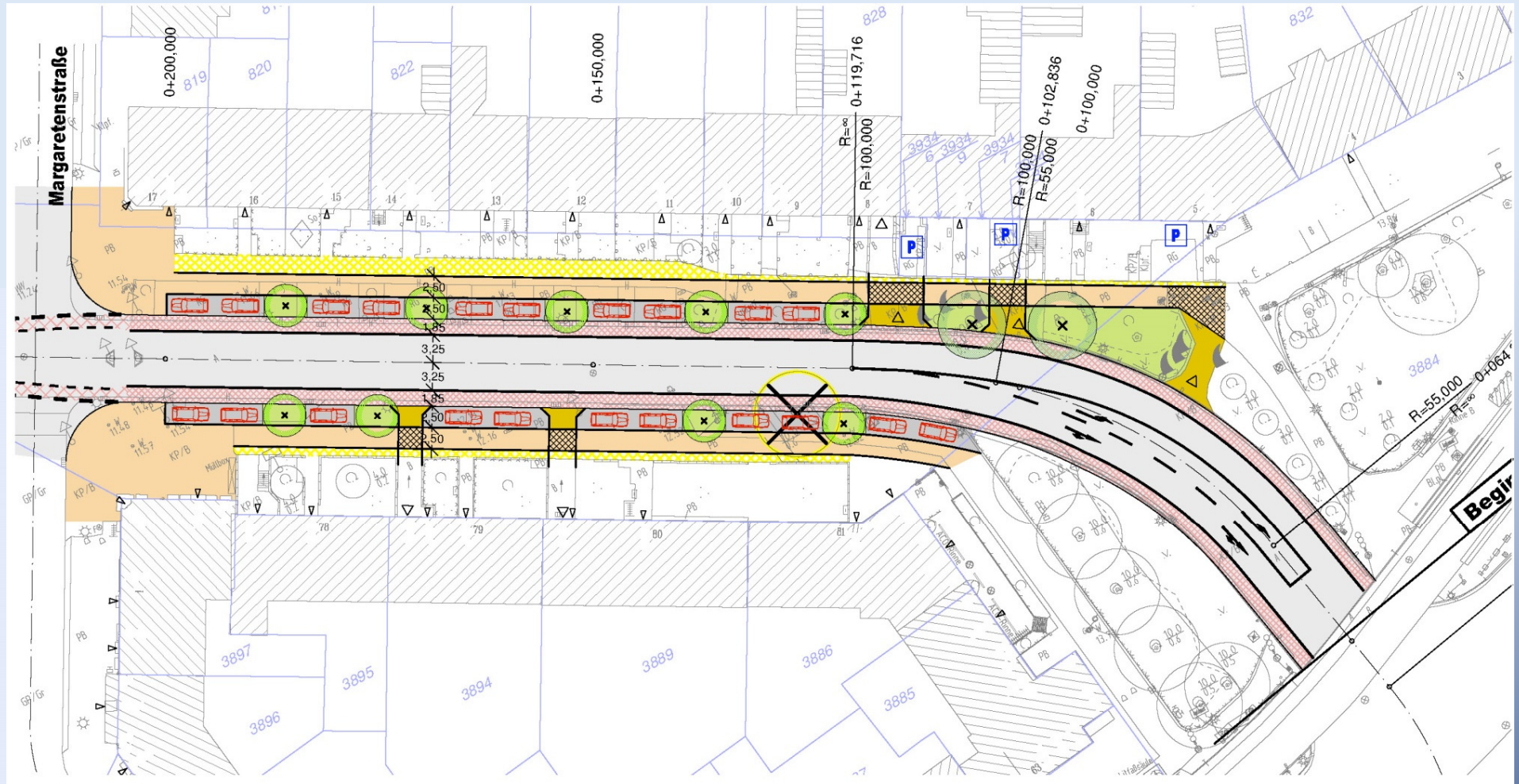
negativ

neutral

positiv

# Variante 1

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

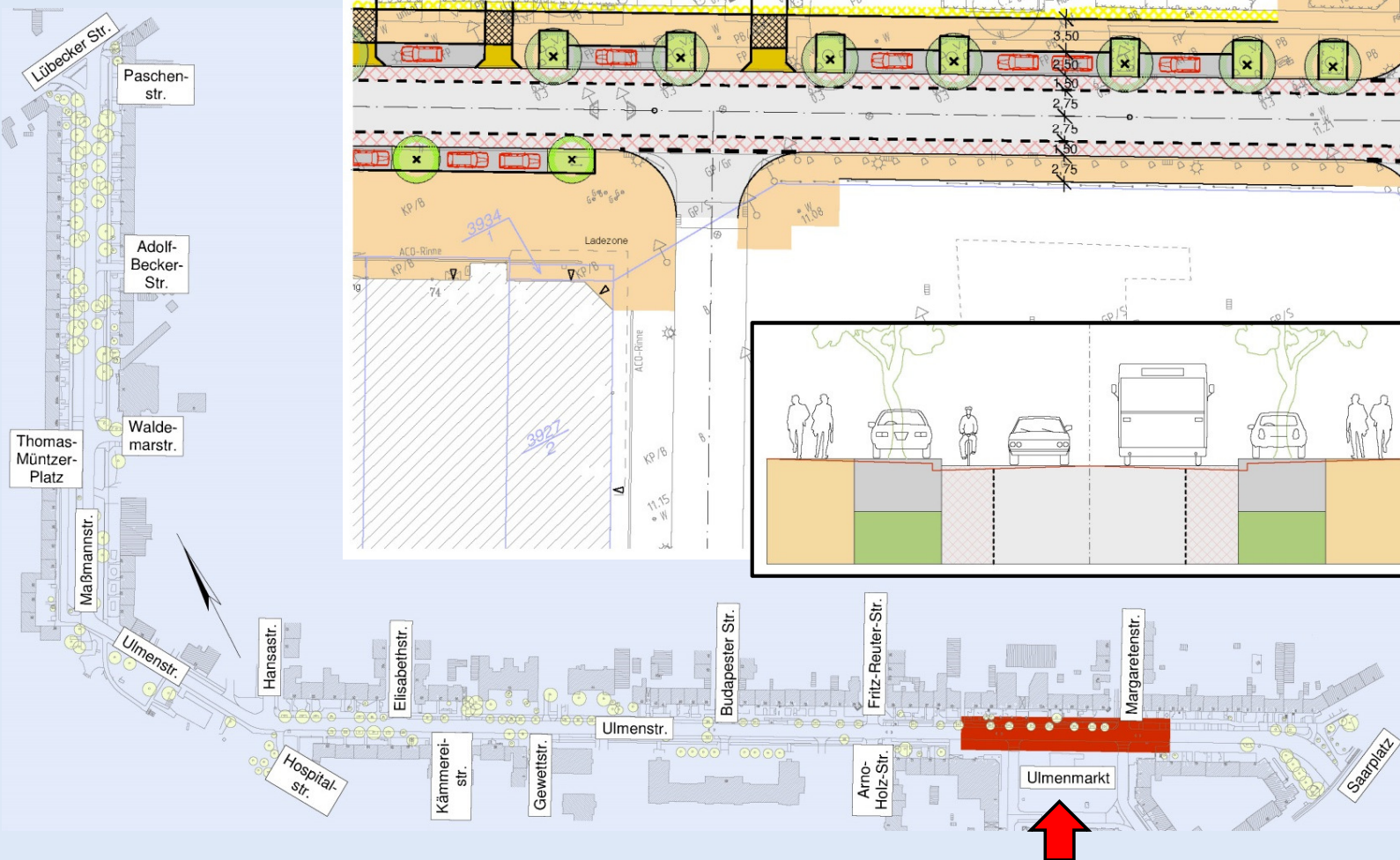
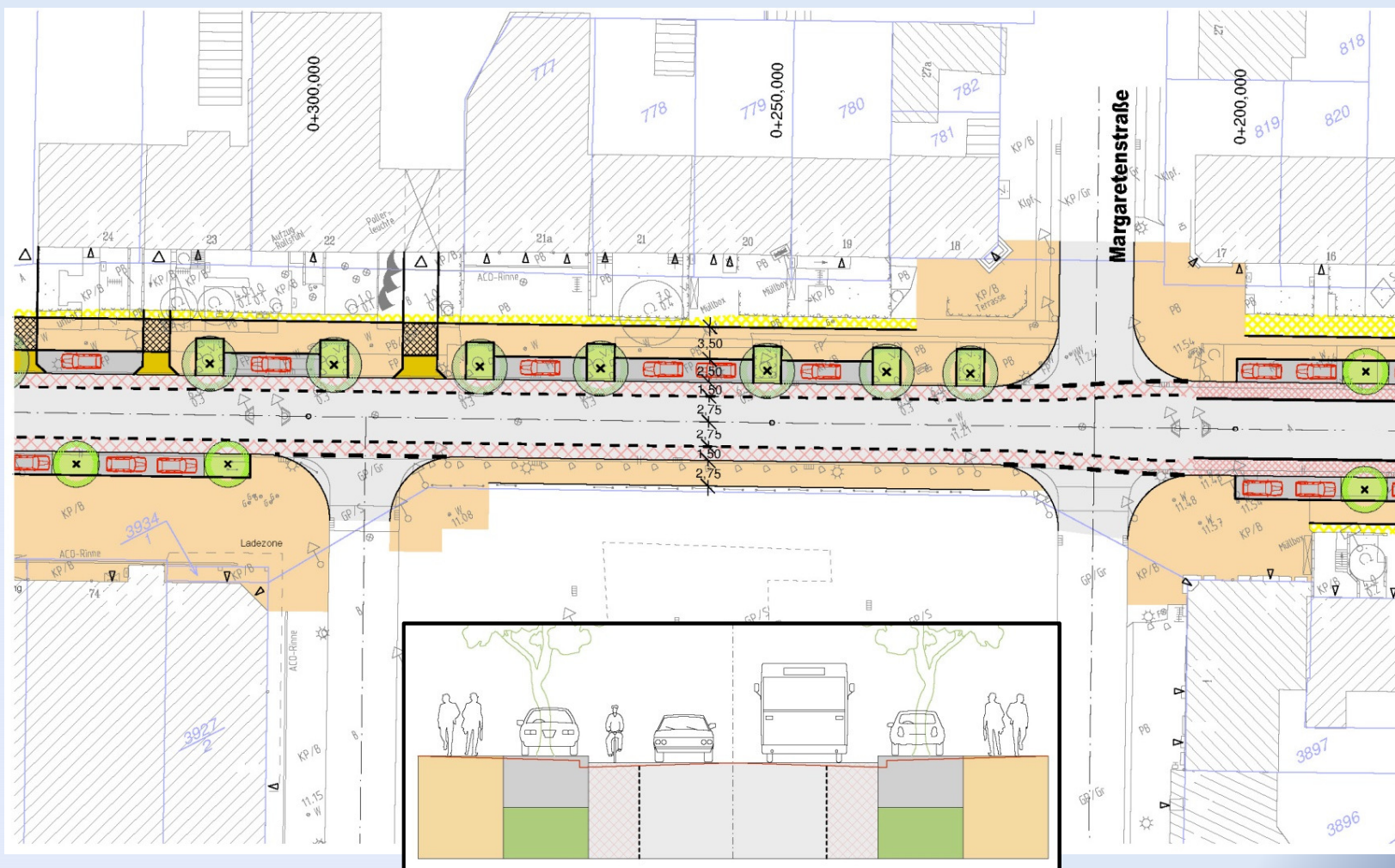


Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel



# Variante 1

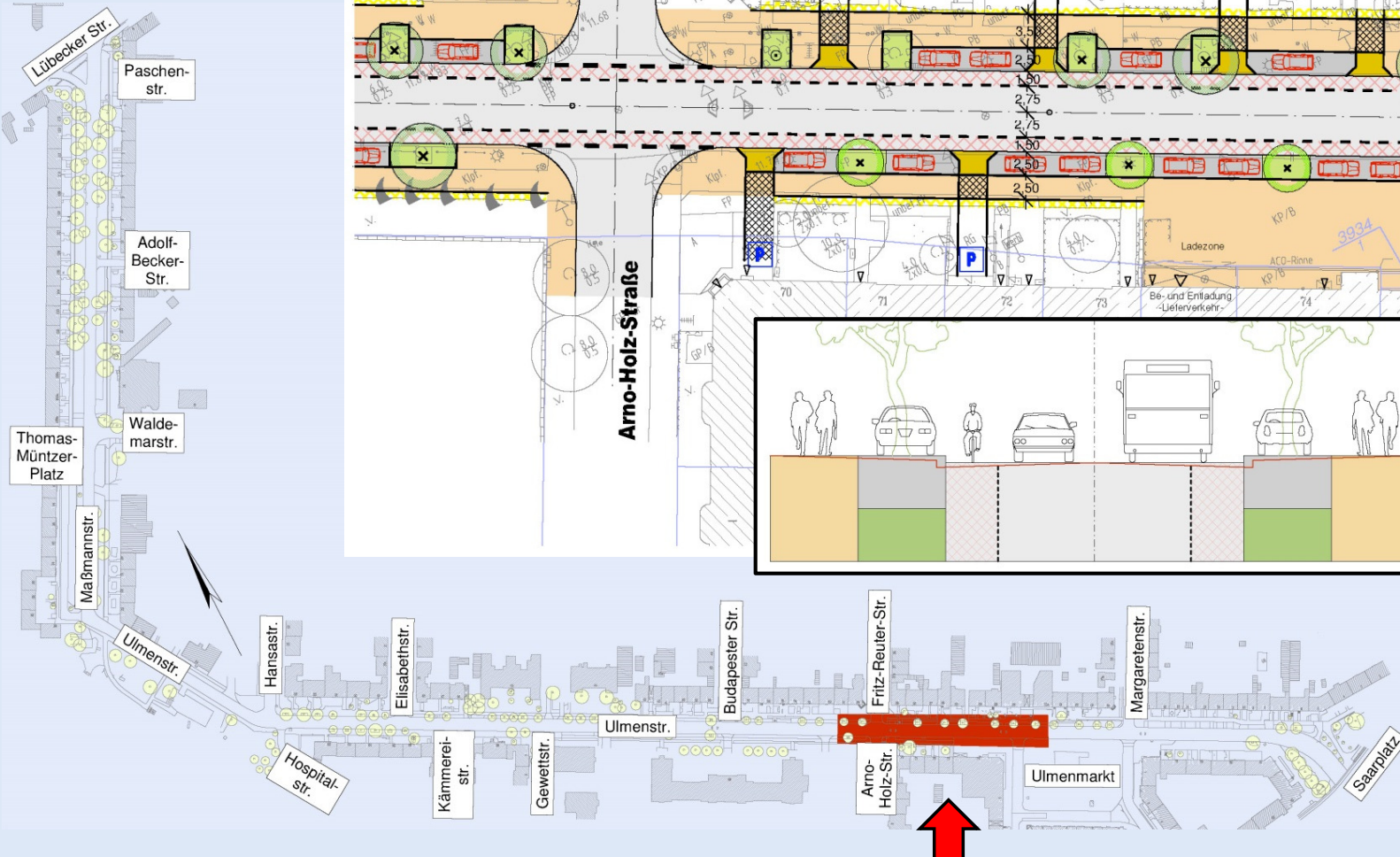
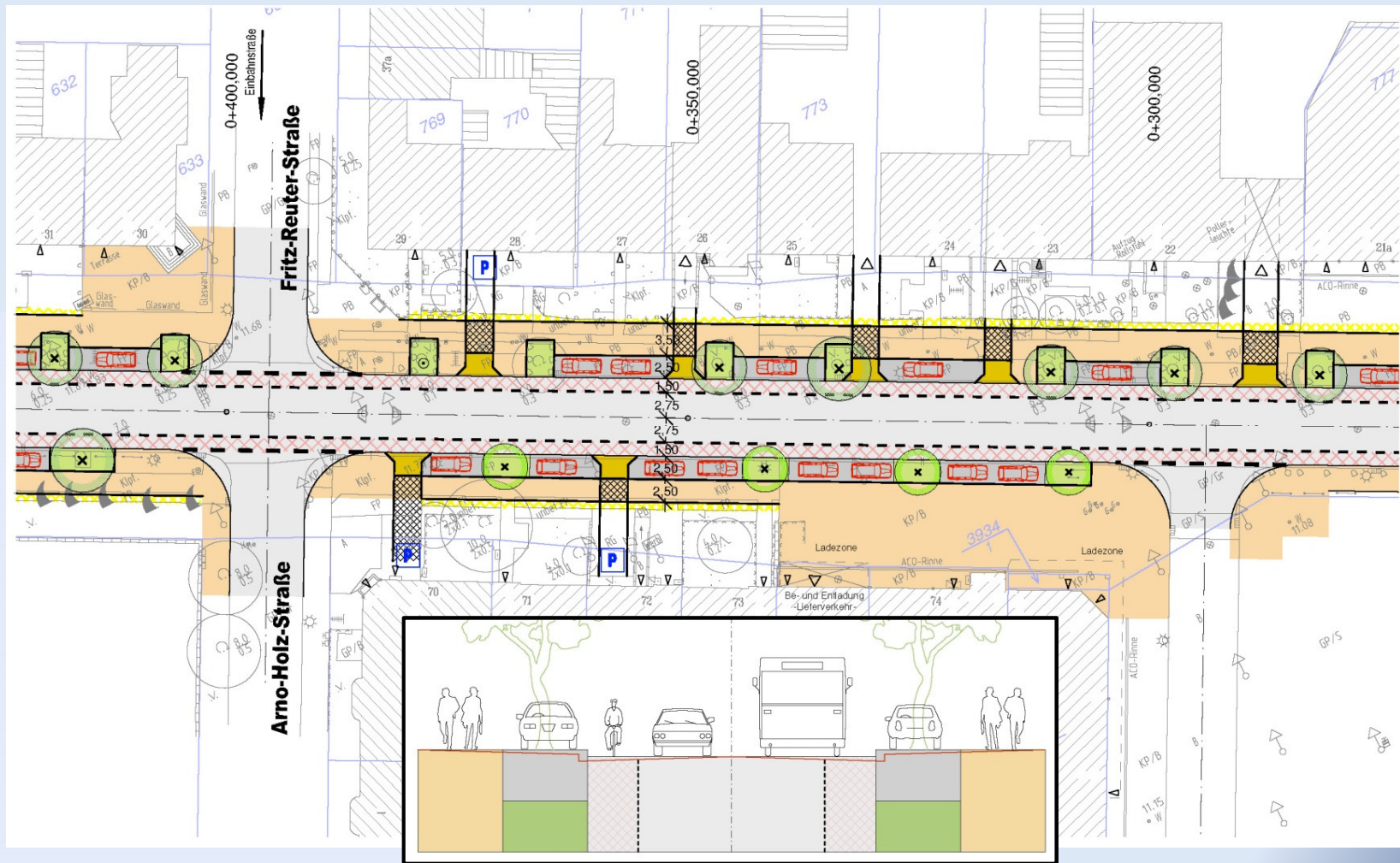
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

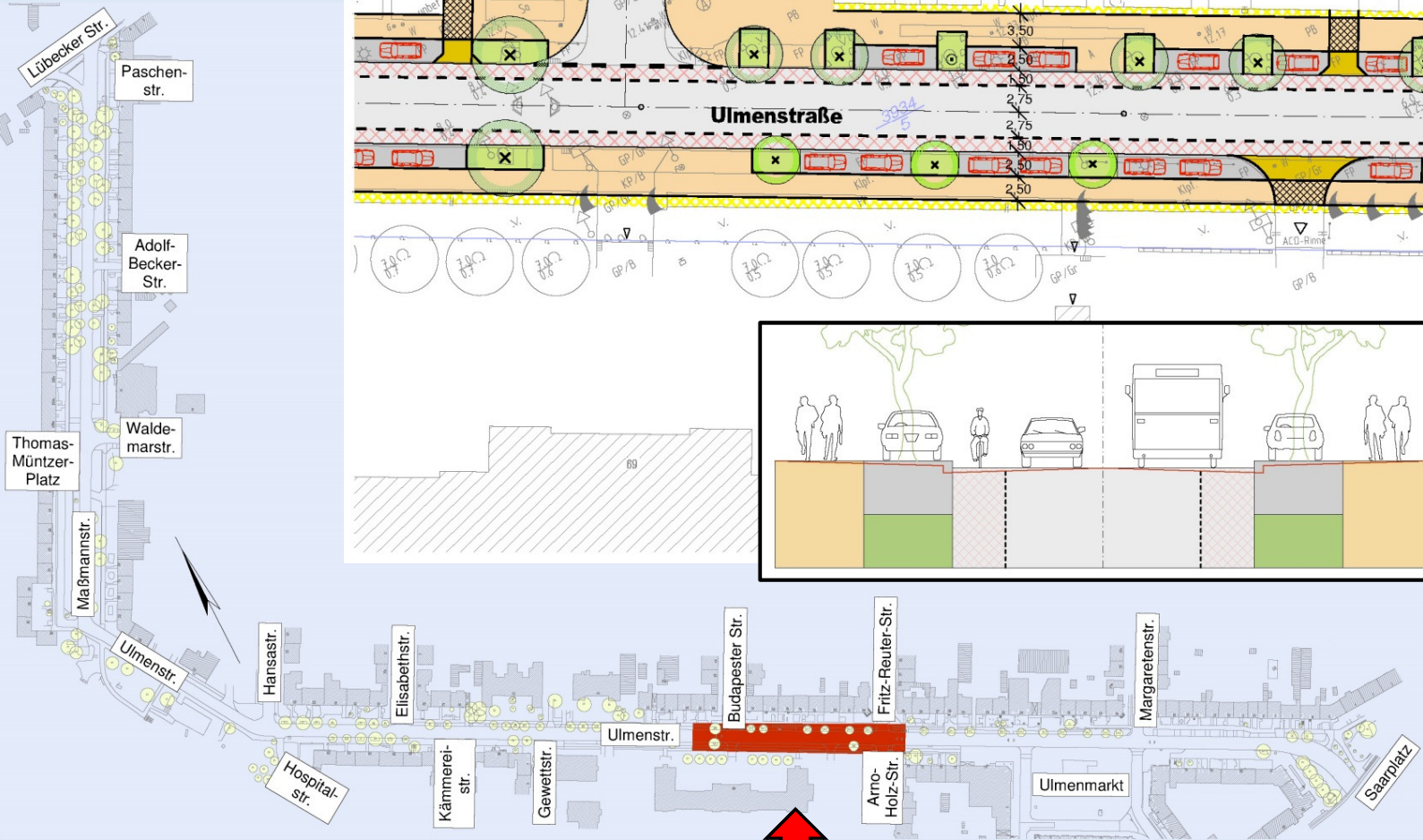
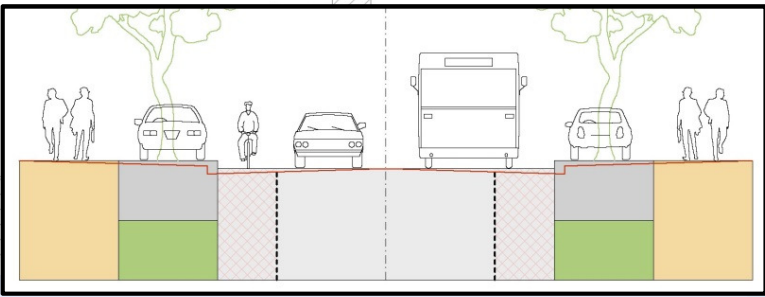
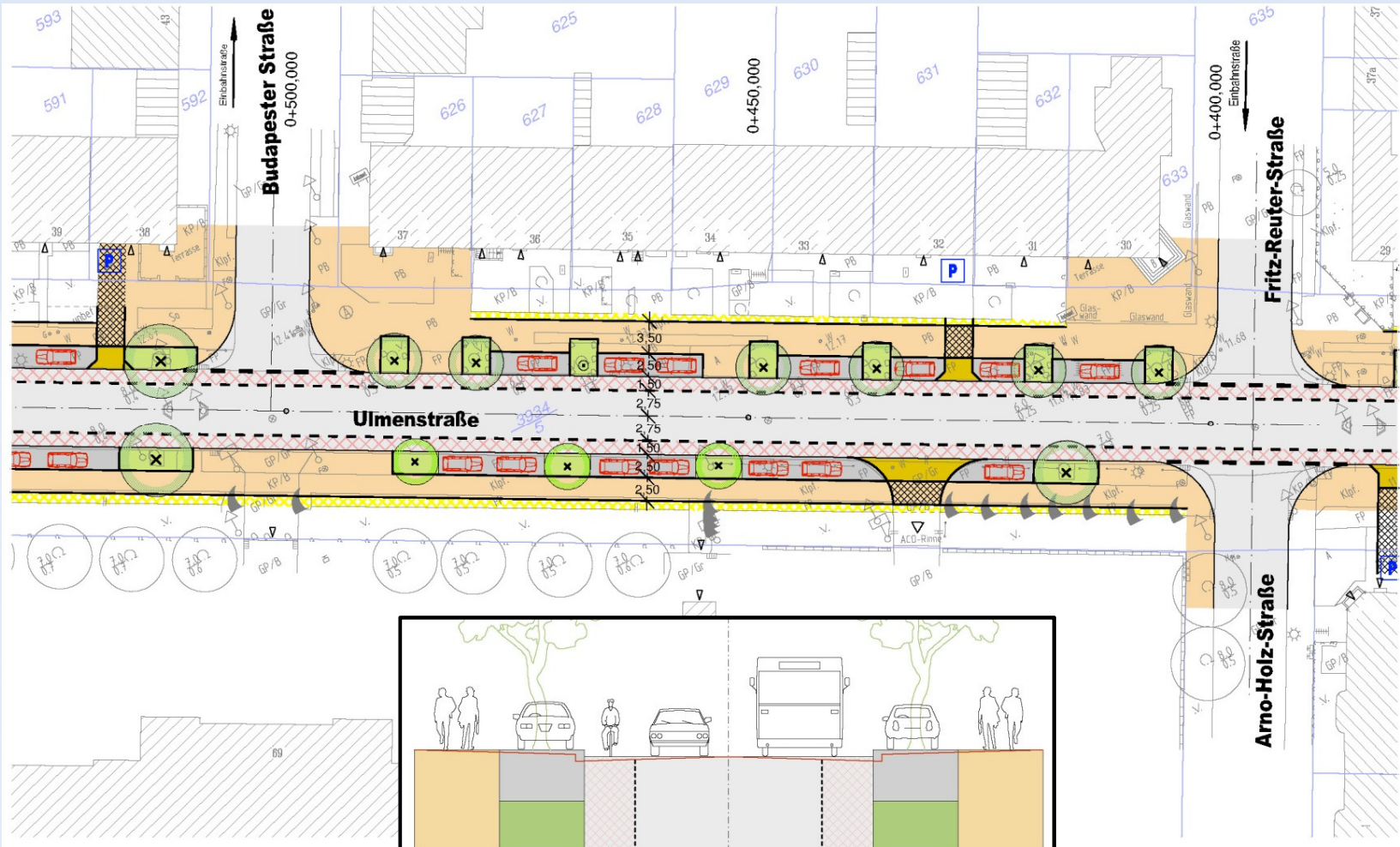
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

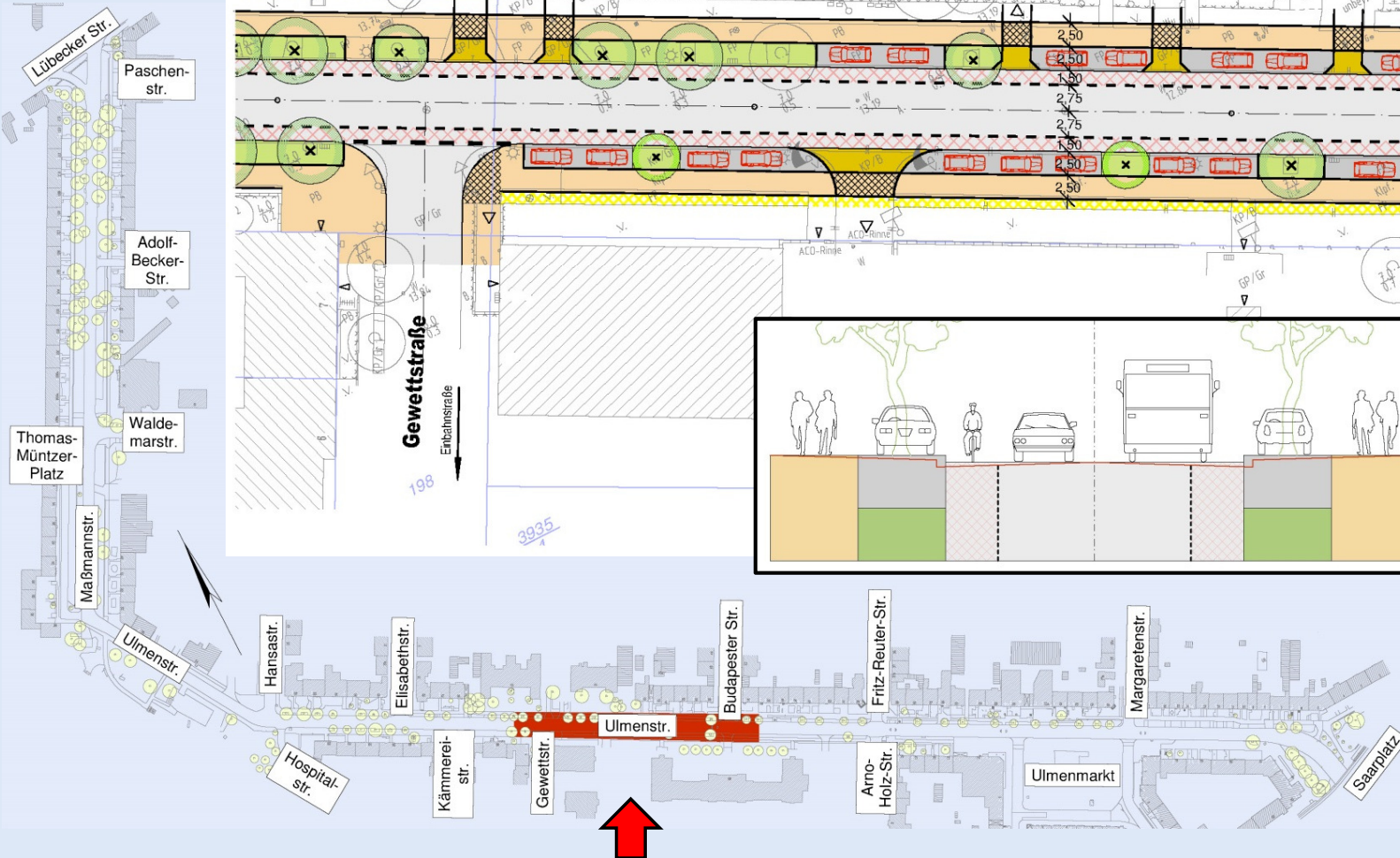
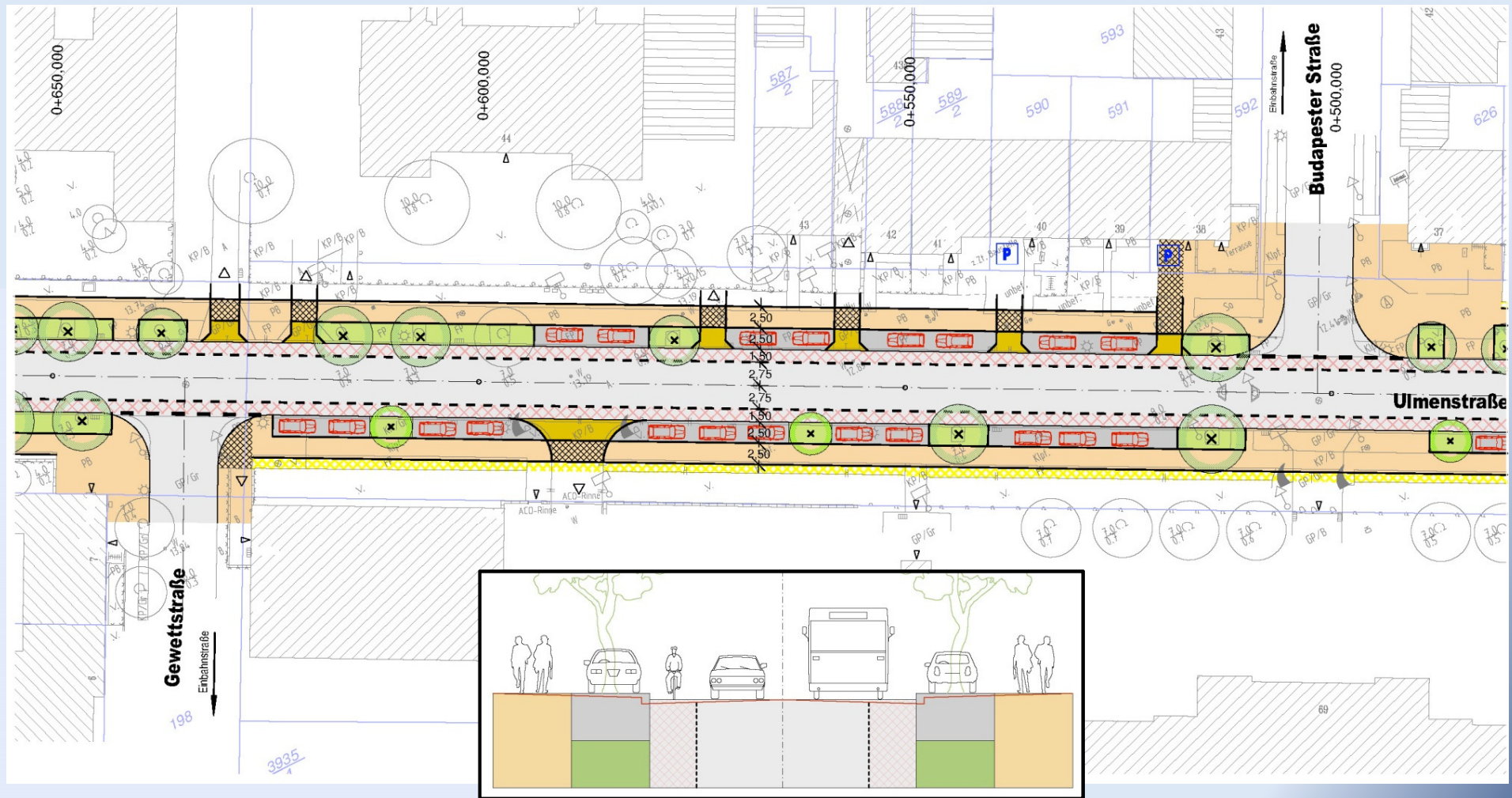


Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel



# Variante 1

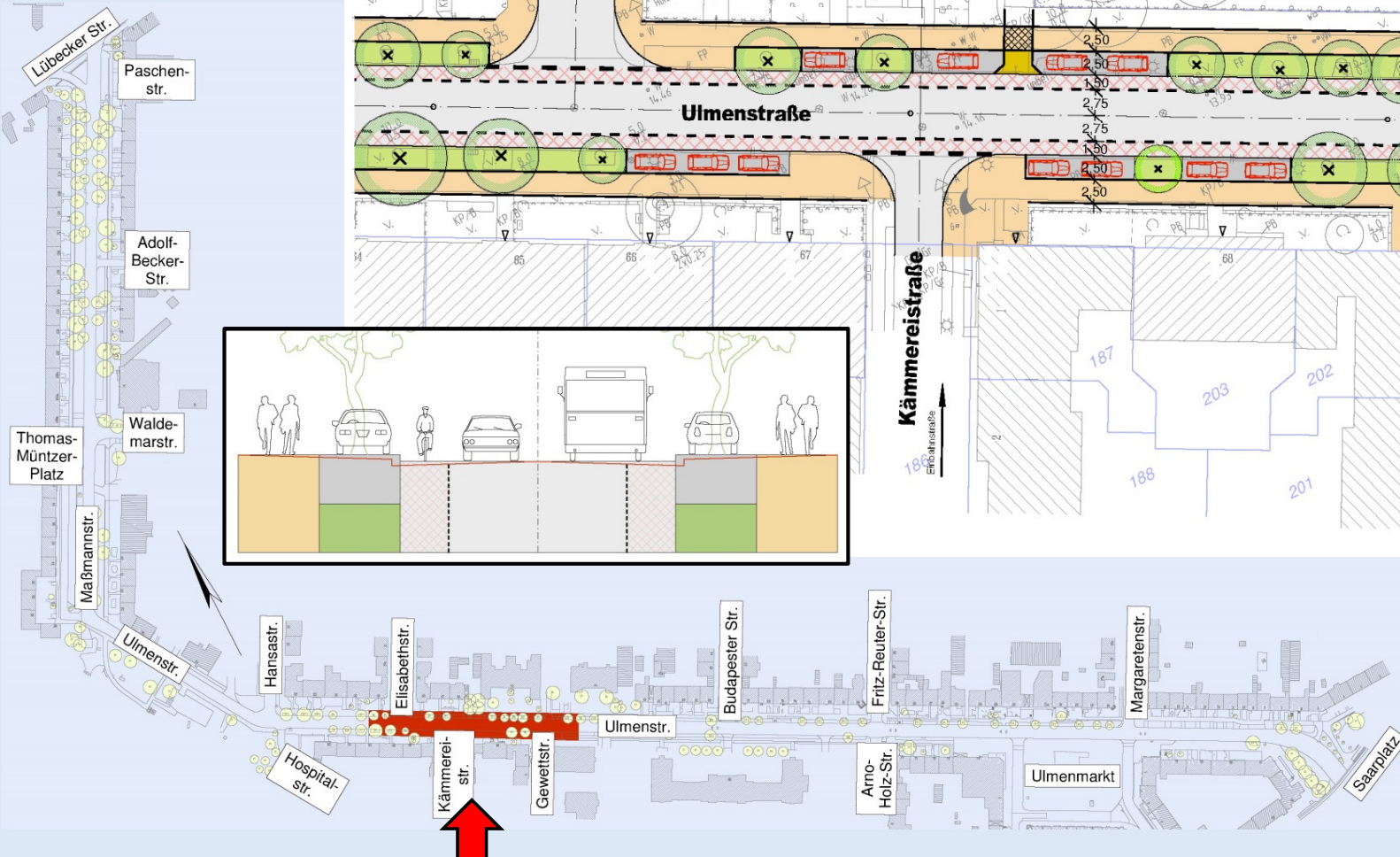
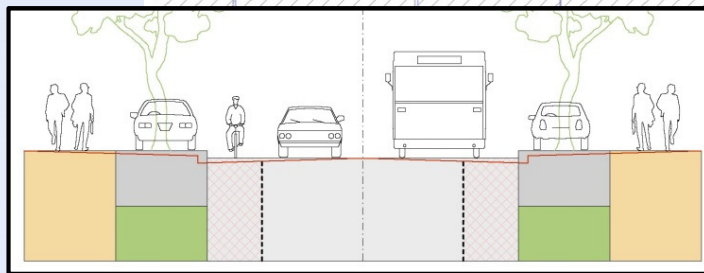
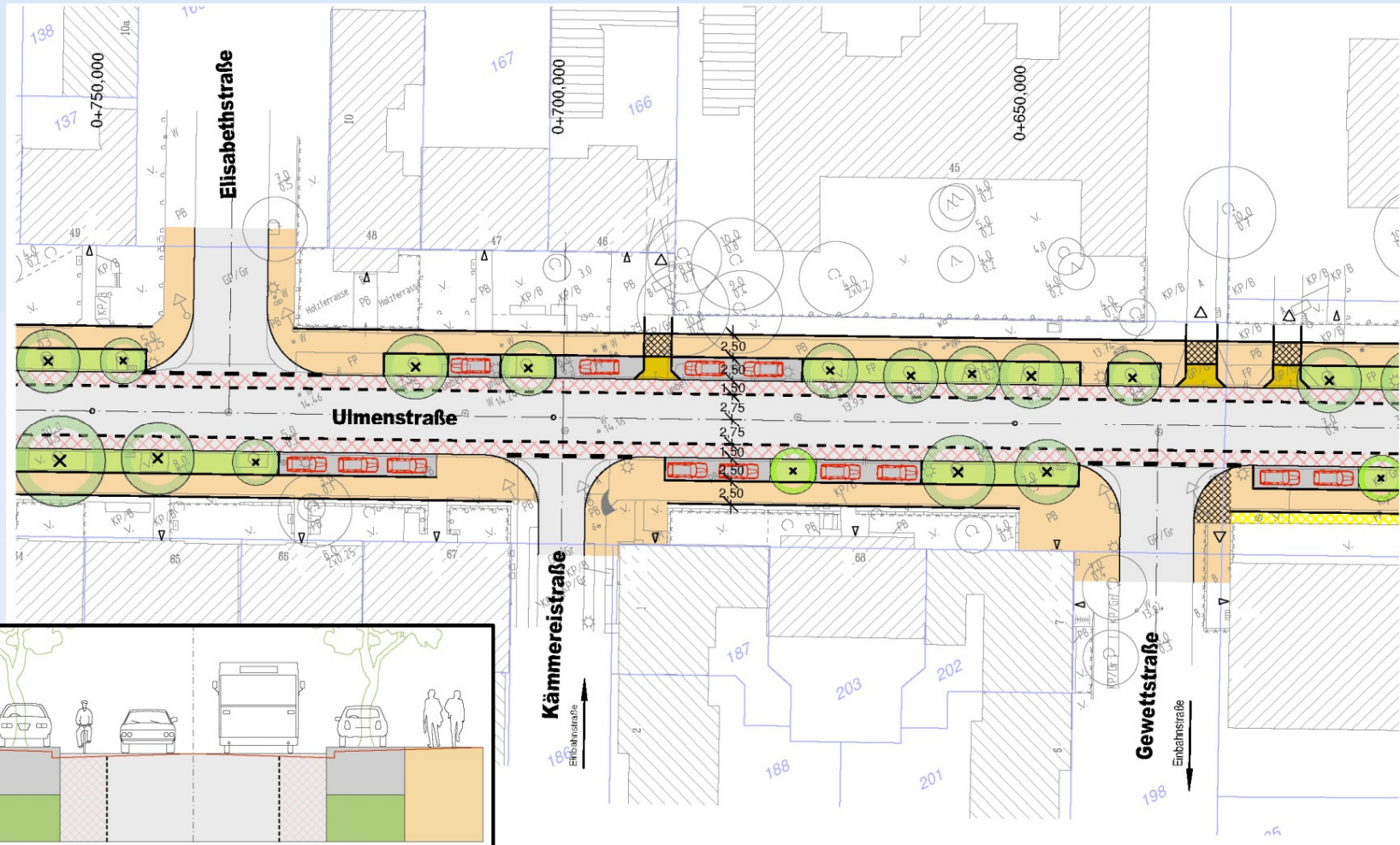
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

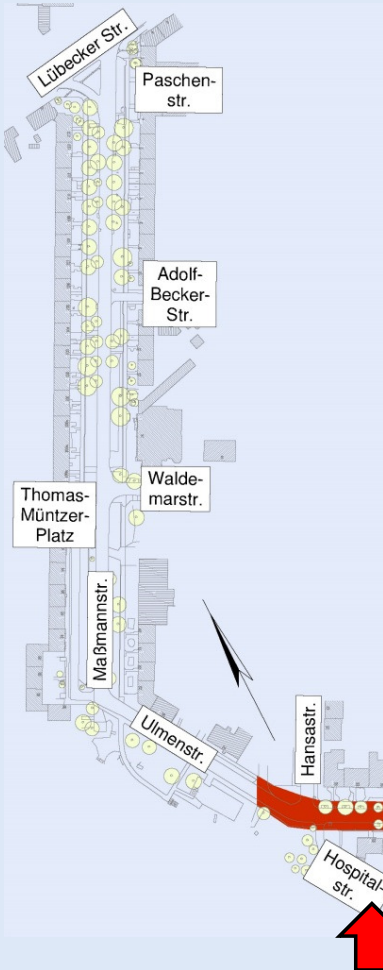
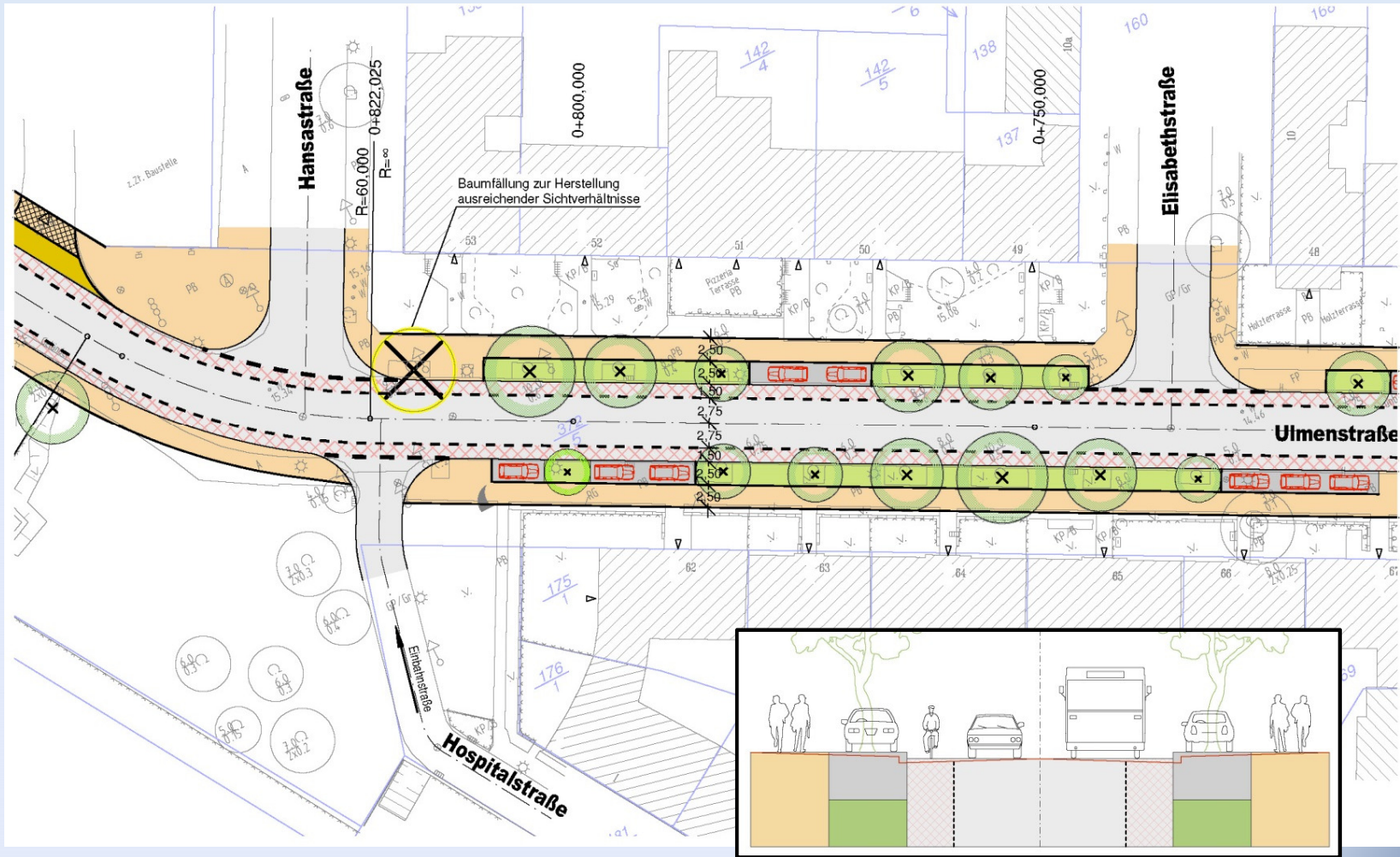
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

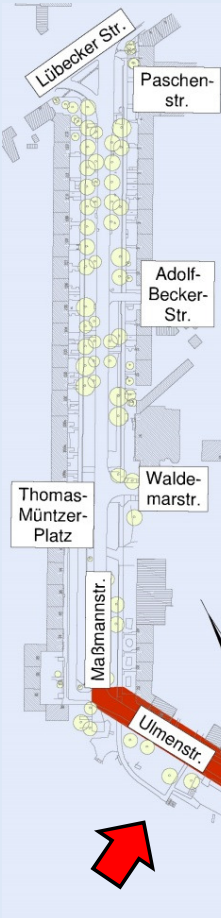
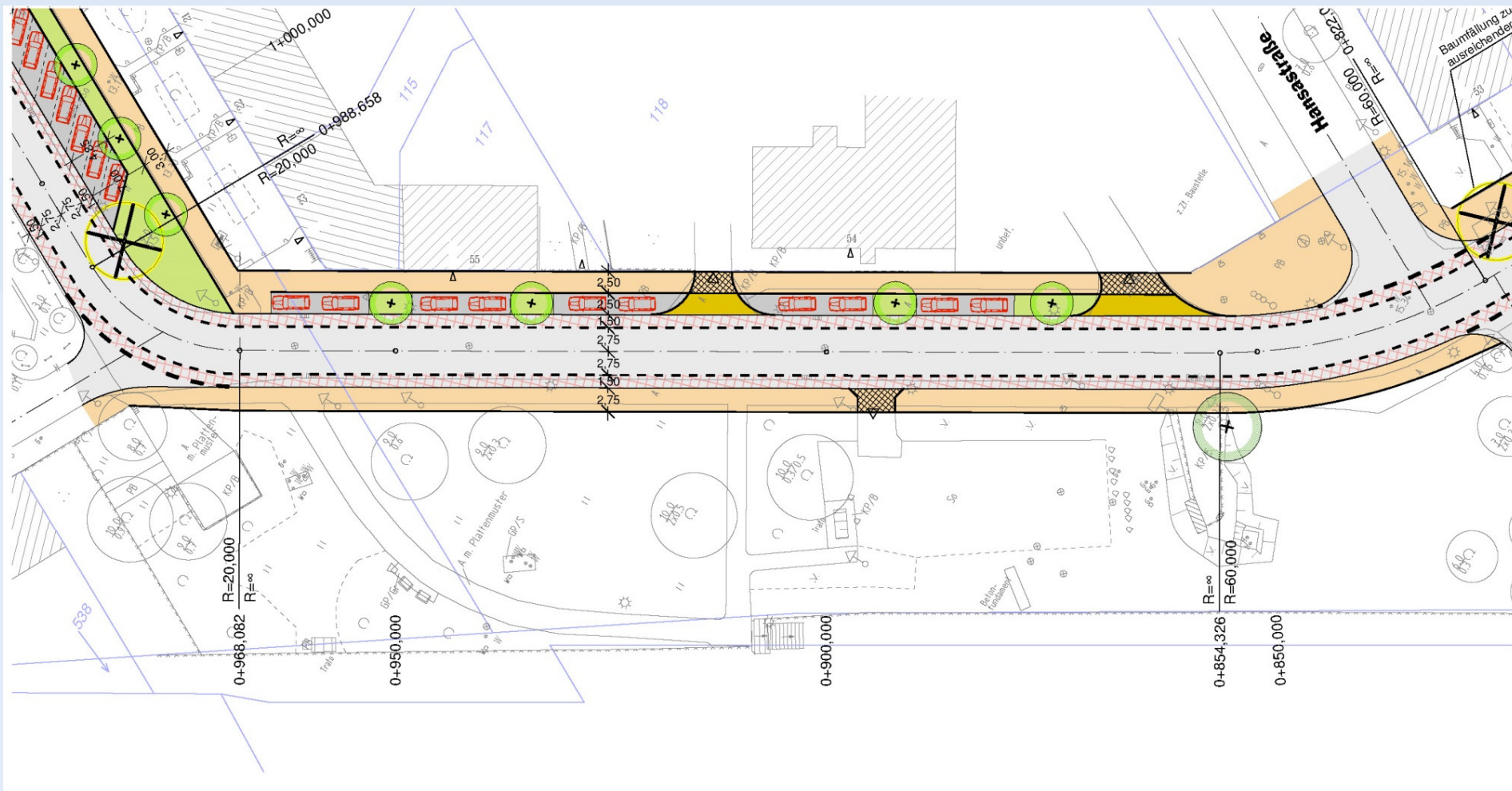


Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel



# Variante 1

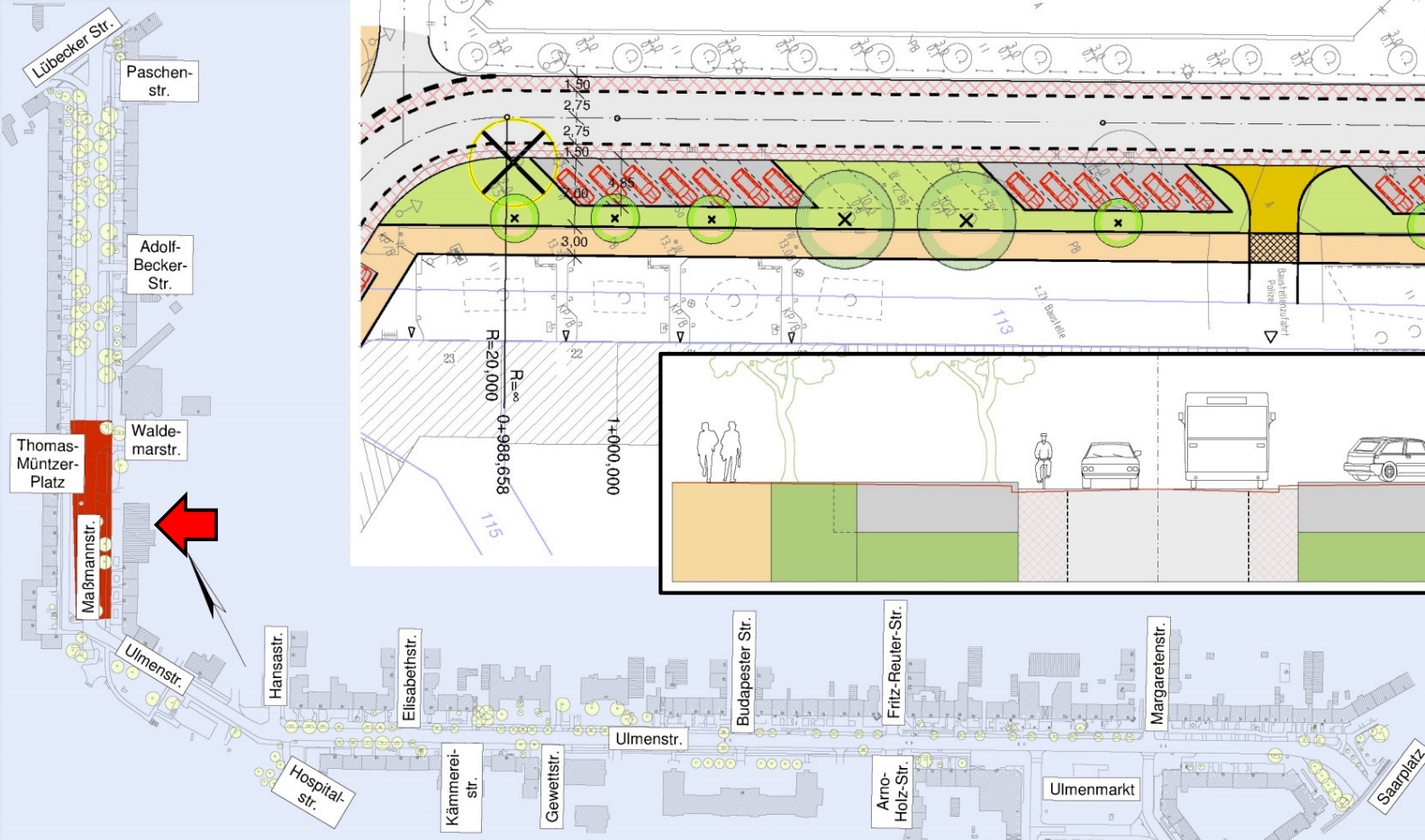
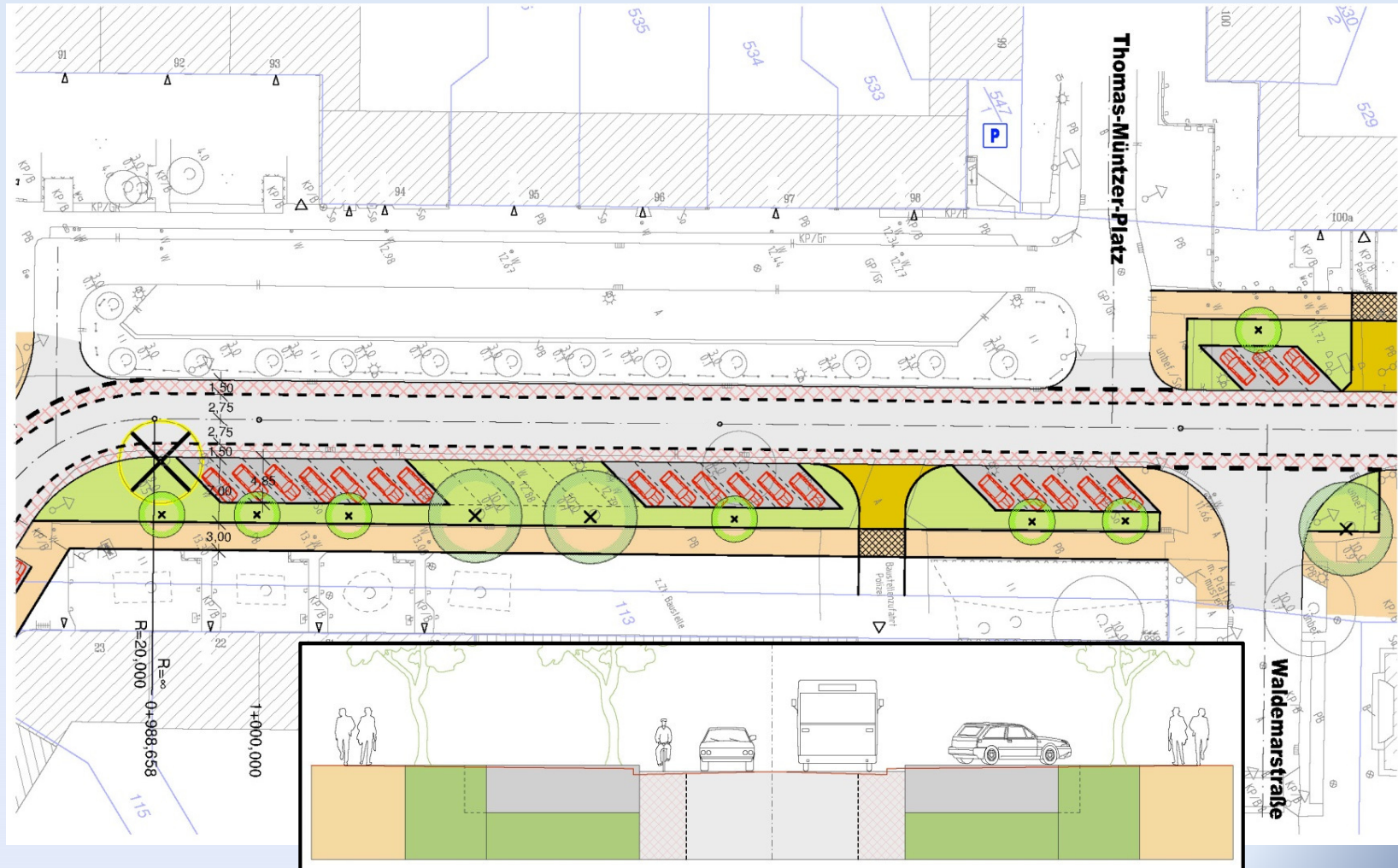
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

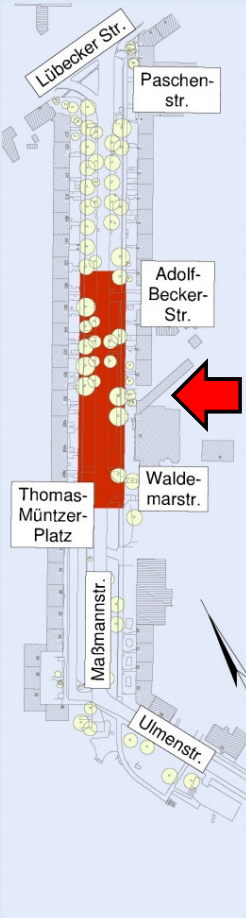
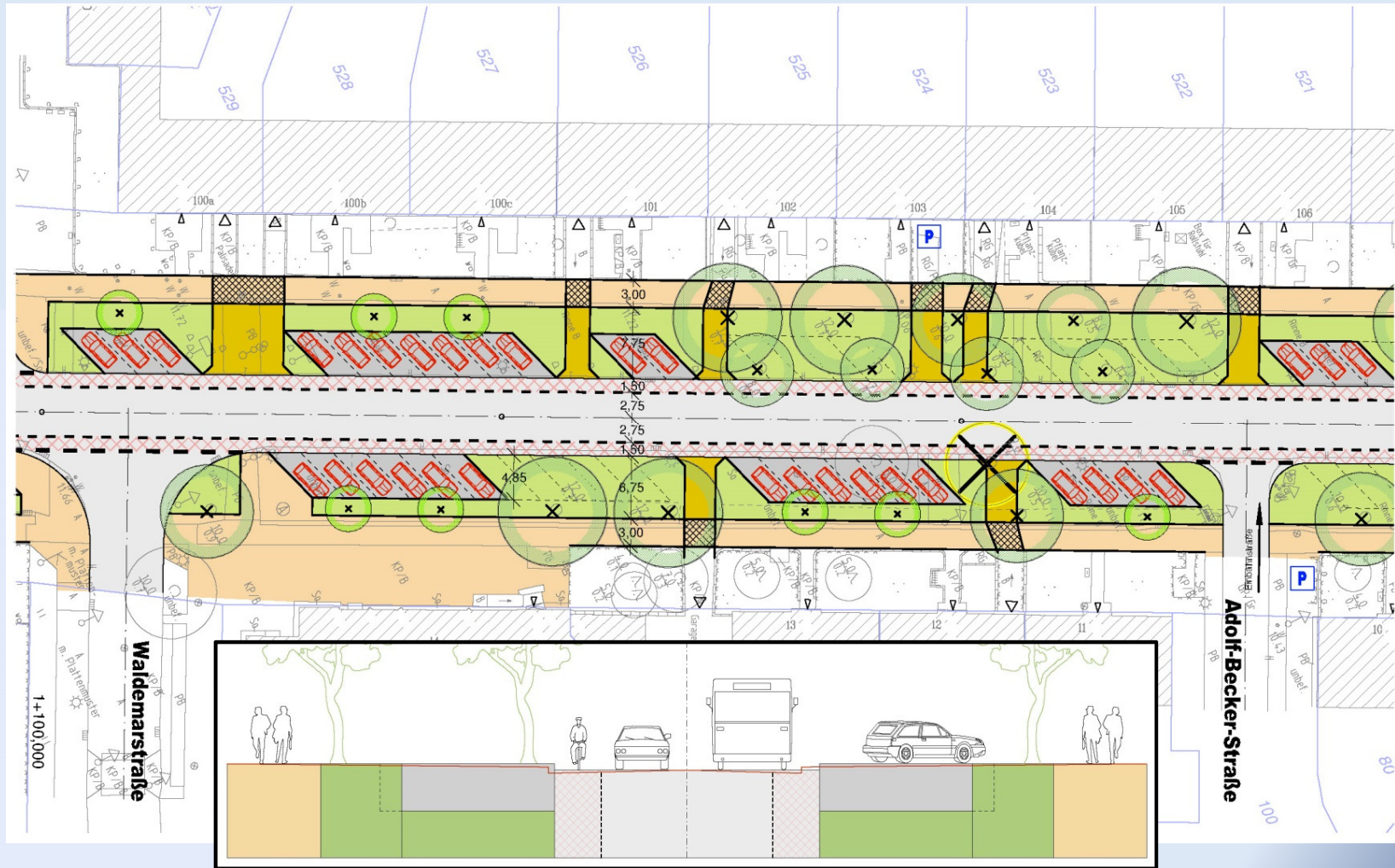
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Variante 1

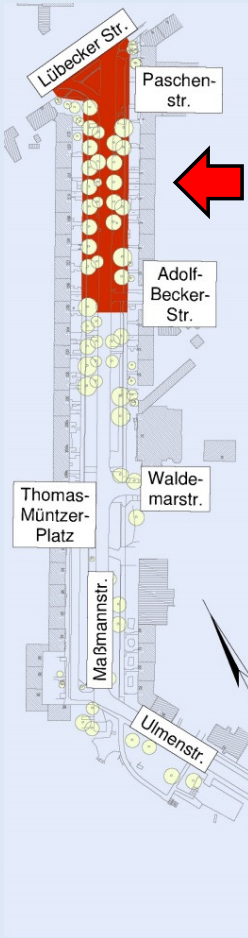
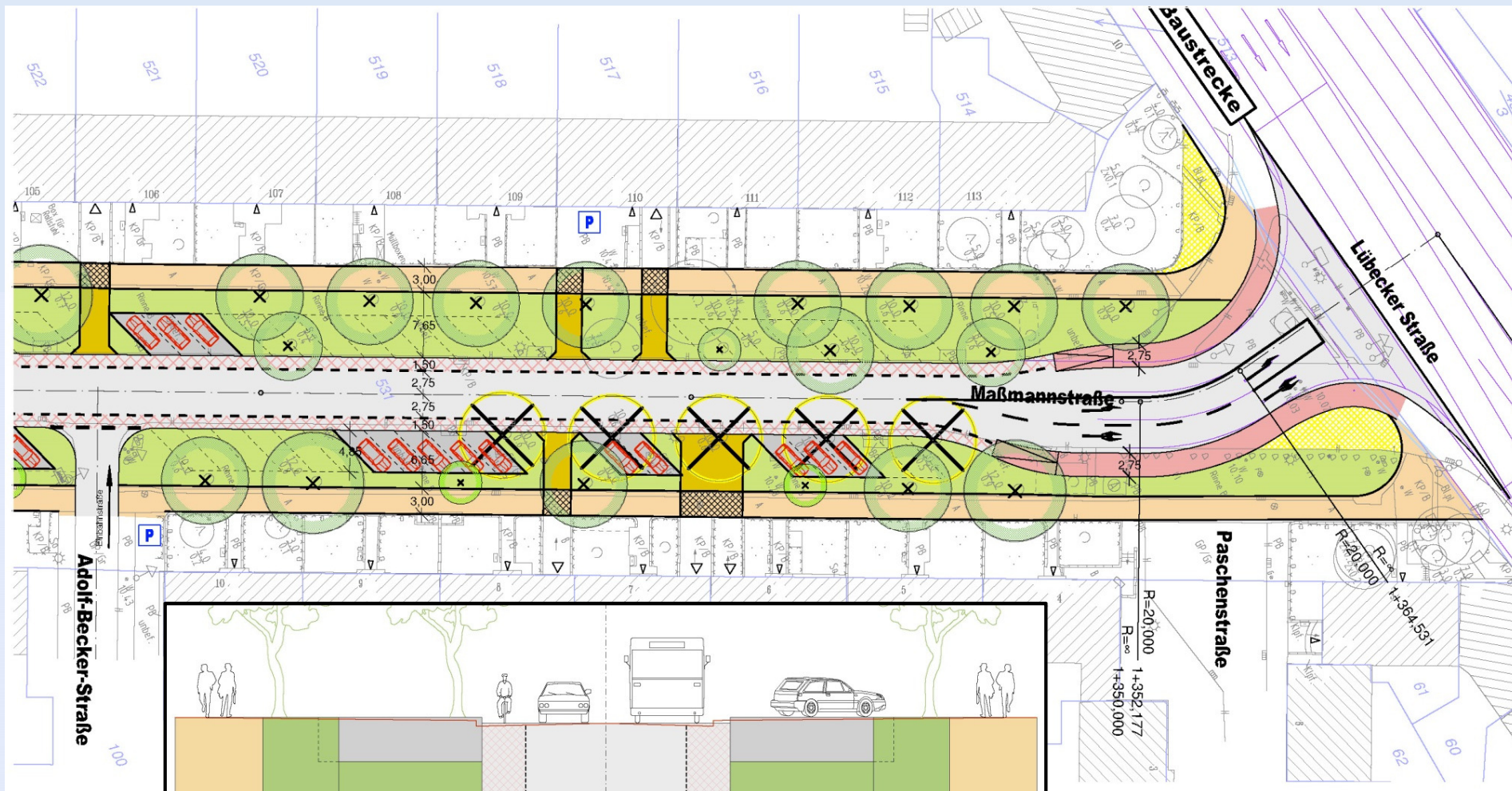
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpelinertor-Vorstadt





# Variante 1

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

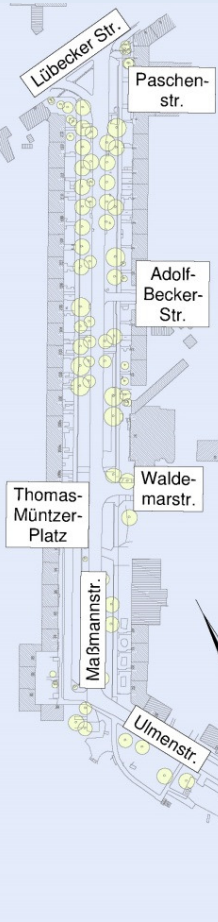
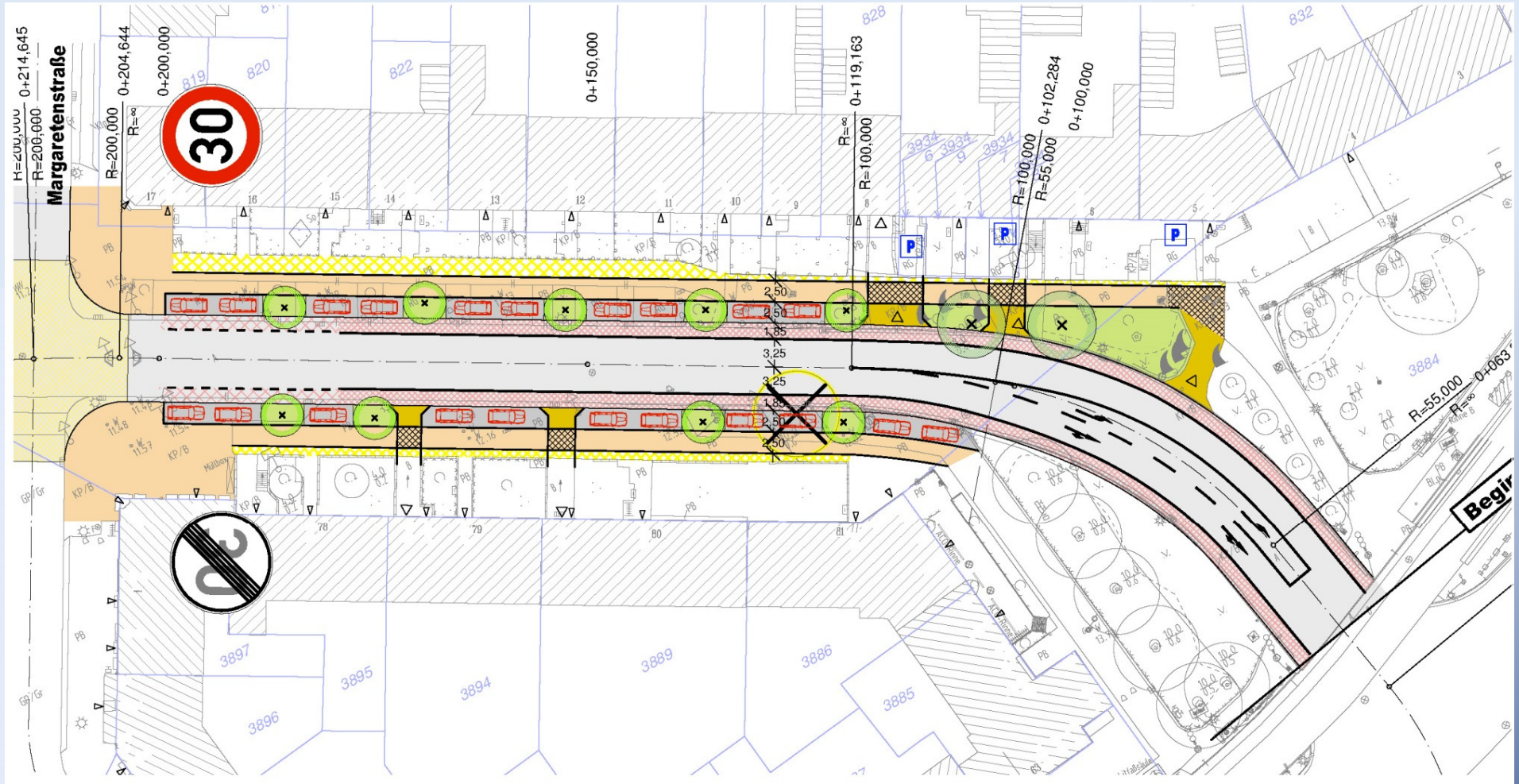


Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel



# Vorzugsvariante (Variante 2)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

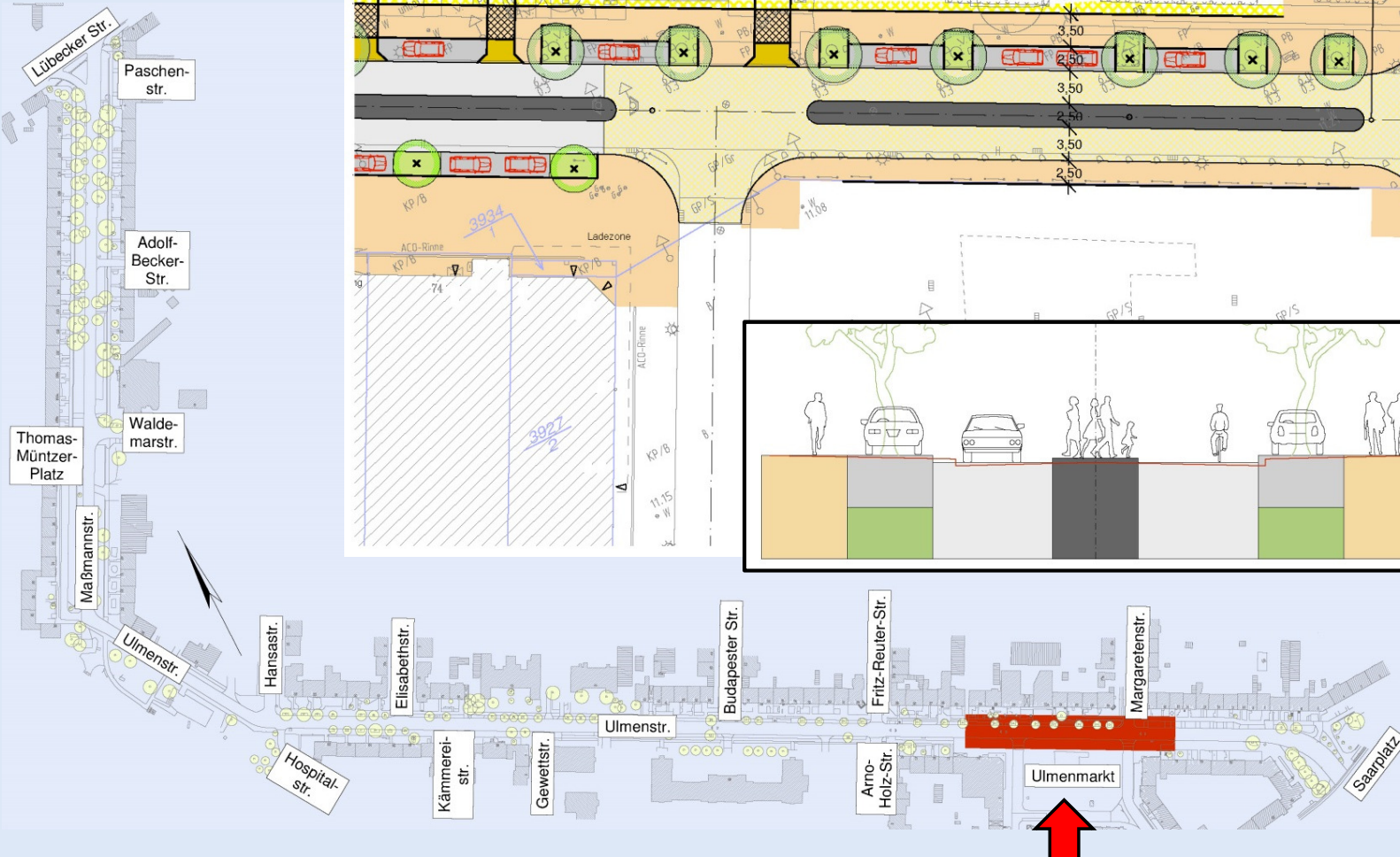
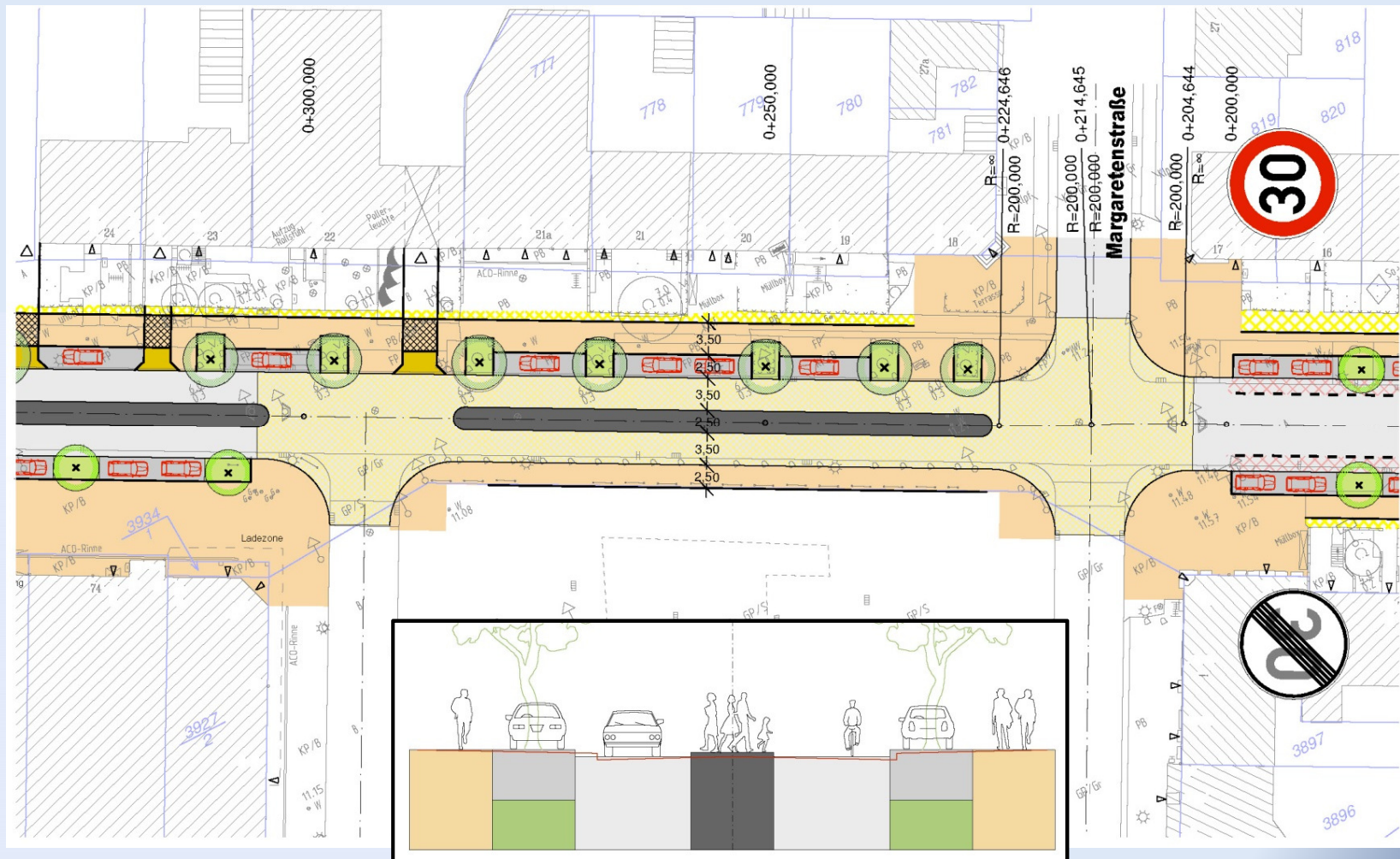


Landschaftsarchitekt Thomas Henschel



# Vorzugsvariante (Variante 2)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





## Vorzugsvariante (Variante 2)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

### Beispiel Querungshilfe

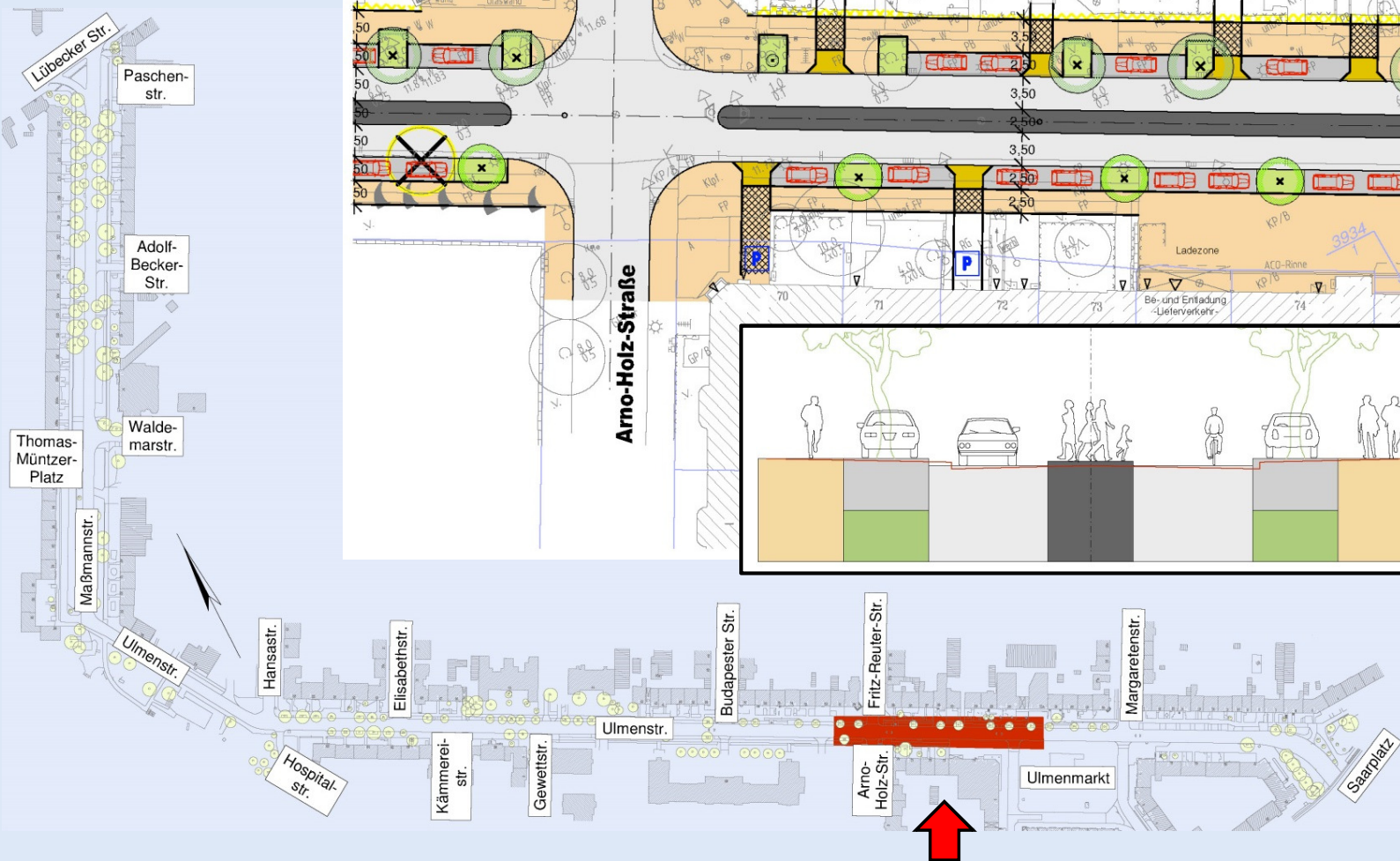
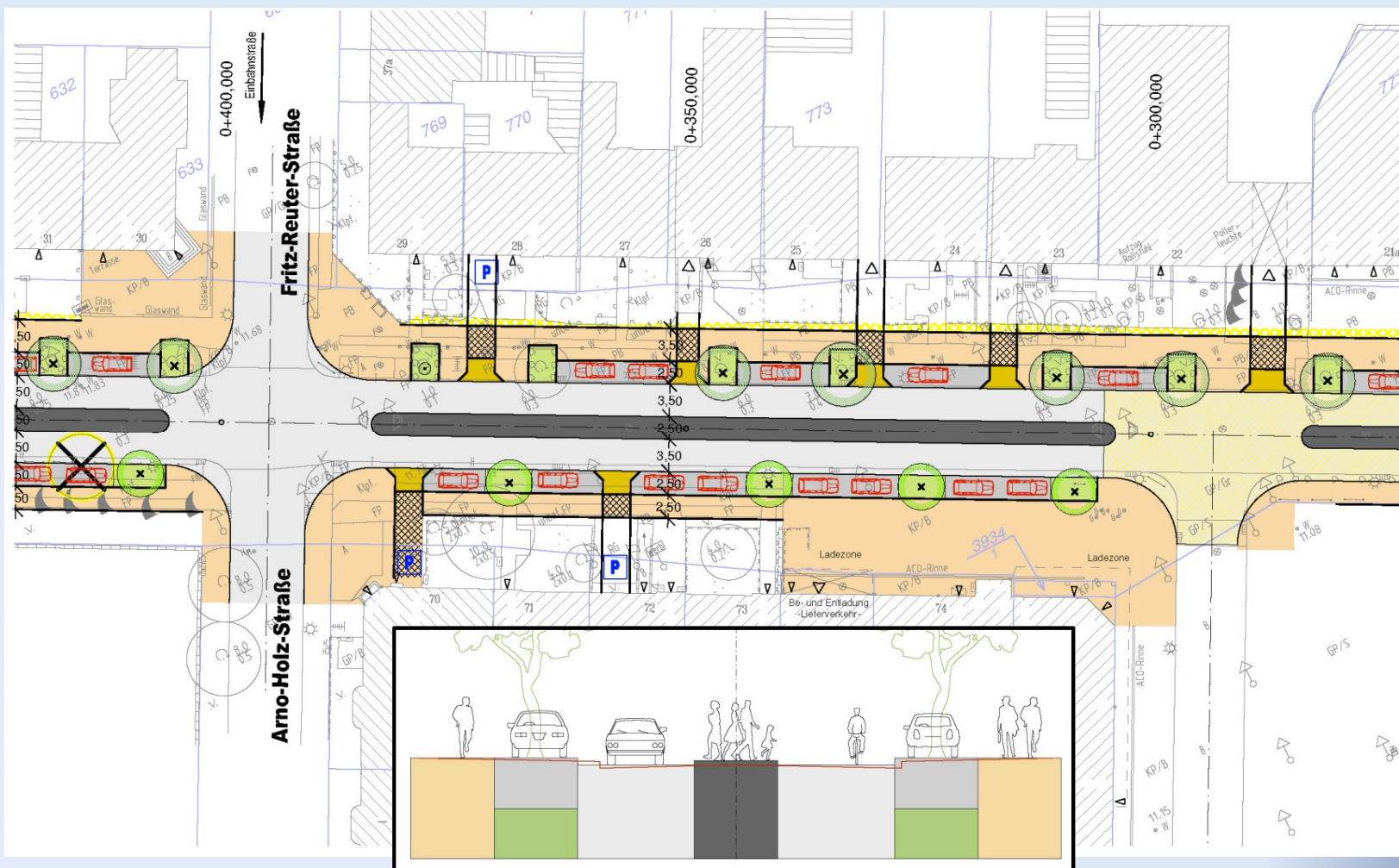


Hansestadt Stralsund, Frankendamm



# Vorzugsvariante (Variante 2)

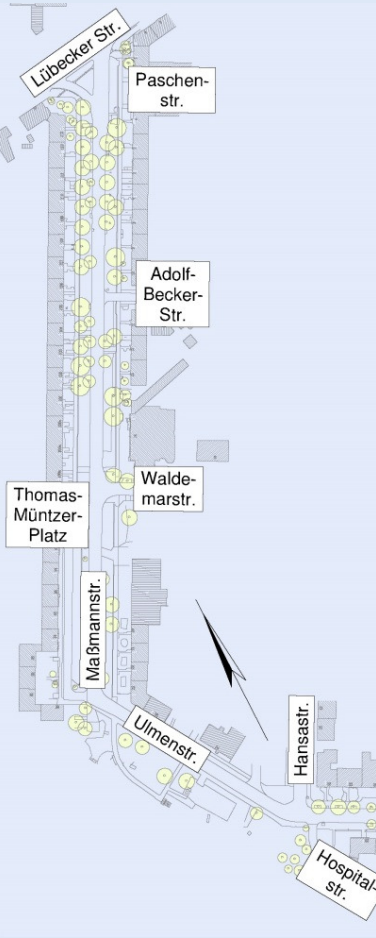
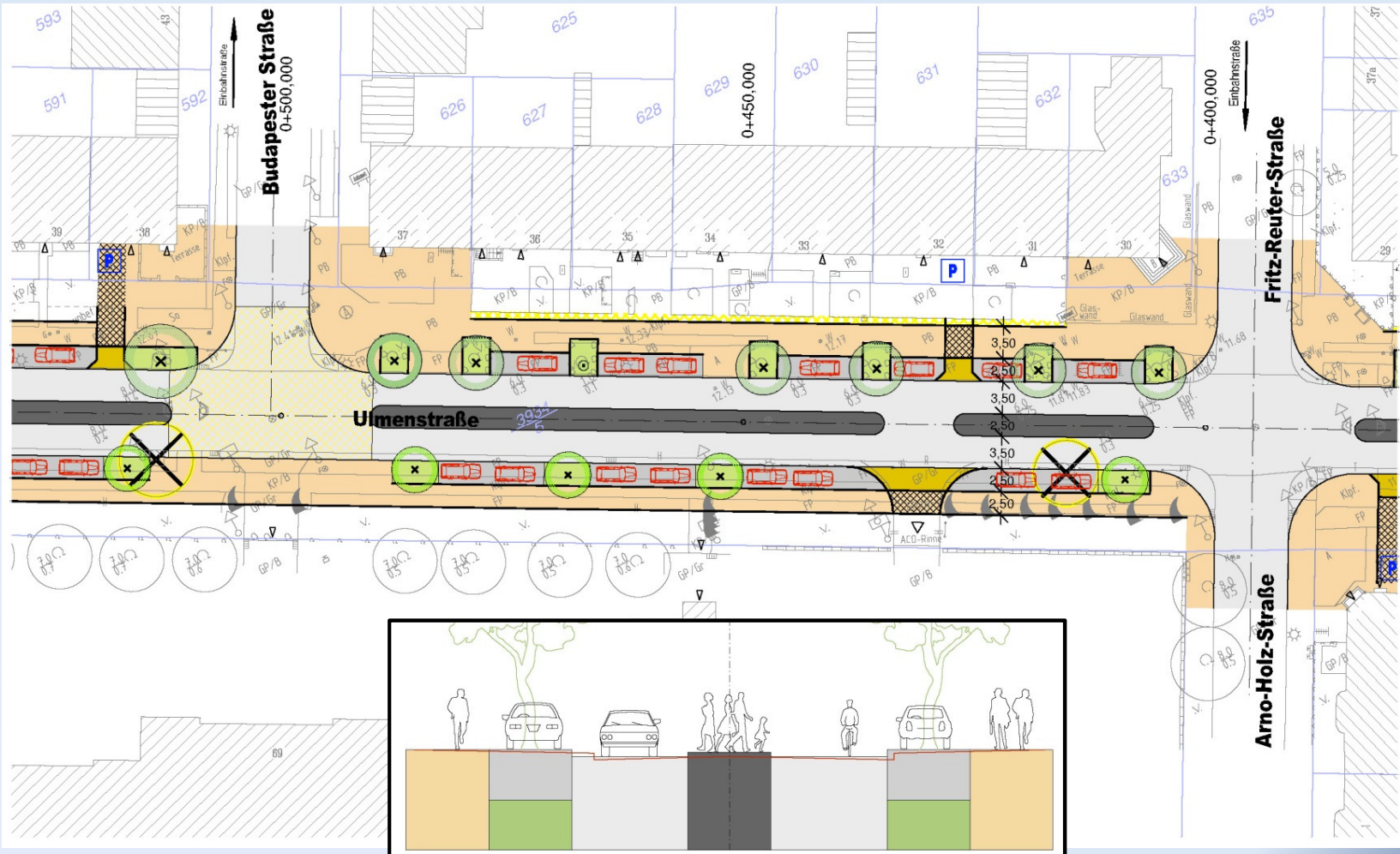
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

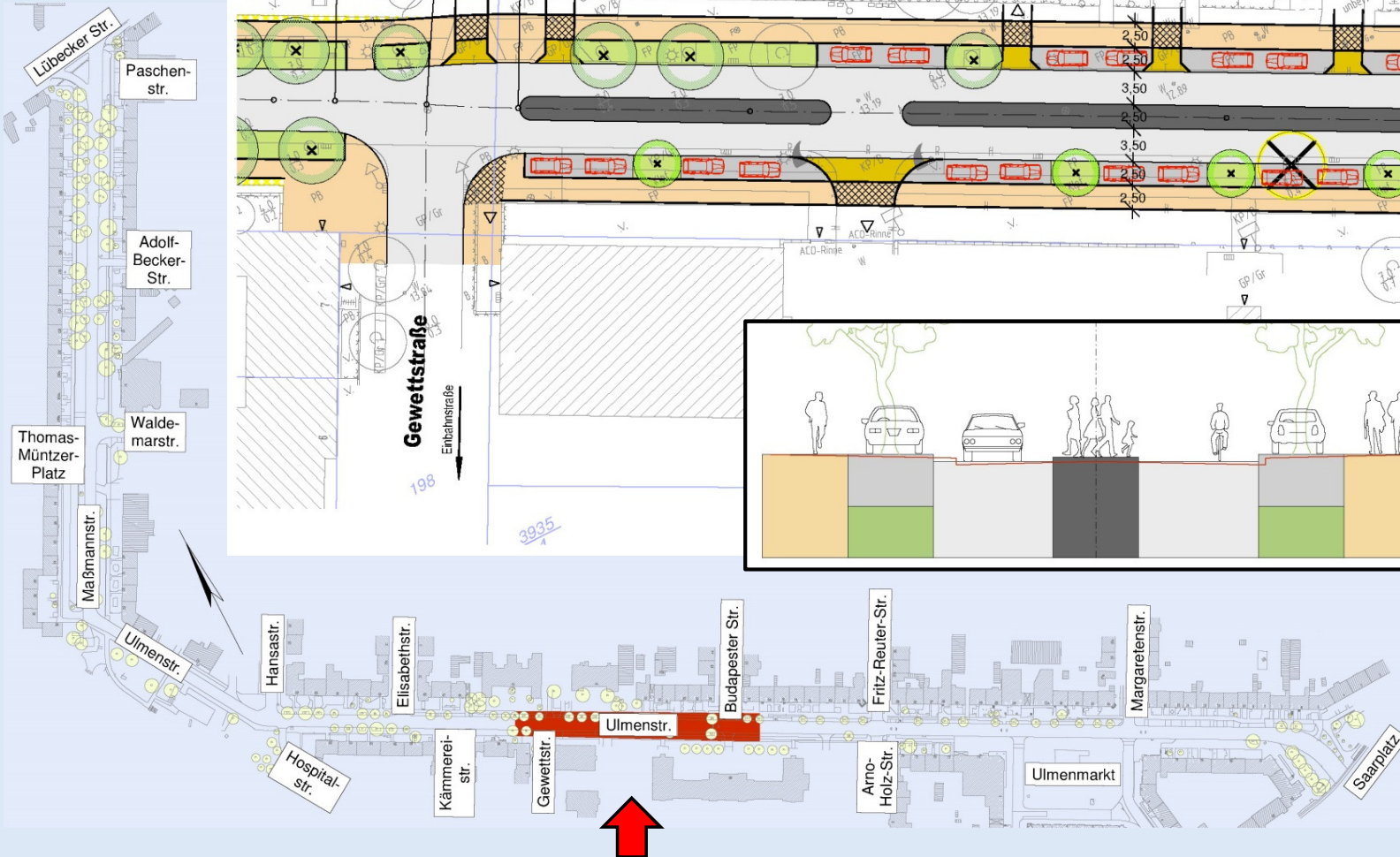
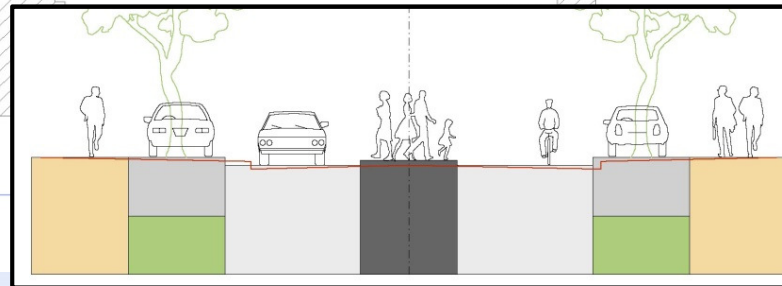
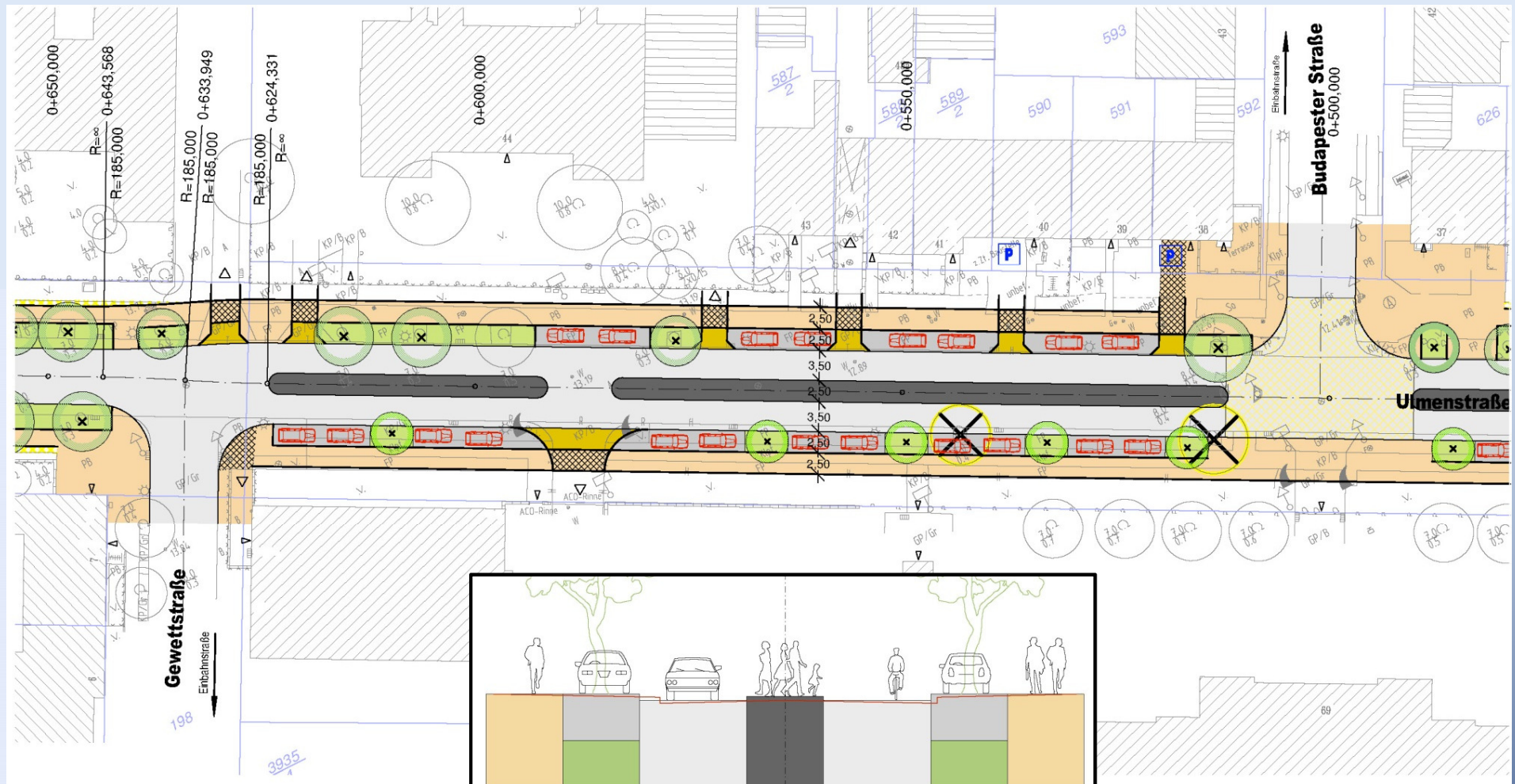


Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel



# Vorzugsvariante (Variante 2)

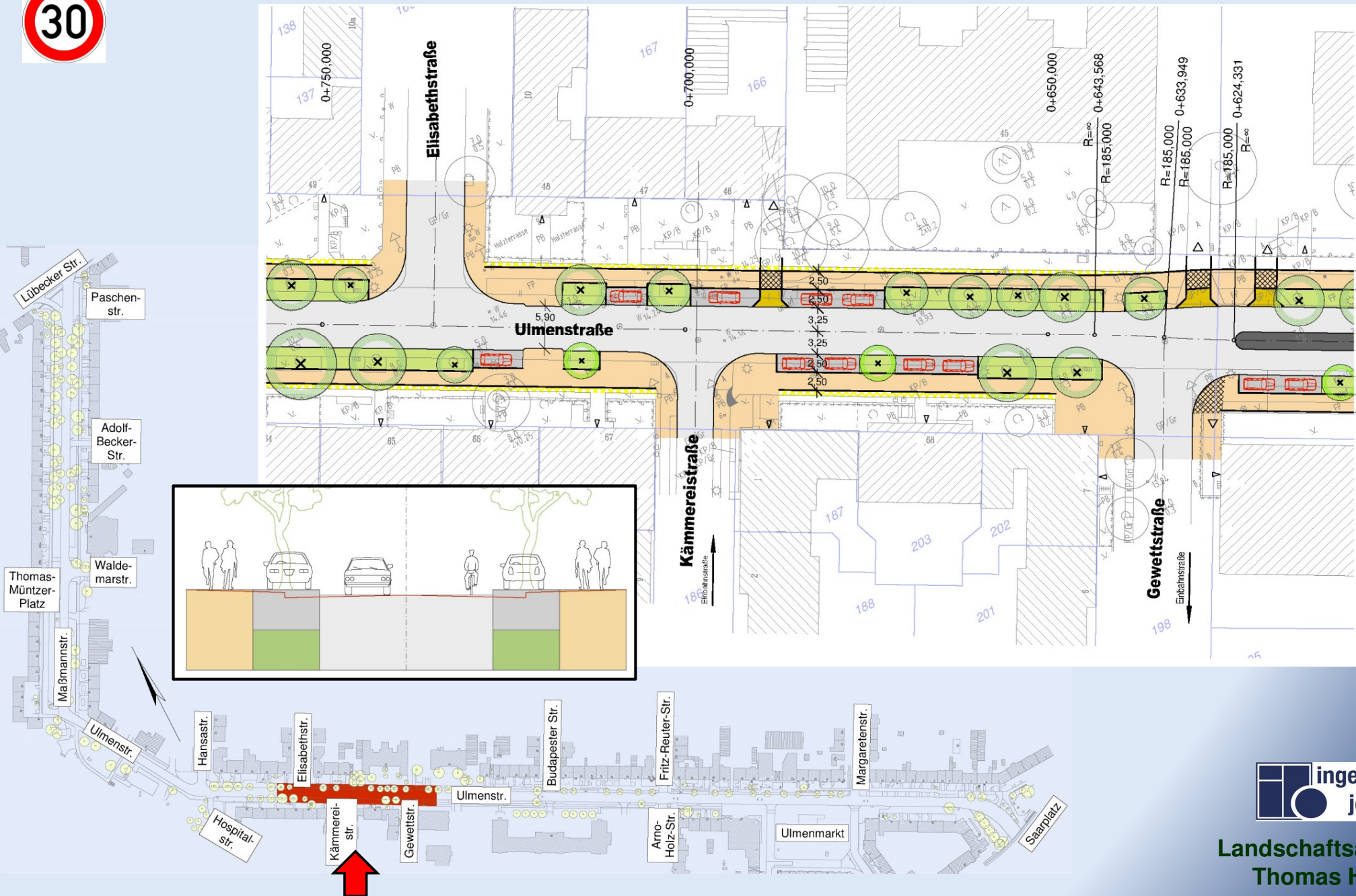
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

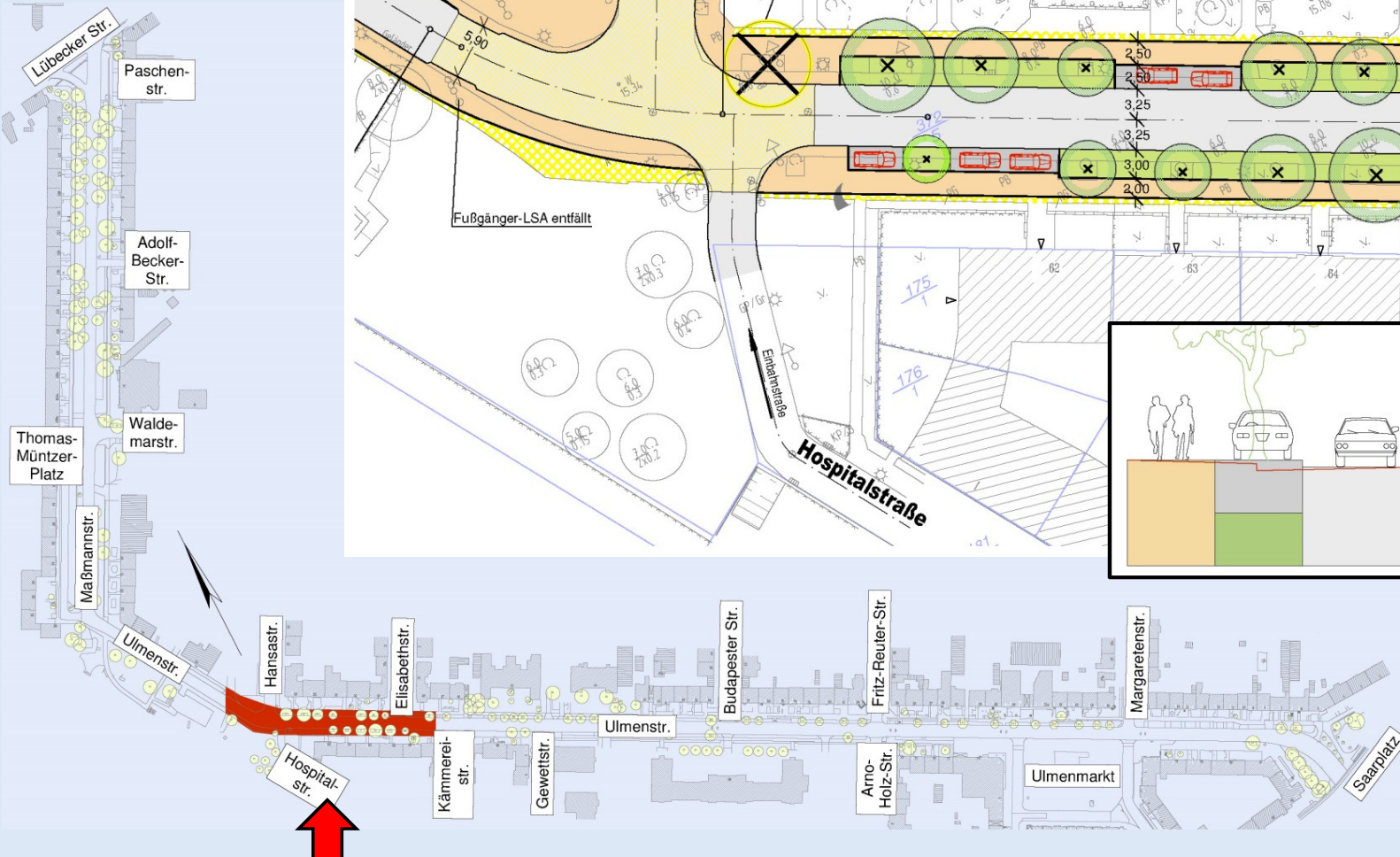
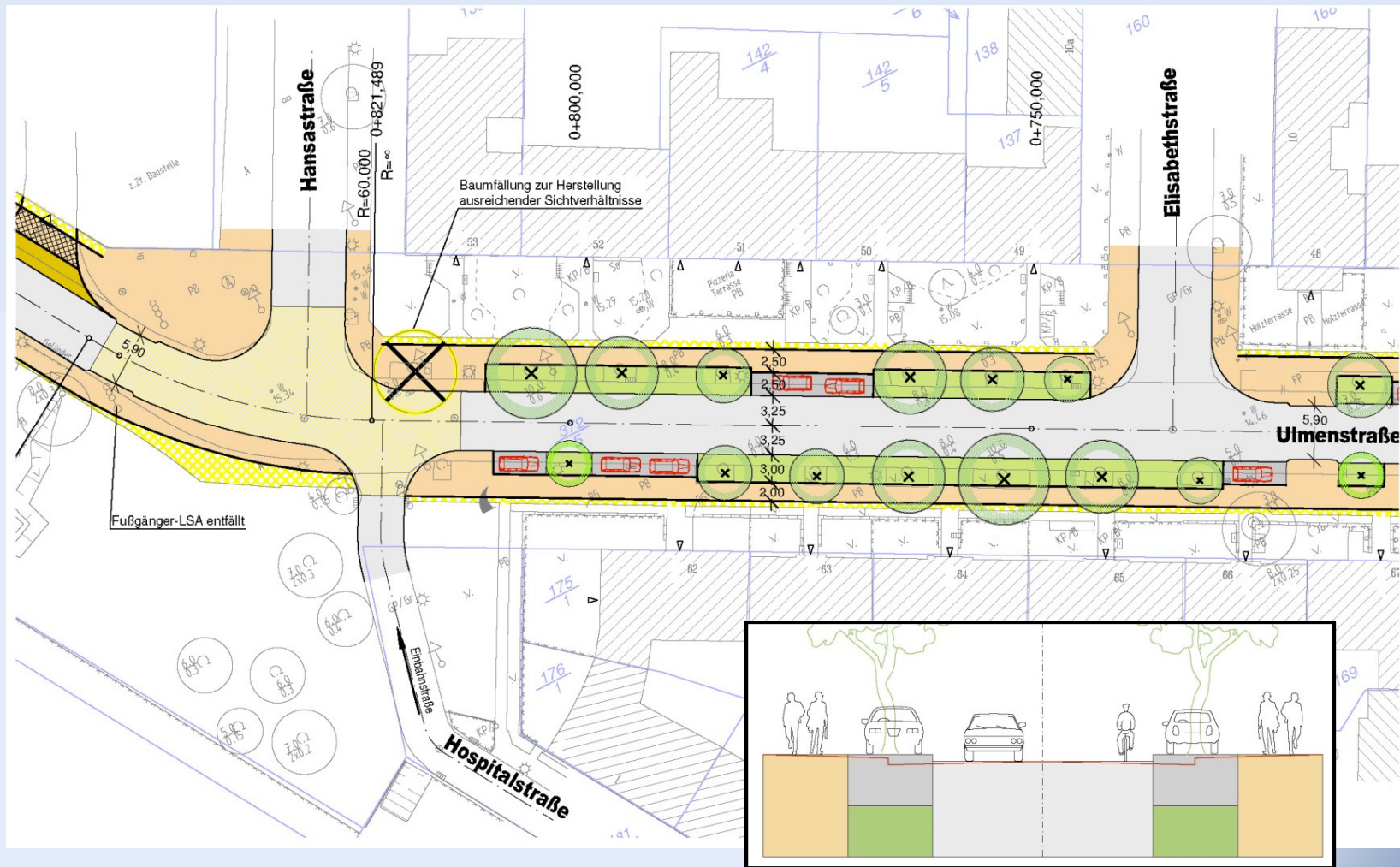
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

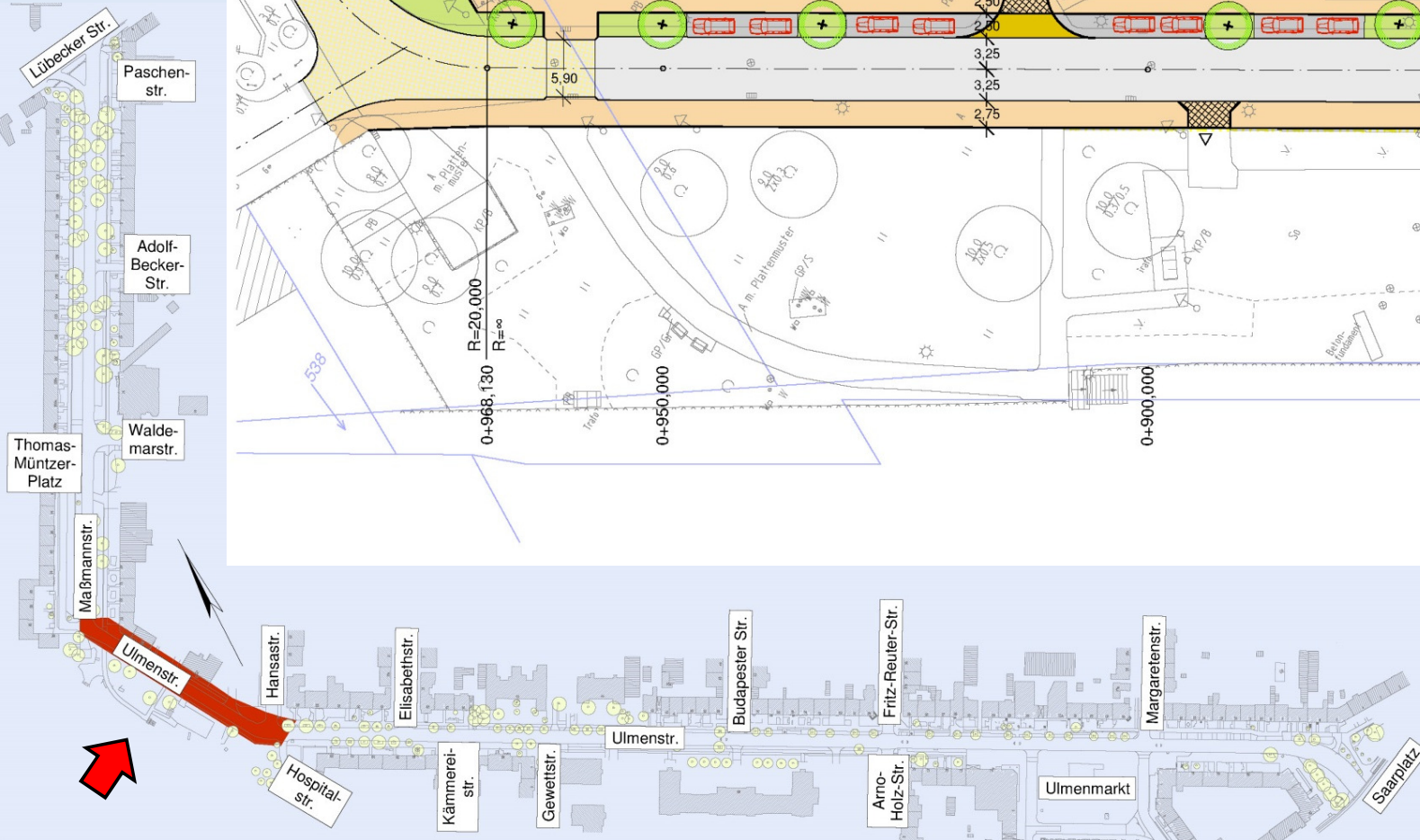
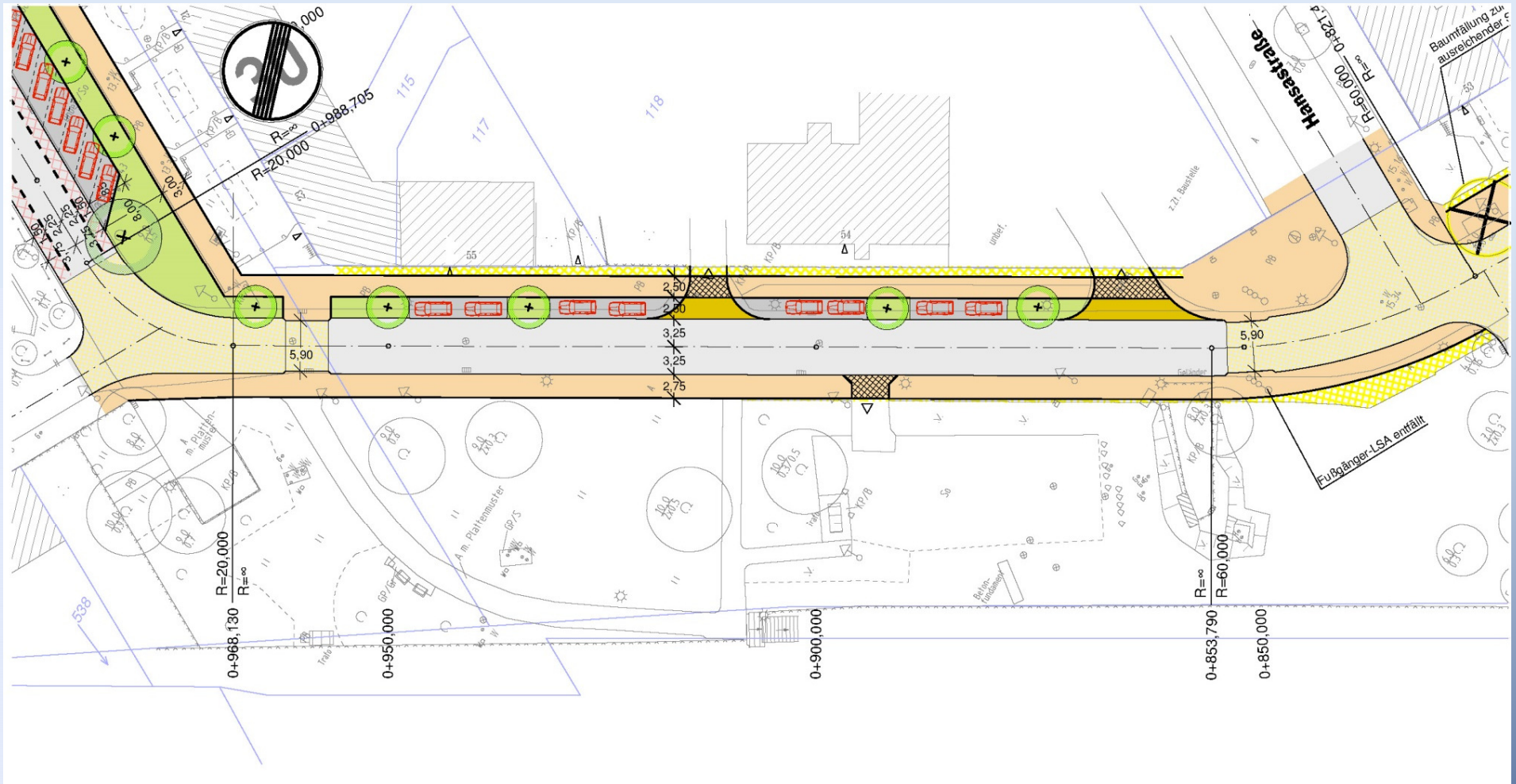
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

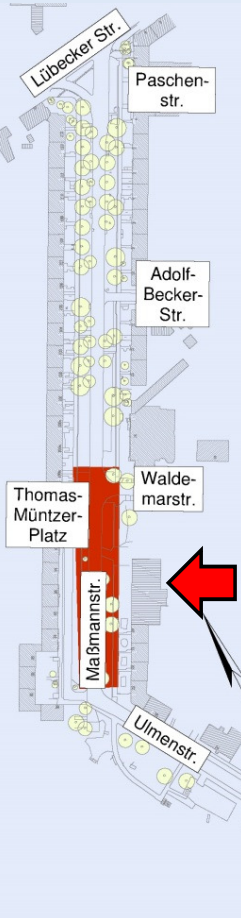
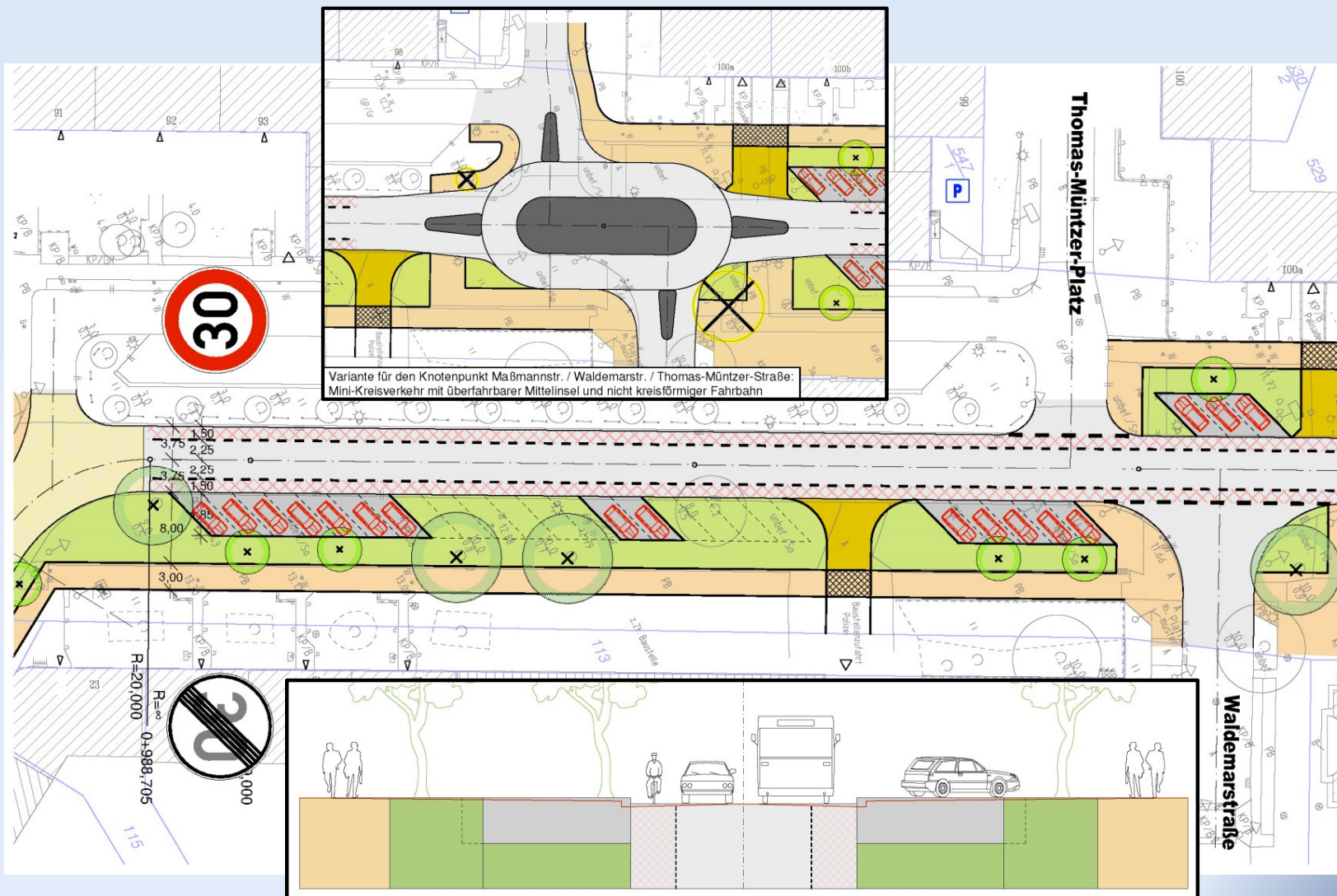
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

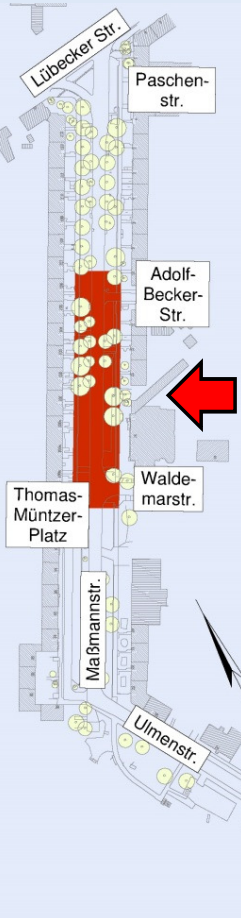
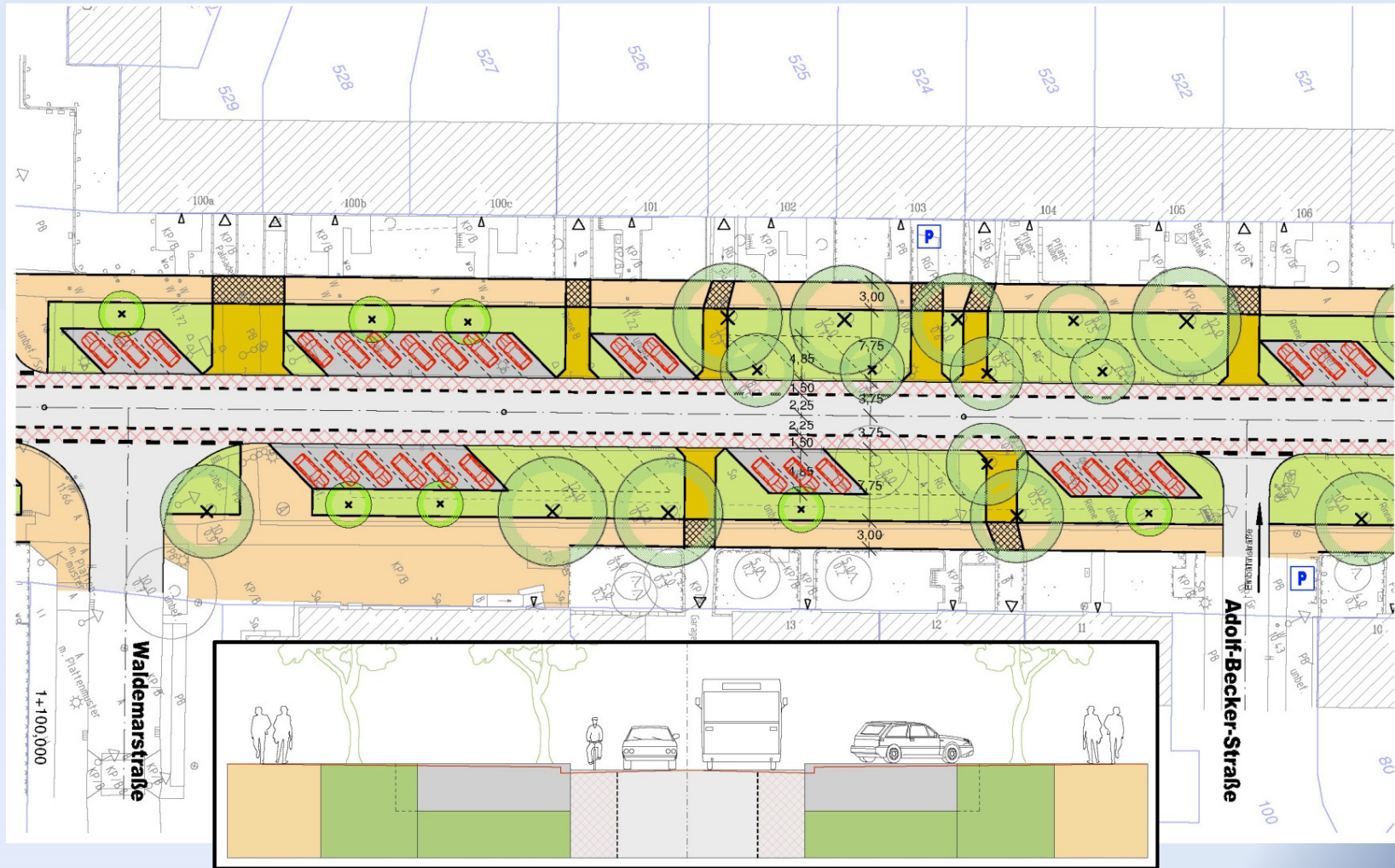
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

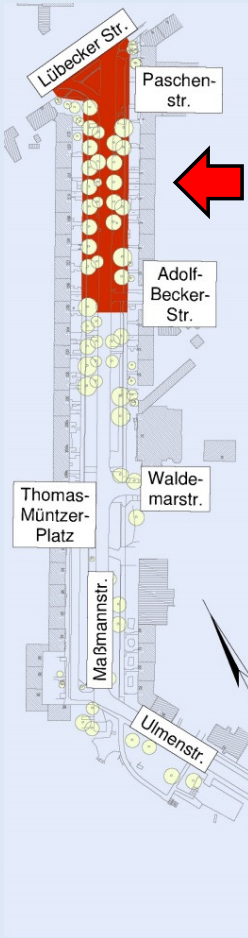
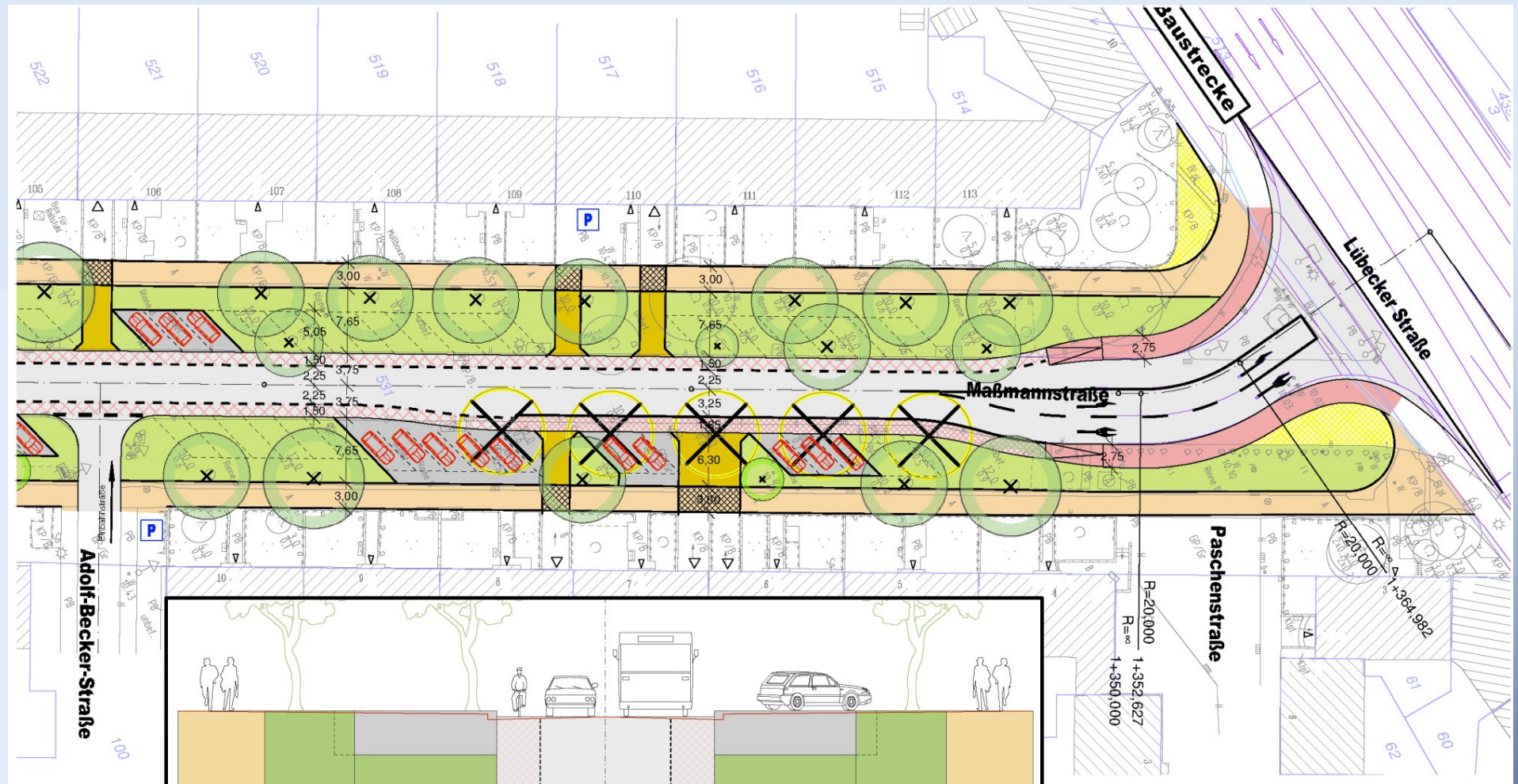
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt





# Vorzugsvariante (Variante 2)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt



Landschaftsarchitekt  
Thomas Henschel

## Vergleich Varianten (Ulmenstraße / Maßmannstraße)

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes  
und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

Kriterium	Variante 1	Variante 2 <b>Vorzugsvariante</b>
Kfz- und Radverkehr	höhere Fahrgeschwindigkeiten (Kfz) = <b>kürzere Reisezeit</b>	geringere Fahrgeschwindigkeiten (Kfz) = <b>höhere Verkehrssicherheit</b>
Parken	Unterschiede unwesentlich	
Fußgänger	keine Querungshilfen in Verbindung mit rel. hohen Kfz- Geschwindigkeiten und großer Fahrbahnbreite	lineare und punktuelle Querungshilfen, geringe Kfz- Geschwindigkeiten
Grün / Umwelt	ähnliche Anzahl erforderlicher Baumfällungen	
Anwohner	Keine wesentliche Änderung	Verminderung Emissionen (Ulmenstraße)
Medien (Leitungsbestand)	Noch zu prüfen	Verlegungen im Bereich des Mittelstreifens möglich
Kosten	Unterschiede unwesentlich	
<b>Wertung (Rang)</b>	<b>2.</b>	<b>1.</b>

negativ

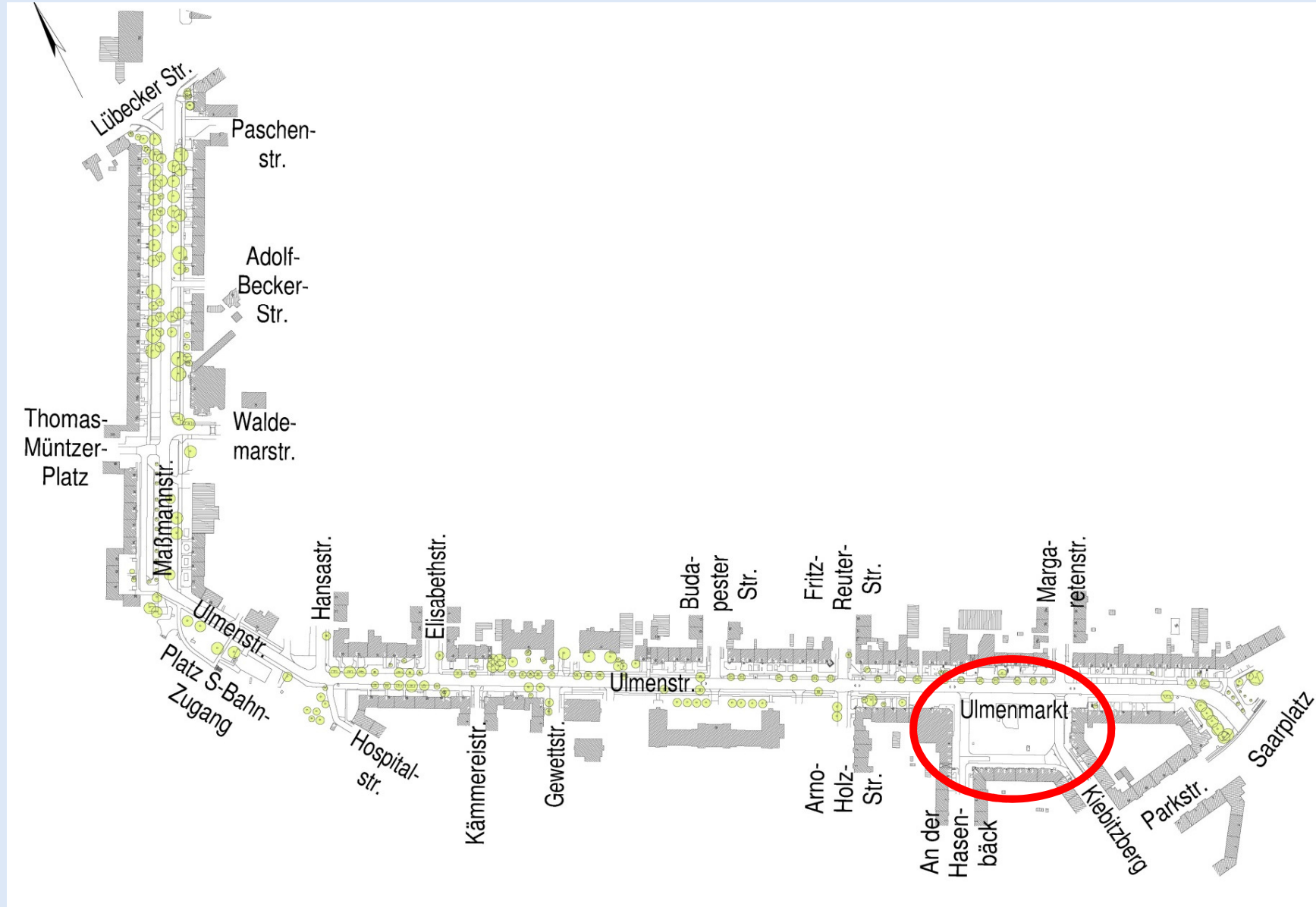
neutral

positiv



# Varianten Ulmenmarkt

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

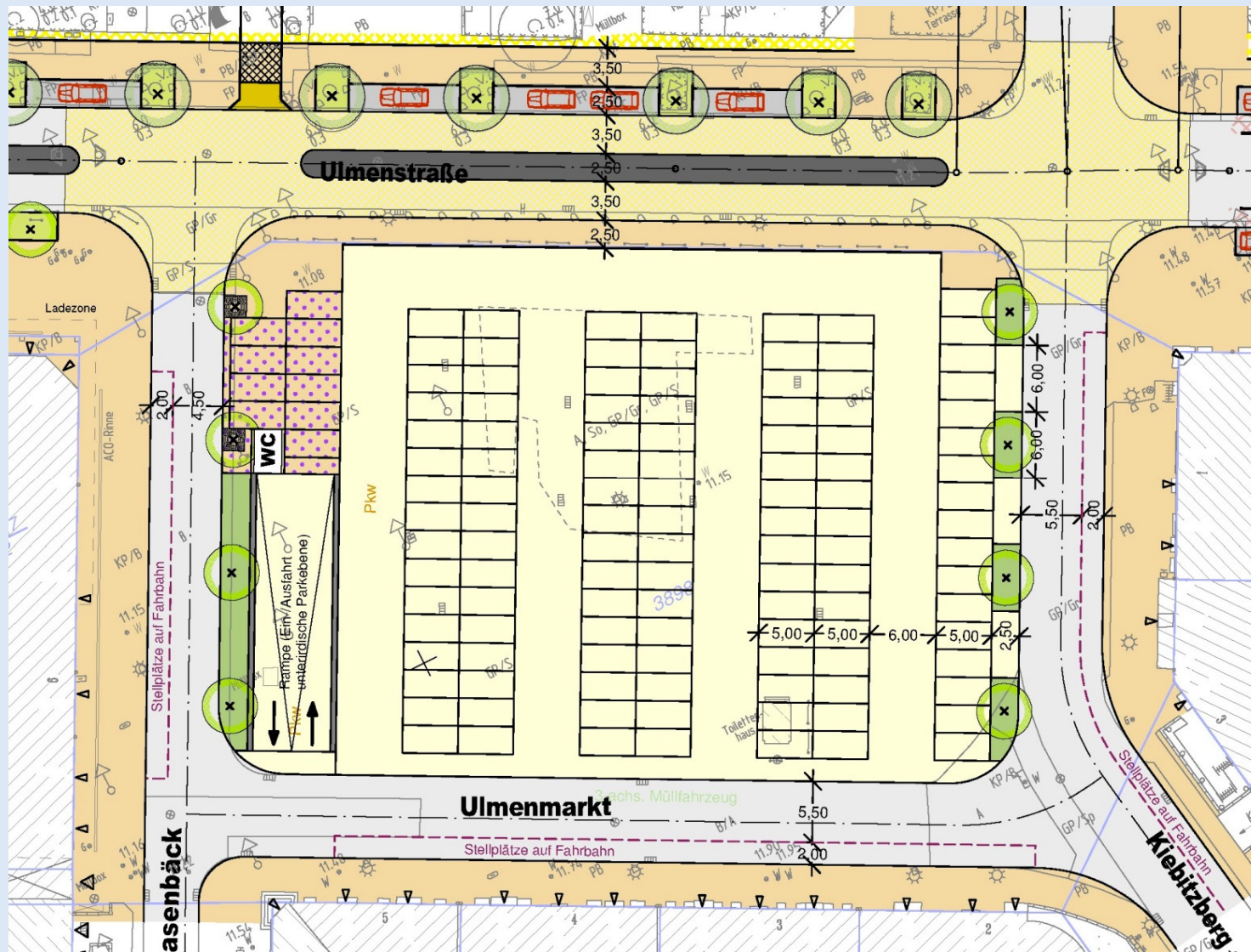




# Varianten Ulmenmarkt

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

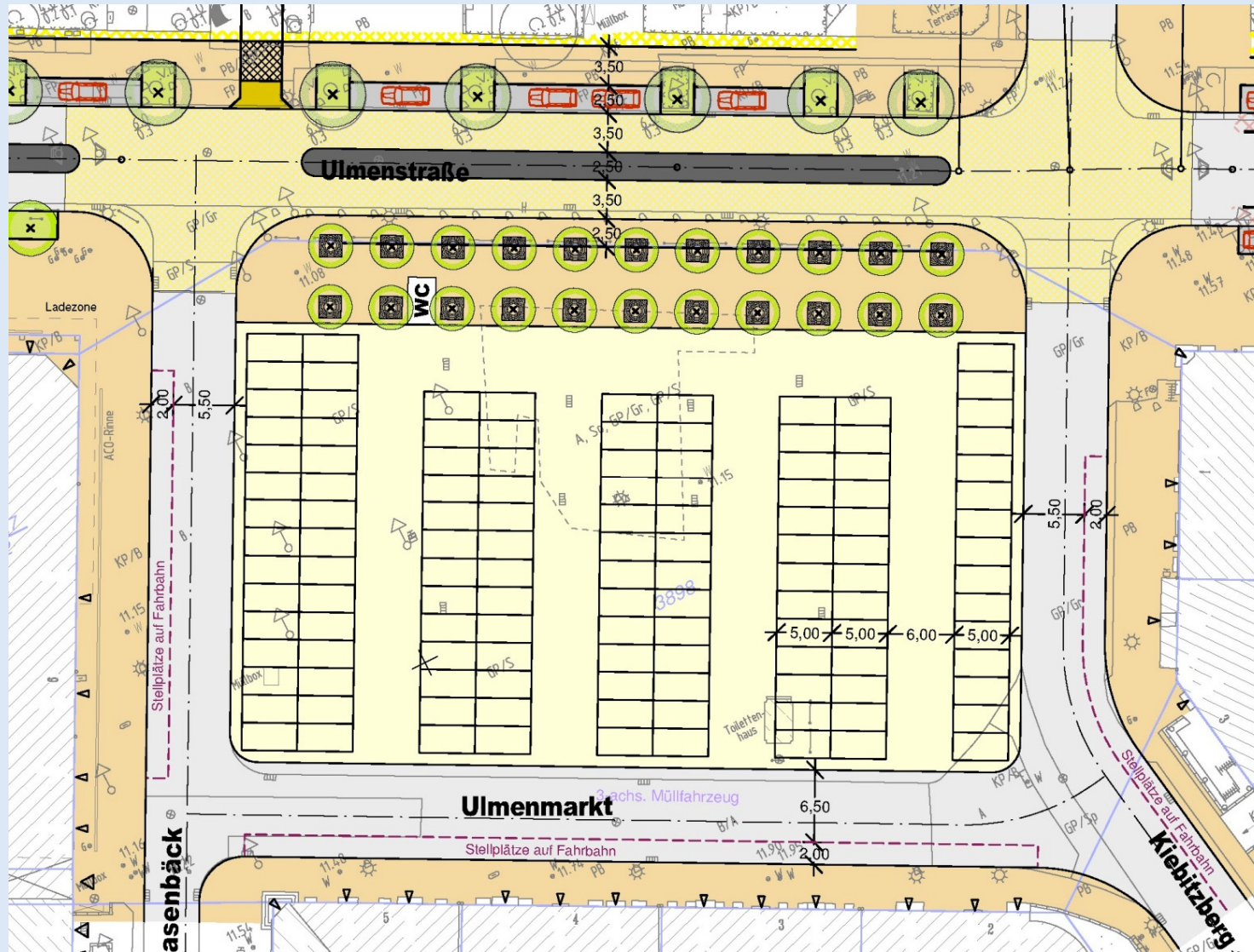
## Variante A



# Varianten Ulmenmarkt

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpelinertor-Vorstadt

## Variante B





# Varianten Fläche S-Bahn-Zugang

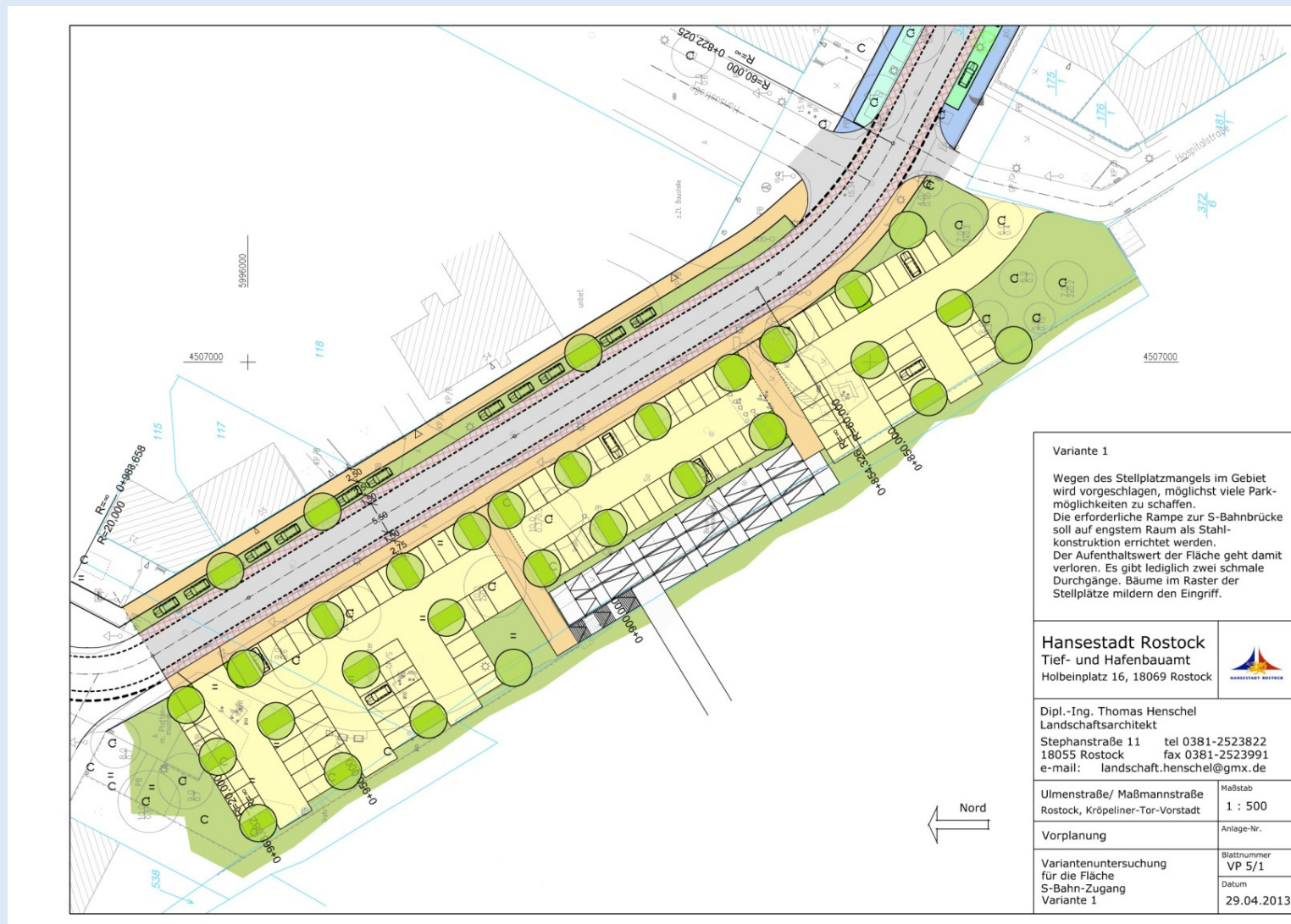
Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt



# Varianten Fläche S-Bahn-Zugang

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

## Variante A

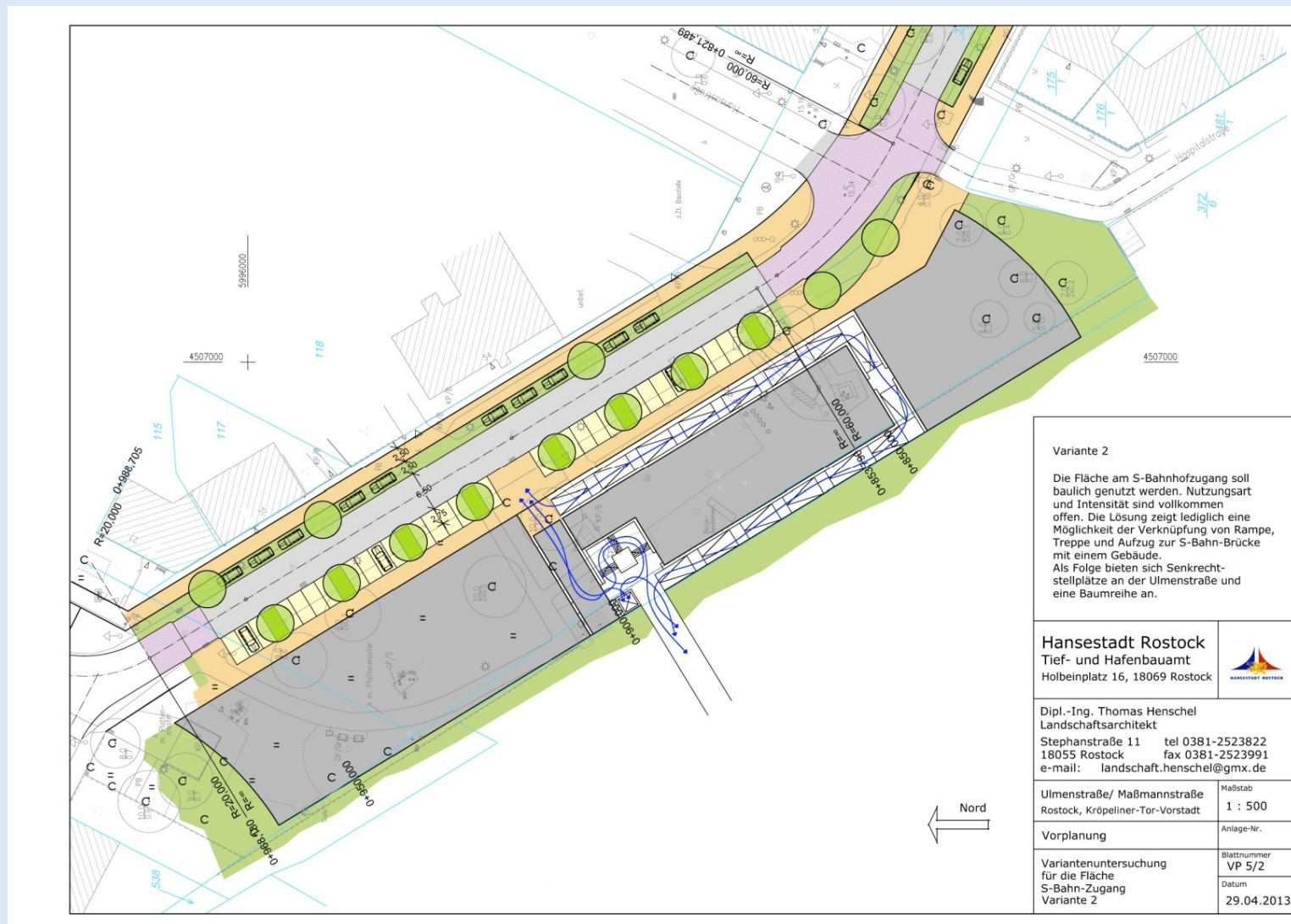




# Varianten Fläche S-Bahn-Zugang

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

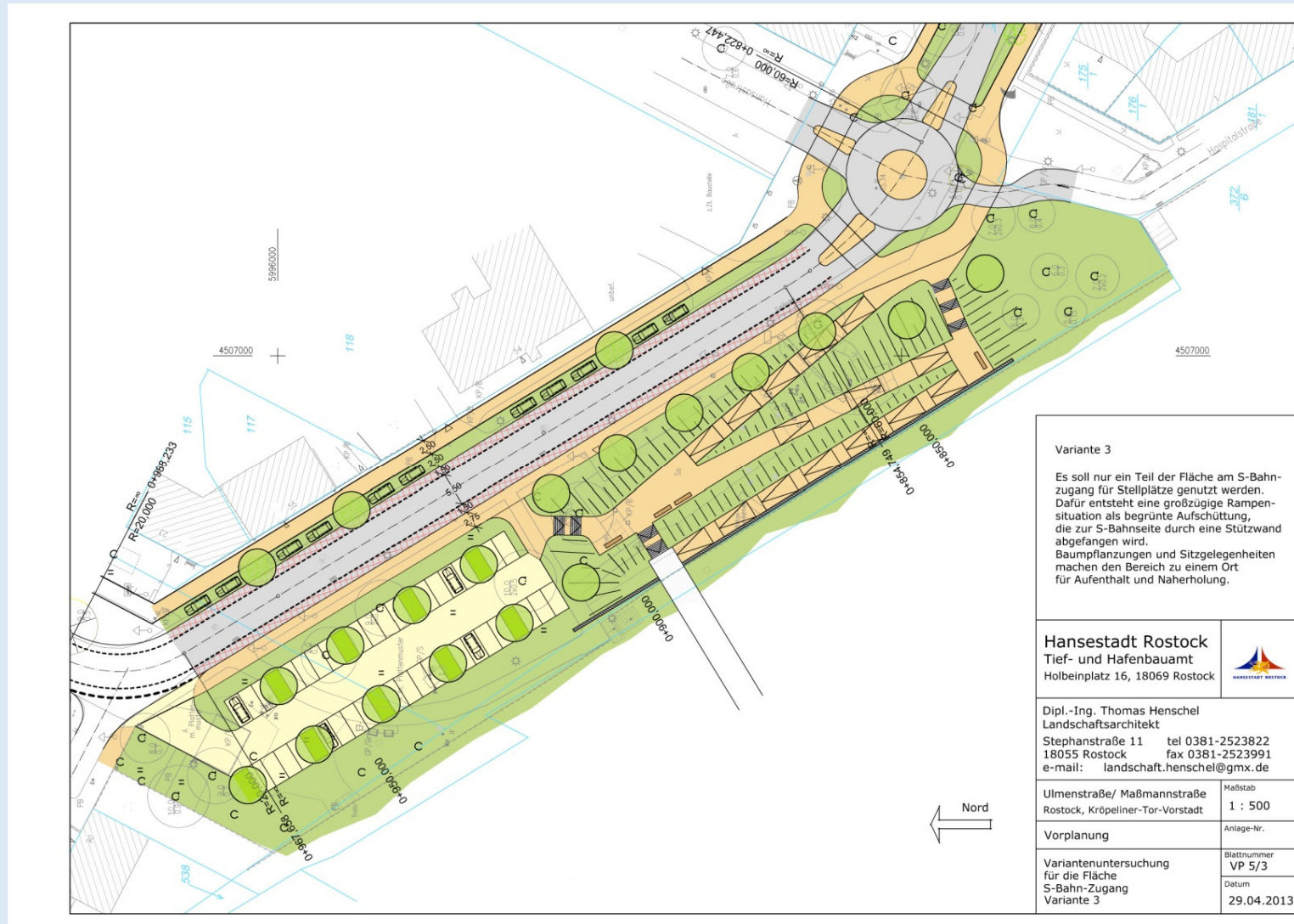
## Variante B



# Varianten Fläche S-Bahn-Zugang

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

## Variante C





# Knotenpunkte Außenanlagengestaltung

## Gestaltungsmittel

Umgestaltung und Erneuerung der Ulmenstraße, des Ulmenmarktes und der Maßmannstraße in Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt

- Oberflächenbefestigungen



- Kunstobjekte oder -installationen



- Beleuchtung



- Wasserspiel/ Brunnen



- Ausstattungen/ Möblierungen



- Bepflanzung

# Gesetzliche Grundlagen der Straßenbaubeitragserhebung

## § 44 Abs. 2 Satz 1 KV M-V

(Grundsatz der Einnahmebeschaffung – Beiträge vor Steuern)

## §§ 7, 8 KAG M-V

(Rechtsgrundlage für die **PFLICHT** zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen)

§ 8 Abs. 1 Satz KAG M-V Satz 1 → Zur Deckung des Aufwandes für die Anschaffung, Herstellung, Verbesserung, Erweiterung, Erneuerung und den Umbau der notwendigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze

**sind** Straßenbaubeiträge **zu erheben**.

## Straßenbaubeitragssatzung HRO

(Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßenbaubeiträgen)

[www.rostock.de](http://www.rostock.de) - Stadt & Politik - Ortsrecht – Bauangelegenheiten

### Kontakt:

Senatsbereich Bau und Umwelt

Bauamt

Abt. Bauverwaltung und Wohnungswesen

Frau Immig

Tel. 0381/381-6034

E-Mail: isa.immig@rostock.de

Senatsbereich Bau und Umwelt

Bauamt

Abt. Bauverwaltung und Wohnungswesen

Herr Panknin

Tel. 0381/381-6037

E-Mail: torben.panknin@rostock.de



# 1. Berechnung der umlagefähigen Kosten

## Vorteilsregelung nach § 4 Abs. 1 Straßenbaubeitragssatzung

Maßnahmen (Umfang)	Anliegerstraßen	Innerortsstraßen	Hauptverkehrsstraßen
Fahrbahn	65 %	50 %	25 %
Radwege	65 %	50 %	25 %
kombinierte Geh- und Radwege	70 %	50 %	25 %
Gehwege	75 %	65 %	60 %
unselbständige Park- und Abstellflächen	75 %	65 %	60 %
unselbständige Grünanlagen, Straßenbegleitgrün	75 %	65 %	60 %
Beleuchtungseinrichtungen	75 %	65 %	60 %
Straßenentwässerung	65 %	50 %	25 %
Bushaldebuchten	65 %	50 %	25 %
Mischverkehrsflächen, Verkehrsberuhigte Bereiche	75 %	60 %	40 %

## 2. Ermittlung der Beitragsflächen der Grundstücke / Verteilungsfläche der Kosten

2.1 nach § 6 Abs. 2, 3 Straßenbaubeitragssatzung:

Ermittlung der **Fläche des Buchgrundstückes**

2.2 nach § 6 Abs. 7 Straßenbaubeitragssatzung:

zur Berücksichtigung des **Maßes der Nutzung** wird die Fläche vervielfacht mit dem Faktor entspr. der höchst zulässigen Anzahl der Vollgeschosse/ tatsächlich auf dem Grundstück vorhandenen Vollgeschosse:

- a) **1,0** bei 1 Vollgeschoss
- b) **1,3** bei 2 Vollgeschossen
- c) **1,5** bei 3 Vollgeschossen
- d) **1,6** bei 4 bis 5 Vollgeschossen

2.3 nach § 6 Abs. 9 Straßenbaubeitragssatzung:

zur Berücksichtigung der unterschiedlichen **Art der Nutzung** wird bei überwiegend gewerblich genutzten Grundstücken die ermittelte Fläche vervielfacht mit dem Faktor **1,5**



## Kostenannahme Ulmenstraße/ -markt

• Kosten für die Fahrbahn:		1.913.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(50%)</b>	<b>956.500 €</b>
• Kosten für die Gehwege:		832.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>540.800 €</b>
• Kosten für Parkflächen:		303.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>196.950 €</b>
• Kosten für Straßenbegleitgrün:		374.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>243.100 €</b>
• Kosten für die Straßenentwässerung:		345.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(50%)</b>	<b>172.500 €</b>

**Umlagefähige Gesamtkosten Ulmenstraße/ -markt** **2.109.850 €**

Grundstücksfläche des Abrechnungsgebietes (Stand 29.05.2013) 93.825 m<sup>2</sup>  
 Grundstücksfläche \* Maß-Faktor 1,6 (4 Vollgeschosse) 150.120 m<sup>2</sup>

**Kosten pro m<sup>2</sup> Verteilungsfläche (2.109.850 € : 150.120 m<sup>2</sup>)** **14,05 €**

## Kostenannahme Maßmannstraße

• Kosten für die Fahrbahn:		718.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(50%)</b>	<b>359.000 €</b>
• Kosten für die Gehwege:		261.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>169.650 €</b>
• Kosten für Parkflächen:		224.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>145.600 €</b>
• Kosten für Straßenbegleitgrün:		376.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(65%)</b>	<b>244.400 €</b>
• Kosten für die Straßenentwässerung:		138.000 €
– <b>umlagefähiger Anteil:</b>	<b>(50%)</b>	<b>69.000 €</b>

**Umlagefähige Gesamtkosten Maßmannstraße** **987.650 €**

Grundstücksfläche des Abrechnungsgebietes (Stand 29.05.2013) 54.507 m<sup>2</sup>

Grundstücksfläche \* Maß-Faktor 1,6 (4 Vollgeschosse) 87.212 m<sup>2</sup>

**Kosten pro m<sup>2</sup> Verteilungsfläche (987.650 € : 87.212 m<sup>2</sup>)** **11,32 €**



# Pläne und Anregungen:

[www.rostock.de/stadtentwicklung](http://www.rostock.de/stadtentwicklung)

Tief- und Hafenbauamt der Hansestadt Rostock  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock  
Tel. 0381 / 381-6692