

Gegenüberstellung von Argumenten zum 4. Bauabschnitt der Kreisstraße 8 („K8“)

Enteignung Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, Art. 14 (Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_14.html)

- (1) Das Eigentum und das Erbrecht werden gewährleistet. (...)
- (2) Eigentum verpflichtet. (...)
- (3) Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. (...)

Argumentation der Stadt Flensburg zum Allgemeinwohl:

„Die Verringerung des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt Tarup ist ein gewichtiges städtebauliches Argument. Hierbei sind nicht nur die Verkehrszahlen zu berücksichtigen, sondern auch die Verkehrssicherheit, da durch die Umfahrung zwei Gefahrenstellen im Verlauf der Taruper Hauptstr. vermieden werden. Auch die Vorbereitung der Erschließung neu auszuweisender Wohngebiete ist ein nach § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB bei der Bauleitplanung besonders zu berücksichtigender Belang.“

(Quelle: Stadt Flensburg, Beschlussvorlage RV-144/2017, [Ratsinfo](#))

Grundsatzdarstellung

Da eine Enteignung, d. h. der Eingriff in das grundgesetzlich in Art. 14 GG garantierte Grundrecht auf Eigentum „nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig“ ist, müssen die Bedingungen für eine Enteignung geklärt sein. Die Bedingung für die Enteignung darf nicht bloß in „falschen Annahmen von Verkehrsmengen“ sowie der der „Erschließung von Wohngebieten“ im Siedlungsraum Groß-Tarup liegen. Eigentum darf nicht einfach bloß für anderes Wohneigentum enteignet werden, denn sonst könnte Stadtplanung unter dem Vorwand der „Nahverdichtung“ auch ungenutzte Grundstücke beschlagnahmen, was aber nicht grundgesetzkonform ist und deshalb auch nicht praktiziert wird. (Quelle:, aus Ratsversammlung zu 144/2017 : [Beschlussvorlage WiF 09 11 2017 1.Erg](#) vom 09.11.2017)

Aufgrund der per Gesetz angestrebten, massiven Einschränkung von Grundrechten muss nach Art. 19 GG Grundgesetz „das Gesetz allgemein und nicht nur für den Einzelfall gelten“. Somit ist also auch zu klären, warum nach Baugesetzbuch eine Enteignung betrieben worden ist, welche in einem Planfeststellungsverfahren zur Abwägung hätte gebracht werden müssen. Seit 24.09.2015 heißt es in dem derzeit zugrunde liegenden Strassen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein: „Für den Bau oder die Änderung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie von sonstigen öffentlichen Straßen ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn ein Enteignungsverfahren notwendig ist...“

Detaillierte Gegenargumentation

(1) Zentrale Aussagen des Stadtteil-Forum Tarup, welches für die Bürger von Tarup bereits im Januar 2015 zum Bebauungsplan 272 offiziell wie folgt Stellung bezogen hat:

- **Der Weiterbau der K 8 gefährdet die Geschäftsgrundlage der Geschäfte im Ortskern.**
- **Eine Verkehrsberuhigung wird als sinnvoll angesehen, bedarf aber keiner Umgehungsstraße.** (=K8)
- **Die K 8 dient nur der Attraktivierung künftiger Baugebiete zu Lasten der Interessen Tarups.**

(Quelle: Abwägungsvorschlag RV-9/2016 zu B-Plan 272, Stellungnahme aus Januar 2015 des Stadtteilforums, siehe: [Forum Tarup Abwägung](#))

(2) **„Wir sehen jedoch den durch die Stadtverwaltung dargestellten Bedarf an der K8 aus Gründen der Verkehrsminderung als nicht gegeben.“** (Quelle: schriftl. Stellungnahme des 1. Vorsitzenden d. Forums Tarups, März 2018, auf Anwohner-Anfrage)

(3) Die neu von der Stadt verargumentierten **„2 Gefahrenstellen“** sind den Tarupern gänzlich unbekannt bzw. gibt es aus der Dorfkern-Gemeinschaft hierzu keinerlei protokollierte Hinweise zu Gefahrenstellen.

(4) **„Für die landwirtschaftlichen Betriebe ist eine Lösung gefunden worden, die den Fortbestand ermöglicht.“**

Diese Aussage ist nachweislich falsch! Für 2 der 3 (minder-geschädigten!) Landwirte wurde eine Regelung gefunden, nur für Bauer Knop als maximal Geschädigten ist seitens der Verhandlungsführerin keine ausreichende Lösung gefunden worden. Der Verlust des freien Zuganges zu den direkt am Hof liegenden Hauskoppeln beeinflusst massgeblich den Gesamterfolg des landwirtschaftlichen Betriebes (siehe auch Dr. Karl Birnbaum, Lehrbuch der Landwirtschaftslehre, 3. Teil, S.32) und erlaubt bei derzeitigem Trassenverlauf somit keinen Fortbestand des Betriebes des Bauern Knop.

(Quelle: Fachbereich Entwicklung und Innovation Flensburg, Stadt- und Landschaftsplanung, 15.02.2016, Abwägungsvorschlag zu B-Plan "Groß Tarup - K 8" (Nr. 272))

(5) Die Stadtverwaltung hat die vorhandene Verkehrsberuhigung der Tempo-30-Zone in der heutigen Ortsdurchfahrt aufgrund **„teilweise nur sehr geringer Fahrbahnbreiten“** teilweise zurückgenommen, gegen die Argumentation des Stadtteilforums und auch gegen die damalige Beschlussvorlage der Politik. Angeblich würde **„eine Temporeduzierung auf lange Strecken der insgesamt rund 1,5 km langen Ortsdurchfahrt (..) zu ungesteuerten Ausweichverkehren führen.“** Fakt ist, **ungesteuerte Ausweichverkehre sind quasi unmöglich:** wer bspw. nach Engelsby, Jürgensby oder Adelby möchte, wählt auch weiterhin die Ortsdurchfahrt Tarup als direkten Weg - damit **sind diese Verkehrsteilnehmer K8-unrelevant.**

(Quelle: Abwägungsvorschlag RV-9/2016 zu B-Plan 272, Stellungnahme der Stadt, Jan. 2015, siehe: [Forum Tarup Abwägung](#))

(6) „Ein isolierter Bau einer reinen Umgehungsstraße macht vor dem Hintergrund des immensen Siedlungsdrucks innerhalb Flensburgs und der unverändert großen Nachfrage nach Baugrundstücken keinen Sinn.“

(Quelle: Abwägungsvorschlag RV-9/2016 zu B-Plan 272, Antwort der Stadtplanungs-Abt. Flensburg, siehe: [Forum Tarup Abwägung](#))

- a. Die Stadt selbst gibt zu, dass die K8 nicht primär der Verkehrsentslastung des Stadtteils Tarups dienen soll, sondern vor allem dem „Siedlungsdruck“ und damit der Anbindung von Baugebieten.
- b. u.a. aus diese Grund wurde bereits lt. Förderrichtlinien des Landes der 2. BA der K 8 deswegen nicht vom Land gefördert, da hiermit primär das Baugebiet „Hochfeld“ erschlossen und angebunden wurde.
- c. aufgrund bereits eingetretener & nachgewiesener Verkehrsentslastung der L21 (Taruper Hauptstr.) durch die Bauabschnitte 1 bis 3 der K8 inkl. Anbindung über die vorhandene K22 (=Tastruper Weg) ist ein positiver Bescheid zur Förderung des 4. BA zumindest fraglich bzw. wird RV-intern kritisch hinterfragt
- d. Elementare Funktion des 4. BA wird auch die Anbindung des neuen, grossen Baugebietes lt. B-Plan 257 sein.

(7) „Eine weiter südlich liegende Trasse wäre auch wegen dort bestehender Wohnbebauung nicht möglich.“ Zitat Fr. OB Lange auf Nachfrage zum Status der Trassenverlegung an das südliche Knick Ende, im Hauptausschuss, 07.11.2017.

- a. jedoch hat Fr. Lange genau diesen Verlauf in dem sog. „Küchentischgespräch“ mit Bauer Knop doch so Medienwirksam am 02.08.2017 als Vereinbarung zu erzielen versucht.
- b. Hier sollte vereinbart werden, dass die „derzeitige Trassenplanung der K8 bezogen auf die Hauskoppel soweit nach Süden verschoben wird, dass der südliche Lärmschutzwall am südlichen Knick der Hauskoppel durchschlägt“
- c. Genau hierzu wäre Bauer Knop doch zum Verkauf einiger seiner Flächen bereit gewesen
 - i. wieso konnte man sich dann seitens der Stadt hierzu nicht mehr erinnern?
 - ii. wieso so ein Geheimnis um diesen (ggf. gar nicht gewollten?) Vorschlag der Fr. OB Lange machen?
 - iii. wieso nicht konkrete Verhandlungen einleiten und darauf basierende rechtsverbindliche Angebote erzeugen?
- d. „Leider“ konnte diese Vereinbarung dem Bauern Knop auch nach 2-wöchiger Nachfrage nicht zugestellt werden, so dass er diese widerrufen musste (Fr. Lange war nicht erreichbar, Hr. Brüggemann als 2. OB wusste wohl von nichts)
- e. Ironischerweise wurde diese „Vereinbarung“ dann wohl nachträglich zur „Vereinbarung zur Prüfung der Planung“ dekadert – aber Bauer Knop wurde diesbzgl. vor dem Enteignungskommissar der Buhmann zugeschoben
- f. Letztlich ist diese Aussage von Fr. Lange nicht zutreffend, denn es wäre bei Trassenverlegung zum Knick hin weit mehr Abstand vorhanden zur Wohnbebauung des Neubaugebietes Groß-Tarup als der Abstand des derzeitig geplanten Trassenverlaufes zu den Anwohnern der Dorfstrasse / Hof des Bauern Knop.

(Quelle: Niederschrift über die 74. Sitzung des Hauptausschusses am Dienstag, 07.11.2017)

(8) **Verkehrsentlastung:** Die Stadtverwaltung hat erstmals zum 24.08.2017 die Zahlen zu der durch den 3. BA der K 8 in Tarup bereits eingetretenen Verkehrsentlastung angegeben. Die Taruper Hauptstraße (L 21) wird durch den 3. BA der K 8 in Verbindung mit der vorhandenen K 22 (Tastruper Weg) bereits gegenwärtig nur noch von 2800 Kfz/Tag (gegenüber zuvor 4800 Kfz/Tag) befahren, was einer **Verkehrsreduktion von -42%** entspricht.

- a. *Durchschnittlich* belastete Straßen in Flensburg haben laut Verkehrsmengenkarte 2010 der Stadt Flensburg Belastungswerte von über 5.000 Kfz/Tag, *unterdurchschnittlich* belastete 3.000 Kfz/Tag und weniger
- b. Vor Fertigstellung der ersten 3 BA der K8 i.V.m.d. K22 (Tastruper Weg) war die Taruper Hauptstraße (L21) vom Ortseingang bis Ortskern lediglich eine „knapp durchschnittlich belastete Straße“
- c. Derzeit ist die Taruper Hauptstraße (L 21) mit nur noch 2.800 Kfz/Tag eine *unterdurchschnittlich* belastete Straße, die Belastung umgerechnet auf 10 Tagesstunden beträgt durchschnittlich weniger als 5 Kfz pro Minute!

=> Erkenntnis-1: die Ortsumgehung Tarup in der Ausbaustufe der ersten 3. Bauabschnitte der K 8 inkl. existierender Anbindung der derzeit ungenügend ausgebauten K22 wird gut angenommen.

=> Erkenntnis-2: eine weitere Steigerung der KFZ Zahlen ist nicht zu erwarten, da Fahrzeuge nach Adelbylund, Engelsby oder Osttangente rechts-abbiegend Rtg. Mürwik die K8 auch weiterhin nicht nutzen würden. Anwohner aus bspw. Tarup Norderlück oder Tarup-Süd fahren auch weiterhin die knapp 900 Meter direkt zur Osttangente.

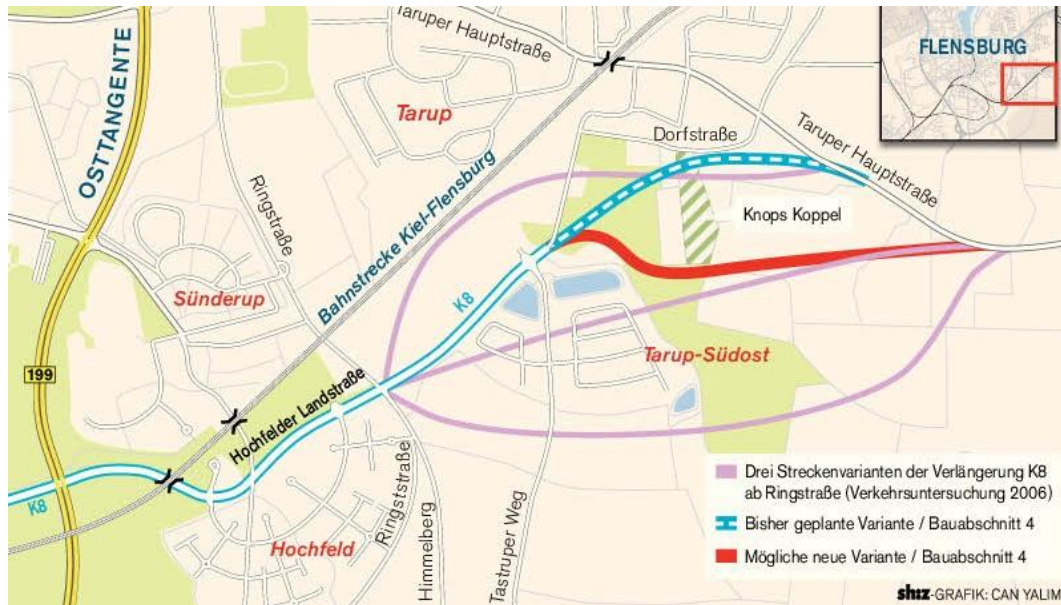
=> Erkenntnis-3: eine Förderung des 4. BA, die ja erst noch separat beantragt werden muss, ist unter diesen Umständen zumindest fraglich.

=> Erkenntnis-4: Die Stadtplanung hatte im März 2017 Daten „einer aktuellen Verkehrszählung“ vorliegen, legte diese aber den Unterlagen zum B-Plan Nr. 272 nicht bei, obwohl sie bereits von einer Entlastung in der Ortslage Tarup wusste, die von Grundgesetzes wegen einzige Bedingung für eine Enteignung sein darf. Der B-Plan-Beschluss und damit die Abstimmung der Ratsversammlung zur Einleitung des Enteignungsverfahrens der Stadt Flensburg gegen Bauer Knop erfolgte also ohne Kenntnis einiger sehr wichtiger Fakten.

=> Erkenntnis-5: Die Verkehrszahlen an der L 21 in Tarup sowie am Tastruper Weg sind unterdurchschnittliche Belastungswerte, wie sie in Wohnstraßen, z. B. Kreuzkoppel oder Norderlück, oder anderen Flensburger Wohngebieten allgemein üblich sind. Keine dieser Straßen hat jemals Lärmschutzwälle erhalten; zu solchen unüblichen Planungen verleiten erst die geliebten Fördermittel.

(Quellen : Beschlussvorlage der WiF, Flensburg 09.11.2017 zu RV-144/2017, 1. Ergänzung,: [Link zur Beschlussvorlage](#) und Verkehrsmengenkarten der Stadt Flensburg, Ortsteil Tarup von 2010 und 2017, siehe Anhang)

(9) Modifizierte Nordtrasse des 4. Bauabschnittes (BA)



Der Rote Verlauf signalisiert den seinerzeit vom Eigentümer der Flächen (Bauer Knop) akzeptierten Verlauf mit Bereitschaft des Verkaufes. Zudem würde hier eine Re-Orientierung zur mittleren Streckenvariante (laut Verkehrsorientierung 2006) stattfinden. Für diesen Verlauf zeichnete sich beim Termin am 27.09.2017 auch eine preisliche Einigung ab.

Die Stadt behauptet jedoch:

- (a) Eine Veränderung des ursprünglich geplanten und mit dem B-Plan Nr.272 festgesetzten Trassenverlaufs kann sich nur noch in dem Bereich zwischen dem östlichen Knoten des 3. BA und dem geplanten Anschluss an die Taruper Hauptstraße (L 21) darstellen lassen.
- (b) Eine vom Bauer Knop avisierte Verschwenkung mit weiter östlichem Anschluss an die L 21 sei nicht mehr möglich, da dieser neue Knoten erst etwa in Höhe eines geschützten Eichenwaldbestandes entlang der L21 erfolgen würde.
- (c) Eine Verlegung des Anschlusspunktes an die L 21 kommt nicht in Betracht, da dies negative Auswirkungen sowohl auf die Größe der zu versiegelnden Fläche und die Fahrzeiten im MIV als auch ÖPNV hätte und auch die Akzeptanz einer Entlastungsstraße mit mehrfachem Kurvenverlauf in Frage stellen würde.
- (d) Für die Entwässerung wird eine höhere Flächenversiegelung erforderlich und somit ist ein Eingriff in Biotopstrukturen unumgänglich.

Die Bürgerinitiative und der Landwirt, welche das Gelände bestimmt besser kennen, behaupten hierzu:

Zu a.) die Anbindung des 4. BA der K8 könnte durchaus weiter östlich verlegt werden! In der ursprünglichen Planung ging man ja auch von dem weiter östlichen Verlauf aus (siehe Zeichnung); und dass der „Startpunkt“ des 4. BA dort liegt hat die Stadt mit Fertigstellung des 3. BA ja selbst verursacht. Es schien wichtiger und einträglicher gewesen zu sein, schnell das Neubaugebiet „Groß-Tarup“ anzulegen als sich Gedanken über den weiteren Grundstückserwerb und den Trassenverlauf der gesamten Umgehungsstraße K8 zu machen. **Hier gilt das Verursacher-Prinzip** – die Stadt hat sich in diese Ausgangssituation selbst hinein manövriert! *Oder:* die Stadt spekuliert auf den Wertverlust der Koppeln und baut damit städtische Druckmittel auf für den günstigeren Erwerb dieser benötigten Flächen um weitere Baugebiete anzulegen. (Stichwort: B-Plan 257!)

Hauptgrund gegen diese Verlegung könnte auch sein, dass man die K8 „gedanklich“ bzw. visionär dann nicht weiter nach Norden verlängern könnte, um weitere Baugebiete zwischen Engelsby und Tarup anzubinden (Stichwort: Mobilitätsplan 2030 der Stadt Flensburg) bzw. **Siedlungsentwicklungsgebiete mit“ niedrigen bis mittleren Planungshürden“ zu erschliessen!** Dann wäre nämlich wirklich ein ganzer Wald im Weg auf der anderen Strassenseite!

Zu b.) die besagten 12 Eichen sind in der Tat schützenswert, aber kaum mehr als der jetzt schon mit den durchgeführten Maßnahmen gerodete Baum- und Knickbestand bzw. die bereits zerstörte Ackerfläche. Die K8 könnte auch östlich der Eichen auf die L21 geführt werden. Mit der von Bauer Knop vorgeschlagenen Trasse könnten zudem Knicks als Begleitgrün geschaffen werden (anstelle v. Lärmschutzwällen) sowie bestehende Knicks durch Verschiebung auf dem von West nach Ost verlaufenden Abschnitt des Schwinstiger Weges erhalten bleiben -> **also „Schaffung“ von Natur = pro Umwelt**

Zu c.) Neue Kurvenverläufe sind maginal und der ÖPNV müsste lediglich rund 150 Meter verlagert werden! Schon jetzt ist zweifelhaft, ob „Alt“-Taruper diese neue Busverbindung annehmen, mit welcher sie zunächst 4 Min. in Rtg. Maasbüll fahren müssen, dann warten & umsteigen in den Bus aus Husby oder der Innenstadt kommend, um dann wieder stadteinwärts Rtg. Bahnhof zu fahren. Dies ist die von den Städteplanern angedachte „Einkaufs-Strecke“ für die Taruper, um an das neue Nahversorgungs-Zentrum in Hochfeld zu gelangen: insgesamt in 4x in Busse einsteigen um 1x einzukaufen – TOLLE LÖSUNG! Tatsächlich ist dieser Bus-Kreisel nur sinnvoll für das **neu angedachte Baugebiet 257**, welches da herum gebaut werden soll.

Zu d.) der Eingriff in Biotop Strukturen ist durch den von der Stadt gewählten Trassenverlauf deutlich schädlicher; mit dem „roten“ Verlauf könnten Ingo Knops Koppeln erhalten bleiben, würden nicht **zur Unwirtschaftlichkeit durchschnitten**, es sind keine Lärmschutzwälle notwendig, Teich und Graben müssen nicht geschlossen werden und der von West nach Ost verlaufende Abschnitt des Schwinsiger Weges, welcher der Stadt bereits gehört, kann verwendet werden!

<p>Ergebnis: Frieden, Existenzsicherung, Wirtschaftlichkeit, Risiko des Rückbaus und/oder unkalkulierbarer Endabrechnung entfällt, Umweltschonung, finanzielle Ersparnis</p>

(10) Rechtliche Bedenken und Risikoabschätzung

Die Stadtverwaltung Flensburg hat mit namentlicher Abstimmung zur RV-Nr 144/2017 die Enteignung des Bauern Knop für die Inbesitznahme der in B-Plan 272 beschriebenen Flächen mit 23 zu 11 Stimmen in die Wege geleitet. Gegen die Enteignung stimmten die Linke, die Grünen und die WiF; für die Enteignung stimmten die CDU, die SPD, der SSW und die FDP. Allen Fraktionen lag zu diesem Zeitpunkt keine aktuellen Verkehrszahlen des Ortsteils Tarup vor.

Somit erfolgt hier (einem Präzedenzfall-gleich) eine Enteignung durch eine Behörde und nicht aufgrund eines Gerichtbeschlusses. Zudem hat die Stadt die Vorzeitige Besitzeinweisung beantragt um direkt und vor dem Richterspruch zur Enteignung (erst ca. 2021/22 zu erwarten) Zugriff auf die Flächen zu erhalten und die nur somit möglichen Fördergelder für den 4. BA zu beantragen.

Der geschädigte Landwirt hat nun in 3 quasi unabhängigen Widersprüchen die Möglichkeit des Einspruches vor der Enteignungsbehörde (unterstellt dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten) sowie des gerichtlichen Klageweges:

- a.) Widerspruch gegen die Vorzeitige Besitzeinweisung; zur Klärung der sofortigen, auf eigenes Risiko der Stadt zu beginnenden Fertigstellung des 4. BA der K8 (wg. der angeblich limitierten Förderfähigkeit der Maßnahme bis Fertigstellung 2019)
- b.) Widerspruch gegen die Enteignung (LG bis BGH) zur Klärung des „Allgemeinwohls“ in Bezug auf Art. 14 des Grundgesetzes, des **Rückbaus & der Entschädigung** (einem f.d. Stadt und somit dem Steuerzahler unkalkulierbarem finanziellen Risiko)
- c.) Normenkontrollverfahren vor dem OVG, zur Klärung des Sachverhaltes **Bebauungsplan vs. Planfeststellungsverfahren**:

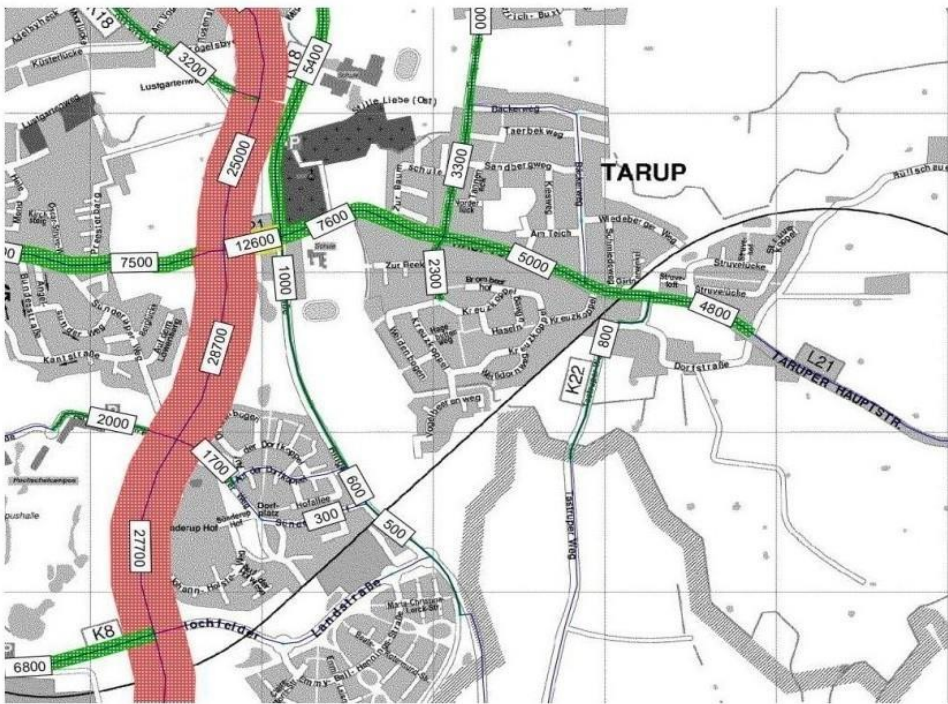
„Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs ersetzen die Planfeststellung nach § 40. Wird **eine Ergänzung notwendig** oder soll von **Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen** werden, ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.“ (§ 40b Abs. 2 StrWG-SH)

Demzufolge ist dem § 40b auch der § 40 StrWG-SH übergeordnet, der einschlägig normiert: „Für den Bau oder die Änderung von Kreis- und Gemeindestraßen sowie von sonstigen öffentlichen Straßen ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, wenn ein Enteignungsverfahren notwendig ist (...)“

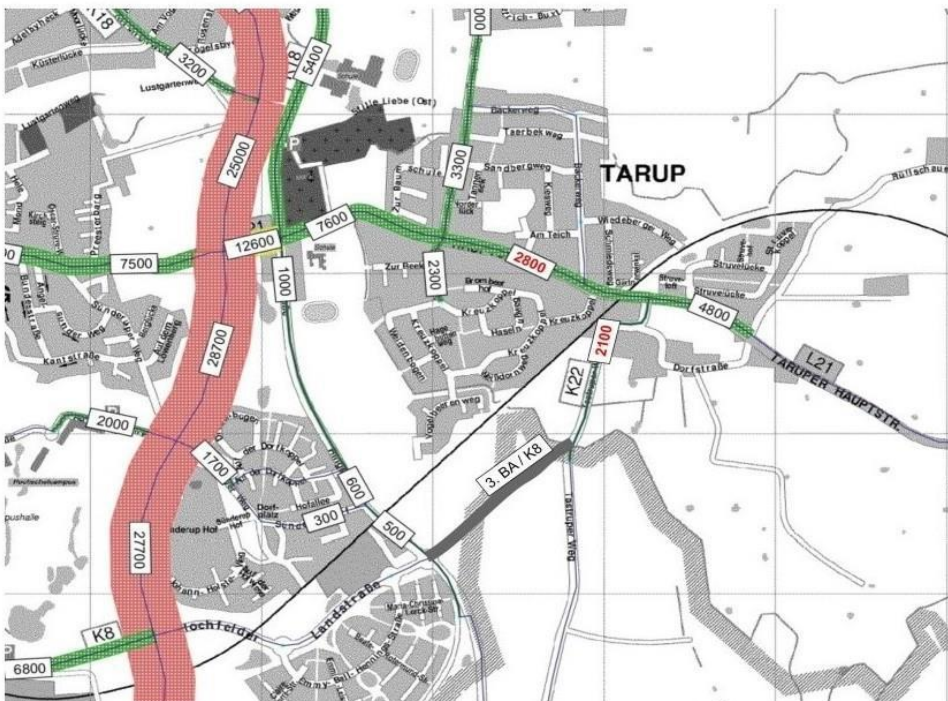
Es kann zweifelsfrei nachgewiesen werden, dass der B-Plan 272 von der Ratsversammlung nach „Ergänzung“ am 30.03.2017 erneut beschlossen werden musste, da der ohne Kenntnis der Ratsgremien am 19.08.2016 gestellte Enteignungsantrag ein ergänzendes Verfahren hinsichtlich besserer Enteignungschancen erforderlich gemacht hatte. Die Vorlage RV-18/2017 der Stadt erklärt dazu „tatsächlich“:

„Zur tatsächlichen Durchsetzung des im Allgemeinwohl liegenden Anspruches ist allerdings eine entsprechende Bewertung der privaten Eigentumsbelange und Abwägung durch die Ratsversammlung notwendig. Der Stand der parallel geführten Verhandlungen macht es erforderlich, dass dieser Punkt im Rahmen eines Ergänzungsverfahrens nach § 214 Abs. 4 BauGB in die Gesamtabwägung aufgenommen und durch die Ratsversammlung beschlossen wird.“(Stadt Flensburg, RV-18/2017)

aus: Verkehrsmengenkarten der Stadt Flensburg
(modifiziert durch 3. BA der K8)



Verkehrsmengenkarte 2010 der Stadt Flensburg: Taruper Hauptstr. L 21 mit 5000 Kfz/Tag im zentralen Ortsbereich und 4800 Kfz/Tag am Ortseingang.



Verkehrsmengenkarte 2010, modifiziert mit 2017 durch 3. BA / K8 bewirktem Entlastungseffekt (Daten 2800 & 2100 Kfz/Tag laut Stadt Flensburg, 24.08.2017).