

## B E G R Ü N D U N G

### zum Bebauungsplan Nr. 107

---

#### 1. GRENZEN DES GELTUNGSBEREICHES

Der Bebauungsplan Nr. 107 umfaßt das Gebiet zwischen dem Fußweg entlang der Adelby-Bek, den westlichen Grenzen der Flurstücke 27/74, 27/28 und 27/29, den südlichen Grenzen der Flurstücke 27/29 und 27/32 und der östlichen Grenze des Flurstückes 27/32 der Flur 1 von Tarup, der Taruper Hauptstraße und der Bahnlinie Flensburg - Kiel.

#### 2. RECHTSGRUNDLAGEN

Der Bebauungsplan Nr. 107 ist aufgrund des § 10 Bundesbaugesetz in der Fassung vom 18.08. 1976, geändert durch das Gesetz zur Beschleunigung von Verfahren und zur Erleichterung von Investitionsvorhaben im Städtebaurecht vom 06.07.79 sowie § 1 des Gesetzes über baugestalterische Festsetzungen vom 10.04.69 in Verbindung mit § 1 der 1. Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes vom 09.12.60 durch die Ratsversammlung der Stadt Flensburg als Satzung erlassen.

#### 3. GRÜNDE FÜR DIE AUFSTELLUNG DES PLANES

Nachdem Tarup 1974 in das Flensburger Stadtgebiet eingemeindet wurde, ist vom Stadtplanungsamt u. a. für diesen Bereich der Flächennutzungsplan - Teilbereich IV - aufgestellt worden. Um in diesem Gebiet eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 107 soll eine Abrundung des Ortsteiles Tarup nach Süden bis zur Eisenbahn bzw. zur Adelby-Bek erreicht werden. Entsprechend dem erklärten Ziel der Stadt Flensburg, die Eigentumsbildung zu fördern, soll im Bereich des Bebauungsplanes überwiegend der Bau von Einfamilienhäusern unterschiedlicher Typen ermöglicht werden.

#### 4. STÄDTEBAULICHE MASZNAHMEN

4.1 Der Bebauungsplan Nr. 107 umfaßt eine Gesamtfläche von ca. 25,25 ha. Diese ist zur Zeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt und besteht zum Teil aus dem bereits bebauten Ortsteil Tarup-Süd. Durch den Bebauungsplan wird die Gesamtfläche wie folgt gegliedert:

|   |                 |                |
|---|-----------------|----------------|
| Nettowohnbaufläche  | 20,38 ha        | 80,7 %         |
| Straßenverkehrsfläche   | 3,91 ha         | 15,5 %         |
| Grünfläche (einschl.<br>Bachlauf und Regen-<br>rückhaltebecken) | 0,96 ha         | 3,8 %          |
|   | <u>25,25 ha</u> | <u>100,0 %</u> |

4.2 Im Planbereich sind bereits ca. 65 Wohneinheiten vorhanden. Zusätzlich werden ca. 55 Wohneinheiten in Geschößbauten sowie ca. 225 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern geplant. Letztere teilen sich auf die unterschiedlichen Haustypen wie folgt auf:

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Einzel- und Doppelhäuser               | ca. 132 Wohneinheiten |
| Gartenhofhäuser                        | ca. 40 Wohneinheiten  |
| Reihen-, Ketten- oder Stadt-<br>häuser | ca. 53 Wohneinheiten  |

Somit wird im gesamten Planbereich für ca. 345 Wohneinheiten Bau-recht festgesetzt.

4.3 In den Bebauungsplan wurde neben den zur Zeit landwirtschaftlich genutzten Flächen auch die bestehende Bebauung entlang der Taruper Hauptstraße aufgenommen, um auch hier eindeutige rechtliche Voraussetzungen zu schaffen. Um den alten Dorfkern mit seinen unterschiedlichen Nutzungen, die für Tarup Zentrumsfunktion übernehmen, erhalten zu können und zur Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnnutzung wurde entlang der Taruper Hauptstraße "besonderes Wohngebiet" (WB) festgesetzt. Die nicht zum alten Dorfkern gehörende Bebauung wurde als "allgemeines Wohngebiet" (WA) festgesetzt.

Die zur Zeit auf der Taruper Hauptstraße verlaufende L 21 wird künftig auf einer neuen Trasse südlich am Ortsteil Tarup vorbeigeführt werden. Dadurch kann die Straße vom Durch-

gangsverkehr befreit werden. Sie wird nur noch die Funktion als Wohnsammelstraße haben. Sofern noch erforderlich, sind an dieser Straße bei Bauvorhaben geeignete Maßnahmen gegen unzulässig hohe Schallimmissionen zu treffen. Die zulässigen Werte bestimmt die jeweils geltende Rechtsvorschrift. Maßnahmen sind zum Beispiel geeignete Grundstückslösungen, besondere Ausführungen von Fenstern und Fassaden oder auch Gebäudehöhenstaffelungen. Um den zur Zeit bestehenden Gebietscharakter zu erhalten, wurde das vorhandene Wohngebiet an der Straße Zur Bek als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Da an der Südseite der Taruper Hauptstraße im alten Ortskern eine erhaltenswerte Häuserreihe in eingeschossiger Bauweise liegt, die teilweise noch ihre ursprüngliche Reetdeckung besitzt, sind die Grundstücke Taruper Hauptstraße 40 - 50 als Bereiche ausgewiesen, die dem Ensembleschutz im Sinne des Denkmalschutzes unterliegen.

Um durch die große Zahl der Einfamilienhäuser keine Monotonie entstehen zu lassen, wurden unterschiedliche Haustypen im Planbereich festgesetzt. Weiterhin wurde an markanten Punkten mit der festgesetzten zwei- bis dreigeschossigen Bauweise sowie der geschlossenen Gartenhofhausbebauung eine Gliederung und Straffung des Gebietes erreicht. Durch die Stellung der Gebäude soll gleichzeitig die Straßenführung optisch verdeutlicht werden.

Um einer ungeordneten Entwicklung beim Grundstückszuschnitt entgegenzuwirken, sind innerhalb des neu zu bebauenden Gebietes auf den Grundstücken mit Einzelhaus- bzw. Einzel- oder Doppelhausbebauung einzelne überbaubare Flächen ausgewiesen worden. Nur zum Gebietsrand hin ist eine globalere Ausweisung der überbaubaren Flächen gewählt worden, um die Möglichkeit zu geben, größere Grundstücke entstehen zu lassen, als sie durch die vorgeschlagenen Grenzen vorgegeben sind. Hierdurch wird eine noch offenere Bebauung möglich. Dieser Übergang zur offenen Landschaft soll in diesem Bereich auch durch Ausweisung kleinerer Grundflächenzahlen geschaffen werden, als sie im Gebiet allgemein festgesetzt sind.

- 4.4 Die Taruper Hauptstraße wurde in ihren Abmessungen den künftig zu erwartenden Verkehrsverhältnissen angepaßt. Ein einseitiger Radweg ist vorgesehen.

Die Straße Zur Beek wird in ihrem jetzigen Zustand belassen, da sie den heutigen Anforderungen an verkehrsberuhigte Straßen entspricht. Dadurch werden weiterhin Baumaßnahmen in diesem in den 60er Jahren entstandenen Baugebiet vermieden.

Bei der Straßenplanung wurden wesentliche Prinzipien der Verkehrsberuhigung zugrunde gelegt. Das Erschließungssystem für das neu zu bebauende Gebiet besteht aus einem Ring mit drei Hauptanschlüssen an überörtliche Verkehrsstraßen. Die Abknickungen in der Straßenführung dienen einer optischen Unterbrechung und Begrenzung des Blickfeldes des Fahrers in Fahrtrichtung. Außerdem sollen sie dem Fahrer den Eindruck vermitteln, daß die Straße nur langsam zu durchfahren ist. Vom äußeren Sammelring führen Stich- und Schleifenstraßen in die restlichen noch zu erschließenden Bereiche. Die Einmündungen dieser Nebenstraßen liegen immer in Außenkurven bzw. möglichst rechtwinklig an gerade geführten Strecken, um eine gute Einsicht in den Straßenraum zu gewährleisten. Auf den Ausbau von getrennten Fußwegen und Fahrspuren in den schmaleren Erschließungsstraßen sollte aus Gründen der Verkehrsberuhigung verzichtet werden. In diesen Bereichen sollen Fußgänger, Radfahrer und Fahrzeuge gleichberechtigt sein. Es können Straßen mit Wohn- und Aufenthaltsfunktion entstehen. Als Ergänzung des Erschließungssystems wurden entsprechend den Erfordernissen freigeführte Fußwege vorgesehen. Diese sind so bemessen, daß sie auch von Radfahrern benutzt werden können und teilweise auch die notwendigen Leitungen aufnehmen können, wenn sie gleichzeitig zur Erschließung von Hausgruppen dienen.

Im Bereich der aneinander gebauten Einfamilienhäuser, die direkt an öffentlichen Straßen liegen, sind die Garagen innerhalb der überbaubaren Fläche unterzubringen, sofern sie nicht gesondert ausgewiesen sind. Stellplätze und Garagen für Wohnungen, die nicht direkt an öffentlichen Straßen liegen, sind in ausreichender Anzahl als Sammelanlagen ausgewiesen. Um einer unkontrollierten Entwicklung bei der Erstellung von Garagen und Stellplätzen entgegenzuwirken, ist im Bebauungsplan festgesetzt, daß über das ausgewiesene Maß hinaus weitere Stellplätze und Garagen nach Landesbauordnung an anderer Stelle nur erstellt werden dürfen, wenn die dafür festgesetzten Flächen ausgenutzt sind.

Um eine optisch bessere Gestaltung des Straßenraumes zu erreichen, wurden zu pflanzende Bäume wechselseitig entlang der HAUPTerschließungsstraße in den Parkstreifen sowie in den Wendeplätzen einiger Stichstraßen vorgesehen. Es sind insgesamt 100 öffentliche Parkplätze ausgewiesen.

- 4.5 Der geplante Kinderspielplatz ist nach dem geltenden Kinderspielplatzbedarfsplan mehr als ausreichend bemessen. Er wurde so eingeplant, daß er von dem Fußwegnetz gut zu erreichen ist. Der Spielplatz hat außerdem einen Anschluß an eine befahrbare Straße, um Material anfahren und die Anlagen mit größeren Geräten pflegen zu können.

Das entlang der Bahnlinie und der Adelbybek festgesetzte Anpflanzgebot stellt das aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Schirm- und Begleitgrün dar. Eine feste Einfriedigung zwischen Grünzone und Bahndamm ist zur Sicherung gegen das Betreten der Bahnanlage vorzusehen. Bestehende Knicks sind im Plangebiet erhalten geblieben, soweit dies dem städtebaulichen Konzept nicht entgegenstand. Die Adelbybek soll auch weiterhin als offener Bachlauf geführt werden und kann durch den begleitenden Fußweg als landschaftlich besonderes Merkmal mit in den Erlebnisbereich einbezogen werden.

- 4.6 Notwendige Gemeinbedarfseinrichtungen, wie Schule, Kindergarten, Postnebenstelle, Kirche und Läden, sind in unmittelbarer Nähe des Planbereiches in Tarup vorhanden.

## 5. SICHERUNG DER VER- UND ENTSORGUNG

Die Versorgung mit Wasser, Strom, Fernwärme, Feuerlöscheinrichtungen und Fernsprechan schlüssen ist gesichert. Die Entsorgung erfolgt durch die zentrale Kläranlage. Der Abtransport des anfallenden Mülls erfolgt durch die Stadt Flensburg - Stadtreinigungsamt -. Um dem Umweltschutzgedanken auch in diesem Planbereich gerecht zu werden, ist angestrebt, das gesamte Wohngebiet an die Fernheizung anzuschließen.

Für das bestehende Wohngebiet an der Straße Zur Beek ist eine Gemeinschaftskläranlage vorhanden. Diese sollte bis zum Anschluß an das städtische Abwassernetz über eine Pumpstation erhalten bleiben. An der niedrigsten Stelle des Wohngebietes ist ein Regenrückhaltebecken vorgesehen. Dies ist landschaftsgerecht zu gestalten und im Uferbereich mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen. Durch dieses Becken hindurch führt weiterhin die Adelbybek.

## 6. MAßNAHMEN ZUR ORDNUNG DES GRUND UND BODENS

Die Flächen für den Ausbau der notwendigen Straßen und Fußwege befinden sich z. T. in privatem Besitz und sollen, soweit möglich, freihändig erworben werden.

## 7. KOSTEN DER STÄDTEBAULICHEN MAßNAHMEN

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| 1. Ausbau der Taruper Hauptstraße    | 1.660.000 DM        |
| 2. Ausbau der Kreuzlücke             | 160.000 DM          |
| 3. Ausbau der Straße A               | 2.500.000 DM        |
| 4. Ausbau der Straße B               | 1.320.000 DM        |
| 5. Ausbau der Straße C               | 364.000 DM          |
| 6. Ausbau der Straße D               | 1.188.000 DM        |
| 7. Ausbau der Straße E               | 322.000 DM          |
| 8. Ausbau der Straße F               | 440.000 DM          |
| 9. Ausbau der Straße G               | 455.000 DM          |
| 10. Ausbau der Fußwege               | 460.000 DM          |
| 11. Ausbau des Kinderspielplatzes    | 200.000 DM          |
| 12. Ausbau des Regenrückhaltebeckens | 150.000 DM          |
| 13. Ausbau der Pumpstation           | 250.000 DM          |
|                                      | <u>9.469.000 DM</u> |

Die Stadt Flensburg hat gemäß Satzung über die Erhebung des Erschließungsbeitrages 10 % des Erschließungsaufwandes zu tragen. Die Grundstücksentwässerung gehört zu den Einrichtungen der städtischen Abwasseranlagen, deren Herstellungskosten durch Anschlußbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz sowie der Beitrags- und Gebührensatzung der Stadt Flensburg gedeckt werden.

Im Auftrage

Scow