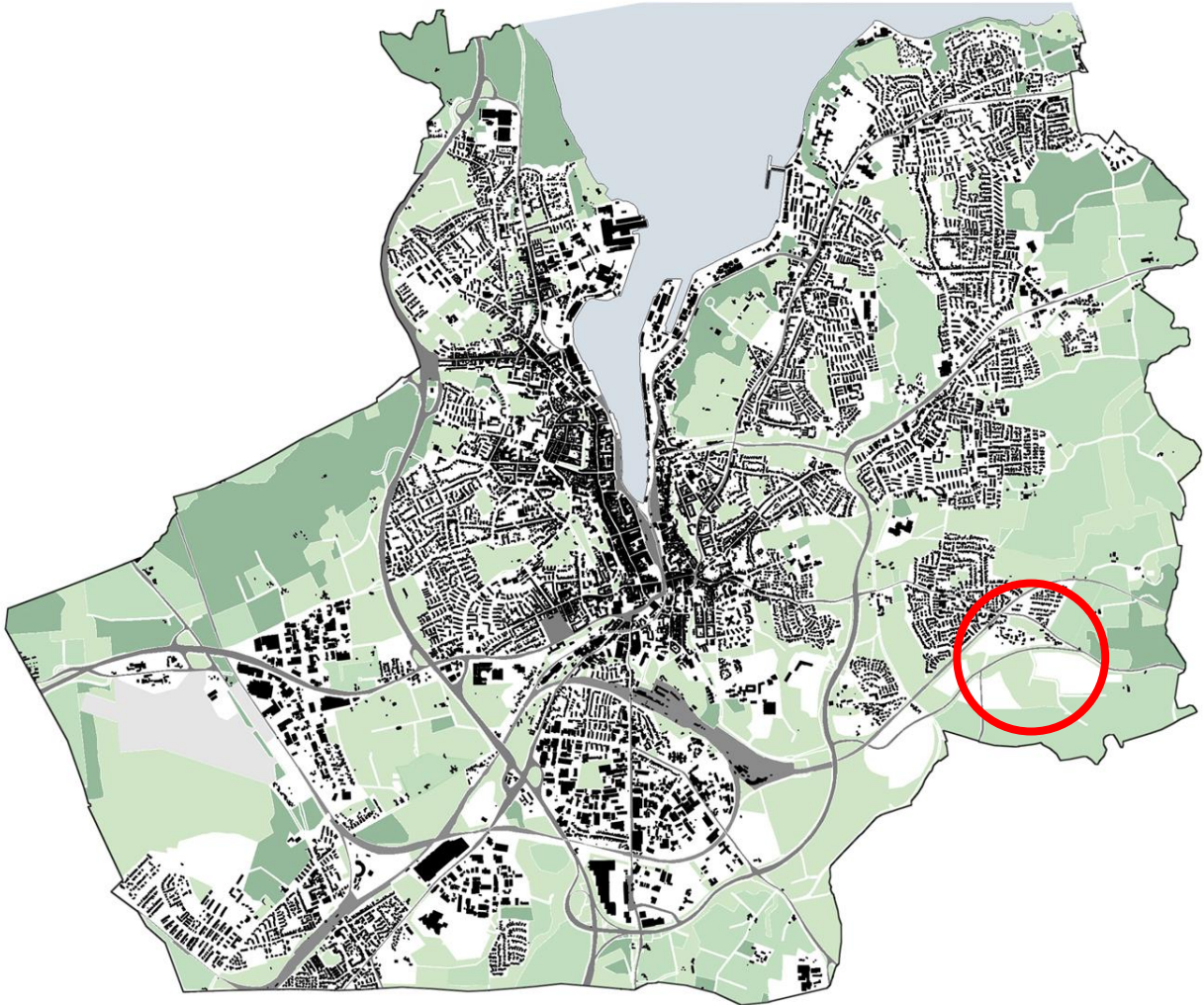


# Begründung

---

Bebauungsplan Groß Tarup – K 8 (Nr. 321)



**Stadt Flensburg**  
Fachbereich Entwicklung und Innovation  
Stadt- und Landschaftsplanung

Flensburg, 02.02.2026  
A. Langen / M. Löwe  
☎ 85 4279 / -4183

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Plangebiet.....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Rechtliche Vorschriften.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Flächennutzungsplan .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Landschaftsplan .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Beschreibung des Gebietes.....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Gründe für die Planaufstellung.....</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Planungsziele und städtebauliches Konzept .....</b>	<b>6</b>
<b>5.1</b>	<b>Planungsziel und öffentliches Interesse.....</b>	<b>6</b>
5.1.1	Planerische und bauliche Ausgangssituation.....	6
5.1.2	Eigentumsbelange .....	7
5.1.3	Abwägung der Eigentumsbelange mit dem öffentlichen Interesse .....	9
<b>5.2</b>	<b>Städtebauliches Konzept .....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Berücksichtigung der Belange besonderer Bevölkerungsgruppen.....</b>	<b>11</b>
<b>6.1</b>	<b>Gender-Aspekte .....</b>	<b>11</b>
<b>6.2</b>	<b>Familien / Kinder und Jugendliche.....</b>	<b>11</b>
<b>6.3</b>	<b>Senioren und Menschen mit Behinderungen .....</b>	<b>12</b>
<b>7.</b>	<b>Planinhalt und Festsetzungen .....</b>	<b>12</b>
<b>7.1</b>	<b>Erschließung, Infrastruktur .....</b>	<b>12</b>
7.1.1	Verkehrerschließung .....	12
7.1.2	Geh- und Fahrrechte.....	12
7.1.3	Öffentlicher Personennahverkehr .....	13
7.1.4	Technische Infrastruktur .....	13
<b>7.2</b>	<b>Grünordnerische Festsetzungen.....</b>	<b>13</b>
7.2.1	Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB), Anpflanzgebot .....	13
7.2.2	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB), Ausgleichsfläche	13
7.2.3	Gesetzlich geschützte Biotope.....	14
<b>7.3</b>	<b>Immissionsschutzbezogene Festsetzungen .....</b>	<b>14</b>
<b>8.</b>	<b>Gebietsgliederung .....</b>	<b>14</b>
<b>9.</b>	<b>Kosten städtebaulicher Maßnahmen .....</b>	<b>14</b>

**10. Gutachten und Fachuntersuchungen .....14**

## **1. Plangebiet**

Das Plangebiet liegt zwischen:

im Norden: Tarup-Dorf,

im Osten: der Landesstraße 21, direkt südlich vom Ortsteil Klein Tarup,

im Süden: der Adelbybek,

im Westen: dem Tastruper Weg.

## **2. Rechtliche Vorschriften**

### **2.1 Flächennutzungsplan**

Der Bebauungsplan wird gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan von 1998 in der 36. Änderung entwickelt. Dieser stellt das Plangebiet als Verkehrsfläche (K8), Grünfläche und Maßnahmenfläche dar.

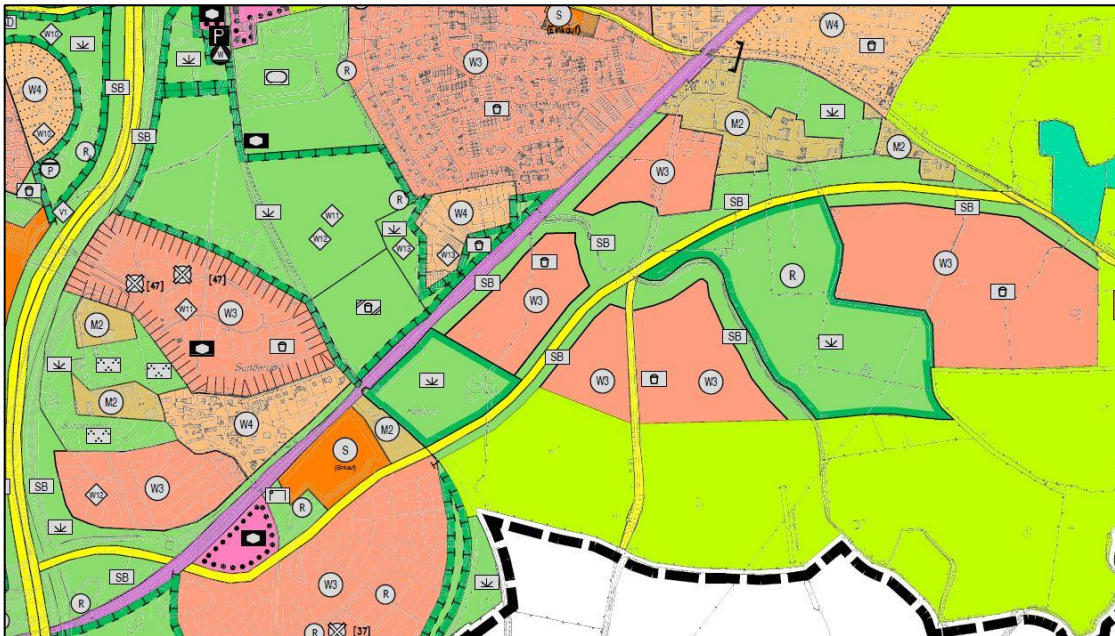


Abb. 1: Auszug aus dem gültigen Flächennutzungsplan

### **2.2 Landschaftsplan**

Der neu aufgestellte Landschaftsplan aus dem Jahr 2023 stellt das Plangebiet als Verkehrsfläche, Grünfläche und landwirtschaftliche Fläche dar. Darüber hinaus sind Ausgleichsflächen festgelegt. In dem Bereich sind prägende landschaftsgestaltende Elemente wie die Adelbybek als Bachlauf, Knicks, ein Feuchtgebiet und Kleinteiche mit hoher Bedeutung für Amphibien vorhanden, die in die Planung so weit wie möglich integriert werden sollen.



Abb. 2: Auszug aus dem gültigen Landschaftsplan

Folgende Ziele sind im Flächennutzungsplan und im Landschaftsplan zu dem Bereich genannt:

- naturnahe Gestaltung der Adelbybek-Niederung mit niederungstypischen Elementen,
- Gestaltung und Ausformung des neuen Ortsrandes,
- Entwicklung eines siedlungsnahen Wander- und Radwegenetzes im räumlichen Zusammenhang von Wohngebieten,
- Erhaltung und Einbindung von Knickabschnitten innerhalb der zukünftigen Wohnbauflächen,
- Einbindung/ Erhalt der drei in Wohngebieten liegenden Kleingewässer,
- Entwicklung eines naturnahen Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes,
- Schaffung von hochwertigen Ausgleichsflächen in der Adelbybek-Niederung.

### **3. Beschreibung des Gebietes**

Der Bereich liegt im Naturraum des östlichen Hügellandes, im Teilbereich Angeln. Er wird eingerahmt vom Tastruper Weg, Dorf Tarup und Klein Tarup, der L21 und der Adelbybek-Niederung. Als wichtiges Landschaftselement ist der offene Bachlauf der Adelbybek anzusehen. Dieser Bach verläuft in den Niederungsflächen direkt angrenzend zum Planbereich.

Weitere prägende Landschaftselemente sind vorhandene Knicks. Verstreut befinden sich einige kleine Teiche und Kleingewässer im Plangebiet, die eine hohe Bedeutung für Amphibien in diesem Bereich haben.

Nördlich des Plangeltungsbereiches befindet sich der historische Siedlungsbereich „Groß-Tarup“ und „Klein-Tarup“. In diesem alten Dorfkern befinden sich heute noch ein aktiver landwirtschaftlicher Betrieb mit Milchviehhaltung. Er gehört zu den letzten aktiv betriebenen Bauernhöfen im Flensburger Stadtgebiet. Der Siedlungsbereich des Dorfgbietes Tarup wurde durch den Bau der Eisenbahn von Flensburg nach Kiel durchtrennt. Die überwiegende Siedlungsentwicklung in diesem Stadtteil fand nordwestlich der Bahnlinie statt, so dass der landwirtschaftlich geprägte Teil des Ortes hier weitestgehend erhalten blieb. Die nicht zum Siedlungsbereich des Ortskerns Tarup gehörenden Flächen werden heute alle intensiv landwirtschaftlich genutzt.

#### **4. Gründe für die Planaufstellung**

Der bereits fertiggestellte 4. Streckenabschnitt der Kreisstraße 8 (K8) schafft die durchgängig nutzbare Entlastungsstraße für den Ortsteil Tarup und ersetzt die bis zur Eröffnung 2019 vorhandene provisorische Anbindung über den Tastruper Weg, die baulich nicht als Daueranbindung angelegt war.

Der am 30.03.2017 als Satzung beschlossene Bebauungsplan "Groß Tarup - K 8" (Nr. 272), der die Enteignung mehrerer privater Teilflächen zur Herstellung des vierten Streckenabschnitts rechtlich sichern sollte, ist durch eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Schleswig-Holstein am 05.05.2022 für unwirksam erklärt worden. Eine Revision wurde nicht zugelassen. Über ein erneutes Bauleitplanverfahren soll nun das Planrecht für die Straße geschaffen werden. Für die beabsichtigte straßenrechtliche Widmung ist die verbindlich abgeschlossene Eigentumsübertragung erforderlich, die im Anschluss an die Neuaufstellung des Bebauungsplanes erfolgen kann.

#### **5. Planungsziele und städtebauliches Konzept**

##### **5.1 Planungsziel und öffentliches Interesse**

Das Planungsziel ist die Wiederherstellung von Baurecht für den bereits bestehenden letzten Bauabschnitt der verlängerten K8 als Umgehung für den Stadtteil Tarup. Diese dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt Tarup und der westlich angrenzenden Bereiche Adelbylund bis zum Hafermarkt sowie der guten Erreichbarkeit des Hochschulgeländes und die Flensburger Innenstadt aus Richtung Osten.

Aus den aktuellen Verkehrsdaten ist ersichtlich, dass die Umgehung der Ortslage Tarup angenommen wurde und zur Verlagerung von Verkehrsanteilen in der vor dem Bau prognostizierten Größenordnung geführt hat. Die langfristige Sicherung dieser Verkehrsverbindung liegt daher weiterhin im öffentlichen Interesse.

In der Prognose von 2006 wurde für die K8 im Jahre 2020 eine Verkehrsstärke von 3540 Kfz/d und 140 SV/d im östlichen Bereich und von 6420 Kfz/d und 280 SV/d im westlichen Bereich berechnet. Die im Sommer 2025 erhobenen Zahlen ergaben 4247 Kfz/d und 152 SV/d im östlichen Bereich und 8328 Kfz/d und 258 SV/d im westlichen Bereich. Die für 2020 die prognostizierte Verkehrsstärke wird damit bereits überschritten. Ebenso wurde für die Ortsdurchfahrt Tarup eine Abnahme des Verkehrs um 53,5 % mit dann 2080 Kfz/d und 100 SV/d im östlichen Bereich prognostiziert. Die aktuelle Zählung ergab hier 2854 Kfz/d und 136 SV/d. Diese Zahlen liegen etwa im gleichen Verhältnis höher als die Prognose, wie die Verkehrsstärkezahlen der K8 und sind damit vermutlich auf die generelle Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zu 2020 zurückzuführen.

##### **5.1.1 Planerische und bauliche Ausgangssituation**

Im vorliegenden Bauleitplanverfahren zum Bebauungsplan Nr. 321 werden die seitens des OVG in der Urteilsbegründung angeführten Mängel bei der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 272 berücksichtigt. Hierzu gehört insbesondere die Abwägung der privaten Belange der Grundstückseigentümer, der konkreten Trassenführung in diesem Streckenabschnitt und die Aktualisierung der gutachterlichen Bewertungen hinsichtlich des Artenschutzes sowie der Zuordnung von Ausgleichsflächen.

Im Aufstellungsverfahren zur 36. Änderung des Flächennutzungsplans wurden verschiedene großräumige Trassenvarianten einer Ortsumgehung geprüft, aber nur eine Verlängerung der K 8 nach Osten zur L 21 wurde im Ergebnis als sinnvoll bewertet. Für die genaue Trassenführung wurden neben der Nullvariante verschiedene Planungsvarianten in einem Korridor südlich der Ortslage Tarup untersucht und einer Umweltprüfung unterzogen. Hierbei hat sich gezeigt, dass sich diese Planungsvarianten

nur geringfügig in ihrer Wirksamkeit unterscheiden und auch die Baukosten etwa ähnlich hoch ausfallen. Um die Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten und gleichzeitig die Möglichkeiten zu einer weiteren Wohngebietsentwicklung zu optimieren, wurde eine im nördlichen Bereich verlaufende Trasse gewählt. Im Jahre 2009 wurde die 36. Änderung des Flächennutzungsplans rechtswirksam und damit zur Grundlage der weiteren Planungen.

Entsprechend dieser Darstellung im Flächennutzungsplan wurde für die Straße über die Bebauungspläne Nr. 236 und 255 bis zum Anschluss an den Tastruper Weg Planrecht geschaffen und in drei Bauabschnitten hergestellt. Das Baurecht für den letzten Bauabschnitt bis zur L 21 wurde über den im Jahre 2012 aufgestellten und 2016 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 272 „Groß Tarup - K 8“ geschaffen. Da die Stadt Flensburg bis zu diesem Zeitpunkt trotz wiederholter Bemühungen nicht mit allen Flächeneigentümer\*innen eine Einigung erzielen konnte, beantragte sie im Jahre 2016 bei der Enteignungsbehörde des Ministeriums für Inneres, Ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein die Einleitung eines Enteignungsverfahrens und eine vorzeitige Besitzeinweisung. In Abstimmung mit der Enteignungsbehörde wurde ein ergänzendes Verfahren zum Bebauungsplan durchgeführt und nach einem erneuten Antrag wurde die Stadt im Jahre 2017 in den vorzeitigen Besitz der für die Realisierung des letzten Abschnitts der K 8 erforderlichen Teilflächen eingewiesen.

Im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens wurde der Bebauungsplan „Groß Tarup - K 8“ (Nr. 272) mit dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Schleswig-Holstein vom 5. Mai 2022 für unwirksam erklärt. Eine Revision wurde nicht zugelassen. Die Beschwerde der Stadt Flensburg gegen die Nichtzulassung der Revision wurde vom Bundesverwaltungsgericht am 16. September 2022 zurückgewiesen. Als Gründe für die Aufhebung des Bebauungsplans wurden insbesondere die nicht genügende Auseinandersetzung der Plangeberin mit den Belangen der Flächeneigentümer\*innen in Bezug auf die Planungsvarianten sowie die zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses veraltete artenschutzrechtliche Prüfung angeführt.

### 5.1.2 Eigentumsbelange

Alle im Rahmen der Flächennutzungsplanung untersuchten Trassenvarianten und für den letzten Bauabschnitt in Frage kommenden Ausbauplanungen verliefen zum Untersuchungszeitpunkt ausschließlich über private Eigentums- bzw. Pachtflächen in für die Region typischer landwirtschaftlicher Nutzung (Grün- und Ackerland). Flächen im städtischen Grundbesitz waren in diesem Bereich nicht vorhanden. Im letzten Bauabschnitt konnte trotz wiederholter Bemühungen der Stadt Flensburg mit einem der drei Flächeneigentümer\*innen keine Einigung erzielt werden. Die Flächen der anderen beiden Eigentümer\*innen konnten nach Verhandlungen durch die Stadt erworben werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Groß Tarup - K 8“ (Nr. 272) wurde ein Enteignungsverfahren angestrebt, in dessen Rahmen durch den Gutachterausschuss für Grundstückswerte der Stadt Flensburg ein Gutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten landwirtschaftlichen Sachverständigen über die Ermittlung der entschädigungsfähigen Vermögensnachteile des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes beauftragt wurde. Das Gutachten wurde durch mehrere Nachträge aktualisiert, der letzte Stand ist vom 07.06.2022. Im Folgenden wird die Situation des Betriebes zusammengefasst.

Die Flächen, welche nicht durch die Stadt erworben werden konnten, gehören zu einem Betrieb und wurden bis zum Bau der K8 zur Haltung von Rindern und zum Anbau von Futter genutzt. Der zugehörige Betrieb verfügt über Flächen mit einer Gesamtgröße von rund 62 ha. An den Ortsteil Tarup grenzt eine zusammenliegende Fläche des Betriebes von 17 ha an (Flurstück 53/1 - 3,3 ha, Flurstück 14/2 - 7,1 ha, Flurstück 16/3 - 5,3 ha, Flurstück 14/3 - 1,3 ha). Die Flächen waren weitgehend verpachtet; eine Fläche

von circa 8 bis 10 ha wurden durch den Betriebseigentümer selbst bewirtschaftet. Diese an den Betrieb angrenzenden und selbst bewirtschafteten Flächen dienten der Haltung von bis zu 25 Rindern und dem Anbau von Grünfutter, Futterrüben und Getreide für diese Tiere.

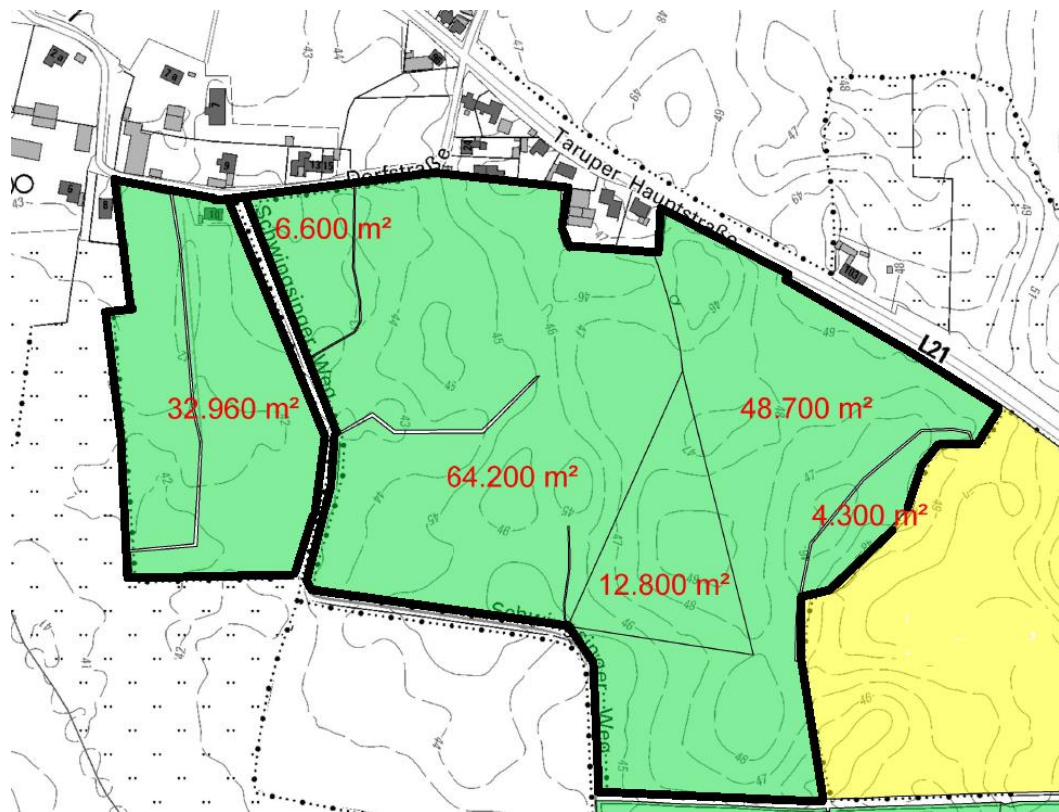


Abb. 3: Übersicht der betroffenen Flurstücke

Durch den Bau der Hochfelder Landstraße wurde das Flurstück 53/1 angeschnitten und das Flurstück 14/2 durchschnitten. Damit entstanden auf der nördlichen Seite der Straße zwei kleinere landwirtschaftliche Restflächen. Die Durchschneidung des Flurstücks 16/3 führt ebenfalls zur Entstehung einer kleineren Restfläche im nördlichen Bereich, die nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar ist. Darin liegt neben der Umnutzung von Weideflächen in Verkehrsflächen eine Beeinträchtigung der besonderen Funktion als Hauskoppel für den Betrieb.

Die Durchschneidung des betroffenen Betriebes verschlechtert die Erreichbarkeit der Flurstücke 53/1, 14/2, 16/3 und 14/3. Statt einer Erreichbarkeit über den Schwingsinger Weg mit einer Länge von ca. 137 m muss ein Umweg über die Hochfelder Landstraße gewählt werden oder der Schwingsinger Weg über die Norderfelder Straße angefahren werden. Dies führt zu einem größeren zeitlichen Aufwand und zusätzlichen Kosten, um die Flächen zu erreichen, gerade wenn diese in Zusammenhang mit der Hofstelle bewirtschaftet werden sollen, z.B. zum Anbau von Grünfutter. Eine Eignung als Auslauffläche für Tiere kommt praktisch nicht mehr in Betracht.

Eine Rinderhaltung findet allerdings seit einigen Jahren nicht mehr statt. Eine Wiederaufnahme von Tierhaltung ist nach den Feststellungen des Gutachtens nur im Falle eines Stallneubaus zu erwarten, da der bauliche Bestand den mittlerweile geltenden Anforderungen an die Dichtigkeit einer Festmistlagerstätte nicht genüge und eine Modernisierung ökonomisch nicht sinnvoll sei. Für den Fall, dass die Haltung in dem bisherigen Umfang wieder aufgenommen wird, stellt diese sich nicht als vollwertiger landwirtschaftlicher Betrieb dar. Der Umfang der Haltung und dessen Bedeutung für den

Erwerb des Eigentümers ist hierfür nicht ausreichend. Das Einkommen des Eigentümers wird ganz überwiegend durch Einnahmen aus der Verpachtung von Flächen generiert.

### 5.1.3 Abwägung der Eigentumsbelange mit dem öffentlichen Interesse

Der planerische Eingriff in die unter 5.1.2 dargestellten Rechte und Belange ist mit dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung der Umgehungsstraße abzuwägen. Alternative Führungen der gesamten Trasse wurden bereits im Rahmen der Flächennutzungsplanung berücksichtigt (vgl. Darstellung unter 5.1.1), womit sich die Alternativenprüfung hier lediglich auf den letzten Bauabschnitt zwischen der Kreuzung mit dem Tastruper Weg und dem Anschluss an die L21 beziehen kann.

Die nicht im Eigentum der Stadt Flensburg liegenden Flächen erstrecken sich vom Südrand des Ortsteils Tarup ca. 250 m bis 400 m in Richtung Süden. Selbst bei einer maximalen Verschwenkung der Trasse östlich der Kreuzung mit dem Tastruper Weg nach Süden, würden wesentliche Teile der Trasse auf diesen Flurstücken liegen, bei einer gleichzeitigen Verlängerung der Trasse um etwa 30%. Durch eine alternative Trassenführung ließe sich die beanspruchte Fläche damit nicht reduzieren. Allerdings würde sich die Durchschneidung der Flächen nach Süden verlagern und damit die von der Hoflage aus als Hauskoppel genutzte Fläche weiterhin ohne Umwege nutzbar sein. Eine Durchschneidung würde sich dann aber für die weiter östlich liegenden und ebenfalls nicht im Eigentum der Stadt Flensburg befindlichen Flächen ergeben.

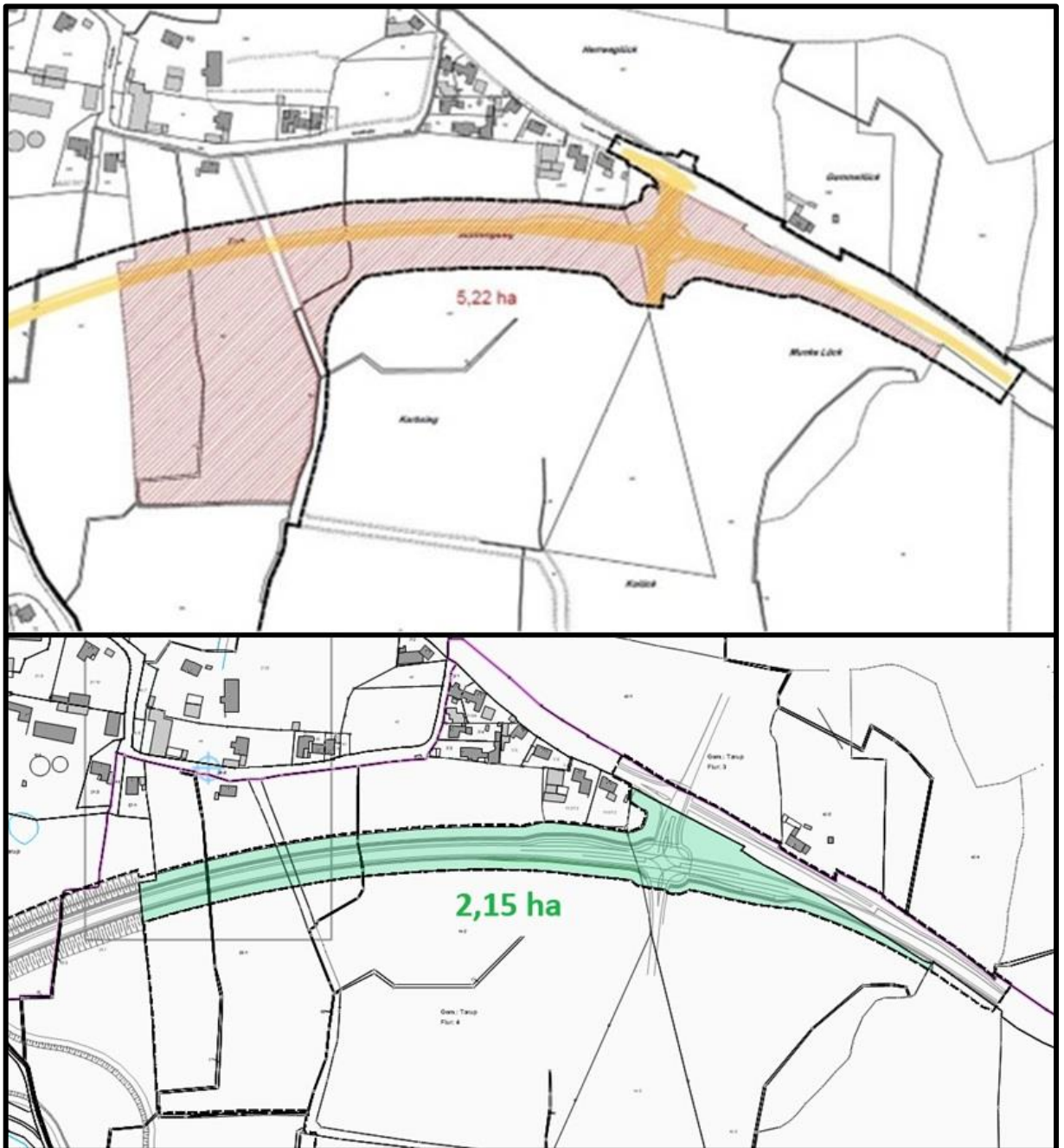
Auf dem Hof findet derzeit keine Rinderhaltung statt und die Einstellung der Tierhaltung steht nicht mit dem Bau der K8 in Zusammenhang, sondern beruht ausschließlich auf dem baulichen Zustand der Stallanlagen. Eine Modernisierung der Stallanlagen ist ökonomisch nicht sinnvoll und selbst bei einer Wiederaufnahme der Tierhaltung im ehemaligen Umfang wäre dies nicht als vollwertiger Landwirtschaftlicher Betrieb zu werten. Das Einkommen des Eigentümers wird ganz überwiegend durch Einnahmen aus der Verpachtung von Flächen generiert.

Vor diesem Hintergrund werden den Gründen für die derzeitige Trassenwahl (Minimierung der Eingriffe in das Landschaftsbild, Freihaltung der großräumigen Landschaftsachse „Holländerhof / Tastrup“ und den damit verbundenen artenschutzrechtlichen Belangen sowie die Umsetzung der wirtschaftlich günstigsten, weil kürzesten Trassenführung) ein höheres Gewicht eingeräumt, als die durch die Durchschneidung der Hauskoppel betroffenen Eigentumsbelange.

Das Haupteinkommen des Flächeneigentümers durch die Verpachtung von Flächen wird durch die Trassenführung über die Hauskoppeln nicht gefährdet, somit überwiegt das öffentliche Interesse zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Tarup und der westlich angrenzenden Bereiche Adelbylund bis zum Hafermarkt sowie der guten Erreichbarkeit des Hochschulgeländes und die Flensburger Innenstadt aus Richtung Osten, das Bestandsinteresse der Eigentümer.

Letztlich muss der Eingriff in die Eigentumsbelange so gering wie möglich gehalten werden. Im Bebauungsplan Nr. 272 wurden neben der Straßenverkehrsfläche auch Flächen für straßenbegleitende Lärmschutzwälle und weiterhin für Ausgleichsflächen festgesetzt und damit Teil der beantragten Enteignungsflächen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 321 wird die erforderliche Flächeninanspruchnahme hinsichtlich des unbedingt erforderlichen Mindestmaßes untersucht. Dafür wurde die Erforderlichkeit der Lärmschutzwälle gutachterlich überprüft und festgestellt, dass diese, auch bei maximal prognostizierter Verkehrszunahme, zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht erforderlich sind. Weiterhin wurde eine im Bebauungsplan Nr. 272 festgesetzte Ausgleichsfläche auf die städtischen Ökokonten „Weeserieser Gehölz“ und Scherrebehtal“ umgelegt und ein großzügiger Anschlussknoten

im Bereich des Anschlusses an die Taruper Hauptstraße verkleinert. Insgesamt konnte so die in Anspruch genommene Fläche von 5,22 ha auf 2,15 ha reduziert werden.



Karte: In Anspruch genommene, nicht stadteigene Flächen, oben B-Plan Nr. 272, unten B-Plan Nr. 321

## 5.2 Städtebauliches Konzept

Die Fortsetzung der Hochfelder Landstraße als letzter Bauabschnitt mit straßenbegleitenden Gräben auf beiden Straßenseiten ist bereits vorhanden. Im östlichen Bereich liegt der Anschluss an die Taruper Hauptstraße (Landesstraße L21). Beiderseits des Anschlussknotens befinden sich Bushaltestellen. Der hier vorhandene Anschluss nach Süden wird auf das für eine landwirtschaftliche Zufahrt erforderliche Maß planungsrechtlich gesichert. Für die Lärmschutzwälle auf den nicht im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen besteht, vor dem Hintergrund der für das vorliegende Verfahren neu durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen, kein Bedarf. Die Flächen werden

entsprechend nicht mehr Bestandteil des Bebauungsplans. Ebenso wird der hier anschließende landwirtschaftliche Weg zurückgebaut. Insgesamt kann so die in Anspruch genommene Fläche, welche sich nicht im Eigentum der Stadt befindet, von 5,22 ha auf 2,15 ha reduziert werden. Die Regenrückhaltung erfolgt über teilweise im Plangebiet liegende Becken in den tiefliegenden Flächen nahe der Adelbybek.

## **6. Berücksichtigung der Belange besonderer Bevölkerungsgruppen**

Auf der Ebene der Bauleitplanung sind die Belange bestimmter Bevölkerungsgruppen (Frauen / Männer, Familien sowie Kinder und Jugendliche, Senioren, Menschen mit Behinderungen) nicht unmittelbar erkennbar, soweit nicht die Voraussetzungen für Vorhaben geschaffen werden sollen, die speziell diesen Gruppen zugeordnet sind. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung besteht grundsätzlich für jede gesellschaftliche Gruppe gleichermaßen die Möglichkeit der Einflussnahme auf die Planung. Gesellschaftlich bedingte Ungleichgewichte z.B. bei der Besetzung von politischen Gremien oder Verbänden, die an der Bauleitplanung als Entscheidungsträger beteiligt sind oder im Zuge der Behördenbeteiligung gehört werden, können durch die Planung selbst nicht beeinflusst werden. Soweit vorhanden werden aber die der Stadt Flensburg zugeordneten Beiräte oder Vertreter der jeweiligen Bevölkerungsgruppe beteiligt. Die im betroffenen Stadtteil organisierte Interessengemeinschaft oder Bürgervereinigung wird ebenfalls auf die vorgesehene Planung hingewiesen und erhält die Möglichkeit zum Vorbringen Ihrer Anliegen.

Übergeordnetes Ziel der Bauleitplanung ist es, im gesamten Stadtgebiet ein für alle Gruppen attraktives Wohnraumangebot zu schaffen, das eine wohnungsnahе Versorgung, einen kurzen, möglichst barrierefreien Zugang zu den Verkehrswegen und dem ÖPNV, den Arbeitsplätzen, den sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen sowie den Freizeit- und Erholungsräumen gewährleistet.

Durch die geplante Straße wird der Stadtteil Tarup insgesamt entlastet. Dadurch werden die Wohnumfeldqualität entlang der Taruper Hauptstraße und die Schulwege verbessert. Darüber hinaus werden die überörtlichen Verknüpfungen verbessert.

### **6.1 Gender-Aspekte**

In Bezug auf die täglichen Lebensabläufe von Frauen und Männern (Erwerbsleben, Verknüpfung des Erwerbs- und des Gesamtalltags, Mobilität, Kinder und deren Betreuung, häusliche Pflege von Angehörigen, Freizeit, soziale Kontakte ...) wird durch den Bauleitplan ein überregionales Verkehrswegenetz geschlossen, so dass unterschiedlichste Standorte (Arbeitsplätze, Wohngebiete, Freizeitangebote, Naherholungsgebiete außerhalb der Stadt...) leichter erreichbar sind.

### **6.2 Familien / Kinder und Jugendliche**

Die Stadt Flensburg ist Mitglied im Lokalen Bündnis für Familien in der Region Flensburg und strebt eine weitere Verbesserung der Situation für Familien, Kinder und Jugendliche an. Dazu gehören neben guten Betreuungs- und Bildungseinrichtungen familienfreundliche Plätze zum Wohnen und Arbeiten, freie Spiel- und Sportflächen, Veranstaltungen, Freizeit- und Ferienprogramme und vieles mehr.

Im Rahmen der Bauleitplanung bedeutet dies - abgesehen von speziell auf die Bedürfnisse dieser Gruppe zugeschnittenen Vorhaben – in erster Linie die Bereitstellung eines ausreichenden, innerstädtischen Wohnraumangebotes für alle Gruppen und insbesondere der Familien, da die Stadt das umfassendste und vielfältigste Versorgungsangebot für wohnungsnahе Arbeitsplätze, Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, ÖPNV-Anbindung, kulturellen und Freizeiteinrichtungen u.ä. zur Verfügung stellt.

Die Bauleitplanung schafft die Grundvoraussetzungen für ein attraktives Wohnumfeld, dessen Ausgestaltung dann Gegenstand nachfolgender Prozesse und Planungen ist.

Die Beteiligung der Kinder und Jugendlichen erfolgt dabei in der Regel indirekt, soweit die jeweilige Planung nicht unmittelbar ein speziell auf diese Gruppe zugeschnittenes Vorhaben zum Inhalt hat. Die Interessensvertretung erfolgt indirekt über die Beteiligungsmöglichkeit der Eltern bzw. institutionelle Behörden und städtische Dienststellen; eine Jugendratsversammlung besteht in Flensburg derzeit nicht.

### **6.3 Senioren und Menschen mit Behinderungen**

Vor dem Hintergrund des fortschreitenden demographischen Veränderungsprozesses ist eine auch auf die Belange von Senioren eingehende Bauleitplanung von besonderer Bedeutung. Diese Belange sind hinsichtlich der zu beachtenden Einschränkungen der Beweglichkeit, des Seh- und Hörvermögens und der in Anspruch genommenen Hilfsmittel wie Gehhilfen und Rollstuhl weithin deckungsgleich mit den Anforderungen der Menschen mit Behinderungen. Beide Gruppen sind über die Beteiligung des Seniorenbeirates bzw. der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen am Planungsprozess beteiligt. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und insbesondere die Entlastung auf dem bisherigen Hauptverkehrszug der Taruper Hauptstraße erhöhen die Sicherheit und die Nutzbarkeit in diesem Bereich.

## **7. Planinhalt und Festsetzungen**

### **7.1 Erschließung, Infrastruktur**

#### **7.1.1 Verkehrserschließung**

Die Festsetzung der Verkehrsanlage ist zentraler Planungsinhalt. Sie entspricht hinsichtlich ihrer Dimensionierung dem prognostizierten Verkehrsaufkommen. Als Teil einer durchgängigen Verbindung zwischen der Osttangente und der östlichen Stadtgrenze Flensburgs bietet sie in Abstimmung mit den Landesbehörden die Gewähr für eine zuverlässige überörtliche Verbindung als Kreisstraße oder möglicherweise auch Landesstraße. Die festgesetzte Verkehrsfläche orientiert sich an der Ausführungsplanung und an der für die Herstellung und Funktion der Straße notwendigen Flächen. Sie umfasst dabei die befestigte Straße, samt Banketten und straßenbegleitenden Gräben. Von den Außenkanten der Gräben werden 2 m Abstand gehalten, um eine Begehbarkeit auf der straßenabgewandten Seite zu ermöglichen und gleichzeitige etwaige Abweichungen der Bauausführung von der Planung aufzufangen.

#### **7.1.2 Geh- und Fahrrechte**

Die Fläche „GF“ ist mit einem Gehrecht und einem Fahrrecht für Fahrradfahrer zugunsten der Allgemeinheit und einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Bewirtschafter der landwirtschaftlichen Flächen am Schmingsieger Weg zu belasten. Dies wird erforderlich, um eine fußläufige Erreichbarkeit der offenen Landschaft von den westlich des Plangebietes liegenden Wohngebieten her zu ermöglichen sowie um die Erreichbarkeit einzelner, bisher von Norden her erreichbarer Grünlandflächen, für die Landbewirtschaftung sicherzustellen. Das festgesetzte Geh- und Fahrrecht umfasst die Befugnis der Gemeinde aus dieser Fläche einen 4,50 m breiten allgemein zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten. Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Gemeinde, eine allgemein zugängliche bis zu 4,50 m breite Fußgängerbrücke (einschließlich der erforderlichen baulichen Anlagen) herzustellen und zu unterhalten. (Bei der Begründung eines Gehrechtes können geringfügige Abweichungen von der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche „GF“ bis zu einem Maß von 3,00 m zugelassen werden.)

### 7.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die K8 ist für den ÖPNV im örtlichen und überörtlichen Busverkehr nutzbar. Im Bereich der Anbindung an die Taruper Hauptstraße ist je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle vorhanden. Außerdem ist unmittelbar im westlichen Anschluss an den Geltungsbereich im Anschlussbereich an den Tastruper Weg eine Bushaltestelle vorhanden.

### 7.1.4 Technische Infrastruktur

Die Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Straßenbereich erfolgt über Regenrückhaltung und das vorhandene Leitungsnetz. Die Dimensionierung des festgesetzten Regenrückhaltebeckens orientiert sich an der maximalen im weiteren Umfeld vorgesehenen Versiegelung im Rahmen der Entwicklung von weiteren Wohn- und Gewerbeflächen, welche ebenfalls an das Becken angeschlossen werden sollen.

## 7.2 Grünordnerische Festsetzungen

### 7.2.1 Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB), Anpflanzgebot

Als Ausgleich für den Verlust von Knicks werden neue Knicks angelegt sowohl im Plangeltungsbereich als auch im Scherrebechtal. Es ist ein 1,00 m hoher Erdwall herzustellen mit einer Fußbreite von 3,5 m. Die Aufschüttung der Wälle ist vorrangig mit Aushubboden aus dem Straßenbau durchzuführen. Die Bepflanzung erfolgt dreireihig in versetzter Form (Abstand untereinander 1,00 m) mit heimischen, standortgerechten Laubgehölzen.

Zudem werden die Nordseiten der Lärmschutzwälle mit heimischen, standortgerechten Laubgehölzen mit 70% Anteil an Sträuchern und 30% Anteil an Heistern bepflanzt. Magerrasen – Die Südseiten der Lärmschutzwälle sind durch den Verzicht auf Oberbodenauftrag und das Einbringen von Sand abzumagern und mit einer standortgerechten, heimischen Saatgutmischung anzusäen, zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten. Die Straßenbankette werden in den dargestellten Bereichen mit einer standortgerechten, heimischen Saatgutmischung aus Gräsern und Kräutern mit Hochstauden angesät und dauerhaft unterhalten. Die Böschungen außerhalb der Seitenstreifen und Mulden sind in den dargestellten Bereichen mit einer standortgerechten, heimischen Saatgutmischung anzusäen, zu entwickeln und dauerhaft zu unterhalten.

### 7.2.2 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB), Ausgleichsfläche

Entwicklung von Extensivgrünland durch Beweidung oder Mahd. Entwicklung von krautigen Saumstreifen angrenzend an Kleingewässer und Knicks. Eine Düngung der Flächen ist nicht zulässig. Die Anlage von Wirtschafts-, bzw. Wanderwegen ist zulässig.

Einrichtung eines dauerhaften Amphibienschutzzaunes am südlichen Rand des Straßenbauvorhabens zwischen Bau - km 1 + 447 und 1 + 750 direkt angrenzend an das Baufeld. Grundsätzlich ist der Zaun vor Beginn der Erdarbeiten fertig zu stellen.

Bauzeitenregelungen für den Rückbau von Lärmschutzwällen sowie bauzeitliche Schutzmaßnahmen für den Kammmolch.

Weitere Kompensationsmaßnahmen und artenschutzrechtliche Maßnahmen erfolgen auf Flächen außerhalb des Bebauungsplans und werden im Umweltbericht beschrieben.

### 7.2.3 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Planbereich werden vier Knickabschnitte sowie zwei Kleingewässer als gesetzlich geschützte Biotope in den Bebauungsplan übernommen.

### 7.3 Immissionsschutzbezogene Festsetzungen

Im Rahmen einer schalltechnischen Prognose wurde festgestellt, dass auch bei maximal prognostizierter Verkehrszunahme, zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

## 8. Gebietsgliederung

Durch den Bebauungsplan werden die vorhandenen Flächen wie folgt gegliedert:

Verkehrsflächen	ca. 23.568 m <sup>2</sup>
Öffentliche Grünflächen:	ca. 4.365 m <sup>2</sup>
Maßnahmenflächen	ca. 43.136 m <sup>2</sup>
Wasserflächen	ca. 9.617 m <sup>2</sup>
<b>Gesamtfläche</b>	<b>ca. 80.686 m<sup>2</sup></b>

## 9. Kosten städtebaulicher Maßnahmen

Die Kosten für die jährliche Unterhaltung der Erschließungs- und Entsorgungsanlagen sowie der öffentlichen Grünanlagen sind mit dem TBZ abgestimmt. Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit 55.700 € (Straße) bzw. 34.810 € (Grünflächen) angesetzt. Ein Landeszuschuss ist von der späteren Klassifizierung abhängig.

## 10. Gutachten und Fachuntersuchungen

- Umweltbericht zum B-Plan Nr. 321 – 16.01.2026 (Büro OLAF)
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag K8 – 25.09.2024 (Büro OLAF)
- Schalltechnisches Gutachten B-Plan Nr. 321 – 18.06.2024 (Akustik Busch)
- Gutachten über die Ermittlung entschädigungsfähiger Vermögensnachteile – 07.06.2022
- Verkehrsuntersuchung zur Verlängerung der Kreisstraße K8, 2006, Umwelt Ingenieur Consult, Kiel