

Begründung für den Bebauungsplan **"Tarup Ost/Struve Lücke" (Nr. 223)**

1. Planbereich

Der Planbereich wird begrenzt:

- im Norden: durch die nördliche Grenze der Bahnlinie Flensburg/Kiel
- im Osten: durch den Rüllschauer Weg
- im Süden: durch die Taruper Hauptstraße
- im Westen: durch die nördliche Grenze der Bahnlinie Flensburg/Kiel und die nördlichen bzw. östlichen Grundstücksgrenzen der Grundstücke Wiedeberger Weg Nr. 21-43

2. Rechtliche Vorschriften

2.1 Rechtsgrundlagen

Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch mit den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen wie die Baunutzungsverordnung (BauNVO) und die Planzeichenverordnung (PlanZVO) sowie die Landesbauordnung (LBO). Auf der Grundlage des Schleswig-Holsteinischen Landesnaturschutzgesetzes ist ein Grünordnungsplan erarbeitet worden, dessen Inhalte in den Bebauungsplan übernommen worden sind, soweit der § 9 BauGB die Ermächtigung dazu bietet.

2.2 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan wurde gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem wirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Der Flächennutzungsplan stellt den Bereich als Wohnbaufläche mit dem Flächentyp W 4 dar. Der Flächentyp W 4 wird als Typ mit einer landschaftlichen Prägung der Siedlungsstruktur bezeichnet. Diese Prägung gilt es mit der verbindlichen Bauleitplanung herauszubilden. Dabei ist auf die vorhandenen Landschaftselemente, wie vorhandene Knicks und die Topographie besonders zu achten.

3. Gründe für die Planaufstellung

Trotz großer Bautätigkeit im Einfamilienhausbau gibt es eine ungebrochen hohe Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken. Damit verbunden ist eine, wenn auch abgeschwächte Abwanderung junger bauwilliger Familien in das Flensburger Umland. Die demographische Entwicklung läßt einen noch 3 - 5 Jahre anhaltenden Nachfragetrend, wie er sich aktuell darstellt, erwarten. Aus regionalplanerischen Gründen und aus Gründen der Fiskalpolitik sollen bauwillige Familien auf dem Flensburger Stadtgebiet gehalten werden. Entsprechend muß eine ausreichend große Zahl an Einfamilienhausgrundstücken zeitgerecht bereitgestellt werden.

Gleichzeitig muß aber auch ein ausgewogenes Angebot in der West- und Osthälfte der Stadt geschaffen werden. Es gibt eindeutige Nachfragepräferenzen, was den Standort betrifft. Insofern läßt sich sicher nicht die Gesamtnachfrage in einer Stadthälfte, etwa durch das große Angebot in der Briesenkaserne, befriedigen. Um auch der speziellen Nachfrage nach Wohnstandorten im Ostteil der Stadt zu entsprechen, wird der B-Plan für die "Tarup/Struve Lücke" aufgestellt.

Der F-Plan sieht die Entwicklung dieses Gebietes erst mit letzter Priorität vor. Die künftigen planerischen Spielräume für die weitere Inanspruchnahme von neuen Siedlungsflächen für Wohnungsbauzwecke sind entsprechend gering. Aber bei der Bereitstellung von geeigneten Einfamilienhausgrundstücken kommt es im Wettbewerb um Standorte auch ganz entscheidend auf die Zeitgerechtigkeit an. Deshalb ist dieses Gebiet "vorgezogen" worden.

4. Städtebauliche Maßnahmen

4.1 Anlage der Erschließungsräume

Das neue Wohngebiet wird von der Taruper Hauptstraße aus durch eine Erschließungsstraße erschlossen. Ursprünglich wurden zur Schonung von Grünflächen zwei Anbindungen an die Taruper Hauptstraße vorgesehen. Das Landesstraßenbauamt hatte sich dagegen ausgesprochen und für lediglich eine Anbindung votiert. Als Grund wurde angeführt, daß zwei Anbindungen auf kurzem Raum zu starken Verunsicherungen führen, die zudem durch den Charakter der Straße verstärkt wurden. Aufgrund dieser Bedenken, die in der Abwägung stark zu Buche schlagen ist die Durchschneidung des grünen Hanges hingenommen worden und auf eine zweite Anbindung verzichtet worden. An die Erschließungsschleife angehängt sind Erschließungsstiche mit denen eigenständige und baulich unterschiedlich strukturierte Unterquartiere erschlossen werden. Neben der Kostendämpfung entstehen dadurch Bereiche mit hoher Wohnqualität, die vollkommen auch vom Ziel- und Quellverkehr freigehalten werden. Die privaten Erschließungswege sind mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Anlieger und der Versorgungsträger ausgestattet.

Die Wendeplätze in den Erschließungsräumen sollen einerseits den technischen Erfordernissen, z. B. an die Müllentsorgung (Ø 22,5 m) entsprechen,

andererseits sollen sie aber so ausgestaltet werden, daß sie auch multifunktional durch die Anlieger nutzbar sind. Ein solcher Platz kann die Nachbarschaftsbildung fördern und ganz entscheidend zur Identifikation der Bewohner mit dem Quartier beitragen.

Die notwendigen öffentlichen Parkplätze sind in den öffentlichen Straßen untergebracht. An geeigneten Stellen wird durch die Anlage der Parkplätze die Fahrbahn eingeeengt, so daß dadurch eine Verkehrsberuhigung einsetzt. Die Erschließungsräume sind so ausgestaltet, daß dort, wo Grundstücke von der Nordseite erschlossen werden, ein Hausbaum auf der Westseite des Grundstücks festgesetzt ist. Auf der Ostseite liegt die Grundstückszufahrt. Die gegenüberliegende Straßenseite weist ein Anpflanzgebot für eine Hecke auf. Dort, wo eigene, gesonderte Erschließungswege festgesetzt sind, ist in diesen Bereichen die Grundstückszufahrt ausgeschlossen worden, um ein gut gestaltetes, durch das Wechselspiel von Hecken, Bäumen und Baukörpern geprägtes Straßenbild zu erreichen. Dort, wo sich das Erschließungserfordernis für Grundstücke von Süden ergibt, kann das Anpflanzgebot bis zu einer Breite von 3 m unterbrochen werden.

Für das Gebiet ist ein vom Fahrzeugverkehr abgesetztes Fußwegesystem, welches durch die lineare Struktur der vorgefundenen Gebietselemente, wie den Bahndamm und die vorhandenen Knicks geprägt ist, vorgesehen. Es ist zum einen auf die Unterführung unter die Bahn ausgerichtet und damit auf die dort vorhandenen Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen und zum anderen auf den Rüllschauer Weg und damit auf die hierüber erreichbaren Naherholungsräume.

Der Weg entlang des Bahndammes liegt in seiner Lageposition noch nicht fest. Deswegen ist er als Festsetzung ohne Normcharakter eingestrichelt und wird entsprechend der Ausbauplanung hergestellt.

4.1.1 Erschließung des Gebietes über die Taruper Hauptstraße

Die heutigen Verkehrsbelastungen auf der Taruper Hauptstraße (L 21) betragen am östlichen Ortseingang etwa 4.800 Kfz pro Tag, am Knoten Ringstraße etwa 7.000 Kfz pro Tag. Die Differenz von etwa 2.200 Kfz pro Tag ist fast ausschließlich Quell- und Zielverkehr aus dem Stadtteil Tarup.

Das geplante Baugebiet „Struve Lücke“ wird etwa 90 Wohneinheiten umfassen, so daß hierdurch mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von max. etwa 120 Kfz pro Tag und Richtung zu erwarten ist.

Für die morgentliche Spitzenstunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr werden max. 50 PKW pro Stunde zusätzlich zu erwarten sein. Das ergibt am Knotenpunkt der Ringstraße eine Erhöhung von etwa 3,5 % gegenüber dem heutigen Wert der Spitzenstunde.

Die zusätzlichen Verkehrsmengen durch das Wohngebiet „Struve Lücke“ sind so gering, daß sie ohne Probleme im angrenzenden Straßenverkehr abgewickelt werden können.

4.2 Anlage der Baukörper und der Bauflächen

Die Festsetzungen für die Anlage der Bauflächen sind so gewählt worden, daß der Haupterschließungsschleife kleinere und mittelgroße (500 - 600 m²) Grundstücke zugeordnet sind und den Erschließungsstichen die größeren Grundstücke (600 - 1.000 m²).

Dort, wo die kleineren und mittleren Grundstücke an öffentlichem Raum liegen, sind mehrere Festsetzungen zur Sicherung der städtebaulichen Ordnung getroffen worden, während sich auf den „rückwärtigen“, größeren Grundstücken eine eher freifigurative Entwicklung, gruppiert um „Quartiersplätze“, vollziehen kann.

Es handelt sich also in den Regelungsinhalten um ein abgestuftes städtebauliches Prinzip, welches in der Regelungsdichte mit den Grundstücksgrößen und dem Grad an Öffentlichkeit variiert. Die Bauflächen mit unterschiedlichen Regelungsinhalten sind eingeteilt in die Flächen WA 1 - WA 5. Die Festsetzung WA ist gewählt worden, um das Nutzungsspektrum gegenüber einem reinem Wohngebiet etwas zu erweitern. Damit wird dem städtebaulichen Anspruch zu einer größeren Nutzungsmischung entsprochen.

WA 1

Der Bereich WA 1 ist vollständig vom Haupterschließungsraum der Erschließungsschleife abgesetzt. Die Grundstücksgrößen liegen bei ca. 600 - 1.000 m². Hier werden großzügige Abstandsflächen ermöglicht, die über das geforderte Maß der LBO weit hinausgehen können. Entsprechend großzügig sind auch hier die überbaubaren Flächen gewählt. Aufgrund der Grundstücksgrößen ist auch eine ausgeprägte Gartengestaltung möglich. Um der in der letzten Zeit häufig nachgefragten Zweigeschossigkeit von Einfamilienhäusern gerecht zu werden, sind hier I bis II Geschosse möglich. Deswegen wird aber eine max. Firsthöhe erforderlich, um eine nach der LBO zulässige Entwicklung weiterer Dachgeschosse auszuschließen.

WA 2

Der Bereich WA 2 weist überwiegend kleinere Grundstücke auf, als der Bereich WA 1. Zusätzlich zu WA 1 ist hier die Hauptfirstrichtung festgesetzt worden und zwar so, daß traufständige Häuser entstehen. Die Traufständigkeit unterstützt den linearen Charakter der Straße und des vorgelagerten Anpflanzgebotes „Hecke“. In dieser Zone ist die zulässige Zahl der Dachformen eingeschränkt, um etwas mehr „Ruhe“ in die Ensemblewirkung zu bekommen. Gleichwohl ist auch hier die Zweigeschossigkeit bei einer Gesamthöhenbeschränkung zulässig. Im Unterschied zu WA 1 müssen aber hier weitere Vorgaben beachtet werden.

WA 3

Im Bereich WA 3 werden Häuser errichtet, die durch eine auf der Nordseite liegende Erschließungsstraße erschlossen werden. Die Baukörper werden hier giebelständig auf den Erschließungsraum ausgerichtet. Mit der Giebelständigkeit wird den linearen Gliederungselementen ein optisches Gegengewicht gegenübergesetzt. Dieses Prinzip wird dadurch unterstützt, daß die Anpflanzung eines Hausbaumes, gewissermaßen als Kontrapunkt zur gegenüberliegenden Hecke, geboten ist. Daraus ergibt sich zudem die Festsetzung der Grundstückszufahrten und die Anlage der Garagen auf der Ostseite der Grundstücke.

WA 4

In den Bereichen WA 4 sind Reihenhäuser als Hausgruppen geplant. Insgesamt sind ca. 13 Reihenhäuser in dem Gebiet unterzubringen. Im nordöstlichen Bereich WA 4 sind die notwendigen Stellplätze vom Baukörper abgesetzt und der Straße direkt zugeordnet. Im südlichen Bereich WA 4 werden die Stellplätze hingegen direkt den einzelnen Wohneinheiten zugeordnet. Für die Hausgruppen sind auch bestimmte Dachformen mit textlicher Festsetzung ausgeschlossen und zusätzlich ist, um eine verträgliche Höhenbegrenzung für diese in der Regel zweigeschossige Bauweise mit zusätzlich ausbaufähigem Dachgeschoß zu erreichen, der Bau von Drempeln ausgeschlossen.

WA 5

Durch die geplanten 8 Doppelhäuser in diesem Bereich wird das Angebotspektrum des Gebietes abgerundet. Von der städtebaulichen Ausrichtung haben die Häuser die gleiche Wirkung, wie die in WA 2 vorgesehene Bebauung. Entsprechend ist die Hauptfirstrichtung dem Straßenverlauf angepaßt. Um die in dieser Zone besonders ausgeprägte Topographie städtebaulich zu bewältigen, sind für einzelne Baukörper gesonderte Festsetzungen von Höhen über NN getroffen worden.

5. Infrastrukturversorgung

Nach derzeitigem Berechnungsmodus kann bei ca. 91 Wohneinheiten mit rd. 20 zusätzlichen Schulkindern gerechnet werden. Nach Auskunft des Schulverwaltungsamtes können diese durch die vorhandene Schulinfrastruktur aufgefangen werden.

Die Spiel- und Interaktionsmöglichkeiten für Kinder sind im Gebiet in ausreichendem Maße vorhanden. So sind neben einem eigens ausgewiesenen Spielplatz großzügige Grünzüge und Wegeverbindungen vorhanden, die eine hohe Aufenthaltsqualität für Kinder aufweisen.

Die vorhandenen Kindergartenplätze sind derzeit in Engelsby/Tarup ausgelastet. Ob ab dem Jahre 2001, 2002 durch die ca. 15 - 20 zusätzlichen Kinder ein zusätzlicher Platzbedarf ausgelöst wird, ist heute nicht hinreichend vorhersehbar. Der Fachbereich Jugend und Soziales leitet aus der Gebietsentwicklung keine Forderung nach einer zusätzlichen Einrichtung ab. In 1999 wird in der Dänischen Schule eine Kindergartengruppe mit 20 Plätzen zusätzlich eingerichtet.

Für Jugendliche gibt es derzeit die Bolzmöglichkeit „Sportanlage SV Adelby“. Ein spezielles offenes Angebot für Jugendliche im Stadtteil gibt es z. Zt. nicht. Der Teilplan „Gemeinbedarf“ zum Flächennutzungsplan stellt das Defizit an einer offenen Jugendeinrichtung im Stadtteil fest.

Es gibt Bestrebungen des Vereins „Naturnahes Spielen e.V.“ in Tarup und Umgebung, ein Gebäude im Nahbereich der Löwenbergschule in einen Jugendtreff umzuwandeln. Diese Bemühungen sind sehr wichtig, da sich die Anzahl der Jugendlichen durch das Baugebiet zwar nicht kurzfristig, jedoch über einen längeren Zeitraum noch erhöhen wird.

Ursprüngliche Planungsüberlegungen gingen auf die Festsetzung einer Fläche für die Ansiedlung eines Lebensmittelgeschäftes für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs im B-Plan-Gebiet hinaus. In einer Stellungnahme des Einzelhandelsverbandes Nord-Ost e.V. wird dazu ausgeführt:

„Unter der Annahme, daß in dem neu errichteten Wohngebiet bei 100 zu errichtenden Einfamilienhäusern ca. 3,5 Personen pro Haushalt angesetzt werden können, ergibt sich ein theoretisches Gesamtumsatzpotential von 1,2 Mio. DM (350 x 3.200,00 DM).

Für die Unternehmenssicherung eines Lebensmittelmarktes ist eine Mindestumsatzleistung pro m² Verkaufsfläche von 6.500,00 DM jährlich anzusetzen, woraus sich ein notwendiger Mindestumsatz bei 300 m² von 1,95 Mio. DM errechnet. Selbst bei einer 100 %igen Abdeckung des errechneten Umsatzpotentials von rd. 1,2 Mio. DM reichen diese Beträge nicht aus, um die Rentabilität des neuen Unternehmens zu gewährleisten. Realistischerweise ist darüber hinaus zu unterstellen, daß der Bindungsgrad des neu zu errichtenden ca. 300 m² großen Marktes max. 25 - 30 % beträgt, so daß ein bindungsfähiges Gesamtumsatzpotential von 360.000,00 DM für das neue Gebiet prognostiziert werden kann.

Die oben aufgezeichneten Potentialberechnungen zeigen, daß ein neu errichteter Einzelhandelsmarkt mehr als 1,5 Mio. DM Umsatz aus anderen Wohngebieten als dem neu zu errichtenden rekrutieren müßte.“

Als Fazit ist somit folgendes festzustellen:

1. Das neue Wohngebiet bietet keine ausreichenden Umsatzpotentiale für einen Lebensmittelmarkt.
2. Selbst bei 100 %iger Abdeckung des Umsatzpotentials müsste der Markt aus einem anderen Gebiet ca. 1 Mio. DM abziehen.
3. Vor diesem Hintergrund ergebe sich eine massive Wettbewerbsverschärfung, die u. E. auch zu ruinösem Wettbewerb führen könnte.
4. Mittelfristig wird solch einem Markt keine Überlebenschance einzuräumen sein.
5. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht kann somit die Errichtung solch eines neuen Lebensmittelmarktes nicht sinnvoll sein.

Aus diesen nachvollziehbaren Gründen ist im B-Plan auf die zusätzliche Ausweisung einer Fläche für einen Lebensmittelmarkt verzichtet worden.

Die Bestandsaufnahme zur Einzelhandelsversorgung in Flensburg (Stadtplanung 1998) hat für Tarup ein Defizit bei den Waren des periodischen Bedarfs ergeben. Derzeit laufen Bemühungen privater Investoren, das vorhandene Warenangebot für den täglichen Bedarf in Tarup durch Waren des periodischen Bedarfs zu ergänzen. Diese Bemühungen werden von der Stadt Flensburg unterstützt.

Die vorhandene Fußwegeverbindung zwischen dem neuen Gebiet und den bestehenden Versorgungseinrichtungen weist derzeit im Bereich der Unterführung unter der Bahnanlage Sicherheitsdefizite auf. Durch geeignete bauliche Maßnahmen werden hier Verbesserungen erreicht. Deshalb ist die Unterführung mit in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

6. Grünordnung

Da es sich um eine erstmalige Überplanung dieses Areals handelt, war nach dem Landesnaturschutzgesetz die Aufstellung eines Grünordnungsplanes erforderlich. Die geeigneten Inhalte des Grünordnungsplans wurden als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

Die vorhandene Knickstruktur soll weitgehend erhalten werden. Der in Ost-West-Richtung verlaufende Knick wird ebenso als gebietsgliederndes Element in die städtebauliche Konzeption einbezogen wie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden linearen Grünelemente im Gebiet selbst und am Rüllschauer Weg. Das im Plangebiet vorhandene Feuchtbiotop wird erhalten.

Entlang der Bahn wird eine großzügige Grünfläche freigehalten. Diese dient zum einen als notwendige Abstandsfläche zwischen Bahn und Wohnbebauung und zum anderen als wichtige Aufenthaltszone mit Spielplatz und Verbindungsfunktion von Tarup mit den Naherholungsbereichen des östlichen Gemeinderaumes Vogelsang - Fuchsberg. Diese Grünfläche soll naturnah ausgestattet werden. Sie

nimmt ein zentrales Rückhaltebecken für unbelastetes Oberflächenwasser aus dem Wohngebiet auf, da die Versickerungsfähigkeit des vorhandenen Bodentyps nur bedingt gegeben ist. Im nordöstlichen Abschnitt werden die bahndammnahen Flächen als naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen hergestellt und festgesetzt.

Die ursprüngliche Gestaltung zur Platzierung des Regenrückhaltebeckens und der Ausgleichsflächen nördlich der Bahn läßt sich wegen nicht verfügbarer Flächen nicht umsetzen.

Somit ergibt sich numerisch ein aus dem Schutzgut Boden abzuleitendes Ausgleichsdefizit von 6.900m². Dieses Ausgleichsflächenbedürfnis wird den Flurstücken 49 und 140 der Flur L50 im Osbektal zugeordnet. Diese stadteigenen Flächen erfahren durch Extensivierung von Weiden und Wiesen sowie mit einer teilweisen Renaturierung des Bachlaufes Osbek deutliche ökologische Aufwertungen. Somit ergibt sich ein naturschutzrechtlicher Ausgleich des Baugebietes Tarup - Ost.

Die außerhalb des Plangebietes liegenden zugeordneten Ausgleichsflächen werden zeitgleich mit dem Eingriff durch die vorbezeichneten Maßnahmen aufgewertet. Die Einbeziehung der Maßnahmen und Flächen in ein aufzustellendes Ökokonto verhindern "Doppelausgleichsnutzungen".

Die Bebauung wird zur Taruper Hauptstraße weitgehend durch Grün abgeschirmt. So kann der grüne Stadteingang erhalten bleiben. Zusätzlich werden auf der Südseite des Straßenzuges Taruper Hauptstraße Straßenbäume gepflanzt. Auch in den inneren Erschließungsräumen sind Baumpflanzungen festgesetzt.

Die Sicherung der Grünordnung und des Ausgleichs erfolgt im öffentlichen Bereich durch die Gemeinde und im privaten Bereich durch die Grundstückskaufverträge sowie durch die Bauordnung.

Die Grundzüge des Grünordnungsplanes sind am 27.10.1998 im Rahmen einer öffentlichen Bürgerversammlung vorgestellt worden.

7. Immissionen

Die Auswirkungen vorhandener Lärmquellen auf die künftige Wohnnutzung sind vom Ingenieurbüro Rohwer im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens, das jederzeit einzusehen ist, untersucht worden. Danach ergibt sich die Erforderlichkeit der im B-Plan festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Taruper Hauptstraße und im Einfahrtsbereich der östlichen Gebietseinfahrt.

Zusätzlich sind auf den Bauflächen, die zwischen der S-Linie und der Bahn liegen, in den Obergeschossen der Gebäude an den der Lärmquelle zugewandten Gebäudeseiten passive Maßnahmen durch den Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich.

Das erforderliche resultierende Schalldämmmaß ($R'_{w,res}$) beträgt 30 dB.

8. Gliederung des Gebietes

Wohnbaufläche	5,15 ha
Grünfläche	3,94 ha
davon	
Ausgleichsfläche (B-Plan)	0,43ha
Ausgleichsfläche (Ökokonto)	0,69ha
Bahnfläche	1,90 ha
Öffentliche Verkehrsfläche	<u>0,64 ha</u>
	<u>11,63 ha</u>

9. Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Wasser, Strom, Fernheizung und Abfallbeseitigung ist gesichert.

Das Abwasser wird in einem Kanalsystem gesammelt und in die vorhandene Schmutzwasserkanalisation an der Hauptstraße geleitet.

Da die Bodenverhältnisse im Gebiet keine direkte Abführung des unbelasteten Oberflächenwassers zulassen, wird dieses über ein Regenwassersiel ins Regenrückhaltebecken und von dort dosiert über einen Graben in die Taerbek geführt.

10. Erschließungsbeiträge

Nach den Vorschriften des Baugesetzbuches 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 gem. § 8 des Kommunalabgabengesetzes in Verbindung mit der Straßenbeitragssatzung von den Grundstückseigentümern bzw. von den an der Nutzung dinglich Berechtigten, denen der Ausbau Vorteile bringt, einen Ausbaubeitrag. Dieser liegt zwischen 25 und 75 % des Ausbaufwandes.

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.