

## BEGRÜNDUNG

### für die erste Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes "Sünderuper Weg" (Nr. 213 - 1. Ä.)

---

#### 1. Planbereich:

Der Bereich des Bebauungsplanes liegt im Südosten des Stadtgebietes.  
Er wird begrenzt durch:

- im Norden: die Straße Adelbylund,
- im Osten: die westliche und 25 m der südlichen Grenze des Flurstücks 54/1 der Flur 1 Sünderup. Rechtwinklig abknickend 50 m nach Süden verlaufen - rechtwinklig abknickend in Richtung Ringstraße - und die Ringstraße,
- im Süden: die südlichen Grenzen der Flurstücke 67 und 64 der Flur K 44,
- im Westen: die Straße Sünderuper Weg und die westliche Grenze des Flurstücks 64 der Flur K 44.

#### 2. Rechtliche Vorschriften

##### 2.1 Rechtsgrundlagen

Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes sind das Baugesetzbuch (BauGB) mit den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen wie z. B. die Baunutzungsverordnung (BauNVO), die Planzeichenverordnung (PlanZV), die Landesbauordnung (LBO) und das Landesnaturschutzgesetz (LNatschG).

##### 2.2 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wurde gemäß § 8 BauGB aus der 58. Änderung des wirksamen Flächennutzungsplanes entwickelt, die für den Planbereich überwiegend Wohnbaufläche und Grünfläche darstellt.

Der Bereich der Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 213 wird aus dem Entwurf des neuen Flächennutzungsplanes entwickelt, der ihn als Grünfläche mit verschiedenen Zweckbestimmungen, als Fläche für die Landwirtschaft und als Fläche für den überörtlichen Verkehr darstellen.

Als vorgezogener Bebauungsplan (§ 8 Abs. (3) BauGB) entspricht der B-Plan bezogen auf den Erweiterungsbereich dem Entwicklungsgebot.

### 2.3 Weitere Vorschriften

Der Planbereich unterliegt der „Satzung der Stadt Flensburg zum Schutze der Bäume im Bereich der Stadt Flensburg“ vom 26.01.1995 in der gültigen Fassung.

### 3. Gründe für die Planaufstellung:

#### a) Dringender Wohnbedarf der Bevölkerung

Die Wohnungsmarktlage ist derzeit von einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Mietwohnungen - sowohl im freifinanzierten Segment des Marktes als auch im Bereich des sozialen Mietwohnungsbaues - gekennzeichnet.

Gleichzeitig besteht aber eine nahezu ungebrochene Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken, die aus Stadtentwicklungsgründen möglichst kurzfristig befriedigt werden sollte.

Innerhalb der Einfamilienhausnachfrage ist es seit der Umstellung der steuerlichen Förderung (weg von der progressionsbedingten Förderung hin zur einkommensneutralen steuerlichen Förderung) zu einer deutlichen Verschiebung in Richtung kostengünstiger Reihenhäuser auf kleinen Grundstücken gekommen. Dieser Trend kommt dem planerischen Ziel die vorhandene Nachfrage mit möglichst ressourcensparenden Lösungen zu befriedigen, entgegen.

Der Bindung dieser Nachfrage kommt auch aus Sicht der Stadtentwicklung eine erhöhte Bedeutung zu.

Die vorhandenen Defizite in der Wohnungsversorgung können nur durch die Aufstellung neuer Bauleitpläne oder durch die Änderung bestehender Pläne zügig beseitigt werden. Daher soll auch mit der Aufstellung dieses Bebauungsplanes dem Wohnbedarf der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

b) Mit dem Plan soll ein Beitrag zur Umsetzung wichtiger Ziele der Flensburger Stadtentwicklung geleistet werden. Dazu gehört die Bereitstellung von innenstadtnahen Einfamilienhausgrundstücken, um dem Leitbild der "Stadt der kurzen Wege" zu entsprechen. Ferner soll der Tendenz zur Umlandwanderung der Nachfragerhaushalte ein Angebot von Einfamilienhausgrundstücken auf Flensburger Stadtgebiet entgegengesetzt werden. Der Planbereich eignet sich auch unter stadtwirtschaftlichen Gesichtspunkten für Wohnungsbauzwecke, da er eine Arrondierung des Ortes Adelby darstellt und durch den Sünderuper Weg wichtige Erschließungsvoraussetzungen schon bestehen.

c) Die Innenstadtentlastungsstraße-Ost (IE-Ost) ist ein Bauwerk von größter stadtentwicklerischer Bedeutung.

Um die Auswirkungen - insbesondere des Lärms - auf die Wohnnutzung am Sünderuper Weg zu untersuchen und gemäß dem Gebot der Konfliktbewältigung erforderliche Festsetzungen treffen zu können, war die erste Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes mit der Aufnahme des angelegerten Streckenabschnitts der Innenstadtentlastungsstraße-Ost erforderlich.

#### 4. Städtebauliche Maßnahmen

##### 4.1 Anlage der Erschließungsräume

Die Quartierserschließung ist so sparsam wie möglich ausgelegt. Sie besteht aus zwei ca. 100 m langen Stichen mit Wendepunkt, die sich in ihrem Verlauf an der vorgefundenen Topographie orientieren. Dadurch wird es möglich, die Erschließung ohne umfangreiche Erdbewegungen zu sichern und auch bei der Anlage der auf die Erschließungsräume ausgerichteten Baukörper mit der und nicht gegen die Topographie zu "arbeiten". Die Erschließungsstraßen sollen als "verkehrsberuhigte Bereiche" ausgebaut werden und durch eine differenzierte Oberflächengestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Die notwendigen öffentlichen Parkplätze sind im Zusammenspiel mit den festgesetzten zu pflanzenden Bäumen in die Erschließungsräume integriert.

##### 4.2 Anlage der Baukörper/Bauflächen

Insgesamt lassen sich auf den Wohnbauflächen 21 freistehende Einfamilienhäuser und 32 Reihenhäuser unterbringen. Diese Anzahl stellt gewissermaßen das Maximum dessen dar, was unter Abwägung der landschaftlichen Gegebenheiten und der Belange des Schallschutzes an dieser Stelle möglich erscheint.

Stadtwirtschaftliche Erwägungen, die Bauflächen weiter zu vergrößern, müssen demnach zurückstehen.

Bei den freistehenden Einfamilienhäusern wird eine lineare Anordnung giebelständiger Häuser angestrebt, um ein einheitliches "Gesicht" des kleinen Quartiers zu erreichen. Zu diesem Zweck sind die überbaubaren Flächen straßenseitig mit einer Baulinie versehen, auf die die Hauptfirstrichtung ausgerichtet ist. Durch die Festsetzung der maximalen Firsthöhen und Sockelhöhen wird die Einheitlichkeit des Siedlungsbildes unterstrichen. Die Dimensionierung der Baufelder ermöglicht einen großen individuellen Gestaltungsspielraum für die einzelnen Häuser. Da Hauptfirstrichtungen festgesetzt sind, sind in der Grundstückstiefe auch andere Firstrichtungen denkbar.

Der östliche Siedlungsbereich ist hangartig nach Osten abfallend. Auf die Höhenlinien senkrecht ausgerichtet, ist hier der Bau von kostengünstigen Einfamilienreihenhäusern vorgesehen. Die Häuser werden über Wohnwege, die mit Treppen und Rampen ausgestattet werden müssen, erschlossen. Private Stellplätze sind von den Häusern abgesetzt direkt den Straßenräumen zugeordnet. Hier können auch Carports als Gemeinschaftsanlagen errichtet werden. Um die Topographie des Hanges in der Baustruktur aufzunehmen, sind sehr kleinteilige Höhenfestsetzungen für die Häuser vorgenommen worden. Dadurch wird eine homogene Ortsrandgestaltung im Zusammenhang mit der Entwicklung der Baukörper erreicht.

Um eine städtebauliche Ordnung auch für den ruhenden Verkehr zu erreichen, sind die Flächen, auf denen Garagen errichtet werden sollen, festgesetzt. Es können in den vorgesehenen Bereichen auch Carports errichtet werden, die dann aber auf dem Dach und/oder an den Ständerkonstruktionen begrünt werden müssen.

Einheitlich ist im gesamten Gebiet eine Dachneigung von 40° - 48° festgesetzt. In Verbindung mit der Festsetzung von Satteldächern (SD) ergibt sich ein harmonisches Bild der Dachlandschaft.

#### 4.3 Immissionsschutz Verkehrslärmschutz

Um den besonderen Schutzinteressen des Wohnens im Einflußbereich der geplanten Innenstadtentlastungsstraße Ost und der nördlich des Plangebietes verlaufenden Straße Adelbylund gerecht zu werden, hat die Stadt einen Sachverständigen mit der Durchführung einer lärmtechnischen Untersuchung beauftragt. In der Untersuchung wurde geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die durch den Verkehr auf beiden Straßen verursachten Lärmauswirkungen auf ein zulässiges Maß zu beschränken. Den Berechnungen zugrunde gelegt wurde das rechnerische Verkehrsaufkommen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der Innenstadtentlastungsstraße Ost und von 50 km/h auf der Straße Adelbylund. Als Regelrichtwerte sind nach DIN 18005 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zugrunde gelegt worden.

Ein Ergebnis ist, daß passiver Lärmschutz an den Gebäuden nicht erforderlich ist. Das Gutachten zum ursprünglichen Bebauungsplan Nr. 213 hatte folgendes Ergebnis: Aktiver Lärmschutz ist in Form von Lärmschutzwällen entlang der IE-Ost und der Straße Adelbylund erforderlich. Die Höhe entspricht entlang der IE-Ost 4,50 m bis 7,00 m über Gradiente. Dieses entspricht aufgrund des zur Wohnbebauung hin ansteigenden Geländes einer Höhe von 3,00 m bis 5,50 m über Gelände vom Fußpunkt des Walles. Das Gelände steigt zur Wohnbebauung hin weiter an, so daß die Barrierewirkung des Walls als relativ gering eingestuft werden kann.

Die Lärmschutzdimensionierung ergibt einen Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,0 bis 5,5 m über Gradiente und einer Länge von 530 m. Diese Werte haben sich gegenüber dem Gutachten vom 01.02.1995 verringert, weil geringer Lkw-Anteile sowie ein Korrekturfaktor ( $D_{str.o} = -2\text{dB(A)}$ ) für lärmindernde Straßenoberflächen berücksichtigt wurden. Die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (55/45 dB(A)) werden in allen Punkten eingehalten.

Entlang der Straße Adelbylund ist auf der Länge von ca. 110 m ein Lärmschutzwall von 2,00 m über Gradiente erforderlich. Im Gelände wirkt sich dieser Wall ebenfalls relativ gering aus, da zur Wohnbebauung hin ein Anstieg wirksam wird. Dieser Wall ist im Bebauungsplan als aktive Lärmschutzmaßnahme festgesetzt.

Der Bebauungsplan setzt die Lärmschutzwälle entlang der Innenstadtentlastungsstraße Ost nach ihren technischen Erfordernissen fest. Ergänzungen an den Außenböschungen in Anpassung an die topographischen Gegebenheiten werden nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan zur IE-Ost im Rahmen der Baudurchführung vorgenommen.

#### Schadstoffbelastung

Da es sich bei der Innenstadtentlastungsstraße-Ost um ein UVP-pflichtiges Vorhaben handelt, wurde im Zusammenhang mit ihrer Planung eine Schadstoffuntersuchung zwischen dem Bau-Kilometer 2 + 400,0 und Bau-Kilometer 7 + 400,0 durchgeführt. Es handelt sich im Rahmen des o. g. Projektes um eine Abschätzung bodennaher Schadstoffkonzentrationen der Immissionsbelastungen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“ (MLuS-92, Nachdruck 1996).

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Nach den Berechnungen der Gesamtbelastungen im Abstand von 0 m wurden keine Überschreitungen von Orientierungswerten ermittelt. Die Gesamtbelastungen der Kohlenwasserstoffe (HC) sowie von Ruß, Blei und Benzol werden allein durch die Zusatzbelastungen hervorgerufen. Aufgrund der oben durchgeführten Abschätzung der Gesamtbelastungen nach dem „Merkblatt über Luftreinhaltung an Straßen (MLuS-92) sind im Untersuchungsbereich keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die Immissionskonzentrationen der Luftschadstoffe zu erwarten. Untersuchungen auf der Basis komplexerer Rechenmodelle werden nicht notwendig.

#### 4.4 Innenstadtentlastungsstraße-Ost (IE-Ost)

Der Bebauungsplan „Sünderuper Weg“ (Nr. 213 - 1. Ä.) beinhaltet im östlichen Planbereich einen Teil des im Zusammenhang geplanten 3. Bauabschnitts der IE-Ost mit seiner Ausdehnung zwischen Eckernförder Landstraße und dem Schottweg für dessen Linienführung folgende Hauptkriterien ausschlaggebend waren:

1. Die Entlastungswirkung für die Innenstadt und die vom Verkehr belasteten innerstädtischen Wohnquartiere,
2. die größtmögliche Umweltverträglichkeit,
3. die Optimierung der räumlichen Stadtentwicklung unter stadtwirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten.

Die IE-Ost ist auch Inhalt der beiden südlich anschließenden Bebauungspläne „Hochschule Sandberg“ (Nr. 144) und „Peelwatt“ (Nr. 179), die gemeinsam mit der ersten Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 213 eine planungsrechtliche Sicherung dieser Straße für den Streckenabschnitt zwischen Eckernförder Landstraße und der Straße Adelbylund, durch Bauleitplanung ermöglichen.

Erschließungsfunktionen von unmittelbarer Bedeutung für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 213 hat die IE-Ost nicht.

### Verkehrsuntersuchung Engelsby

Die geplante IE-Ost endet mit ihrem ersten Bauabschnitt, von der Eckernförder Landstraße kommend zunächst an der Straße Adelbylund:

Um mögliche Verkehrssteigerungen abzufangen, die in einer Größenordnung von ca. 3000 Kfz./Tag auftreten können, wurde ein Gutachten zur Verkehrsuntersuchung Engelsby in Auftrag gegeben.

Danach soll durch eine Zuflußregulierung (Pfortersystem) am Ende der Osttangente/Adelbylund sowie am Knotenpunkt Nordstraße/Merkurstraße der Verkehr auf die heute vorhandene Menge begrenzt werden.

Die Verkehrsführung in Engelsby bleibt dabei unverändert.

Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit im Stadtteil Engelsby für die Einwohner erhalten bleiben.

Die gewählten Maßnahmen sind bezogen auf das erstellte Gutachten das Ergebnis alternativer Untersuchungen.

Insgesamt handelt es sich um eine Übergangsregelung von max. 3 Jahren, bis zur Fertigstellung der IE-Ost.

### 4.5 Grünordnung

Für den Eingriff durch die Wohnbebauung wurde ein Grünordnungsplan erstellt, der ein Parallelverfahren zum Bebauungsplan durchlaufen hat. Vor Aufstellung des Bebauungsplanes wurde in Abstimmung von Flächennutzungs- und Landschaftsplan die abwägende Entscheidung durch die Ratsversammlung getroffen, daß für eine Wohnbebauung an dieser Stelle aus gesamtstadtökologischer Betrachtung möglich wäre. Die herausgestellte landschaftliche Qualität der Standorte wird gesehen und ist in der Grünordnungsplan und Bauleitplanung gewürdigt worden. Um eine unzumutbare Einengung des Grünzuges soweit wie möglich zu vermeiden, ist die Wohnbaufläche auf ein wirtschaftlich vertretbares Maß begrenzt worden.

Die Planung stellt sicher, daß eine enge Verzahnung zwischen Siedlungsfläche und Landschaftsraum gewährleistet wird, um die Funktion der Grünverbindung soweit wie möglich zu sichern. Durch die Freihaltung der "Landschaftskuppe" an der Kappelner Straße ist die Landschaft auch künftig erlebbar.

Da es sich um eine Arrondierung eines bestehenden Stadtteils handelt, ist eine begrenzte Flächeninanspruchnahme stadtwirtschaftlich sehr hoch zu bewerten. Dem notwendigen Angebot an kostengünstigen, innenstadtnahen Einfamilienhausgrundstücken (Bindung zahlungsfähiger Nachfrage, Stadt der kurzen Wege) wird bei der Abwägung ein größeres Gewicht beigemessen als dem gänzlichen Erhalt des vorhandenen Landschaftsraumes.

Ergänzend ist anzumerken, daß die betroffene Eingriffsfläche keine Landschaftselemente nach den §§ 15a) und b) Landesnaturschutzgesetz aufweist. Derzeit wird die Planungsfläche wieder landwirtschaftlich-ackerbaulich intensiv genutzt. In der für die Planungen zur Innenstadtentlastungsstraße Ost verlaufenden floristisch-faunistischen Lebensraumkartierung wieder ausgewiesen, daß im Eingriffsraum der zukünftigen Wohnbebauung ökologisch hochwertige Biotope nicht zu verzeichnen sind. Dieser Raum ist jedoch als Vernetzungselement und als Kaltluftentstehungsfläche sowie geomorphologisch bedeutsam.

In Kenntnis der Eingriffe und unter Einbeziehung der Sekundärwirkungen (Erhöhung von Lärmschutzmaßnahmen vorhandener und zukünftiger Verkehrsstrassen) wurde die Entscheidung zu einer Inanspruchnahme der Fläche für die Wohnbebauung in einem wirtschaftlich vertretbaren Maß gefällt.

Hieraus ergeben sich insbesondere aus Sicht der Landschaftsästhetik folgende mindernde Maßnahmen und ausgleichende Festsetzungen:

- großflächige Erhaltung und Sicherung der Geländekuppe (54,4 m NN) "Archäologisches Denkmal Nr. 8 (Grabhügel)",
  - Festsetzung von Geländehöhen nach dem Geländeverkauf,
  - Erschließung in Anlehnung an Topographie,
  - Minderung der landschaftlichen Wirkung der Bebauung durch "Einfassung" mit einem Knick,
  - Erhaltung der Grundwasserverhältnisse durch zentrales Verdunstungs- und Versickerungsbecken in naturnaher Ausprägung,
  - Vermeidung von "Zaunbarrieren" durch Festsetzungen landschaftsästhetischer Grundstückseinfassungen (Hecken einschl. Baumpfl.),
  - Erhaltung und Förderung landschaftlicher Erlebbarkeit des Gebäudes durch "umfassenden" Trampelpfad als Wanderweg,
  - großzügige Herstellung von Ausgleichsflächen durch Umwandlung vorhandener landwirtschaftlicher Ackerstandorte in extensives Grünland (kein Betretungsrecht!),
  - Einbeziehung eines benachbarten vorhandenen und (fast nicht genutzten) Kinderspielplatzes (südwestlich Sünderuper Weg),  
Einbeziehung von großräumigen Wander- und Radwegebeziehungen zur Innenstadt und zum "Außenraum"
- außerhalb Planungsraum:
- Wander- und Radweg Adelbylund
  - Wanderweg Sünderuper Weg - Hafermarkt
  - Wanderweg Sünderuper Weg Ringstraße
  - Sünderuper Weg als Sackgasse.

Die folgende Bilanzierung zeigt einen 100 %igen Ausgleich des Eingriffs:

**Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung in m<sup>2</sup> bezogen  
auf die Wohnbebauung**

Medium	Eingriff		Verhältnis	Ausgleich	
	Art	Fläche		Art	Fläche
Boden	Verkehrsfläche	2.840	1:0,3	ext. Grünland.	852
	max. Wohnbaufl.	23.000	1:0,3	ext. Grünland.	6.900
	zus. Vers. 1/3	7.670	1:0,2	ext. Grünland.	1.534
	Knicks (Anpfl.Geb.)	2.660	1:0,3	Knicks	798
	Lärmschutzwall	1.440	1:0,3	bepfl. Wall	432
	Geh-/Fahr- L.-Rechte	1.270	1:0,3	Trittrassen	381
	Wasser	Verd.-Becken	4.500	1:0,3	ext. Grünland.
Klima	Versiegelung	33.510	1:0,2	ext. Grünland.	6.702
Arten- und Lebensgem.	Versiegelung/Lebensraum	33.510	1:0,2	ext. Grünland.	6.702
<b>Gesamtausgleichsflächenbedarf</b>					<b>32.353</b>

**Grünflächen-Gesamtareal**

einschließlich Lärmschutzwall entlang der Straße Adelbylund, Anpflanzgebot (Knick), Fußweg auf Leitungsrecht, Versickerungs- und Verdunstungsbecken einschl. Pumpstation =

35.900

B-Plan-Flächenanteil - Wohnen - 66.140 m<sup>2</sup> =

54,3 %

Für den Eingriff durch das Straßenbauwerk IE-Ost wurde durch ein beauftragtes Büro ein „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ erarbeitet. Der Eingriff durch die Innenstadtentlastungsstraße-Ost wird im Planbereich durch die Maßnahmen M3 und M4, die dieser Straße durch textliche Festsetzung direkt zugeordnet sind, über den Anteil hinaus ausgeglichen. Insgesamt sind aber für den Ausgleich die drei Bebauungspläne Nr. 179, 144, 213 zu betrachten, die innerhalb ihrer Geltungsbereiche dafür unterschiedlich große Flächen vorhalten und in deren Planbereichen der Vollaussgleich für die IE-Ost gewährleistet ist.

Aktuell zeigt sich eine erhöhte Bedeutung des Planbereiches für die Vogelwelt. Diese aktuelle Bedeutung ergibt sich aus der „Bracheregelung“ der EU.

Da die Flächen aber durch das Auslaufen der „EU-Bracheregelung“ am 16.07.1998 wieder in Ackernutzung überführt werden, wird der Bereich seine aktuelle Bedeutung für die Vogelwelt zwangsläufig wieder verlieren. Damit ergibt sich lediglich eine erhöhte Bedeutung für den potentiellen Artenschutz.

Der Vollaussgleich ist mit Baubeginn der IE-Ost im räumlichen Zusammenhang mit dem Straßenbauwerk im Geltungsbereich der drei Bebauungspläne 179, 144, 213 gesichert.

Bei den planerischen Festsetzungen zu Maßnahmen, zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Sinne von § 9 (1) 20 BauGB handelt es sich bezogen auf den gesamten Bebauungsplan um folgende:

- M1 Herstellung und Pflege eines extensiven Grünlandes. Naturnahes Versickerungs- und Verdunstungsbecken mit flachen sukzessiven Uferböschungen. Wanderweg in wassergebundener Decke als „Trampelpfad“.
- M2 Knickartige Bepflanzung des Lärmschutzwalles mit standorttypischen Sträuchern.
- M3 Extensive Grünlandnutzung (Weiden und Wiesen, am Lärmschutzwallfuß Hochstaudenfluren und Gehölzpflanzungen sowie Versickerungs- und Verdunstungsbecken).
- M4 Lärmschutzwälle mit flächigen Gehölzpflanzungen.

#### 5. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Baugebiet ist durch die Firma Autokraft an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

#### 6. Flächenbilanz

- Wohngebiet	2,30 ha
- Verkehrsflächen	4,24 ha
- Grünflächen	10,77 ha
<u>Gesamtfläche</u>	<u>17,31 ha</u>

#### 7. Kosten städtebaulicher Maßnahmen

- Erschließung Wohngebiet „Sünderuper Weg“	2.565.000,00 DM
- IE-Ost mit Anschluß Straße Adelbylund	<u>3.800.000,00 DM</u>
<b>Gesamt</b>	<b><u>6.365.000,00 DM</u></b>

#### 8. Erschließungsbeiträge

Nach den Vorschriften der §§ 127 ff. Bundesbaugesetz in Verbindung mit der Erschließungsbeitragssatzung erhebt die Stadt Flensburg einen Erschließungsbeitrag für die erstmalige endgültige Herstellung einer Erschließungsanlage, und zwar in Höhe von 90 % des Erschließungsaufwandes von den Eigentümern bzw. Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke. Der Stadtanteil beträgt 10 %.

Sofern ein Erschließungsbeitrag nicht in Betracht kommt, erhebt die Stadt Flensburg zur Deckung des Aufwandes für die Verbesserung sowie den Aus- und Umbau von bereits erstmalig endgültig hergestellten Straßen, Wegen und Plätzen gemäß § 8 des Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Straßenbeitragssatzung von den Grundstückseigentümern bzw. von den an der Nutzung der Grundstücke dinglich Berechtigten, denen der Ausbau Vorteile bringt, einen Ausbaubeitrag. Dieser liegt zwischen 25 % und 75 % des Ausbaaufwandes. Die Mehrkosten für den aktiven Lärmschutz gegenüber dem Zustand ohne Wohngebietsentwicklung am Sünderuper Weg sind bereits bei der Erschließung des Wohngebietes berücksichtigt worden.

Die Kosten der Grundstücksentwässerung gehören zu den Einrichtungen der städtischen Abwasseranlagen, deren Herstellungskosten durch Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Kanalbaubeitragssatzung der Stadt Flensburg gedeckt werden.

  
Dr. Peter Schroeders