

Gemeinde Sörup // Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge

Vorbereitende Untersuchungen
mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept



Stand // August 2022



AUFTRAGGEBERIN



Gemeinde Sörup
Schleswiger Straße 3
24966 Sörup
www.soerup.de

Bearbeitung
Simon Schlegel
Fachdienst IV Bauverwaltung
Amt Mittelangeln
Telefon: 04633 9444-50
E-Mail: Simon.Schlegel@amt-mittelangeln.de

AUFTRAGNEHMERIN



BIG Städtebau GmbH
– ein Unternehmen der BIG-BAU
Drehbahn 7
20354 Hamburg
www.big-bau.de

Bearbeitung und Ansprechpersonen
Claudia Veronika Ziehm
Annika Busch
Andreas Kiefer (Ansprechpartner)
Telefon: 040 3410678-33
E-Mail: andreas.kiefer@big-bau.de

FÖRDERMITTELGEBER



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
Kommunales,
Wohnen und Sport

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabe	8
1.1	Formale Voraussetzungen.....	9
2	Vorgehensweise und Methode	12
2.1	Berichtsgliederung	12
2.2	Prozessorganisation und Partizipation.....	13
3	Allgemeine Rahmenbedingungen und Einordnung in den Planungskontext	16
3.1	Stadträumliche Lage und Einbindung.....	16
3.2	Formelle Planung.....	16
3.3	Informelle Planungen.....	22
3.4	Bevölkerungs- und Sozialstruktur	24
3.5	Wirtschaftsstandort.....	29
4	Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets.....	30
4.1	Untersuchungsgebiet: Entwicklung und städtebauliche Situation.....	30
4.2	Gebäude- und Flächenbestand	32
4.3	Handel, Dienstleistung und Gewerbe	43
4.4	Soziale Infrastruktur.....	45
4.5	Grün- und Freiräume	59
4.6	Erschließung und Mobilität	64
4.7	Technische Infrastruktur	70
4.8	Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung.....	72
4.9	Zusammenfassende Bewertung	80
5	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.....	84
5.1	Leitlinien und Entwicklungsziele	84
5.2	Rahmenentwicklungskonzept	86
5.3	Maßnahmenkonzept.....	92
5.4	Kosten- und Finanzierungsübersicht	133
5.5	Monitoring.....	136
6	Verfahrensrechtliche Abwägung	138
6.1	Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB	138
6.2	Abwägung der Verfahren, Instrumente sowie privater und öffentlicher Belange	139
6.3	Vorschlag zur zeitlichen Begrenzung.....	145
6.4	Empfehlung	145
i.	Pläne.....	146
ii.	Anlagenverzeichnis	147
iii.	Quellenverzeichnis.....	148

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AWO	Arbeiterwohlfahrt
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BHKW	Blockheizkraftwerk
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
B-Plan	Bebauungsplan
ca.	circa
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
d. h.	das heißt
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DSchG SH	Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein
etc.	et cetera
e. V.	eingetragener Verein
f.	folgend
ff.	fortfolgend
FNP	Flächennutzungsplan
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
i. d. R.	in der Regel
IEK	integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
i. V. m.	in Verbindung mit
KAG	Kommunalabgabengesetz
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kita	Kindertagesstätte
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan
LRP	Landschaftsrahmenplan
LNatSchG SH	Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein
LVermeGeo SH	Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung
MIKWS	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein
MILIG	Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein

Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLR	Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus
N .N.	noch zu bestimmen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RP	Regionalplan
SGB	Sozialgesetzbuch
St.	Sankt
StBauFR SH 2015	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein 2015
StrWG SH	Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
Tsd.	Tausend
TöB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VU	vorbereitende Untersuchungen
VV Städtebauförderung	Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen
WLAN	Wireless Local Area Network
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

1 Anlass und Aufgabe

Die Gemeinde Sörup wurde im Jahr 2017 vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein (MILIG) mit dem Untersuchungsgebiet (siehe Abbildung unten) neu in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ aufgenommen. Der entsprechende Bescheid der Investitionsbank Schleswig-Holstein erging am 25.10.2017. Hintergrund der Programmteilnahme ist die Herausforderung, die zentralörtliche Versorgungsfunktion der Gemeinde aufrechtzuerhalten und zu stärken. Als ländlicher Zentralort übernimmt die Gemeinde Sörup wichtige Funktionen in der Bereitstellung von Infrastrukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge, auch für die Umlandgemeinden.



Abbildung 1: Luftbild Untersuchungsgebiet
(Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)

Die Auswirkungen des demografischen und wirtschaftlichen Wandels zeigen sich diesbezüglich u. a. in veränderten Nachfragestrukturen und machen – auch in Kombination mit weiteren städtebaulichen Missständen – Anpassungen erforderlich, um Funktions- und Attraktivitätsverlusten entgegen zu wirken. Eine gesicherte und tragfähige öffentliche Daseinsvorsorge ist für die Zukunfts- und Handlungsfähigkeit der Gemeinde unabdingbar. Das Programm „Kleinere Städte und Gemeinden“ bietet die Chance, die notwendigen Maßnahmen integriert, nachhaltig und möglichst umfassend durchführen zu können.

Nach der Aufnahme in das Förderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ wurde gemäß den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015) zuerst ein überörtliches Konzept zu den künftigen Anforderungen an die öffentliche Daseinsvorsorgeinfrastruktur (Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinde Sörup und Umland 2020) erarbeitet. Dieses Konzept stellt die erste Grundlage zur Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme dar. Zur weiteren Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Rahmen dieses Städtebauförderungsprogramms hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Sörup am 10.02.2020 beschlossen, für das Untersuchungsgebiet „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ (s. Abb. 1) vorbereitende Untersuchungen (VU) gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen. Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein sehen darüber hinaus die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) vor, welches den Fokus ebenfalls auf das Untersuchungsgebiet legt, aber auch Verflechtungen mit dem gesamtgemeindlichen und landesräumlichen Kontext berücksichtigt und konkrete Maßnahmen formuliert. Die vorbereitenden Untersuchungen und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept sind an der Strategie des Programms „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ auszurichten. VU und IEK sind Gegenstand des vorliegenden Berichts.

1.1 Formale Voraussetzungen

Programmstrategie „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“

Das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ unterstützt insbesondere kleinere Städte und Gemeinden in dünn besiedelten, ländlichen, von Abwanderung bedrohten und/oder vom demografischen Wandel betroffenen Räumen abseits von Verdichtungscentren. Übergeordnetes Ziel ist es, diese Kommunen als wirtschaftliche, soziale und kulturelle Ankerpunkte für die Region zukunftsfähig zu gestalten. Es gilt, die zentralörtlichen Versorgungsfunktionen öffentlicher Daseinsvorsorge dauerhaft, bedarfsgerecht und auf hohem Niveau für die Bevölkerung des Zentralortes sowie der Umlandgemeinden zu sichern. Dies stärkt langfristig die Lebensqualität und Attraktivität dieser Kommunen im ländlich geprägten Einzugsbereich. Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung ist, dass die Kommunen in einer Region ihre Kräfte und Ressourcen bündeln, sich über gemeinsame Lösungen abstimmen und Infrastrukturen gemeinsam anbieten, um so ein effizientes Leistungsangebot zu ermöglichen.

Demzufolge sind die wichtigsten Programmziele:

- Förderung der aktiven interkommunalen bzw. überörtlichen Zusammenarbeit, insbesondere bei der Anpassung und arbeitsteiligen Bereitstellung der städtebaulichen Infrastruktur für die öffentliche Daseinsvorsorge
- Anpassung der städtebaulichen Infrastruktur an veränderte Nachfragestrukturen und Beseitigung städtebaulicher Missstände

- Schaffung attraktiver und zukunftsfähiger Ortskerne als Mittelpunkte des Lebens gemäß dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung
- Bündelung der Städtebauförderung mit weiteren öffentlichen und privaten Finanzierungs- und Förderquellen
- Zur Erreichung der Ziele ist der Einsatz von Fördermitteln insbesondere in den Bereichen Erarbeitung interkommunal bzw. überörtlich abgestimmter, integrierter Entwicklungs- und Handlungsstrategien, bauliche Maßnahmen zur Anpassung und Sanierung öffentlicher, sozialer und kultureller Einrichtungen, Sanierung und bedarfsorientierter Umbau leerstehender Gebäude und Maßnahmen zur Innenentwicklung sowie Barrierearmut oder -freiheit von Gebäuden und Flächen vorgesehen.

Die Programmvorbereitung und -umsetzung erfordert einen integrierten Ansatz, um die Anpassungen möglichst sozial- und kostenverträglich zu gestalten. Eine zentrale Rolle spielt zudem die Beteiligung und Mitwirkung der Bewohnenden sowie weiteren relevanten Beteiligten.

Im Jahr 2020 wurden die Programme der Städtebauförderung neu strukturiert. In diesem Zuge wurde die Gesamtmaßnahme Sörup in das neue Programm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ überführt.

Hintergrund und Grundlagen für vorbereitende Untersuchungen nach BauGB

Das Baugesetzbuch (BauGB) bildet die rechtliche und verfahrenstechnische Grundlage, nach der Sanierungsmaßnahmen vorbereitet und durchgeführt werden. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind gemäß § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB „Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“.

Städtebauliche Missstände liegen gemäß § 136 Abs. 2 BauGB vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Nach § 141 BauGB sind vorbereitende Untersuchungen in der Regel erforderlich, um Entscheidungsgrundlagen über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Sanierung zu erhalten und um die Voraussetzungen für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets zu schaffen.

Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein

Die förderrechtlichen Vorgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms ergeben sich insbesondere aus den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein. Gemäß A 5.6.2 Nr. 6 der StBauFR SH 2015 ist vor den VU und dem IEK unter Mitwirkung der betroffenen Nachbargemeinden ein überörtliches Konzept zu den künftigen Anforderungen an die den Betrachtungsraum betreffende öffentliche Daseinsvorsorgeinfrastruktur zu erstellen. Programmspezifische und formale Voraussetzung für den

weiteren Einsatz von Städtebauförderungsmitteln sind demnach dieses sogenannte Zukunftskonzept Daseinsvorsorge (ZKD) und VU samt IEK. Das ZKD wurde 2018 bis 2020 erstellt, am 10.02.2020 von der Gemeinde Sörup beschlossen und mit Schreiben vom 04.03.2020 vom Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung Schleswig-Holstein als Teil der städtebaulichen Planung der Gesamtmaßnahme „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ der Gemeinde Sörup anerkannt.

Beschlüsse der Politik

Die Gemeindevertretung Sörup hat in ihrer Sitzung am 10.02.2020 beschlossen, für das abgegrenzte und festgesetzte Untersuchungsgebiet vorbereitende Untersuchungen einzuleiten. Der Einleitungsbeschluss wurde am 13.02.2020 ortsüblich bekannt gegeben.

2 Vorgehensweise und Methode

2.1 Berichtsgliederung

Die vorbereitenden Untersuchungen werden gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Entsprechend gliedert sich der Bericht in die folgenden Bearbeitungsbausteine.



Zunächst wird das Untersuchungsgebiet mit seiner räumlichen Verortung und Bedeutung, seinen Kennzahlen, den planerischen Rahmenbedingungen sowie den aktuellen Entwicklungen detailliert vorgestellt (Kapitel 3).

Darauf folgt in Kapitel 4 die Bestandsanalyse mit einer genauen Beschreibung der gemeinderäumlichen und städtebaulichen Situation. Dabei werden der Gebäude- und Flächenbestand, die Nutzungen Handel, Dienstleistung und Gewerbe sowie soziale Infrastruktur beschrieben, worauf die Betrachtung von Nachbarschaft und Zusammenleben, der Grün- und Freiräume und der Erschließung und Mobilität folgt. Zuletzt wird die technische Infrastruktur und die Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung betrachtet. Das Ergebnis der abschließenden Gesamtanalyse in Kapitel 5 ist eine zusammenfassende Bewertung der vorgefundenen Bestandssituation. Sie stellt die Stärken, Chancen und Potenziale sowie Missstände, Mängel und Konflikte im Untersuchungsgebiet dar.

Das darauf aufbauende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (Kapitel 5) basiert auf den Leitfragen bzw. Leitrichtungen, welche aus dem ZKD abgeleitet wurden, sowie den Entwicklungszielen, die zur Behebung der Mängel und Missstände umgesetzt werden sollen. Es zeigt thematische Handlungsschwerpunkte und beinhaltet ferner das Maßnahmenkonzept, welches konkrete Vorhaben benennt, sowie eine umfassende Kosten- und Finanzierungsübersicht. Darüber hinaus werden auch Aussagen zum Monitoring getroffen, in dem u. a. Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme dargestellt werden.

Auf Grundlage der erarbeiteten zusammenfassenden Bewertung und den abgeleiteten Maßnahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts wird in Kapitel 6, Verfahrenrechtliche Abwägung, der Nachweis über das Vorliegen städtebaulicher Missstände geführt. Damit einhergehend erfolgt die Begründung und Wahl der Verfahrensart und die Abgrenzung des Fördergebietes.

2.2 Prozessorganisation und Partizipation

2.2.1 Prozessorganisation

Zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen wurde in Abstimmung mit der Gemeinde Sörup ein Projektplan erstellt, der die wesentlichen Arbeitsschritte der Bearbeitung beinhaltet. Während der gesamten Bearbeitungszeit wurden regelmäßig Gespräche mit Vertretenden der Gemeinde- bzw. Amtsverwaltung Mittelangeln geführt.

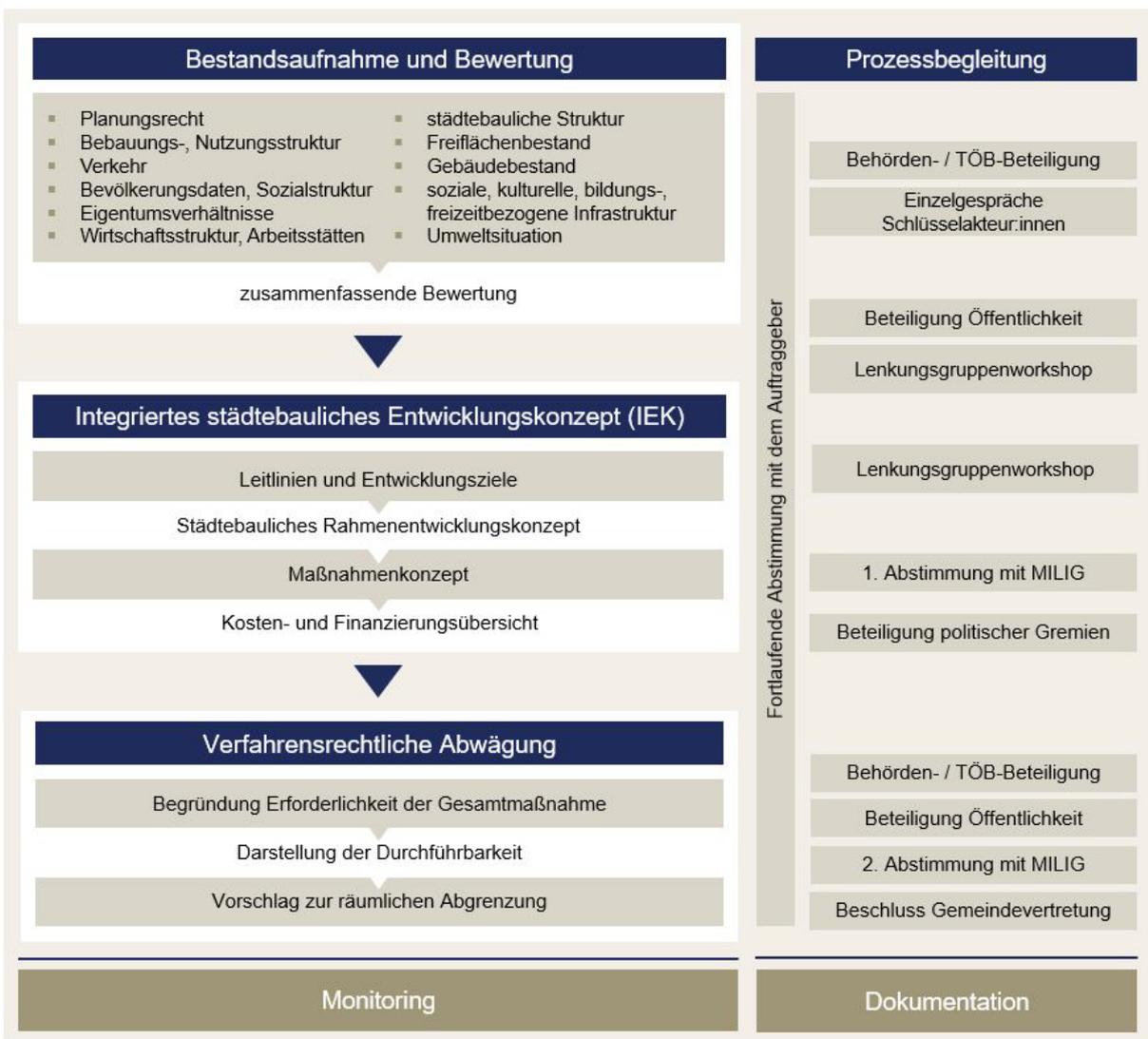


Abbildung 2: Ablauf der Prozessorganisation

Die detaillierte Auseinandersetzung mit der Bestandssituation innerhalb des Untersuchungsgebiets erfolgte über mehrfache Vor-Ort-Begehungen, die Sichtung von Planunterlagen und die Auswertung von bereits vorhandenen Unterlagen, wie z. B. dem ZKD sowie weitere Gutachten und Daten zum Untersuchungsraum.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) fand zu Beginn, im Herbst 2020 und ein weiteres Mal nach Vorliegen des Maßnahmenkonzepts im Frühjahr 2022 statt. Dabei wurde über die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen und das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept informiert sowie um fachspezifische Anmerkungen über das Untersuchungsgebiet gebeten, die im Weiteren bei der Konzepterstellung berücksichtigt wurden. Eine Übersicht der Stellungnahmen ist diesem Bericht als Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange beigelegt.

Die Information und Beteiligung der Betroffenen und der interessierten Öffentlichkeit konnte pandemiebedingt nicht über eine Veranstaltung vor Ort stattfinden. Alternativ wurde dies im Rahmen einer digitalen Beteiligung durchgeführt. Von Januar bis Februar 2021 waren dazu verschiedene Beteiligungsstationen und weitere Informationen zu VU+IEK unter www.beteiligung-soerup.de geschaltet. Über die Webseite wurde der Verfahrensablauf und -stand zur Durchführung der VU und der Erstellung des IEK vermittelt. Die Beteiligungsstationen dienten dazu, zusätzliche Informationen zum Untersuchungsraum, wie Mängel, Anmerkungen, Meinungen und Ideen aus Sicht der Teilnehmenden abzufragen. Die Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet wurde über ein persönliches Anschreiben per Briefeinwurf über die Webseite informiert. Gleichzeitig wurde eine Selbstauskunft via Fragebogen abgefragt, um nähere Informationen zum Zustand der Immobilien und zur Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft zu erhalten, die über eine äußere Inaugenscheinnahme nicht zu ermitteln sind. Neben den Postwurfsendungen wurde über einem Banner in der Ortsmitte, Plakate in der Gemeinde sowie über eine Pressemitteilung in Printmedien zur digitalen Beteiligung eingeladen. Die Dokumentationen der Beteiligungen sind in Anlage 2 Beteiligung Öffentlichkeit und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen angehängt.

Neben Gesprächen mit Bewohnenden im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen konnten die bereits im ZKD erfassten Sichtweisen von Schlüsselpersonen bzw. Vertretungen von Beteiligungsgruppen mittels der Dokumentation des Beteiligungsprozesses der Öffentlichkeit im Rahmen des Erarbeitungsprozesses 2019 mit in den VU- und IEK-Prozess einbezogen werden. Bei dieser vorgenannten Beteiligung ging es vordergründlich um die Identifizierung bereichsspezifischer Sichtweisen und Bedarfe, zum anderen auch um die Einschätzung der Mitwirkungsbereitschaft im anschließenden Verfahren. Im Rahmen der im Jahr 2019 von der Gemeinde Sörup durchgeführten Zukunftswerkstatt arbeiteten Bewohnende und Schlüsselpersonen zu den verschiedenen Themenschwerpunkten Gesundheit, Pflege, Senior:innen, Sport, Freizeit, Kultur, Kindertagesbetreuung, Mobilität und Jugend in verschiedenen Arbeitsgruppen zusammen. Die Sichtweisen und Bedarfe der Jugendlichen wurden darüber hinaus in einem vertiefenden Format, einem Jugendworkshop, erfasst. Auf die entsprechenden Dokumentationen konnte für den vorliegenden Bericht zurückgegriffen werden.

Am 21. April 2022 wurde eine öffentliche Informationsveranstaltung in Sörup durchgeführt. Hier stand die Vorstellung des abgestimmten Entwurfs des Abschlussberichts zu VU und IEK im Mittelpunkt. Darüber hinaus wurden die Teilnehmenden umfassend über die Auswirkungen der Sanierung informiert. Diese Veranstaltung richtete sich erneut an alle von der Sanierung Betroffenen, sowie an die darüber hinaus interessierte Öffentlichkeit. Die Einladung erfolgte über ein persönliches Anschreiben an die Eigentümer:innen im vorgesehenen Sanierungsgebiet, sowie die oben genannte Website und Pressemitteilungen. Die Dokumentationen der Veranstaltungen sind in Anlage 2 Beteiligung Öffentlichkeit beigelegt.

Während der gesamten Laufzeit wurde eine Lenkungsgruppe zu VU+IEK, bestehend aus Mitgliedern der Verwaltung sowie Politik als Steuerungs- und Entscheidungsgremium eingebunden. Die erste Sitzung fand am 10.02.2021 statt und diente der Vorstellung der Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der richtungsweisenden Einordnung der bis dahin vorliegenden Ideen und Anmerkungen sowie Formulierung der

Leitlinien und Entwicklungsziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts und Ableitung der Maßnahmen. Am 04.05.2021 fand die zweite Sitzung der Lenkungsgruppe statt. Hier wurden neben aktuellen Planwerken entsprechend der abgeschlossenen Bestandsanalyse, die Kosten- und Finanzierungsübersicht sowie der Abgrenzungsvorschlag der Sanierungsgebiete und Auswahl des jeweiligen Sanierungsverfahrens vorgestellt und diskutiert.

Nach Vorlage und Abstimmung des Entwurfs zum Gesamtbericht von VU und IEK beim damaligen Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein wurden die politischen Gremien beteiligt.

Der dargestellte Beteiligungsprozess zu VU und IEK, der über das geforderte Maß nach BauGB hinausgeht, trägt erheblich zu einer konsensfähigen Entwicklungsstrategie für das vorgesehene Sanierungsgebiet bei. Durch die unterschiedlichen Prozessbausteine konnten die Interessen der verschiedenen Beteiligungsgruppen erörtert und abgewogen und genauso umfangreiches Lokalwissen als weitere Quelle erschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund dieser umfassenden Beteiligung die entwickelten städtebaulichen und funktionalen Zielsetzungen auf eine breite Akzeptanz stoßen und dadurch die Investitionsbereitschaft erhöht sowie Umsetzungen im weiteren Verfahren beschleunigt werden.

2.2.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die Rückmeldungen im Rahmen des Beteiligungsprozesses, insbesondere der Öffentlichkeitsbeteiligung, lassen auf eine grundsätzlich positive Einstellung der Betroffenen zu den angestrebten Maßnahmen und der Durchführung einer Sanierungsmaßnahme schließen. Die Rücklaufquote der Beteiligung der Eigentümer:innen von ca. 36 Prozent unterstützen diese Annahme und ermöglichen eine hohe Transparenz und Qualifizierung der erarbeiteten Inhalte. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange stehen dem Sanierungsprozess ebenfalls positiv gegenüber. Deren einzelne Anregungen und Hinweise über die abgegebenen Stellungnahmen sind in den Ergebnisbericht eingeflossen.

3 Allgemeine Rahmenbedingungen und Einordnung in den Planungskontext

3.1 Stadträumliche Lage und Einbindung

Die Gemeinde Sörup liegt im nordöstlichen Teil von Schleswig-Holstein im Kreis Schleswig-Flensburg. In Sörup leben, inklusive der im Gemeindegebiet liegenden Ortsteile Barg, Bargfeld, Dingholz, Flatzby, Gammelby, Hargesby, Hollehit, Löstrup, Mooswatt, Möllmark, Mühlenholz, Schwensby, Silkmoos, Sörupholz, Sörupmühle, Südensee und Winderatt insgesamt 4.303 Einwohnende (Regionaldaten für Sörup 2020). Die kreisfreie Stadt Flensburg liegt ca. 17 Kilometer in nordwestlicher Richtung, die Mittelstadt und Kreisstadt Schleswig liegt ca. 23 Kilometer südlich des Untersuchungsgebiets im Kreis Schleswig-Flensburg. Verkehrstechnisch ist die Gemeinde Sörup durch die Anbindung an die Bundesautobahn A7 in das überregionale Straßennetz eingebunden. Zudem besitzt die Gemeinde Sörup einen Bahnhofsteilpunkt.



Abbildung 3: Verortung Untersuchungsgebiet
(Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)

Die gesamte Gemeindefläche umfasst eine Fläche von etwa 44,31 Quadratkilometern. Der größte Flächenanteil entfällt hier auf Flächen für Vegetation (ca. 87 Prozent). Die Siedlungsfläche macht mit 2,85 Quadratkilometern den zweitgrößten Anteil aus (6,4 Prozent) (Regionaldaten für Sörup 2020). Die Flächen für Gewässer und Verkehr nehmen beide mit 3,2 und 3,6 Prozent einen geringeren Anteil ein. Sörup ist als ländlicher Zentralort gekennzeichnet und liegt auf der Halbinsel Angeln, die von der Flensburger Förde und der Schlei umgeben ist. Um die Gemeinde befindet sich ein Moränengebiet am Winderatter See und am Südensee.

3.2 Formelle Planung

In der Gemeinde Sörup liegen formelle Planungen vor, welche im Folgenden erläutert werden:

- Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein Fortschreibung 2021, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung, 2021
- Regionalplan Schleswig-Holstein Nord - Planungsraum V, Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, 2002
- Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I - Kreisfreie Stadt Flensburg Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg Neuaufstellung 2020, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein, 2020
- Landschaftsplan (LP) Sörup, Gemeinde Sörup, 1996
- Flächennutzungsplan (FNP), Gemeinde Sörup, 1972

- Bebauungspläne (B-Pläne), vollständige Liste siehe unten

Landesentwicklungsplan (LEP), Fortschreibung 2021

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holsteins ist das zentrale Instrument der Raumordnung und gibt mit seinen Zielen und Grundsätzen den Rahmen für die zukünftige Raumentwicklung vor. In seinem Zentrale-Orte-System legt er ein normiertes, flächendeckendes und hierarchisches System von Orten fest, die komplexe Funktionen für ihr Umland erfüllen. Der LEP wurde im Jahr 2021 fortgeschrieben, womit die bisher gültige Version aus dem Jahr 2010 ersetzt wird. Der fortgeschriebene LEP legt die räumliche Entwicklung für die nächsten 15 Jahre bis 2036 fest.

Die Gemeinde Sörup ist nach den Festsetzungen des Landesentwicklungsplans als ländlicher Zentralort gekennzeichnet. Der LEP stellt diesbezüglich fest: „Ländliche Zentralorte stellen für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs sicher. In dieser Funktion sind sie zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln“.

Südwestlich von Sörup liegt in ein Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung, was bedeutet, dass dem Tourismus und der Erholung in der Gemeinde eine besondere Bedeutung zukommt, welche bei einer Abwägung mit anderen raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Vorhaben zu berücksichtigen ist. Zusätzlich verläuft über die Gemeinde eine Biotopverbundachse auf Landesebene. Der Biotopverbund dient der Regeneration und Stabilisierung des Naturhaushalts und der Erhaltung der Artenvielfalt und ist deshalb zu entwickeln und durch geeignete Maßnahmen umzusetzen. Die nächstliegenden anderen ländlichen Zentralorte sind Satrup im Südwesten und Steinbergkirche im Nordosten. Satrup im Südwesten ist das nächste Unterzentrum und Flensburg das nächste Oberzentrum.



Abbildung 4: Ausschnitt Sörup LEP Fortschreibung 2021 (MILIG; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Im Vergleich zum Landesentwicklungsplan von 2010 wurde der Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung verändert, sodass nun große Teile von Sörup nicht mehr im Entwicklungsraum liegen. Außerdem wurde Satrup in der Fortschreibung zum nächstgelegenen Unterzentrum.

Regionalplan Schleswig-Holstein Nord (RP), 2002

Die Regionalpläne beinhalten die sogenannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung für die jeweiligen Planungsräume. Wesentliche Vorgaben dafür liefert der Landesentwicklungsplan. Die Regionalpläne konkretisieren

die dortigen Festsetzungen und setzen sie bezogen auf den jeweiligen Planungsraum um. Die Ziele und Grundsätze müssen von allen öffentlichen Planungsträgern beachtet bzw. berücksichtigt werden, insbesondere von den Kommunen bei ihrer Bauleitplanung. In Schleswig-Holstein werden in den nächsten Jahren alle Regionalpläne vollständig neu aufgestellt.

Schwerpunkt der künftigen Entwicklung in Sörup ist der zentrale Ort, dessen Grundversorgung erhalten und ausgebaut werden soll. Hierbei soll sich die Gemeinde mit den räumlich nahegelegenen ländlichen Zentralorten bei infrastrukturellen Planungsvorhaben abstimmen, insbesondere mit Satrup.



Abbildung 5: Ausschnitt Sörup RP 2002
(MLR; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Sörup liegt entsprechend dem LEP auch im RP in einem Bereich, der als Gebiet mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung gekennzeichnet ist. Eine solche Ausweisung erfolgt aufgrund „der naturräumlichen und landschaftlichen Potenziale, der touristischen Einrichtungen oder des Bestandes an Betten oder Standplätzen auf Zelt- und Campingplätzen“ (RP 2002). Je nach spezifischer Lage definiert der RP weitere Schwerpunkte der touristischen Nutzung und daraus folgende Bestimmungen. Sörup ist allerdings nicht als Schwerpunkt vorgesehen.

Des Weiteren liegt Sörup in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz und dient damit der künftigen Sicherung der Trinkwasserversorgung sowie des Wasserhaushaltes. Hieraus ergeben sich keine besonderen Nutzungseinschränkungen. Südlich des Siedlungsbereichs befindet sich ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft (Vorbehaltsgebiet). In diesen Vorbehaltsgebieten sind grundsätzlich keine Nutzungseinschränkungen festgesetzt, es sollen jedoch in der Regel keine neuen Wochenend- und privat genutzten Ferienhausgebiete sowie keine Zelt- und Campingplätze ausgewiesen werden.

Landschaftsrahmenplan Planungsraum I (LRP), 2020

Im Landschaftsrahmenplan werden die Schutzgüter Böden und Gesteine, Gewässer, Klima und Luft, Arten und Biotop sowie Landschaft und Erholung untereinander in Beziehung gesetzt. Ebenfalls wird das Verhältnis der Schutzgüter zu flächenhaften Nutzungsansprüchen wie Siedlung und Verkehr, Landwirtschaft, Rohstoffsicherung oder Tourismus, Erholung und Sport thematisiert. Für verschiedene Nutzungsansprüche werden auf der Grundlage des Landschaftsprogramms besondere naturschutzfachliche Hinweise und Empfehlungen formuliert.

Südlich des Siedlungsbereichs von Sörup befindet sich eine Verbundachse, welche ein Gebiet mit besonderer Eignung zum Aufbau des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems darstellt. Diese sollen großflächig, naturbetont und räumlich zu Lebensräumen und Lebensraumkomplexen verbunden sein. Auf der südlichen Grenze des Gemeindegebiets befindet sich zudem ein Trinkwassergewinnungsgebiet. In diesem Bereich sind potenziell gefährdete Nutzungen vorhanden und eine natürliche Schutzschicht fehlt, so dass zum Schutz des Trinkwassers in Schleswig-Holstein einige Gebiete besonders geschützt werden müssen.

Der gesamte südöstliche Bereich der Gemeindefläche bis zum Ortskern von Sörup werden im Landschaftsrahmenplan als Gebiete gekennzeichnet, die die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung nach § 26 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 15 LNatSchG SH als Landschaftsschutzgebiet erfüllen. Nordwestlich der Siedlungsfläche befindet sich bereits ein ausgewiesenes Landschaftsschutzgebiet. Der südwestliche Bereich der Gemeindefläche wird hingegen als Gebiet mit besonderer Erholungseignung gekennzeichnet, welche wichtige Bereiche für den Tourismus darstellen. In diesen Gebieten sollen vorrangig Einrichtungen für die landschaftsgebundene Erholung, wie zum Beispiel Wander- und Radwege, Parkplätze nach Maßgabe einer umweltverträglichen Standortwahl und Gestaltung geschaffen werden. Im südlichen Bereich der Siedlungsfläche von Sörup befinden sich zahlreiche Waldflächen.

In der Gemeinde befinden sich der Winderatter See an der nordwestlichen Gemeindegrenze sowie der Südensee unmittelbar südwestlich des Siedlungsbereichs von Sörup. Der Winderatter See hat laut LRP einen Schutzzweck, der den Erhalt und die Entwicklung des insgesamt noch relativ intakten Niederungsökosystems umfasst. In Sörup existieren zwei Naturdenkmäler, eine Eiche und eine Eibe.

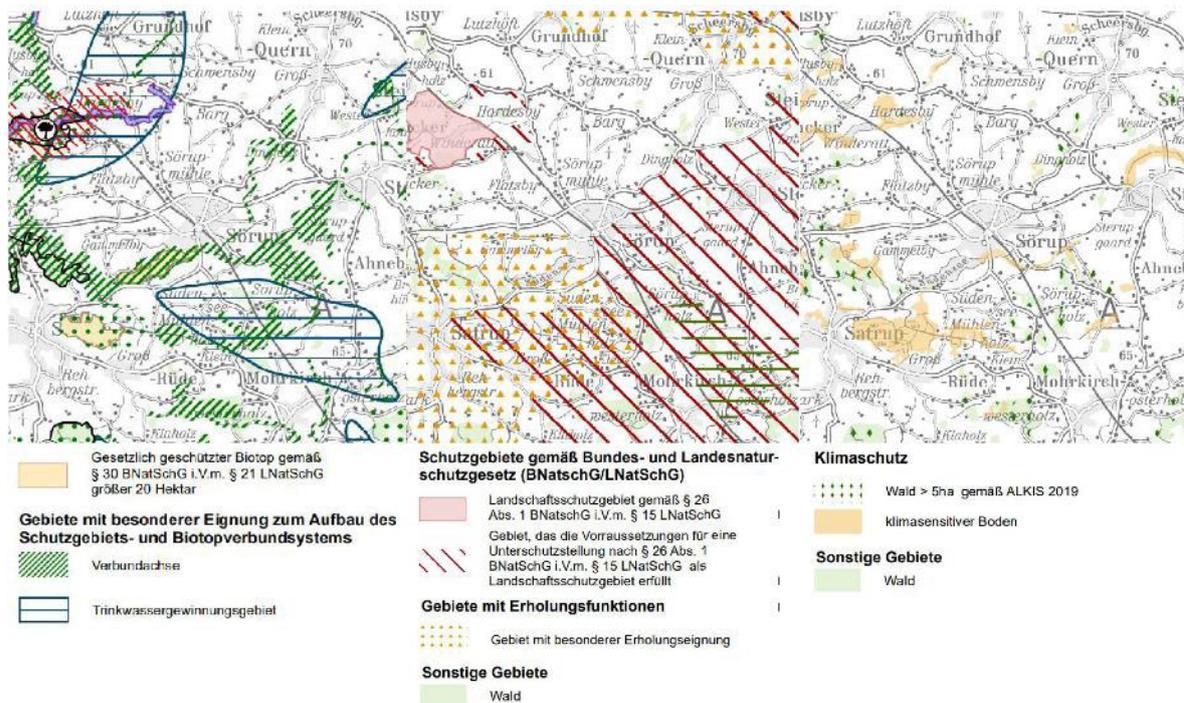


Abbildung 6: Ausschnitte Sörup Karten 1-3 LRP 2020 (MELUND SH; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Landschaftsplan Sörup (LP), 1996

Mit dem Instrument des Landschaftsplans kann eine Gemeinde Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkret räumlich auf ihrem Gemeindegebiet abbilden. Der Landschaftsplan stellt den während der Aufstellung vorgefundenen Zustand sowie angestrebte landschaftliche und bauliche Entwicklungen für die Zukunft dar. Der Landschaftsplan stellt eine Konkretisierung des Landschaftsrahmenplans dar.

Für den Siedlungsbereich von Sörup weist der Landschaftsplan einige Flächen für Entwicklung aus. Im Innenbereich der Bebauung im nördlichen Siedlungsbereich werden zwei großflächige Bebauungslücken durch neue Wohnbebauung geschlossen. Auf den Flächen südlich der Bahntrasse und nördlich der Schulstraße, nördlich der Angelner Straße und südlich des Elkierdamms, südlich zwischen Bahntrasse und Schleswiger Straße sowie westlich des Reiherstiegs sind Bereiche für eine mögliche bauliche Entwicklung festgesetzt. Alle diese Flächen, bis auf die Letztgenannte, liegen zu großen Teilen im Untersuchungsgebiet (LP 1996).



Abbildung 7: Ausschnitt landschaftliche Entwicklung LP 1996 (Gemeinde Sörup)

Des Weiteren ist das landschaftliche Umfeld überwiegend durch Acker und Intensivgrünland mit typischen Knicklandschaften geprägt. Insbesondere im östlichen Bereich sowie am Südensee sind einige Biotope verortet. Außerdem sind fast alle Waldflächen im Gemeindegebiet von Aufforstungsflächen umgeben (LP 1996).

Des Weiteren ist das landschaftliche Umfeld überwiegend durch Acker und Intensivgrünland mit typischen Knicklandschaften geprägt. Insbesondere im östlichen Bereich sowie am Südensee sind einige Biotope verortet. Außerdem sind fast alle Waldflächen im Gemeindegebiet von Aufforstungsflächen umgeben (LP 1996).

Flächennutzungsplan Sörup (FNP), 1972

Der Flächennutzungsplan bildet den Rahmen für die geordnete städtebauliche Entwicklung des gesamten Gemeindegebietes. Die Gemeinde nimmt damit ihr grundgesetzlich festgeschriebenes Recht auf eigene Planungshoheit wahr. Aufgabe der Flächennutzungsplanung ist die Abstimmung und Koordination der Flächen- und Raumanprüche für Naturschutz- und Siedlungsflächen, für Landwirtschaft, Gewerbe, Erholung, Sport und Tourismus im Interesse einer ökologisch und ökonomisch ausgewogenen Entwicklung. Der FNP wurde 1972 durch die Gemeinde Sörup aufgestellt und gibt seither an, welche Bereiche von Sörup für welche Nutzung vorgesehen sind. Seit der Aufstellung wurde der FNP mehrfach geändert. Die 1. Änderung beplant den Ortskernbereich neu und passt die Planungen an die Vorgaben von BauGB und BauNVO an. Die späteren Änderungen wirken sich überwiegend jeweils auf einzelne Flurstücke oder kleinteilige Bereiche des Gemeindegebiets aus und dienen der weiteren Entwicklung, auch im Zusammenspiel mit neu aufgestellten Bebauungsplänen. Bis zur aktuellsten Änderung, der 37. Änderung des FNP, wurde so vor allem der Ortskern um anliegende Wohn-, Gewerbe-, Sonder- und Mischgebiete erweitert, insbesondere im südöstlichen sowie nördlichen Bereich. Die meisten Änderungen verfolgen eine Erweiterung der Wohnbaufläche in Sörup.

Der Ortskern von Sörup ist heute überwiegend als Mischgebiet ausgewiesen, welche dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, dienen. Die zusammenhängenden Wohngebiete nördlich des Ortskerns sind als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen, welche vorwiegend dem

Wohnen dienen sollen. Zulässig sind außerdem Geschäfte und Betriebe, die der Versorgung dienen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Das Wohngebiet südlich des Ortskerns ist hingegen überwiegend als Reines Wohngebiet festgesetzt. Hier sind gemäß § 3 BauNVO lediglich das Wohnen und die Kinderbetreuung zulässig.

Im östlichen Bereich des Ortskerns, südöstlich der Tarper Straße bis zur Straße Gammelbymoer sowie im westlichen Rand des Innenbereichs, westlich der Straße Iverslund entlang der Tarper Straße ebenso wie entlang der Bahnhofstraße und südlich Steruper Chaussee sind großflächige Gewerbeflächen ausgewiesen. Kleinteiligere Gewerbe- und Mischgebiete sind vor allem am nördlichen Rand des Ortskerns zu finden. Insbesondere südlich der Bahntrasse, entlang der Schleswiger Straße sowie der Schulstraße befinden sich zudem mehrere Flächen, die für den Gemeinbedarf ausgeschrieben sind. Dort befinden sich u. a. die Schule, die Sportflächen, sowie ein Penny. In Sörup sind außerdem mehrere verschiedenen große Grün- und Freiflächen sowie ein Badesee im Süden zu finden. Neben dem Friedhof an der Schleswiger Straße befinden sich die größeren Grün- und Freiflächen eher am Rande der Wohnbebauung. Nördlich der Bahntrasse befindet sich eine Regenwasserbehandlungsanlage mit umgebenden Baumbestand am Max-Brusberg-Weg.

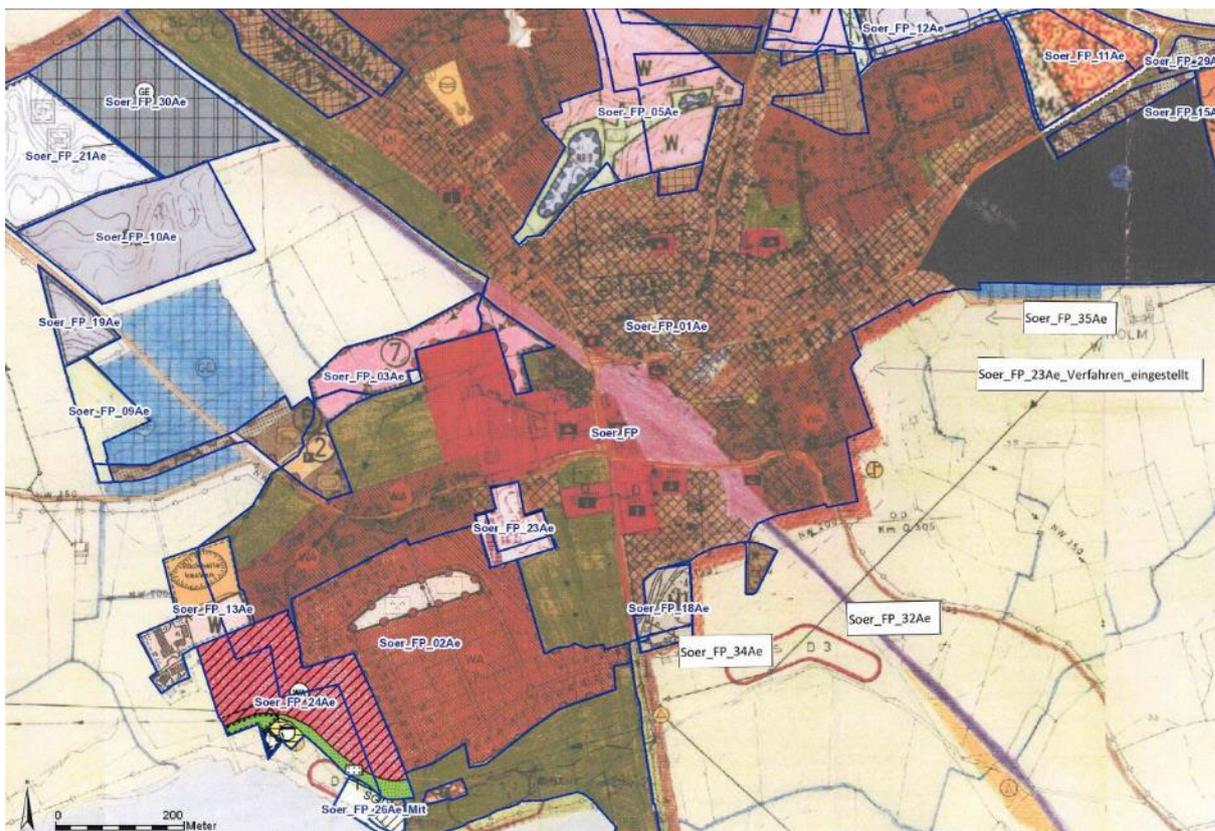


Abbildung 8: Ausschnitt FNP inklusive Änderungen im Bereich Ortskern (LVermGeo SH 2021)

B-Pläne

Im Untersuchungsgebiet gelten neun Bebauungspläne und ggf. eingetragene Änderungen. Nachfolgend sind die Bebauungspläne aufgelistet, mit einer kurzen Beschreibung der Verortung sowie den Festsetzungen der Pläne.

- Bebauungsplan Nr. 2, 4. Änderung für den Bereich „Am Südensee“ mit der Festsetzung als Reines Wohngebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,3.
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 4 für das Gebiet „Sondergebiet Einzelhandel“ mit der Festsetzung als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel – Vollsortiment – Lebensmittelmarkt“ mit einer überbaubaren Grundfläche von 3.350 Quadratmetern sowie anliegender Stellplätze.
- Bebauungsplan Nr. 7, für das Gebiet „Flatzbylücke“, das mit einer Festsetzung als Gewerbegebiet und Fläche zum Schutze vor schädlichen Umweltauswirkungen nur teilweise das Untersuchungsgebiet betrifft.
- Bebauungsplan Nr. 10 für den Bereich „Wannratt – Süd“ mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet und öffentliche Grünfläche mit einer Grundflächenzahl von 0,3 bis 0,38.
- Bebauungsplan Nr. 19 für den Bereich „Schulstraße“ mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet mit einer ein- bis zweigeschossigen Bebauung und einer Grundflächenzahl von 0,4.
- Bebauungsplan Nr. 20 für den Bereich „Seelücke“ mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet mit einer Einzel- und Doppelhausbebauung sowie einer maximalen Größe der überbaubaren Grundfläche von 175 Quadratmetern.
- Bebauungsplan Nr. 26 für den Bereich „Badestelle am Südensee“ mit einer Festsetzung als öffentliche Grünfläche und Wasserfläche sowie mit Festsetzung eines Teilbereichs als Sondergebiet für den Zweck „Naherholung“ mit einer maximalen Grundfläche von 125 Quadratmetern.
- Bebauungsplan Nr. 29 für den Bereich „Alte Gärtnerei“ mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet mit einer eingeschossigen Hausgruppen- und Einzelhausbebauung.
- Bebauungsplan Nr. 27 für den Bereich „Angelner Straße“ befindet sich in der Aufstellung und wurde im Jahr 2021 in einer von der Gemeindevertretung gebilligten Fassung öffentlich ausgelegt.
- Bebauungsplan Nr. 30 für den Bereich „Gemeinbedarfsfläche am Elkierdamm“ befindet sich in der Aufstellung. Ziel ist die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Feuerwehrhauses sowie den dazu gehörigen Betriebsflächen.

3.3 Informelle Planungen

Die informellen Planungen sind konsens- und akzeptanzorientiert und sollen Entwicklungen befördern. In Sörup lagen zum Zeitpunkt der Erstellung des IEKs u. a. folgende Planungen vor bzw. befanden sich in der Erarbeitung:

- Zukunftskonzept Daseinsvorsorge für die Gemeinde Sörup und Umland, Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR und Raum & Energie Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH, 2020
- Integriertes Umweltprogramm, Kreis Schleswig-Flensburg, 2018
- Regionalstrategie Daseinsvorsorge Kreis Schleswig-Flensburg: Chancen für Innovationen, 2011
- Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) 2015-2023 für die AktivRegion Mitte des Nordens, GLC Consulting AG, 2014
- Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Kreis Schleswig-Flensburg, 2016-2018
- Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup, Pro Regione GmbH, 2017 (nicht beschlossen)
- Energetisches Quartierskonzept, Treurat und Partner, in Bearbeitung

Das **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge** der Gemeinde Sörup und Umland (Gertz Gutsche Rümenapp und Raum & Energie 2020) befasst sich mit den Herausforderungen der Daseinsvorsorge. Hierfür wird im Rahmen dieses Konzepts eine interkommunal abgestimmte Strategie zur nachhaltigen Entwicklung der Daseinsvorsorgeinfrastruktur der Gemeinde Sörup und deren Umland entwickelt. Ziel des Zukunftskonzepts Daseinsvorsorge ist eine Anpassung der dörflichen Infrastruktur zu erreichen.

Das **Integrierte Umweltprogramm** (Kreis Schleswig-Flensburg 2018) hat zum Ziel, einen wirkungsvollen und messbaren Beitrag zur Verbesserung des Naturhaushaltes mit seinen Schutzgütern zu leisten. Für das Umweltprogramm wurde ein wechselseitiger Zusammenhang zwischen den Bereichen Biodiversität, Gewässerschutz, Klimaschutz und Bodenschutz entwickelt.

Das **Regionalstrategie Daseinsvorsorge Kreis Schleswig-Flensburg** mit dem Aktionsprogramm „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“ stellt eine Chance für den Kreis Schleswig-Flensburg dar. Die Regionalstrategie Daseinsvorsorge beinhaltet eine Vorstellung der Region mit ihren Besonderheiten, Zahlen zu der Einwohnerentwicklung, einen Überblick zu den Infrastrukturellen Herausforderungen und zeigt zusätzlich auf wie der Dialog und Prozess organisiert wird. Die Infrastrukturellen Herausforderungen sind in einer Tabelle in Handlungsnotwendigkeit, Handlungsmöglichkeit und Datenverfügbarkeit bewertet.

Die Europäische Union hat es sich zur Aufgabe gemacht die ländlichen Regionen zu unterstützen und zu fördern. Die **Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) 2015-2023** ist ein durch die EU gefördertes Landesprogramm. Die Förderschwerpunkte sind Klimawandel und Energie, Nachhaltige Daseinsvorsorge, Wachstum und Innovation und Bildung. Als Leitbild hat sich die AktivRegion Mitte des Nordens „Lebendige Orte – Heimat und Lebensperspektiven für uns alle“ festgehalten. Zwei Ziele der AktivRegion, die aus diesem Leitbild hervorgehen, sind beispielsweise „Bildung als Standortfaktor und Zukunftschance begreifen“ und „Regionale Identität stärken“.

Das **Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (LaSi-VerMob) 2016-2018** sieht eine Beteiligung der Nutzengruppen „Kinder und Jugendliche“, „Familien“, „ältere Menschen“, die Politik und die der Öffentlichkeit vor. Die Ergebnisse des Berichts sind in eine Bestandsanalyse, ein Kooperationsraumkonzept und ein Mobilitätskonzept wie auch Investive Maßnahmen und eine abschließende zusammenfassende Bewertung unterteilt. Die potenziellen Ankerorte der Versorgung wurden durch eine möglichst objektive Methodik festgelegt und sollen in Zukunft für eine bessere Anbindung Versorgungsinfrastrukturen sorgen.

Im **Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativenprüfung der Gemeinde Sörup** aus dem Jahr 2017 verfolgt die Gemeinde Sörup das Ziel, Flächenpotenziale zur weiteren baulichen Entwicklung gemäß des in § 1 Abs. 5 BauGB festgeschriebenen Grundsatzes des Vorrangs der Innenentwicklung zu identifizieren. Dabei werden nach einer Analyse verschiedene Innenpotenziale identifiziert, die außerdem in ihrer möglichen zeitlichen Umsetzung bewertet werden. Für Wohnnutzung werden insgesamt zehn Flächen gekennzeichnet, von denen vier kurzfristig geeignet sind. Alle diese Flächen sind als „Erweiterungsfläche“ gekennzeichnet. Für gewerbliche Nutzungen lassen sich sieben „Erweiterungsflächen“ sowie eine Baulücke identifizieren. Vier dieser Flächen sind als kurzfristig geeignet bewertet.

Aktuell befindet sich ein **Energetisches Quartierskonzept** für Teilbereiche von Sörup in Bearbeitung (Treurat und Partner Unternehmensberatungsgesellschaft mbH 2021). Das hier betrachtete Gebiet umfasst den nordöstlichen Bereich des Ortskerns nördlich der Bahnlinie, wobei sich die Abgrenzung Richtung Westen grob an den Straßen

Tarper Straße, Zaballig und der Bismarckstraße orientiert. Im Süden der Bahnlinie ist die Südensee-Schule mitinbegriffen. Zum Zeitpunkt der Erstellung von VU und IEK befindet sich das Konzept in der Anlaufphase, es finden erste energetische Umfragen und Gespräche statt.

3.4 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Die Zahlen und Daten zur Bevölkerungsentwicklung und der sozialen Lage liegen für Sörup nur als gesamtgemeindliche Statistiken vor. Es können keine spezifischen Aussagen zum Untersuchungsgebiet hinsichtlich Bevölkerungsentwicklung und -struktur getätigt werden.

Die Gemeinde Sörup im Kreis Schleswig-Flensburg steht aufgrund ihrer Lage im ländlichen Raum vor Herausforderungen durch den demografischen Wandel. Die Analyse der Bevölkerungsstruktur zeigt mögliche Entwicklungen des Wohn- und Einzelhandelsstandortes auf und ist somit für die Entwicklung eines Maßnahmenplanes im Sinne der Förderkulisse „Kleinere Städte und Gemeinden“ von besonderer Bedeutung. Zur besseren Bewertung der örtlichen Entwicklung werden Daten des Kreises herangezogen.

Die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Sörup entwickelt sich insgesamt in den letzten 20 Jahren positiv. Seit dem Jahr 2000 konnten insgesamt 143 Personen hinzugewonnen werden, sodass am Stichtag des 31.12.2020 die Bevölkerungszahl 4.306 Personen betrug. Obwohl durchschnittlich 7 Personen jährlich dazu kommen (ca. 0,2 Prozent) gibt es Jahre, in denen die Bevölkerung im Vergleich zum Vorjahr abnimmt. Beispielsweise sank die Bevölkerungszahl von Sörup 2010 und 2014 um 75 bzw. 85 Personen. Dem gegenüber stehen hingegen Jahre mit einem überdurchschnittlichen Zuwachs, wie beispielsweise 2016 mit einem Wachstum von 85 Einwohnenden im Vergleich zum Vorjahr. Zwischen den Jahren 2010 und 2011 wuchs die Bevölkerung ebenfalls überdurchschnittlich an (Regionaldaten für Sörup 2020). Durch eine kleinteilige Bevölkerungs- und Wohnraumzählung zwischen diesen Jahren fand eine Korrektur der vorhandenen Daten statt, sodass sich in einigen Datensätzen ein positiver oder negativer Sprung in diesem Jahr ergeben kann.

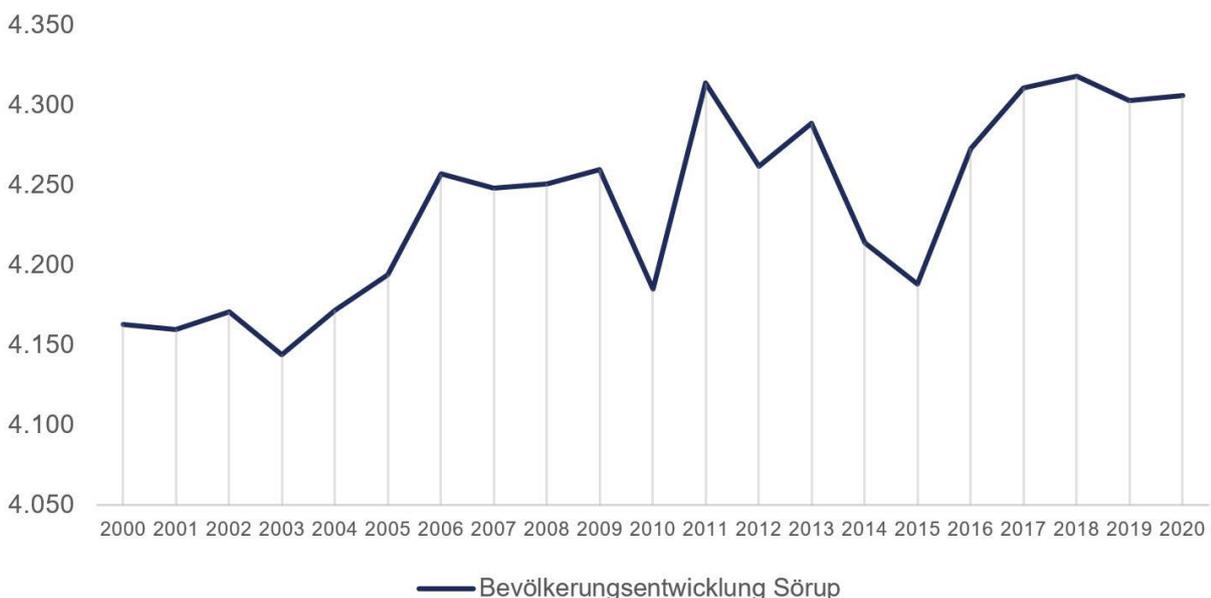


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Sörup (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

Die Bevölkerungsentwicklung des gesamten Kreises Schleswig-Flensburg verzeichnet ebenfalls eine Bevölkerungszunahme, jedoch etwas deutlicher als die Gemeinde Sörup. Der Kreis gewinnt durchschnittlich jährlich 233 Personen dazu (ca. 0,6 Prozent), während in Sörup lediglich ein durchschnittlicher Zuwachs von ca. 0,2 Prozent ablesbar ist. Obwohl zwischen 2004 und 2010 eine konstante Abnahme der Bevölkerung zu verzeichnen ist, steigt seit dem Jahr 2012 die Bevölkerung konstant an und erreicht am Stichtag des 31.12.2020 den Höchststand von 202.647 Einwohnenden (Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020). Zu beachten ist hier ebenfalls der Zensus aus dem Jahr 2011, durch welchen ein deutlich negativer Sprung entsteht.

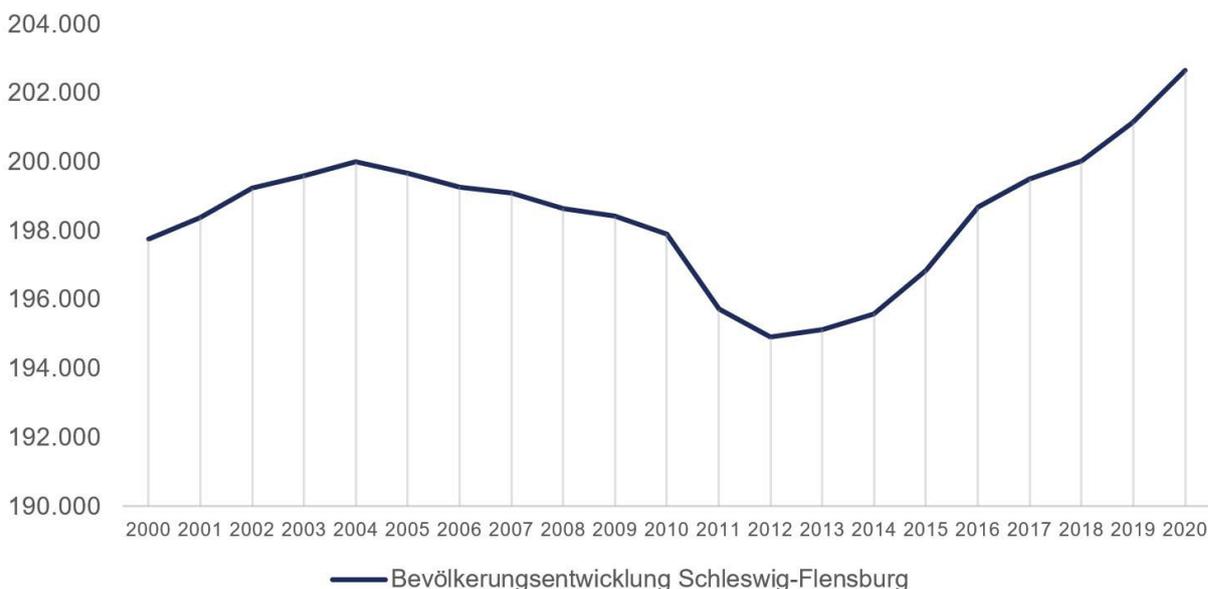


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung Kreis Schleswig-Flensburg (Datengrundlage: Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020)

Die Prognose über die Bevölkerungsveränderung des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2016 über den gesamten Kreis zeigt bis 2030 einen Bevölkerungsrückgang von bis zu 3,9 Prozent. Nach der Tendenz des bisherigen Bevölkerungswachstums ist die Gemeinde Sörup aufgrund ihrer ländlichen Lage und den bereits heute unterdurchschnittlichen Wachstumswahlen im Vergleich zum Kreis von diesem allgemeinen prognostizierten Bevölkerungsrückgang des Kreises betroffen.

Die Bevölkerungsentwicklung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Sie wird zum einen von der natürlichen Bevölkerungsentwicklung, welche den Saldo der Geburten und Sterbefälle beschreibt, zum anderen durch die Zu- und Abwanderungen, also dem Wanderungssaldo bestimmt.

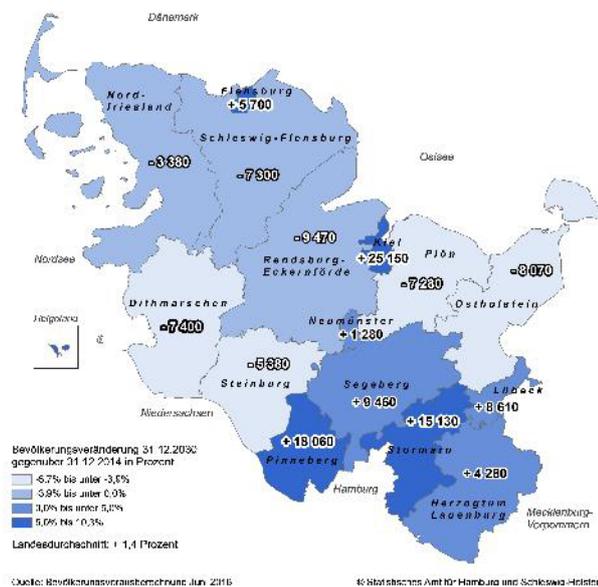


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2030 (Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030 2016)

In der Abbildung unten ist dargestellt, wie sich diese zwei Komponenten in Sörup verhalten, ebenso ist der aus beiden Salden gebildete Gesamtsaldo der Bevölkerungsentwicklung abzulesen. Dabei fällt auf, dass der Zuwachs der Einwohnenden der letzten Jahre in erster Linie durch die hohen Wanderungsgewinne erreicht werden konnte. Demgegenüber ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung in den letzten zwanzig Jahren stabil negativ und beläuft sich auf ein Minus von durchschnittlich 14 Personen pro Jahr. Der Wanderungssaldo zeigt jedoch von 2000 bis 2009 sowie seit 2016 einen positiven Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung, sodass die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde Sörup ausgeglichen werden kann (Regionaldaten für Sörup 2020).

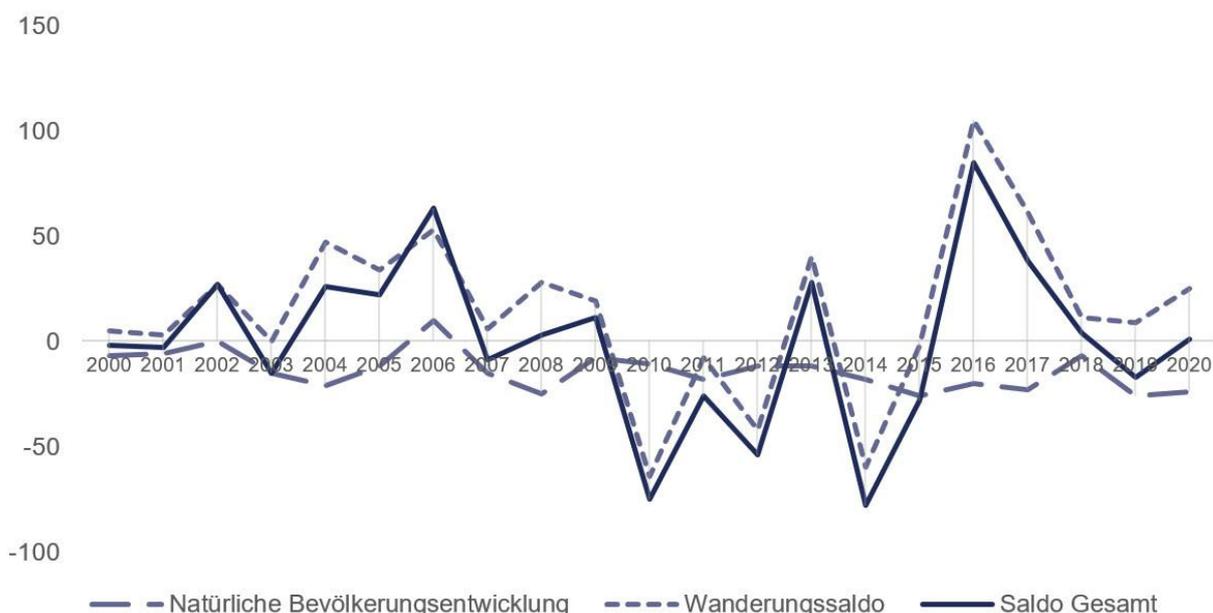


Abbildung 12: Bevölkerungssaldo (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

Die Altersstruktur der Gemeinde Sörup unterscheidet sich geringfügig von der Altersstruktur des gesamten Kreises. Der Anteil der über 65-Jährigen ist leicht niedriger als im Kreis, dafür ist der Anteil der Personen im erwerbsfähigem Alter zwischen 25 und 64 Jahren leicht höher. Der Anteil der unter 25-Jährigen ist ebenfalls leicht über dem Durchschnitt des Kreises (Regionaldaten für Sörup 2020 und Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020).

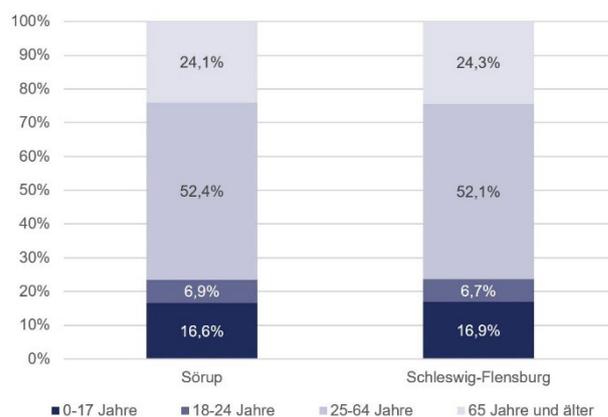


Abbildung 13: Bevölkerungsstruktur Vergleich Gemeinde Sörup und Kreis Schleswig-Flensburg (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020; Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020)

Die Entwicklung der Altersstruktur der Gemeinde Sörup zeigt deutlich die Auswirkungen des demografischen Wandels. Die Gesamtbevölkerung wird älter, dies zeigt ein Zuwachs von circa acht Prozent in der Bevölkerungsgruppe der Senior:innen. Der Anteil der 25-64-Jährigen bleibt seit 2000 insgesamt stabil, während der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 17 Jahre um 7,6 Prozent sinkt (Regionaldaten für Sörup 2020).

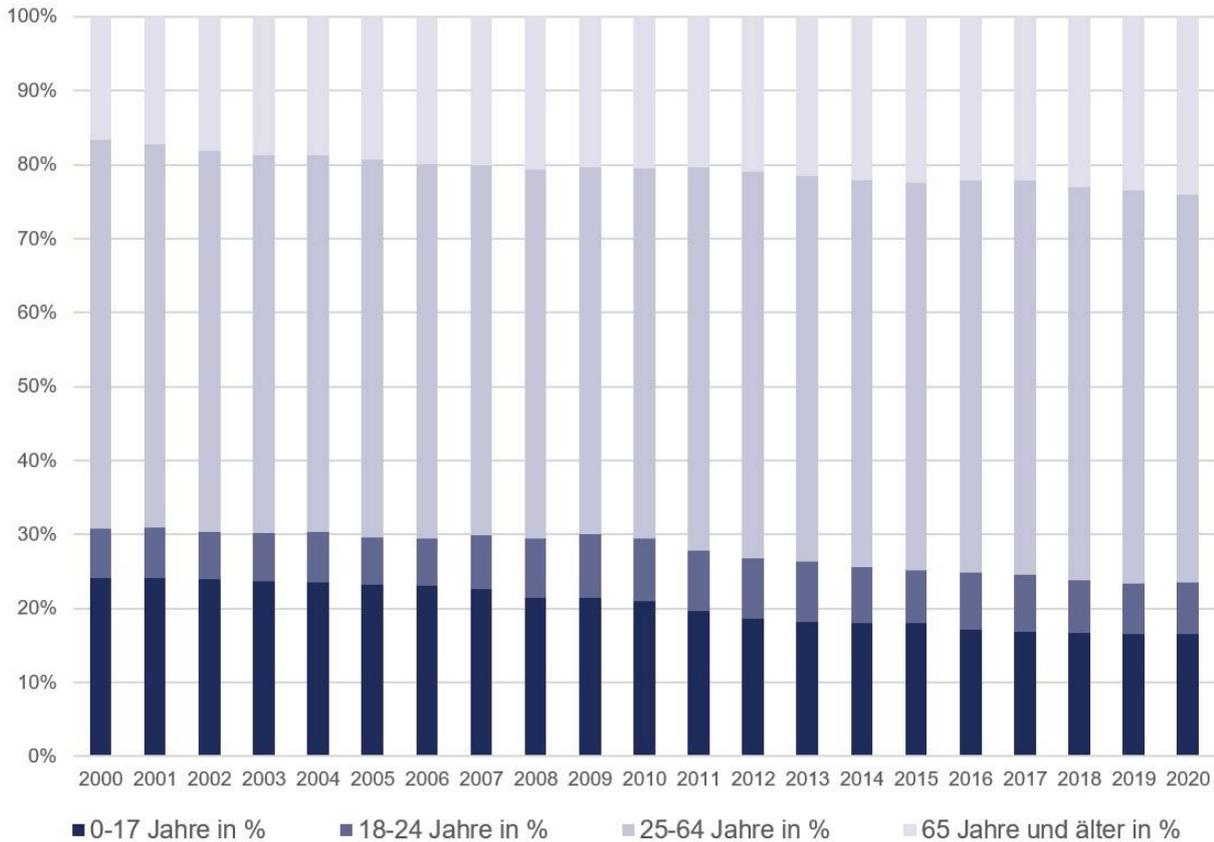


Abbildung 14: Bevölkerungsstruktur von 2000 bis 2020 in Sörup
(Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

3.5 Wirtschaftsstandort

Innerhalb des zentralörtlichen Systems des Landes Schleswig-Holstein erfüllt die Gemeinde Sörup die Funktion eines ländlichen Zentralortes. Unter anderem deswegen weist die Gemeinde eine differenzierte wirtschaftliche Struktur mit einem breiten Angebot an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen auf und stellt damit nicht nur die Versorgung der eigenen Wohnbevölkerung sicher, sondern auch die der umliegenden Gemeinden. Neben dem Ortsteil Satrup ist Sörup der zweite starke „Pol der Versorgung“ im Amt Mittelangeln (ZKD 2020).

Die äußeren Bereiche der Gemeinde Sörup sind in weiten Teilen landwirtschaftlich geprägt, jedoch verfügt die Gemeinde auch über Gewerbebetriebe sowie ein breites Dienstleistungsangebot. Im Randbereich des dichter besiedelten Siedlungsgebiets, vor allem im Nordosten und Südwesten sind mitunter großflächige Gewerbegebiete vorhanden (siehe auch Kapitel 3.2). Im westlichen Gewerbegebiet Sörups befindet sich unter anderem ein weltweit agierender Hersteller von Pharmatechnik (Atec Pharmatechnik GmbH) und mit den Betrieben M. Jürgensen GmbH & Co KG und Arthur Paustian KG zwei Landmaschinenhersteller, welche in Schleswig-Holstein weitere Standorte haben. Das Dienstleistungsangebot befindet sich insbesondere im oder am Rande des zentralen Ortsteils. Eine genauere Untersuchung der Wirtschaftsstruktur für das Untersuchungsgebiet wird in Kapitel 4.3 beschrieben.

Im Jahr 2020 gingen laut Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit 1.388 Personen in Sörup einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nach. Davon arbeitet der Großteil (822 Personen) im produzierenden Gewerbe, gefolgt von 270 bzw. 253 Beschäftigten in Handel, Verkehr und Gastgewerbe bzw. in sonstigen Dienstleistungen. In Land- und Forstwirtschaft arbeiteten lediglich 43 Personen. Von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten waren 1.093 Einpendelnde, während 1.230 Personen täglich aus Sörup zu ihrem Arbeitsort auspendelten. Sörup weist damit ein leicht negatives Pendelndensaldo auf. In Sörup arbeiteten außerdem noch 431 Personen als geringfügig Beschäftigte, 127 Personen waren arbeitslos. Alle genannten Werte weisen über die letzten fünf Jahre eine geringe Fluktuation auf, es ist keine eindeutige Entwicklung erkennbar (Arbeitsmarkt Kommunal (Jahreszahlen) 2020).

Die Verflechtungen zwischen Sörup und den umliegenden Gemeinden werden besonders bei den bereits statistisch beschriebenen Pendelndenströmen deutlich. Der Großteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als auch der Auszubildenden mit Wohnort in der Gemeinde Sörup pendelt mit knapp über 30 Prozent ins Oberzentrum Flensburg. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind das Mittelzentrum Schleswig, Kappeln und Mittelangeln. Die weiteren umliegenden Gemeinden werden in geringerem Maße als Arbeitsort genutzt. In absoluten Zahlen pendeln die meisten Beschäftigten aus Flensburg bzw. Mittelangeln ein, jedoch sind die prozentualen Anteile aus dem umliegenden Verflechtungsbereich vergleichsweise hoch. Beispielsweise pendeln knapp 90 Prozent der Auszubildenden aus Ahneby nach Sörup. Bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln rund 15 Prozent aus Ahneby und etwa 7 Prozent aus Sterup nach Sörup (ZKD 2020).

4 Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets

Basierend auf dieser Einordnung in den Planungskontext inklusive der allgemeinen Rahmenbedingungen geht es im Folgenden um die Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets. Dies dient der Ermittlung von städtebaulichen Missständen, die auf einer Beschreibung der Bestandssituation basiert. Hierbei geht es nach einer allgemeinen Beschreibung und der historischen Einordnung des Untersuchungsgebiets zunächst um die Analyse des Gebäude- und Flächenbestands hinsichtlich verschiedener Faktoren. Im Anschluss werden verschiedene Funktionen vor Ort, wie Handel, Dienstleistung und Gewerbe sowie Angebote der sozialen Infrastruktur betrachtet, bevor zur Grün- und Freiraumstruktur übergegangen wird. Weitere Bestandteile sind die technische Infrastruktur sowie der Umweltschutz und Klimaschutz und -anpassung. Diese Erkenntnisse werden zusammengeführt in einer zusammenfassenden Bewertung.

4.1 Untersuchungsgebiet: Entwicklung und städtebauliche Situation

Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst den zentralen Bereich der Gemeinde Sörup in Form der Ortsmitte, dem Versorgungsbereich sowie angrenzender Wohngebiete und naturräumlich- bzw. landwirtschaftlich geprägter Flächen und misst ca. 107 Hektar. Das Untersuchungsgebiet ist im Lageplan parzellenscharf abgegrenzt und Bestandteil des Aufstellungsbeschlusses zu VU und IEK. Im Norden bilden die Schwensbyer Straße, Zaballig, Hollnis, Johannes-Möllgaard-Straße, Neue Straße und die Bahnhofstraße die Grenze. Im Süden reicht das Gebiet bis zum Südensee samt Seebadeanstalt. Westlich wird das Untersuchungsgebiet durch den Poggeweg, Seelücke und Wohnlagen nördlich des Seewegs eingefasst, östlich verläuft die relativ senkrechte Untersuchungsgebietsgrenze westlich der Straße Markschell, entlang landwirtschaftlich genutzter Flächen bis zum Flussverlauf Löstrupau und bis zur Bahntrasse.

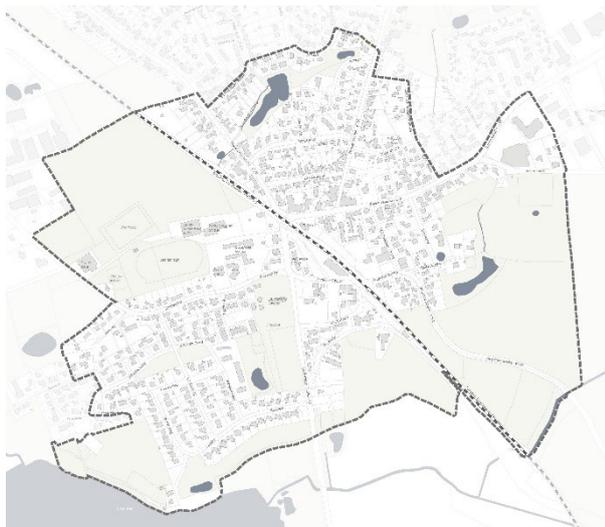


Abbildung 15: Untersuchungsgebiet
(Kartengrundlage: LVermGeo SH 2021)

Historische Entwicklung

Als „Sodorp“ findet das heutige Sörup erste urkundliche Erwähnung 1338 in einer Schenkungsurkunde des Herzogs Waldemar. Der Name des über 680 Jahre alten Siedlungsgebietes lässt sich mit Seesiedlung (ehemals zusammengesetzt aus „soe“ und „rup“) übersetzen und findet Begründung in der natürlichen Lagegunst durch Einbettung in zahlreiche Kleingewässerstrukturen wie z. B. am Südensee und in der Nähe des Wasserlaufs der Treene, am Höhenzug sowie am Endmoränenwall parallel zur Fördeküste.

Das Wappen der Gemeinde wird seit 1982 geführt, welches mit folgendem Wortlaut beschrieben wird: „Über silbernem Schildfuß, darin zwei blaue Wellenfäden, in blau ein goldenes Rad mit 11 Speichen“ (Chronik III des Kirchspiels Sörup 1985). Die blauen Wellenfäden stellen den Verweis auf den Südensee dar. Die elf Speichen stehen stellvertretend für die früheren elf eigenständigen Gemeinden Barg, Flatzby, Gammelby, Hargesby, Löstrup, Möllmark, Schwensby, Sörupholz, Südensee, Winderatt und Sörup. Das Wappen symbolisiert deren entsprechende Zusammenlegung im Jahr 1970.

Die weithin in Sörup sichtbare und zentral am heutigen Bürgerhaus bzw. im erweiterten Schul- und Bahnhofsumfeld stehende St. Marienkirche wurde nach mündlicher Überlieferung vermutlich auf bischöfliche Anordnung als Ersatz für eine Holzkirche als königliche Patronatskirche errichtet und 1132 geweiht. Diese Granitquaderkirche ist eine der ältesten Kirchen Angelns und zählt aufgrund des besonders umgesetzten künstlerischen Anspruchs „zu den kostbarsten Werken der romanischen Architektur Schleswig-Holsteins“ (Chronik IV des Kirchspiels Sörup 2013). Erste Hinweise für die Existenz einer Schule in Sörup gibt es datiert auf das Jahr 1616 im Bereich des heutigen nordöstlichen Friedhofareals. Vermutlich fand bereits auch schon davor Unterricht für Kinder in Sörup statt; dies ist allerdings nicht belegt. Nach mehrmaligen Schulgebäudeerrichtungen auf dem heutigen Friedhofsgelände baute die Kommune 1839 ein neues Schulgebäude auf der Fläche des heutigen Bürgerhauses, welches um 1859 erweitert wurde und dem weitere Schulbauten im Bereich der Schulstraße folgten. Die dänische Schule gibt es seit 1946 in Sörup.

Ein wesentlicher Meilenstein der städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklungsimpulse Sörups betrifft das Jahr 1881, in welchem die Eisenbahnlinie Flensburg-Kiel für Personen- und Güterverkehr in Betrieb ging und Sörup mit eigenen Stationen über neue Verbindungen ins Umland verfügte und zeitweilig zu einem wichtigen Umschlagplatz für Frachtgüter und Vieh gedeihen konnte. In diesem Zusammenhang gewann die Bautätigkeit insbesondere zwischen 1895 und 1914 an reger und teilweise auch ungeordneter Dynamik. In dieser Zeit wandelte sich die bäuerliche Erscheinung des Kirchdorfs Sörup zu einer „Verkehrssiedlung“ (Ein halbes Jahrhundert Kirchspiel Sörup 1964), die nun durch Ansiedlungen von Handel, Handwerk und Gewerbe bis 1910 ihre Einwohnendenzahl gegenüber 1885 auf 540 Einwohnende mehr als verdoppelte. Die Bedeutung von Lastkraftwagen setzte im frühen 20. Jahrhundert ein und führte zu einem Bedeutungsverlust der Bahnanbindung nebst Viehverladerampen. Der Güterverkehr wurde in den 1990er Jahren eingestellt, der Schalterbetrieb hingegen konnte nach Einführung der Regionalbahn im Jahr 1987 bis 2016 aufrechterhalten werden. Die siedlungstechnischen Ausdehnungen im Norden und Westen des heutigen Sörups sind auf den starken Zulauf von Vertriebenen nach Ende des zweiten Weltkriegs 1945 zurückzuführen, indem aufgrund von großer Wohnungsnot schnell Abhilfe geschaffen werden musste.

Seit der Verwaltungsstrukturreform 2008 erfolgte die Aufgabe der Söruper Amtsfreiheit durch Zuordnung zum neu gebildeten Amt Mittelangeln in Satrup. Mit der entsprechenden Verlagerung der Verwaltung nach Satrup verblieb das Bürgerbüro sowie der Sitz des Bürgermeisters im Bürgerhaus an der Schleswiger Straße.

Aktuelle städtebauliche Gegebenheiten

Noch heute ist die Entstehungsgeschichte Sörups anhand des städtebaulichen Grundrisses ablesbar. Die ursprüngliche Keimzelle im Sinne der Ortsmitte bestehend aus Kirchemumfeld, Schul- bzw. Sportflächen sowie heutigem Bürgerhaus nebst großem Nahversorger befindet sich westlich der Bahntrasse und ist nach wie vor von stadtbaukultureller sowie identitätsstiftender Relevanz. Östlich der Bahntrasse überwiegen insbesondere im Bereich entlang der Bahnhofstraße und deren engerem Verflechtungsbereich Gebäude im Bestand, die vor 1918

errichtet wurden (vgl. Plan 8 Baujahr und Denkmalschutz). Dort sind der Bahnhof samt Bahnhofsvorplatz, das Gesundheitszentrum sowie Angebote des Einzelhandels, Dienstleistungen, Gastronomien und soziale Infrastrukturen wie beispielsweise die Senior:innenwohnanlage Marienhof verortet, die durch entsprechende Nutzung das relativ belebte Zentrum Sörups darstellen. Aufgrund der Festlegung des allgemeinen Wohngebiets nördlich der Bahnhofstraße ist ein aufgelockerter Gebietscharakter ablesbar. Südwestlich der Kirche bzw. des Friedhofs bis zum Südensee hingegen finden sich ebenfalls reine Wohngebietszüge. Landwirtschaftlich genutzte Flächen im Nordwesten sowie im Südosten des Untersuchungsgebietes lockern die Siedlungsstrukturen einerseits auf, verhindern andererseits aufgrund des keilförmigen Hineinragens in den Ort zugleich einen kompakten, homogenen Siedlungskern. Die in Kapitel 4.1 beschriebene teilweise ungeordnete Siedlungsentwicklung ist somit noch heute im kontrastreichen Nebeneinander verschiedener Räume hinsichtlich Städtebau, Nutzung und Dimension ablesbar, wobei insbesondere die Bahntrasse den Ortskern in zwei Hälften teilt.

Wohnen stellt die dominierende Nutzung im Untersuchungsgebiet dar, was sich vornehmlich in der Bebauung mit Einzelhäusern widerspiegelt (vgl. Plan 4 Gebäudetypologie). Traditionell sind allerorts in der Gemeinde landwirtschaftliche Betriebe beheimatet; im Untersuchungsgebiet gibt es eine Hofstelle (Meiereistraße). Darüber hinaus verfügt Sörup durch die stetige Ausweisung neuer Gewerbeflächen über einen gewichtigen Schwerpunkt im gewerblichen Bereich. Zahlreiche Betriebe mit Schwerpunkt im Handwerk und Handel, Fachgeschäfte, Gastronomie und Dienstleistung sind vorhanden und stellen nicht nur die Versorgung im Ort, sondern auch des Umlands sicher. Der tägliche Bedarf kann in den Lebensmittelgeschäften im Ortskern (Penny), im erweiterten Ortskern (Edeka) oder im Gewerbegebiet Tarper Straße am nördlichen Ortsrand (Lidl) gedeckt werden.

Weitere aktuelle Themen, die städtebauliche Auswirkungen haben, sind der geplante Neubau des Feuerwehrgerätehauses als vorgezogene Maßnahme im Elkiertamm (siehe Maßnahme 34) sowie die siedlungsstrukturelle Erweiterung mittels des B-Planes 27 „Angelner Straße“ und dem damit einhergehenden geplanten Angebotsausbau im Bereich Kinderbetreuung sowie erforderlicher Herstellung von bedarfsgerechten Wegeverbindungen in den Ortskern.

4.2 Gebäude- und Flächenbestand

4.2.1.1 Gebäudetypologie

Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet kann in sieben Typen unterteilt werden (vgl. Plan 4 Gebäudetypologie). Hierbei gibt es im Zentrum Sörups eine durchmischte Bebauungsstruktur mit zahlreichen Solitären/Clustern sowie einigen Blöcken, Einzelhäusern, Zeilen und Reihen. Auffällig ist hier insbesondere der Bahnhof als Solitär und das Bürgerhaus als Reihe. Im weiteren Untersuchungsgebiet dominiert die Einzelhausbebauung, die insgesamt rund 80 Prozent der Bebauung ausmacht und in vielen Bereichen wie um den Schwanenweg im Südwesten des Untersuchungsgebiets oder rund um die Grünfläche am Max-Brusberg-Weg die einzige Struktur darstellt. Unterbrochen wird diese nur vereinzelt durch Reihen oder Zeilen. Abgesehen davon sind einige Solitäre auffällig, wie die Gebäude der Schule und der Sportanlagen nördlich der Schulstraße, die Kirche und die angeschlossenen Gemeinde- und Kitagebäude sowie großflächige Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen nordöstlich im Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet umfasst 472 Gebäude.



Abbildung 16: Solitär, Bahnhofsgebäude



Abbildung 17: Reihe, Bürgerhaus Flensburger Straße



Abbildung 18: Einzelhaus, Seeblick



Abbildung 19: Einzelhaus,
Bismarckstraße



Abbildung 20: Einzelhaus,
Flensburger Straße



Abbildung 21: Solitär, Angelter Straße



Abbildung 22: Zeile, Schwanenweg



Abbildung 23: Zeile, Bahnhofstraße

4.2.2 Gebäudealter

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Gebäude mit unterschiedlichen Baujahren (vgl. Plan 8 Baujahr und Denkmalschutz). Die Hälfte der Gebäude wurde in den Jahren zwischen 1958 und 1987 gebaut. Insbesondere der Bereich westlich der Schleswiger Straße besteht fast vollständig aus Gebäuden dieser Baujahre. Entlang der Bahnhofstraße, in der Brix- und der Bismarckstraße sowie der Flensburger Straße bestehen einige Gebäude, die vor 1918 gebaut wurden. Insbesondere rund um den Bahnhof sowie in der Brixstraße ist eine Konzentration dieser Gebäude vorzufinden, so dass die historische Gebäudestruktur das Ortsbild dort stark prägt. In den anderen Bereichen mischen sich die historischen Gebäude mit solchen aus anderen Baujahren. In diesen Bereichen sind kaum Konzentrationen von Gebäuden aus bestimmten Baujahren vorzufinden. Die Gebäude aus den Baujahren vor 1918, zwischen 1918 und 1957, zwischen 1988 und 2009 sowie nach 2009 machen jeweils zwischen zehn und 14 Prozent der Gesamtzahl aus.



Abbildung 24: Gemeindefhaus Schleswiger Straße, vor 1918



Abbildung 25: Gebäude Meiereistraße, vor 1918



Abbildung 26: Neubau Poggeweg



Abbildung 27: Gebäude Schwensbyer Straße, 1918 - 1957



Abbildung 28: Gebäude Revkuhl,
1988 - 2009



Abbildung 29: Gebäude Lerchenweg,
1958 - 1987



Abbildung 30: Gebäude Bismarckstraße,
1958 - 1987

4.2.3 Denkmalschutz und stadtbildprägende Substanz

Im Untersuchungsgebiet bestehen gemäß der Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde und des Landesamts für Denkmalpflege (vgl. Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange) mehrere Denkmale. Hierzu gehört zunächst die Sachgesamtheit Kirche St. Marien inklusive Ausstattung, Kirchhof, Granitböschungsmauern, Lindenkrantz, Hauptpforte und Grabmalen bis 1870. Weiterhin sind das Pastorat in der Angelner Straße, das Gebäude gegenüber dem Bahnhof (ehemaliges Bahnhofshotel und Gaststätte) und das Bahnhofsgebäude als Denkmal klassifiziert. Jüngst wurde für einige weitere Gebäude der Denkmalwert anerkannt. Hierzu gehören die ehemalige Post in der Bahnhofstraße, der Ehrenfriedhof und der Altbau inkl. Aula der Südseeschule. Dementsprechend besteht

für diese Sachgesamtheit und die Gebäude sowie die Umgebung eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH. Sie sind bei der unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen.

Zusätzlich hierzu besteht im Großteil des Untersuchungsgebiet ein archäologisches Interessengebiet. Dieses befindet sich südlich im Untersuchungsgebiet – es umfasst die Freiflächen an der südlichen Grenze des Untersuchungsgebiets westlich der Bahnstrecke, z. T. auch die neue Bebauung am Poggeweg. Hier sind gemäß Denkmalschutzgesetz Kulturdenkmale bekannt oder sind zu vermuten, wodurch Erdarbeiten dort durch das Archäologische Landesamt genehmigt werden müssen.

Neben diesen Unterschutzstellungen sind auch einige weitere Bereiche in Sörup besonders ortsbildprägend. Hierzu gehören insbesondere die historischen Gebäude an der Bahnhofstraße im Bereich zwischen Bahnlinie und Meiereistraße. Hier gibt es einige historische, repräsentative Bauten sowie den Bahnhofsvorplatz. Einige der Gebäude wurden jedoch im Laufe der Zeit überformt. Weiterhin werden sie durch einige neue Gebäude, die sich durch ihre Geschossigkeit und Typologie nicht in das Ortsbild einfügen, unterbrochen.



Abbildung 31: Historische Bebauung in der Bahnhofstraße

In der Brixstraße gibt es weiterhin einige historische Gebäude. Hier konzentrieren sich mehrere z. T. villenartige Gebäude auf großen, mit Bäumen bewachsenen Grundstücken. Als solitär stehendes, ortsbildprägendes Gebäude ist zudem das Kreisbahnhofshotel in der Marktstraße auffällig, das jedoch bislang durch das unqualifizierte Umfeld in seiner Wirkung für den Stadtraum beeinträchtigt wird.



Abbildung 32: Kreisbahnhofshotel



Abbildung 33: Villengebäude Brixstraße

4.2.4 Nutzungen

Im Plan 3 Gebäudenutzung sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen ersichtlich. Hierbei sind die folgenden relevant:

Mischnutzung

Mischnutzungen befinden sich im Untersuchungsgebiet in etwa fünf Prozent der Gebäude. Diese befinden sich insbesondere im zentralen Bereich der Bahnhofstraße. Hier wird häufig in den Obergeschossen gewohnt, während sich im Erdgeschoss Einzelhandel- oder Dienstleistungsnutzungen befinden. Auch gibt es häufig innerhalb des Erdgeschosses gemischte Nutzungen aus sozialer Infrastruktur, Dienstleistungen und Gastronomie.

Wohnen

Wohnen ist die im Untersuchungsgebiet dominierende Nutzung: Rund 84 Prozent der Gebäude werden ausschließlich zum Wohnen genutzt. Dabei sind die Bereiche westlich des Friedhofs sowie zwischen Flensburger Straße und Bahnhofstraße weitgehend reine Wohngebiete. Im restlichen Untersuchungsgebiet besteht dagegen eine Durchmischung mit anderen Nutzungen.

Einzelhandel/Dienstleistungen

Diese Nutzungen sind in Sörup v. a. in kleinteiligen Einheiten im Zentrum an der Bahnhof- und Bismarckstraße vorhanden. Zusätzlich gibt es großflächigen Einzelhandel am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets (Edeka) sowie südlich der Bahn in der Nähe des Zentrums (Penny). Nutzungen werden genauer in Kapitel 4.3 beschrieben.

Gewerbe

Gewerbenutzung ist im Untersuchungsgebiet nicht besonders prägend. Auffällig sind einige gewerbliche Nutzungen an der Ecke Marktstraße/Schleswiger Straße sowie ein großer Betrieb am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Auch diese Strukturen werden in Kapitel 4.3 beschrieben.

Landwirtschaft

Eine landwirtschaftliche Nutzung gibt es im Untersuchungsgebiet lediglich in der Meiereistraße.

Soziale Infrastruktur

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige soziale Infrastrukturen. Diese ist nach der Wohnnutzung die zweithäufigste Nutzung im Untersuchungsgebiet, die zusätzlich durch ihre großen Gebäudekörper besonders präsent im Ortsbild ist. Soziale Infrastruktur gibt es insbesondere in dem Kreuzungsbereich von Schleswiger Straße/Schulstraße/Angelner Straße. Hier sitzen u. a. die Schulen, die Kirche, die Sportanlagen, zwei Kitas sowie die Volkshochschule und das Bürgerhaus. Weiterhin gibt es soziale Infrastrukturen aus dem Bereich Gesundheit an der Bahnhofstraße sowie weitere im Untersuchungsgebiet verteilt. Detaillierter werden diese in Kapitel 4.4 beschrieben.

Gastronomie, Gastgewerbe/Pension

Im Zentrum des Untersuchungsgebiets sowie teilweise auch etwas weiter außerhalb befinden sich gastronomische Angebote, wie etwa Cafés und Restaurants. Gastgewerbe befindet sich an der Bahnhofstraße sowie der Marktstraße. Auch diese Angebote werden in Kapitel 4.3 beschrieben.

4.2.5 Leerstand

Im Untersuchungsgebiet waren während der Bestandsaufnahme im August 2020 drei Leerstände zu verzeichnen (vgl. Plan 3 Gebäudenutzung). Diese sind alle teilweise Leerstände, die eine Leerstandsquote von unter einem Prozent ergeben.

Bei einem Leerstand handelt es sich um ein Gebäude im Zentrum an der Bahnhofstraße, das grundsaniert wurde und aus diesen Gründen noch teilweise leer steht. Einige Wohnungen sind bereits vermietet, weitere Wohnungen sowie Büroflächen sollen in Zukunft noch vermietet werden. Das Gebäude wurde vor 1918 gebaut und ist, auch durch seine Lage am Bahnhofsvorplatz, sehr repräsentativ.



Abbildung 34: Teilweiser Leerstand Bahnhofstraße

Bei den leerstehenden Ladenflächen handelt es sich zum einen um eine in dem angrenzenden Nachbargebäude, das ebenso vor 1918 gebaut wurde und denkmalgeschützt ist (vgl. Kapitel 4.2.3). Hier bestand vormals eine Bäckerei. Das Gebäude weist gemäß der äußeren Inaugenscheinnahme während der Bestandsaufnahme einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Zum anderen steht weiter östlich in der Bahnhofstraße in einem ebenso vor 1918 gebauten Gebäude eine Ladenfläche leer. Hier bestand vormals ein Getränkemarkt sowie eine Kneipe.



Abbildung 35: Leerstand Ladenfläche Bahnhofstraße



Abbildung 36: Leerstand Ladenfläche Bahnhofstraße

4.2.6 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

Die Beschreibung und Bewertung der Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe aller Gebäude im Untersuchungsgebiet dient der Erhebung der vorgefundenen Mängel nach Maßgabe des § 136 BauGB. Die Bedarfe wurden auf Grundlage einer äußeren Inaugenscheinnahme beurteilt. Es können dadurch lediglich jene Bauteile beurteilt werden, die von den öffentlichen Flächen (Straßen) aus einsehbar sind. Die Bewertung beschreibt i. d. R. den Zustand des Gebäudes am Tag der Erhebung. Lediglich in manchen Fällen konnte diese Einschätzung durch Informationen durch Interviews, beispielsweise mit der Kommune oder mit Schlüsselpersonen, ergänzt werden. Nähere Betrachtungen von Gebäuden und Erkenntnisse im Laufe der Gesamtmaßnahme können im Einzelfall dazu führen, dass eine andere Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zu erfolgen hat. Demzufolge können sich auch Fördermöglichkeiten für Gebäude eröffnen, die vorerst nur mit einem niedrigen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf eingestuft wurden. Steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind ggf. unabhängig von der Bewertung möglich.

Der bauliche Zustand der 472 Gebäude im Untersuchungsgebiet weist zu weiten Teilen einen niedrigen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Von den begutachteten Gebäuden im Untersuchungsgebiet wurde bei 377 Gebäuden (80 Prozent) ein niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf ermittelt. Ein kleiner Teil der begutachteten Immobilien (95 Gebäude, 20 Prozent) weisen einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Mit einem hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf wurde kein Gebäude bewertet (vgl. Plan 9 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe).

Die Gebäude wurden drei Kategorien zugeordnet und anhand folgender Kriterien (die nicht alle zutreffen müssen) bewertet:

1. Niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: Mauerwerk, Fassade und Anstrich ohne Schäden oder nur leichte optische Makel
- Sockelbereich: ohne (Feuchtigkeits-)Schäden
- Fenster: intakte Verglasung, Rahmen und Dichtung
- Dachhaut: intakte Eindeckung ohne oder mit nur leichten Verwitterungsspuren

Zusammenfassung: Entweder bestehen nach äußerer Inaugenscheinnahme keine Sanierungs- und Modernisierungsbedarfe oder die Schäden sind geringfügig. Im letzteren Fall handelt es sich im Wesentlichen um optische Makel oder Schäden an einzelnen Bauteilen, die noch keine negativen Auswirkungen auf die bauliche Substanz, die Konstruktion oder die energetische Beschaffenheit haben. Im Untersuchungsgebiet weisen 80 Prozent der Gebäude einen geringen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf.

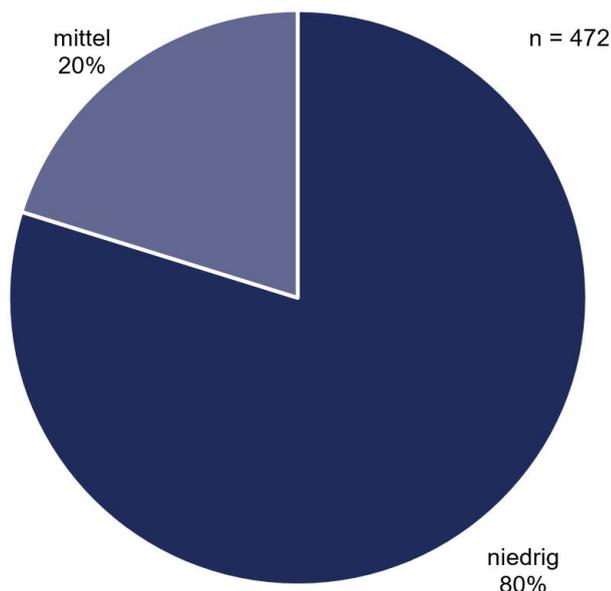


Abbildung 37: Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe Gebäude

2. Mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: leichte bis mittelschwere Putz- und Fugenschäden, schadhafter oder verwitterter Anstrich, erkennbare Feuchteschäden, mittlere Schäden an Fassadenkonstruktion
- Sockelbereich: erkennbare Feuchtigkeitsschäden, schadhafter Putz und Anstrich
- Fenster: ältere zweifachverglaste Fenster mit leichten Schäden an Rahmen und Dichtung
- Dachhaut: starke Vermoosung, deutliche Verwitterungsspuren, leichte Schäden an der Eindeckung

Zusammenfassung: Die ermittelten Schäden betreffen mehrere Bauteile und wirken sich bereits auf die bauliche Substanz, die Konstruktion oder die energetische Beschaffenheit aus. Diese sollten kurz- bis mittelfristig behoben werden, da andernfalls das Bauwerk gravierend geschädigt und sich die Lebensqualität der Bewohnenden verschlechtern würde. 20 Prozent der Gebäude im Untersuchungsgebiet weisen einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf.

3. Hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Fassade: deutliche Rissbildung in Mauerwerk und Fugen, starke Sinter- und Feuchtigkeitsspuren, stark beschädigte Fassadenbekleidung und -konstruktion, großflächige Putzschäden und stark verwitterter Anstrich
- Sockelbereich: starke Feuchteschäden, Putzschäden
- Fenster: einfachverglaste Fenster mit schadhafter Dichtung und starken Schäden am Rahmen, unbehandelte und verwitterte Holzrahmen
- Dachhaut: lose und beschädigte Dachziegel, starke Verwitterungsspuren

Zusammenfassung: Der Zustand und die energetische Beschaffenheit erfordert eine zeitnahe Sanierung, da bereits gravierende Schäden vorhanden sind, die vermuten lassen, dass die bauliche Substanz und Konstruktion bereits stark beeinträchtigt sind. Die Wohnbedingungen können bereits als ungenügend angesehen werden. Wie beschrieben hat kein Gebäude im Untersuchungsgebiet einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, so dass diese Kriterien bislang auf kein Gebäude im Untersuchungsgebiet zutreffen.

Die beteiligten Eigentümer:innen (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen) wurden ebenso zu notwendigen Maßnahmen an ihrer Immobilie befragt. Hierbei wurden insbesondere die Verbesserung der Wärmedämmung und die Erneuerung der Fenster genannt, aber auch die Erneuerung der Heizungsanlage oder von Sanitäranlagen, die Sanierung von Fassaden und die Instandsetzung des Dachs. Als Grund dafür, dass notwendige Maßnahmen bisher nicht umgesetzt wurden, wurden insbesondere fehlende finanzielle Mittel genannt, teilweise aber auch das Alter der Eigentümer:innen.

4.2.7 Investitions- und Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen

Die Eigentümer:innen wurde im Rahmen einer Selbstauskunft gebeten anzugeben, ob sie in den nächsten Jahren Investitionen im Bereich Instandsetzung- und Modernisierung sowie der energetischen Ertüchtigung an ihrem Gebäude vornehmen wollen. Diesbezüglich erteilten 212 Eigentümer:innen eine Auskunft. Ein Großteil der Beteiligten gab an, umfassende oder kleinere Maßnahmen an ihrem Gebäude bereits durchgeführt zu haben. Viele teilten mit, kleinere bis umfassende Maßnahmen zu planen (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Die äußere Inau-

genscheinahme im Rahmen der Bestandsaufnahme ergab dagegen einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf bei 20 Prozent der Gebäude (vgl. Kapitel 4.2.6). Demnach ist es auch als wahrscheinlich einzuschätzen, dass diese Eigentümer:innen Interesse haben, mit ihrer Immobilie im Sanierungsverfahren mitzuwirken, sowie dass eine vergleichsweise hohe Investitionsbereitschaft vorhanden ist.

Auch kann die Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung über die rege Beteiligung an den Beteiligungsmöglichkeiten festgemacht werden. Insbesondere in Bezug auf die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr sowie in Bezug auf die öffentlichen Räume, wie Bahnhofsvorplatz und Südensee, wurde ein vielfach geäußertes Interesse benannt. 34 Prozent der beteiligten Eigentümer:innen gaben im Rahmen der Beteiligung an, dass sie Interesse an einer Mitwirkung haben, 27 Prozent gaben immerhin ein bedingtes Interesse an (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

4.2.8 Untergenutzte und brachliegende Flächen

Im Untersuchungsgebiet bestehen einige untergenutzte oder brachliegende Flächen (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen). Diese wurden teilweise bereits in einem Innenentwicklungskonzept betrachtet (Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup 2017). Die untergenutzten oder brachliegenden Flächen befinden sich einige im Bereich zwischen Schleswiger Straße und Bahnlinie, während sich weitere im Untersuchungsgebiet verteilen.

Zentral im Untersuchungsgebiet liegt am Bahnhof eine private Fläche, die derzeit als Parkplatz für Pendelnde genutzt wird. Sie ist rund 2.400 Quadratmeter groß. Diese direkt an den Bahnhofsvorplatz angrenzende Fläche (vgl. Kapitel 4.5) ist aufgrund der fehlenden Gliederung und Gestaltung sowie der zentralen Lage als untergenutzt zu bezeichnen. Auch im Rahmen der Beteiligung der Eigentümer:innen gab es einige Rückläufe, in denen u. a. die Schlaglöcher kritisiert wurden (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).



Abbildung 38: Untergenutzte Fläche am Bahnhof

An der Straße Am Markt liegen derzeit auf zwei Flächen einige Flurstücke brach. Die beiden Flächen dort sind insgesamt 800 und 2.500 Quadratmeter groß und werden derzeit, planmäßig bis 2022, mit Wohngebäuden bebaut, nachdem im Jahr 2019 die dortige Gärtnerei aufgegeben wurde (vgl. Kapitel 4.2.10). So sind diese Flächen mittelfristig nicht mehr als brachliegende Flächen einzuschätzen.

Die weiteren untergenutzten Flächen im Untersuchungsgebiet sind zwischen 400 und 1.500 Quadratmeter groß. Diese sind meist nicht bebaute eigene Flurstücke, die von den Bewohnenden des Nachbargebäudes als Garten genutzt werden. Lediglich die Fläche in der Angelner Straße ist tatsächlich eine brachliegende Fläche, auf der im Jahr 2019 ein Gebäude abgerissen wurde und das bisher nicht wieder bebaut wurde.



Abbildung 39: Brachfläche Angelner Straße

4.2.9 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet werden im Plan 2 Eigentumsstruktur im Überblick dargestellt. Dieser zeigt, dass der Großteil der Flurstücke im Privatbesitz ist.

Die Straßen sind in öffentlicher Hand, zum größten Teil im Besitz der Gemeinde. Die Straßen Flensburger und Schleswiger Straße sowie Bahnhofstraße sind Landesstraßen; die Bismarckstraße, die Meiereistraße und der östliche Teil der Angelner Straße sind Kreisstraßen. Von der Eigentumszuordnung von Straßen- und Nebenflächen kann jedoch nicht auf die Baulasttragenden geschlossen werden. Dies kann voneinander abweichen. Für den Zugriff und die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommune ist demnach entscheidend, wer baulasttragend ist (vgl. Kapitel 4.6.1).

Zusätzlich sind einige Grünflächen im Eigentum der Gemeinde: die Flächen am Südensee, die Grünflächen und Spielplätze am Schwanenweg sowie nördlich im Untersuchungsgebiet und die Flächen der Sportanlagen. Auch die Flächen des Bahnhofsvorplatzes und des Bahnhofsgebäudes, das Gelände der kommunalen Kita und des Bauhofs (vgl. Kapitel 4.4.6) sowie die Flächen rund um das Bürgerhaus sind kommunal, genauso wie die Flächen zur Entwicklung des Wohngebiets Angelner Straße und des Feuerwehrstandorts. Zuletzt ist auch eine landwirtschaftliche Fläche südlich der Straße Am Markt im Eigentum der Gemeinde Sörup.

Weitere wichtige Eigentümer:innen sind der Schulverband Mittelangeln, die die Flurstücke der Schulgebäude sowie der Sporthalle in der Schulstraße besitzen, und der dänische Schulverband, dem die Flächen der dänischen Schule in der Neuen Straße gehören. Die Kirchengemeinde ist in Besitz der Flächen rund um die Kirche, des angrenzenden Friedhofs, des Pastorats sowie der kirchlichen Kita. Weiterhin gehört der Kirchengemeinde eine landwirtschaftliche Fläche am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Die Flurstücke der zentral durch das Untersuchungsgebiet verlaufenden Bahnlinie sind im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

4.2.10 Wohnen und Wohnumfeld

Die Beteiligung der Eigentümer:innen ergab, dass die überwiegende Anzahl der Wohnungen, zu denen eine Rückmeldung vorliegt, eine Größe von über 100 Quadratmetern hat (43 Prozent). Am geringsten sind Wohnungen mit weniger als 40 Quadratmetern vertreten (drei Wohnungen). Wohnungsgrößen mit 50 bis 59 Quadratmetern machen einen Anteil von zehn Prozent aus, während die mit 60 bis 79 bzw. 80 bis 99 Quadratmetern Anteile von 24 Prozent bzw. 22 Prozent aufweisen. Darüber hinaus zeigte die Beteiligung, dass 58 Prozent der Wohnungen drei bis vier

Zimmer aufweisen, gefolgt von Wohnungen mit fünf oder mehr Zimmern (27 Prozent). Lediglich 15 Prozent der Wohnungen der Beteiligten haben ein oder zwei Zimmer (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

Grundsätzlich sind die meisten Teilnehmenden der Eigentümer:innenbeteiligung mit den Wohnbedingungen für Familien mit Kindern zufrieden. Probleme gibt es allerdings bei der Barrierefreiheit des Bestands: 83 Prozent der beteiligten Personen gaben ein, dass in ihren Häusern Barrieren vorhanden sind – lediglich 17 Prozent, dass ihr Haus barrierefrei ist (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Angesichts des demografischen Wandels und dem steigenden Anteil an älteren Bewohnenden, der Sörup bevorsteht (vgl. Kapitel 3.4), ist hier ein Mangel an entsprechenden Wohnangeboten zu verzeichnen. Im Jahr 2015 wurden im Tegelberg Neubauten mit altengerechten Wohnungen realisiert, so dass sich dieses Wohnangebot in Sörup verbessert hat.

Ungefähr ein Drittel der beteiligten Eigentümer:innen vermietet ihre Immobilie vollständig oder teilweise (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Die durchschnittliche Nettokaltmiete für Wohnen im Kreis Schleswig-Flensburg liegt bei etwa sechs Euro pro Quadratmeter. Für Sörup selbst sind keine Zahlen verfügbar (Immowelt AG 2021). Ein Wohnraumversorgungskonzept besteht für das Amt oder den Landkreis nicht.

Sozialer Wohnungsbau besteht im Untersuchungsgebiet mit dem Marienhof in der Bahnhofstraße. Dieses stellt ein Angebot für Service-Wohnen der Diakonie dar (vgl. Kapitel 4.4.3) und ist demnach in der Zielgruppe eingeschränkt. Abgesehen davon besteht im Untersuchungsgebiet kein weiteres Angebot für sozialen Wohnraum und ist auch derzeit nicht geplant (s. Neubauprojekte unten), so dass dies klar als Mangel für die Bewohnenden Sörups anzusehen ist, insbesondere da im gesamten Kreis der Bestand an sozialem Wohnraum zurückgeht, während die Mieten steigen (Wohnungsmarktprofil 2020 Kreis Schleswig-Flensburg). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird ebenso angegeben, dass bezahlbarer Mietwohnungsbau im Untersuchungsgebiet fehle. Als Vorschlag wird die Realisierung in Form eines Mehrgenerationenhauses mit Gemeinschaftseinrichtungen angeführt (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).

Grundsätzlich wünschen sich die beteiligten Eigentümer:innen sowohl Wohnraum für Familien als auch Mietwohnungsbau (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Des Weiteren wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung betont, dass neuer Wohnraum nicht durch die Ausweisung neuer Wohngebiete, insbesondere im Außenbereich, geschaffen werden solle, da hierdurch immer neue Flächen versiegelt werden würden. Stattdessen solle der Erhalt und die Modernisierung der bestehenden Bebauung im Vordergrund stehen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).

Neuer Wohnraum wird im Untersuchungsgebiet derzeit an zwei Orten realisiert. Zum einen wird die Fläche einer ehemaligen Gärtnerei an der Ecke Schleswiger Straße/Am Markt mit einer Bebauung aus 13 Einfamilien- und Reihenhäusern entwickelt. Zum anderen ist ein Neubaugebiet rund um die Angelner Straße im Südosten des Untersuchungsgebiets in Planung. Hier sollen sowohl in Einfamilien- als auch in Mehrfamilienhausbebauung insgesamt ca. 200 Wohneinheiten realisiert werden (104 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern, ca. 48 Wohneinheiten in Doppel- und Reihenhäusern und ca. 53 Wohneinheiten in Einfamilienhäusern).

Zusammenfassende Bewertung Gebäude- und Flächenbestand

MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Städtebauliche Missstände durch untergenutzte Brachflächen in zentraler Lage
- Wohnungsangebot ist nicht der demografischen Entwicklung angepasst: wenige barrierefreie Wohnungen, wenige Angebote für ältere Menschen, kein Wohnraumversorgungskonzept
- Mangel an sozialem Wohnungsbau

STÄRKEN UND POTENZIALE

- Kirche als historischer Mittelpunkt des Ortes
- Bestand historischer, raumbildprägender Gebäude im Ortskern, wie u. a. das Kreisbahnhofs-hotel
- Kaum Leerstand von Wohngebäuden
- Potenzialflächen für Nachverdichtung vorhanden
- Geringer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf bei überwiegender Anzahl der Gebäude
- Hohe Investitionsbereitschaft der Eigentümer:innen
- Flächen im Besitz der Gemeinde für künftige Entwicklung eines Wohngebiets mit sozialer Infrastruktur

4.3 Handel, Dienstleistung und Gewerbe

Im Untersuchungsgebiet gibt es verschiedene Betriebe aus dem Bereich Handel, Dienstleistung und Gewerbe, die im Folgenden beschrieben werden. Als Interessenvertretung dieser Akteur:innen dient in Sörup der Handels- und Gewerbeverein Sörup, der gemäß Eigenauskunft über rund 65 Mitglieder verfügt. Der Verein organisiert in Sörup verschiedene Veranstaltungen, wie z. B. das Johannifeuer am Südensee (vgl. Kapitel 4.5) oder ein Lichterfest zum Advent.

Gewerbe und Industrie

Im Untersuchungsgebiet sind nur wenige Gewerbebetriebe ansässig – Industriebetriebe sind nicht vorhanden. Die Gewerbebetriebe – eine Autowerkstatt, ein Betrieb für Textilprodukte für die Luftfahrt sowie drei Handwerke verteilen sich im Gebiet. Ergänzend bestehen kleinteilige Gewerbebetriebe, die verschiedene Leistungen wie Dachdeckerei, Maurerei, Betonbau, Tief- und Straßenbau oder Holz- und Montagebau anbieten. Diese Betriebe weisen keinen eindeutig erkennbaren Firmensitz auf, sondern werden aus Wohngebäuden heraus geführt.

Außerhalb des Untersuchungsgebiets sind zwei Gewerbegebiete vorhanden: westlich und östlich des Untersuchungsgebiets befinden sich jeweils mehrere Gewerbegebiete mit unterschiedlichen Betrieben (vgl. Kapitel 3.5). Das Gewerbegebiet westlich des Untersuchungsgebiets soll zudem erweitert werden, wofür der Bebauungsplan bereits aufgestellt wurde.

Einzelhandel und Dienstleistungen

Im Untersuchungsgebiet bestehen mehrere Einzelhandelsangebote. Hierzu gehören zunächst ein Penny in zentraler Lage am Bahnhof und ein Edeka an der Bahnhofstraße weiter östlich im Untersuchungsgebiet. Damit ist der

Penny als tägliche Einkaufsmöglichkeit für alle Bewohnenden des Untersuchungsgebiets in maximal 700 Metern erreichbar; die Wege zum Edeka sind dagegen z. T. etwas weiter. Der Edeka wurde im Jahr 2021/2022 durch einen größeren Neubau auf dem Nachbargrundstück ersetzt (vgl. B-Plan in Kapitel 3.2) und ist in diesem Zuge für etwa sechs Wochen geschlossen. Der neue Markt wurde im Januar 2022 eröffnet.

Weiterhin findet seit dem Sommer 2020 jeden Freitag ein Wochenmarkt auf dem Bahnhofsvorplatz statt, der das Lebensmittelangebot in zentraler Lage ergänzt. Zusätzlich besteht in Sörup ein Lidl nordöstlich des Untersuchungsgebiets an der L292. Weitere Einzelhandelsangebote bestehen im Zentrum mit einem kleinen Fernsehfachgeschäft in der Flensburger Straße, einem Geschäft für Spielzeug und Geschenke und einem Trödelmarkt an der Bahnhofstraße. Diese Einzelhandelsangebote nehmen wichtige Versorgungsfunktionen sowohl für Sörup als auch für die umliegenden Dörfer wahr.

Zusätzlich bestehen mehrere Dienstleistungen an der Bahnhofstraße in zentraler Lage im Untersuchungsgebiet. Hierzu gehören ein Floristikgeschäft, ein Frisierbetrieb, eine Sparkasse und eine Volksbank, ein Reisebüro und eine Druckerei. Damit werden hier einige wichtige Angebote der Daseinsvorsorge gedeckt. In direkter Umgebung des Zentrums bestehen zusätzlich eine Versicherung und eine Spielothek an der Schleswiger Straße. Weiterhin im Untersuchungsgebiet vorhanden sind zwei Fahrschulen an der Angelner und der Flensburger Straße, ein weiteres Reisebüro an der Angelner Straße, eine Keramikwerkstatt an der Marktstraße, zwei Frisierbetriebe an der Bismarckstraße und der Flensburger Straße, ein Solarium an der Bahnhofstraße und ein Vertrieb für verschiedene Reinigungs- und Hygieneprodukte in der Flensburger Straße.

Im Gebiet sind außerdem viele kleinteilige Handels- und Dienstleistungsangebote zu finden, welche aufgrund ihres Maßstabs kein Gebäude beanspruchen, sondern aus Wohngebäuden heraus betrieben werden. Diese Angebote reichen beispielsweise von IT-Dienstleistungen, Hausverwaltungsdienste oder Schornsteinreinigung über Frisierbetriebe, Hundetraining und Marketing bis zu kleinmaßstäblichen Vertrieben von Kosmetikprodukten, Deko-Artikeln, Kleidung und selbst gefertigten Waren.

Im Sommer 2019 gab es weiterhin über mehrere Wochen hinweg ein temporäres Co-Working-Space am Parkplatz am Bahnhof, eingerichtet von der Initiative Co-Working-Land und initiiert vom Kreis. Diese konnten kostenlos genutzt werden und diese Räumlichkeiten wurden gut angenommen, so dass im ZKD (2020) eine Verstetigung vorgeschlagen wird. Diese Verstetigung plant derzeit auch die Gemeinde.

Gastronomie und Tourismus

Im Untersuchungsgebiet bestehen mit dem Kreisbahnhofshotel in der Marktstraße und dem Kunsthof Söruper Hof zwei Übernachtungsangebote. Im Kreisbahnhofshotel gibt es auch mietbare Saalräume. Diese haben gemäß dem Innenentwicklungskonzept erhebliche Lärmemissionen für das Umfeld (Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup 2017). Das Kunsthof verfügt zusätzlich über ein Bistro sowie verschiedene Kulturangebote (vgl. Kapitel 4.4). Im Untersuchungsgebiet gibt es mit dem Restaurant Etna in der Flensburger Straße lediglich ein Restaurant – hinzu kommen ein Dönerimbiss in der Bismarckstraße, ein Bäckereicafé und ein Eiscafé in zentraler Lage an der Bahnhofstraße sowie ein Pizzalieferdienst in der Bahnhofstraße. Außerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es weiterhin ein Restaurant in der Flensburger Straße.

Für den Tourismus sind die Badestelle (vgl. Kapitel 4.4.7 und 4.5) und der Wohnmobilstellplatz am Südensee relevant. Diese Anlage ist sowohl für die Bewohnenden Sörups und der umliegenden Dörfer als auch für Besuchende

ein attraktiver Aufenthaltsort. Auch besteht ein Wanderweg rund um den Südensee. Zudem ist im Bahnhofsgelände eine Tourismusinformation untergebracht. Diese wird betrieben vom LTO Grünes Binnenland und der Gemeinde Sörup.

Zusammenfassende Bewertung Handel, Dienstleistung und Gewerbe

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahversorgungsangebote teilweise in Randlagen, nicht (für Alle) fußläufig erreichbar ▪ Eingeschränktes gastronomisches Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Funktionales Zentrum im Bahnhofsumfeld ▪ Einige Dienstleistungen im fußläufig erreichbaren Ortskern ▪ Wochenmarkt ▪ Nahversorgungsfunktion für die umliegenden Gemeinden ▪ Verschiedene größere Arbeitgeber:innen in den Gewerbegebieten außerhalb des Untersuchungsgebiets ▪ Tourismusqualität vorhanden, insbesondere durch Badestelle Südensee und Wohnmobilstellplatz ▪ Einige kleingastronomische Angebote sowie Saalbetrieb vorhanden ▪ Potenzial zur Verstetigung Co-Working-Space

4.4 Soziale Infrastruktur

Eine Übersicht aller erhobenen Infrastrukturen im Untersuchungsgebiet bietet der Plan 6 Soziale Infrastruktur. In dieser sind die verschiedenen Angebote dargestellt, die sich auf die folgenden Kategorien beziehen: Bildung, Kinderbetreuung, Fürsorge, Gesundheit, öffentliche Sicherheit sowie Sport und Freizeit. Diese bieten wichtige Qualitäten für die ansässige Bevölkerung.

4.4.1 Bildung

In die Kategorie der Bildungseinrichtungen fallen die örtlichen Schulen, Volkshochschulen sowie Bibliotheken. Im Untersuchungsgebiet gehören hierzu die Südenseeschule als Grundschule, das Förderzentrum Astrid-Lindgren-Schule sowie die Dänische Schule Sörup als Grundschule mit Gemeinschaftsschulteil. Weiterhin gibt es die Gemeindebücherei und die Volkshochschule Sörup.

Südenseeschule

Zentral im Untersuchungsgebiet an der Schulstraße befindet sich die Südenseeschule als ein- bis zweizügige Grundschule. Diese besuchten im Schuljahr 2020/2021 rund 120 Kinder. Es handelt sich hierbei um eine betreute Grundschule mit der Möglichkeit einer Betreuung bis 16 Uhr.

Gemäß Schulentwicklungsplan 2018 wird die Anzahl der Schulkinder auf etwa 100 im Schuljahr 2035/2036 zurückgehen. Hiermit ist der langfristige Erhalt des Schulstandorts, abhängig von der Mindestschulkinderzahl von 80 Schulkindern, gesichert.



Abbildung 40: Südenseeschule

Die Bestandsaufnahmen im August 2020 ergaben einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf hinsichtlich der Fassade der Schulgebäude, die z. T. von 1927 stammen. Im Anschluss an den Schulbetrieb wird das Gebäude, insbesondere die Aula, auch für andere Angebote genutzt. Hierzu gehören verschiedene Vereine und Verbände, wie der DRK, die VHS und der STV Sörup.

Der Schulhof der Südenseeschule verfügt im südlichen Teilbereich Richtung Schulstraße über eine Sandfläche mit Spielgeräten, im mittleren Teilbereich zwischen den Gebäudekörpern über eine freie, neu angelegte gepflasterte Fläche sowie über eine weitere kleine Spielfläche im Nordosten. Insgesamt gibt es einige Klettergerüste, Schaukeln und Turnstangen sowie eine umfassende, z. T. neu angelegte Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern. Lediglich Rückzugs- und Sitzmöglichkeiten für die Kinder sind kaum vorhanden. Der Zustand ist, auch aufgrund der Neuanlage des zentralen Teils, gepflegt und ansprechend.

Als weiterführende Schulen besuchen viele Söruper Schüler:innen die Struensee-Gemeinschaftsschule oder das Bernstorff-Gymnasium in Satrup. Im Schuljahr 2018/2019 betraf dies gemäß des ZKD (2020) 67 bzw. 91 Schüler:innen. Im Zuge der Fahrplananpassungen im Sommer 2021 wurde die Anbindung für die Schüler:innen, sowohl für den Unterricht als auch zum Besuch von Schulfreund:innen abseits der Schulzeiten, erheblich verbessert (vgl. Kapitel 4.6.3).

Astrid-Lindgren-Schule

Die Astrid-Lindgren-Schule/Förderzentrum Angeln befindet sich direkt angrenzend an die Südenseeschule. Hier werden derzeit rund 60 Schüler:innen aus den Klassenstufen fünf bis neun mit sonderpädagogischem Förderbedarf im Bereich Lernen unterrichtet. Hierfür wird mit mehreren Grundschulen, Gemeinschaftsschulen und anderen Förderzentren aus der Region Angeln zusammengearbeitet. Weiterhin findet über das Förderzentrum auch Arbeit an Regelschulen im Sinne einer



Abbildung 41: Astrid-Lindgren-Schule

Prävention statt, wie die Begleitung und die Unterrichtung von Kindern mit besonderem Unterstützungsbedarf oder die Diagnostik und Beratung im Hinblick auf mögliche Förderschwerpunkte. Außerdem wird mit verschiedenen Kitas im Hinblick auf sprachliche Entwicklung zusammengearbeitet. Die Schüler:innenzahlen der Schule sind gemäß den Auskünften der Gemeinde stabil und der Standort demnach sicher.

Auch bei diesem Gebäude wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme ein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf in Bezug auf die Fassade und die Fenster ermittelt. Das Gebäude wurde zwischen 1958 und 1987 gebaut.

Der Schulhof der Astrid-Lindgren-Schule verfügt über eine Sportfläche mit angrenzender befestigter Fläche mit Sitzmöglichkeiten und Markierungen als Verkehrsübungsplatz. Hier gibt es einen Basketballkorb, eine Skaterampe und eine Tischtennisplatte, Bäume, Treppenstufen und Bänke zum Sitzen sowie auf der Asphaltfläche aufgemalte Straßenlinien. Der Zustand des Schulhofs ist grundsätzlich gepflegt, aber es fehlt an Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten, wie auch Rückzugsmöglichkeiten. Weiterhin gibt es mit Ausnahme der Beete direkt vor dem Schulgebäude wenige Gestaltungselemente, so dass der Schulhof wenig ansprechend ist. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein Ausbau der Skateanlagen bzw. eine Ergänzung um weitere Skateelemente angeregt (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).

Dänische Schule

Im Untersuchungsgebiet gibt es weiterhin eine Grundschule mit Gemeinschaftsschulanteil für die dänische Minderheit, betrieben durch den Dänischen Schulverein für Südschleswig, mit etwa 50 Schulkindern. In den dänischen Schulen wird grundsätzlich auf Dänisch unterrichtet, die Abschlüsse werden sowohl in Deutschland als auch in Dänemark anerkannt. Die Schule befindet sich nordöstlich des Söruper Zentrums.



Abbildung 42: Dänische Schule

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bei den zugehörigen Gebäuden kein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf festgestellt.

Der Schulhof der dänischen Schule verfügt über eine Rasenfläche sowie eine gepflasterte Fläche mit verschiedenen Spielmöglichkeiten. Hier gibt es Fußballtore, verschiedene Klettergerüste, Turnstangen sowie umfassenden Baumbestand. Der Schulhof ist in einem guten Zustand und infolge des vielen Grüns auch attraktiv.

Gemeindebücherei

Im Gebäude der Südenseeschule untergebracht und vom Schulhof der Astrid-Lindgren-Schule zugänglich ist die Gemeindebücherei Sörup. Diese ist am Montag, Mittwoch (nur vormittags) und Donnerstag geöffnet. Im September und Oktober 2020 gibt es hier testweise die „Mobile Bibliothek der Dinge“ des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein. Durch diese können sich Inhabende eines Leseausweises verschiedene Geräte und Alltagsdinge ausleihen, wie etwa eine Lochzange, ein Strommessgerät oder einen Beamer.



Abbildung 43: Gemeindebücherei

Volkshochschule

Auch die Volkshochschule Sörup bietet verschiedene Bildungsangebote im Untersuchungsgebiet an. Das Angebot umfasst u. a. die Bereiche Gesellschaft und Umwelt, Kultur und Gestalten, Gesundheit und Fitness, Sprachen, Grundbildung, Beruf und Computer sowie verschiedene Angebote für Kinder. Zusätzlich gibt es auch einige online stattfindende Angebote, z. T. kostenfrei. Die Volkshochschule nutzt verschiedene Räumlichkeiten: Den Hauptsitz sowie den angrenzenden Bürgersaal in der Schleswiger Straße, die drei Schulen im Untersuchungsgebiet einschließlich der Bücherei, das Hotel Söruper Hof und die Kita Villa Kunterbunt. Hinzu kommen vier Räumlichkeiten in angrenzenden Dörfern. Aufgrund der zahlreichen unterschiedlichen Veranstaltungsorte ist die Vernetzung der Angebote und Teilnehmenden nur eingeschränkt möglich.

4.4.2 Kinderbetreuung

Im Untersuchungsgebiet gibt es vier Kindergärten, die sich im Untersuchungsgebiet verteilen. Insgesamt gibt es so 205 Betreuungsplätze im Untersuchungsgebiet.

Der Bedarfsplan Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege des Kreises 2020-2021 zeigt, dass die Zahl der Geburten in Sörup in den letzten 15 Jahren zurückgegangen ist. So wird im Plan davon ausgegangen, dass für die Ü3-Kinder in Sörup ausreichend Plätze zur Verfügung stehen. Für die U3-Kinder reichen die Plätze jedoch nur aus, wenn maximal die Hälfte dieser Kinder betreut werden sollen, so dass hier zukünftig von einem Mangel auszugehen ist. Gesamtgesellschaftlich ist perspektivisch davon auszugehen, dass der Bedarf an Betreuungsplätzen im Zuge gesellschaftlicher Entwicklungen und sich verändernden rechtlichen Rahmenbedingungen weiter ansteigen wird. Auch das Gute-Kita-Gesetz, das einen höheren Betreuungsschlüssel vorsieht, ist für die Entwicklung der Betreuungsplätze von Bedeutung, da ohne eine Personalaufstockung die Zahl der betreuten Kinder reduziert werden muss. Im ZKD (2020) wird zudem von einem steigenden Bedarf an Betreuungsplätzen infolge der Neubautätigkeiten ausgegangen, insbesondere in Bezug auf U3-Gruppen. Aufgrund der Unsicherheit bezüglich der zukünftig benötigten Betreuungsplätze sei es daher sinnvoll, „bei Ausbauüberlegungen langfristige sinnvolle Nachnutzungskonzepte mit zu denken, sollte sich herausstellen, dass Kapazitäten langfristig nicht benötigt werden“ (ZKD 2020).

Im B-Plan 27 für das Neubaugebiet im Südosten des Untersuchungsgebiets an der Angelter Straße ist eine neue Kita festgesetzt. Gemäß dem zugehörigen Verkehrsgutachten soll die Kita 120 Betreuungsplätze in sechs Gruppen bieten.

Kita Villa Kunterbunt

Zunächst besteht neben dem Schulgelände die Kita Villa Kunterbunt mit Betreuungszeiten zwischen 7 und 16 Uhr. Diese wurde 1993 gegründet; Trägerin ist die Gemeinde Sörup. Inzwischen gibt es sechs Gruppen – davon zwei Ü3-, eine U3- und eine altersgemischte Gruppe am Standort in der Schulstraße. Hinzu kommen eine Ü3-Naturgruppe am Südensee und eine altersgemischte Gruppe „Hoppetosse“, die bis Ende 2023 befristet in einer ehemaligen Physiotherapiepraxis im Elkiertamm untergebracht ist. So gibt es insgesamt 95 Betreuungsplätze.



Abbildung 44: Kita Villa Kunterbunt

Das Gebäude der Kita wurde 2002 eröffnet und 2009 erweitert. So wurde während der Bestandsaufnahme kein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf festgestellt.

Insgesamt ist die Kita stark ausgelastet. So sind die Räumlichkeiten zu klein und sie entsprechen nicht den zeitgemäßen Bedürfnissen der Kinderbetreuung, insbesondere im U3-Bereich. Ebenso fehlt es an Ausstattung für diese Altersgruppe, wie beispielsweise Kinderbetten und Möglichkeiten zum Wickeln. Weiterhin reichen die Räumlichkeiten für die Angestellten sowie das Materiallager nicht aus. Dieser Bedarf ist in dem bestehenden Gebäude nicht zu decken, weshalb wie beschrieben zwei Gruppen ausgelagert wurden. Für diese provisorische Situation der ausgelagerten Gruppen sowie der Raumbedarfe im bestehenden Kitagebäude ist eine dauerhafte Lösung notwendig.

Ev. Kita Arche Noah

Weiterhin besteht neben dem Gemeindehaus an der Schleswiger Straße die evangelische Kita Arche Noah, die 1962 gegründet wurde. Sie verfügt insgesamt über fünf Gruppen: zwei Ü3-, zwei U3- und eine Waldgruppe – insgesamt also 78 Plätze. Die Kita bietet Betreuungszeiten zwischen 7 und 15 Uhr an; Trägerin ist das Kitawerk des Kirchenkreises. Betreut werden Kinder aus Sörup, der Umgebung und aus Ahneby.



Abbildung 45: Ev. Kita Arche Noah

Bei der Bestandsaufnahme wurde bei dem Gebäude, das in der Nachkriegszeit gebaut wurde, ein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf hinsichtlich der Fassade und des Sockels festgestellt. Im Zuge des ZKD (2020) wurde zudem der Bedarf einer altersbedingten Sanierung und Anpassung an verschiedene Anforderungen wie Lärmschutz und Dämmung festgestellt. Weiterhin fehle es an multifunktional nutzbaren Räumlichkeiten, wie beispielsweise ein Speise-, ein Personal-, ein Therapie- und ein Bewegungsraum, ein Materiallager, Sanitäranlagen mit Dusche und ein Elterngesprächszimmer.

Aufgrund den eingeschränkten räumlichen Möglichkeiten wurde eine der Ü3-Gruppen sowie der Schutzraum der Waldgruppe in das kirchliche Gemeindehaus ausgelagert. Diese bisher jährlich genehmigte Auslagerung wird perspektivisch jedoch nicht mehr durch den Kreis genehmigt, weshalb derzeit ein:e Architekt:in mit der Konzeption eines An- und Umbaus sowie einer Sanierung des Bestands im Innen- und Außenraum beauftragt ist. Geplant ist, Teile des Bestandsgebäudes abzureißen und durch einen größeren Neubau an gleicher Position zu ersetzen. Grundsätzlich ist auf dem Grundstück für eine Erweiterung für die fehlenden Räumlichkeiten Platz. Auch wäre auf dem Grundstück Platz für einen Neubau, der die Engpässe beseitigen könnte.

Dänische Kita

Nördlich des Söruper Zentrums befindet sich die dänische Kita, die in den 1906ern gegründet wurde und dessen Träger der dänische Schulverein ist. In dieser gibt es zwei Ü3-Gruppen (30 Plätze), in denen zusätzlich vier U3-Kinder betreut werden. Diese Kinder kommen aus Sörup und der Umgebung. Die Betreuungszeiten sind zwischen 7 und 14 Uhr.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bei dem Gebäude ein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf hinsichtlich der Fassade, des Sockels und des Daches festgestellt.



Abbildung 46: Dänische Kita

4.4.3 Fürsorge

Zu den Infrastrukturen der Fürsorge zählen Angebote wie durch das Rote Kreuz, Kleiderkammer und Tafel, aber ebenso Diakonie, Jugendtreffs sowie Treffpunkte und Wohnangebote für Senior:innen in Pflegeeinrichtungen.

Jugendzentrum

Im Untersuchungsgebiet, im Gebäude der Astrid-Lindgren-Schule befindet sich das Jugendzentrum Sörup. Trägerin ist die Gemeinde. Hier findet offene Jugendarbeit mit verschiedenen Angeboten wie Spiel- und Sportmöglichkeiten oder Koch- und Kreativangeboten statt. Weiterhin gibt es verschiedene Veranstaltungen sowie Beratungsmöglichkeiten und der Ort dient als offener Treffpunkt für die Jugendlichen Sörups. Gemäß ZKD sind die Räumlichkeiten jedoch zu klein, mangelhaft ausgestattet und kalt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird zudem die Integration sozialpädagogischer Angebote, z. B. zur Berufsberatung, vorgeschlagen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).



Abbildung 47: Jugendzentrum

Pflege

Im Untersuchungsgebiet befindet sich seit 1989 im zentralen Bereich mit dem Marienhof ein Angebot für Service-Wohnen der Gemeinde Nah, einer Einrichtung der Gruppe Norddeutsche Gesellschaft für Diakonie in Rendsburg. Hier gibt es 17 eigenständige, altengerechte Mietwohnungen in Reihenhaustil, in denen Unterstützung durch eine Hausmeisterin sowie durch Pflegeangebote der Diakonie geboten wird. Die Diakonie bietet auch wöchentlich feste Beratung an. Auch befindet sich auf dem Gelände ein Veranstaltungsraum für private Feiern oder Veranstaltungen wie Märchenerzählabende, einen Demenz-Gesprächskreis und Volkshochschulkurse. Für die Wohnungen ist ein Wohnberechtigungsschein erforderlich.



Abbildung 48: Marienhof

Außerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es zusätzlich das Haus Rosengarten sowie das Haus Tannenhof. Das Haus Rosengarten, eine Einrichtung für Betreutes Wohnen, befindet sich nordöstlich des Untersuchungsgebiets und verfügt über 16 Plätze. Das Alten- und Pflegeheim Tannenhof liegt östlich des Untersuchungsgebiets. Dieses verfügt gemäß ZKD über 45 Plätze – in Vollzeitpflege oder sofern vorhanden auch in Kurzzeit- oder Demenzpflege. Die Angebote sind derzeit allerdings vollausgelastet, so dass die Plätze für die Kurzzeitpflege nicht zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Beteiligung für das ZKD wünschten sich einige Bewohnende ambulant betreute Wohngemeinschaften. Hier sollten vor drei Jahren begonnene Gespräche mit der Koordinationsstelle für innovative Wohn- und Pflegeformen im Alter (KIWA) über eine mögliche Demenz-Wohngruppe wiederaufgenommen werden. Diesbezüglich wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Lichthof in einigen Nachbargemeinden hingewiesen, der ein auf Menschen mit Demenz angepasstes Wohnangebot darstellt, und als positives Vorbild auch für Sörup angesehen wird. Als Idee wird weiterhin angeführt, Kindergarten und Pflegeeinrichtung unter einem Dach zu bündeln (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Im ZKD wurde zusätzlich angesichts der ausgelasteten Kapazitäten des bestehenden Pflegeheims ein Bedarf an Tages- und Kurzzeitpflegeeinrichtungen erkannt. Möglicherweise reduziert sich dieser Bedarf im Zuge der geplanten Erweiterung einer Tagespflegeeinrichtung in Steinbergkirche; diese Entwicklung bleibt abzuwarten.

AWO, DRK

Auch die Arbeiterwohlfahrt (AWO) sowie das Deutsche Rote Kreuz (DRK) bieten in Sörup verschiedene Unterstützungsmöglichkeiten im Bürgerhaus in der Schleswiger Straße, teilweise auch in der Aula der Schule, an. Hierzu gehört eine kostenlose Unterstützung für ältere und behinderte Menschen im Alltag, wie etwa beim Einkaufen oder bei Ärzt:innenbesuchen, durch die AWO. Weiterhin werden jeden Mittwochabend durch die AWO Lebensmittel im Rahmen der Söruper Tafel angeboten. AWO und DRK gemeinsam führen die Kleiderkammer, die zwei Mal im Monat geöffnet hat.

Sozialstation, Betreuungsbüro

Im Gesundheitszentrum gegenüber dem Bahnhof befindet sich die Sozialstation Gelting – Sörup – Steinbergkirche der Diakonie. Diese bietet eine Tagesbetreuung mit verschiedenen gemeinsamen Aktivitäten für Menschen, die diese Unterstützung benötigen, an. Außerdem leitet diese eine Seniorensitzsportgruppe sowie betreute Seniorennachmittage im Marienhof. Auch berät die Sozialstation zu verschiedenen Pflegemöglichkeiten, Hilfsmitteln oder möglichen baulichen Veränderungen zu Hause.

Ebenso im Gesundheitszentrum befindet sich ein Betreuungsbüro für verschiedene Menschen, die Hilfe benötigen, wie z. B. Menschen mit Behinderung oder Geflüchtete.

Seniorenbeirat

In der Gemeinde Sörup gibt es weiterhin einen Seniorenbeirat. Dieser wurde 1999 mit einer Satzung gegründet – nach dieser soll der Seniorenbeirat als Interessenvertretung der älteren Bewohnenden die Entscheidungen der Gemeinde einbezogen werden. Er tagt alle vier Wochen im Bürgerhaus.

DLRG

Die DLRG Sörup-Satrup ist seit 1998 während der Sommermonate täglich zwischen 10 und 18 Uhr am Südensee für die Wasserwacht zuständig. Auch kann diese Schwimmbadzeichen abnehmen.

Sozialpass SörupPass

Seit 2016 gibt es die Möglichkeit, für einkommensschwache Familien und Einzelpersonen den SörupPass zu beantragen, um die Nutzung kultureller und sportlicher Einrichtungen bzw. Angebote des kommunalen Gemeinschaftslebens durch Kostenermäßigungen zu ermöglichen. Anspruchsberechtigt sind Empfänger:innen von laufenden Leistungen der Sozialhilfe nach SGB XII, von Arbeitslosengeld II nach SGB II, von Wohngeld und von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Das Angebot umfasst aktuell i. d. R. die Ermäßigung bei verschiedenen sozialen Infrastrukturen um 25 Prozent. Hierzu gehören ein ermäßigter Halbjahresbeitrag in der Gemeindebücherei für Erwachsene -- für Minderjährige ist diese kostenlos möglich --, Kursangebote der Volkshochschule Sörup e. V., Anfänger- und Ferienschwimmkurse der DLRG Wasserwacht Sörup-Satrup, der Söruper Ferien-Kinderspaß sowie Vereinsbeiträge des STV Sörup e. V. des Söruper Tennis-Club e. V. Die Gemeinde erstattet den Anbietenden diese Reduktionen entsprechend. Das Angebot wird jeweils jährlich festgelegt und veröffentlicht.

4.4.4 Gesundheit

Die medizinische Versorgung ist gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel und der daraus resultierenden steigenden Nachfrage an diesbezüglichen Dienstleistungen von besonderer Bedeutung. Auch Sörup ist von einer zunehmenden Überalterung betroffen, wodurch die gesundheitspezifische Infrastruktur einen hohen Stellenwert in der örtlichen Nahversorgung einnimmt. Zur den erhobenen Einrichtungen zählen Praxen für Allgemeinmedizin, Fachärzt:innen sowie Zahnärzt:innen, Apotheken, Physiotherapiepraxen, Rettungsdienste oder auch ambulante Pflegedienste.

Als zentrale Einrichtung für die medizinische Infrastruktur ist das Gesundheitszentrum an der Bahnhofstraße im Zentrum Sörups relevant. Hier gibt es verschiedene Angebote, die jeweils selbstständig agieren: eine Apotheke, eine Physiotherapie-, eine Hausarzt- und eine Zahnarztpraxis sowie eine Praxis für Ergo- und Handtherapie. Auch die bereits beschriebene Sozialstation dort übernimmt Aufgaben aus diesem Bereich, wie verschiedene Aufgaben eines Pflegedienstes. Ebenfalls in direkter Nähe des Zentrums an der Schleswiger Straße befindet sich ein weiterer Zahnarzt und eine Tierärztin sowie in der Bahnhofstraße ein weiterer Pflegedienst. Weiter östlich im Untersuchungsgebiet gibt es eine weitere Physiotherapiepraxis sowie südwestlich des Zentrums zwei Psychotherapiepraxen. Außerhalb des Untersuchungsgebiets gibt es eine Hebamme, die im Bürgerhaus in der Schleswiger Straße eine offene Hebammensprechstunde sowie verschiedene Kurse anbietet. Damit ist insgesamt in vielen medizinischen Bereichen ein gutes Angebot in Sörup vorhanden, das zudem gut erreichbar im Zentrum gebündelt liegt. Auch die beteiligten Eigentümer:innen sind mit der hausärztlichen Versorgung zufrieden (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).



Abbildung 49: Gesundheitszentrum

Für verschiedene Fachärzt:innen, wie etwa im Bereich Gynäkologie, Orthopädie oder Kinderheilkunde, müssen die Bewohnenden den Nachbarort Satrup in sechs Kilometern Entfernung aufsuchen. Für weitere Fachrichtungen ist eine Fahrt nach Flensburg erforderlich. Im Rahmen der Beteiligung für das ZKD wünschten sich die Bewohnenden eine palliativmedizinische Versorgung vor Ort. Die im Rahmen der VU beteiligten Bewohnenden sind ebenso zu großen Teilen unzufrieden mit der fachmedizinischen Versorgung im Untersuchungsgebiet; zahlreiche Beteiligte wünschen sich Fachärzt:innen, beispielsweise in den Bereichen der Orthopädie oder der Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Gemäß der Bedarfsplanung der KBV besteht jedoch eine ausreichende Versorgung mit Fachärzt:innen im entsprechenden Planungsbereich Schleswig-Flensburg/Flensburg, so dass vertragsärztliche Neuniederlassungen nicht möglich sind (Versorgungsgrad in % nach Planungsregion 2019).

Östlich des Untersuchungsgebiets befindet sich zudem eine Rettungswache. Dies wird vom Rettungsdienst Schleswig-Flensburg (Anstalt des öffentlichen Rechts) betrieben und wurde 1999 gegründet.

4.4.5 Kultur

Den Kulturangeboten zugeordnet werden Institutionen wie Kirche, Konzerthaus und Museum, aber ebenso beispielsweise Dorfgemeinschaftshäuser und Lokalzeitungen.

Südwestlich des Söruper Ortskerns befindet sich die Ev. Luth. Kirchengemeinde Sörup mit dem angrenzenden Friedhof inklusive Ehrenfriedhof und Trauerhalle. Auf der gegenüberliegenden Seite der Schleswiger Straße befindet sich das zugehörige Gemeindehaus. In der Kirche gibt es einen Kirchenchor, der gemeinsam mit dem der angrenzenden Gemeinde Tarp an abwechselnden Orten probt, sowie ein Bläserchor. In der Kirche finden zahlreiche Konzerte statt. Zusätzlich hierzu gibt es einen weiteren, 1904 gegründeten Gesangsverein, der wöchentlich im Kreisbahnhofshotel probt.



Abbildung 50: Ev. Luth. Kirchengemeinde

Im Bürgerhaus in der Schleswiger Straße sitzt ebenso der Heimatverein der Landschaft Angeln e. V.. Dieser erforscht verschiedene regionale, u. a. historische Themen und will sich auch in verschiedene aktuelle Probleme einbringen, wie etwa Natur- oder Denkmalschutz. Außerdem gibt er verschiedene Schriften heraus, organisiert unterschiedliche Veranstaltungen und Ausflüge und bildet verschiedene Arbeitsgemeinschaften, wie etwa zu den Themen Baukultur oder Heimatforschung. Auch verfügt er über eine heimatkundliche Bibliothek.

Als Akteurin in diesem Zusammenhang ist weiterhin das Hotel Söruper Hof relevant. Hier gibt es mit der Kunsthalle eine Ausstellung sowie verschiedene Seminare und Tagungen.

Grundsätzliche stehen für Veranstaltungen unterschiedlicher Art im Untersuchungsgebiet verschiedene Räumlichkeiten zur Verfügung. Hierzu gehört zunächst mit dem sanierten Verwaltungsgebäude der Bürgersaal in der Schles-

wiger Straße, an dem verschiedene Kunst- und Kulturangebote sowie weitere Angebote (vgl. Kapitel 4.4.3) gebündelt werden. Aber auch die Schulen und das Kreisbahnhofshotel stehen für Veranstaltungen zur Verfügung. Gemäß ZKD (2020) sind hierbei jedoch verschiedene Faktoren problematisch, wie etwa die ungewisse Zukunft des Kreisbahnhofshotels, fehlende ausreichend große und gut ausgestattete Räume für Theater- oder Musikveranstaltungen sowie fehlende Räumlichkeiten für private Veranstaltungen. Auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird angegeben, dass attraktive Räumlichkeiten für Theateraufführungen oder andere kulturelle Angebote, aber auch für freie Begegnung und Feiern (z. B. Saalangebot) fehlen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).

4.4.6 Öffentliche Sicherheit und Verwaltung

Für diese Kategorie sind Angebote durch Feuerwehr und Polizei, Bauhöfe, Rathäuser und Angebote mit touristischem Fokus relevant.

Südlich im Untersuchungsgebiet an der Bahnlinie gibt es den Bauhof Sörup, der u. a. eine Grüngutannahme anbietet. Südlich des Zentrums an der Schleswiger Straße ist das Bürgerbüro der Gemeinde zu finden – abgesehen davon sitzt die Verwaltung in der Amtsverwaltung Mittelangeln in Satrup. Weiterhin sitzt im Bahnhofsgebäude, wie in Kapitel 4.3 beschrieben, die Tourismusinformation des Touristikvereins Sörup e. V.. Die nächste Polizeistation besteht im sechs Kilometer entfernten Satrup. Bis 2012 gab es in Sörup eine eigene Polizeistation in der Flensburger Straße.

Die Feuerwehr Sörups hat ihren Standort derzeit nicht im Untersuchungsgebiet. Bis vor Kurzem befand er sich nordöstlich im Untersuchungsgebiet im Elkiertamm und wird sich zukünftig auch wieder in der gleichen Straße befinden. Gemäß ZKD (2020) verfügt die Feuerwehr über 34 Mitglieder sowie zusätzliche 35 in der Jugendfeuerwehr. Die Jugendfeuerwehr trifft sich einmal wöchentlich. Im Vergleich zu anderen Gemeinden ist Anteil der 50-Jährigen und Älteren gering, so dass die Feuerwehr auch perspektivisch über zahlreiche Mitglieder verfügt. So können die sogenannten Hilfsfristen in Sörup, auch tagsüber, wenn zahlreiche Einsatzkräfte außerhalb der Gemeinde arbeiten, gut eingehalten werden. Das alte Feuerwehrgerätehaus wies verschiedene Mängel auf:



Abbildung 51: Feuerwehr Sörup (bisheriger Standort)

- „Die Stellflächen sind für aktuelle Fahrzeuge/Fahrzeugtypen nicht ausreichend dimensioniert. Eine Absauganlage fehlt.
- Die Räumlichkeiten für die persönliche Hygiene (z. B. Umkleiden, Duschen) entsprechen nicht den aktuellen Standards.
- Anforderungen an die Schwarz-Weiß-Trennung als wesentliches Element des Gesundheitsschutzes für Einsatzkräfte können in der aktuellen baulichen Situation nicht erfüllt werden.
- Querungsfreie Zu- und Abfahrten sind nicht möglich, d. h. einrückende Einsatzkräfte und ggf. bereits ausrückende Einsatzfahrzeuge behindern und gefährden sich ggf. gegenseitig.“ (ZKD 2020)

Aufgrund dieser Dringlichkeit plant Sörup bereits jetzt den Neubau eines Feuerwehrgerätehauses. Dieses wird gegenüber dem bisherigen Standort ebenso im Elkierdamm angesiedelt sein (vgl. Kapitel 5.3, Maßnahme 34). Aufgrund der Dringlichkeit der Thematik wurde die Maßnahme als vorgezogene Maßnahme zur Förderung über das Programm Kleinere Städte und Gemeinden angemeldet und befindet sich aktuell bereits in der Vorbereitung. Das Bestandsgebäude ist bereits zugunsten des geplanten Neubaus des Edeka-Marktes abgerissen (vgl. Kapitel 4.3), die Feuerwehr befindet sich derzeit in einem Übergangstandort in der Straße Markschell östlich des Untersuchungsgebiets.

4.4.7 Sport und Freizeit

Für den Sport ist im Untersuchungsgebiet zunächst der FC Sörup-Sterup e. V. relevant, der als Fußballverein der beiden Dörfer die Sportanlagen westlich der Schule nutzt. In diesem spielen rund 150 Mitglieder in zwei Herren- und sieben männlichen Jugendmannschaften, z. T. auch als Spielgemeinschaft Mittelangeln. Den Verein gibt es seit der Fusion der Fußballabteilungen des STV Sörup und TSV Sterup im Jahr 1999.

Auf der Sportanlage gibt es drei Sportplätze: einen Großspielfeld mit Laufbahn und Weitsprunganlage südlich der Straße sowie ein Großspiel- und ein Kleinspielfeld nördlich der Straße. Auf beiden Großspielfeldern gibt es mehrere bewegliche Fußballtore, Häuschen für Auswechselspieler:innen sowie einen Kiosk und Bänke für Zuschauende. Nur der Platz südlich der Straße verfügt über ein Flutlicht. Der Zustand der Plätze ist größtenteils gepflegt, allerdings sind die vorhandenen Bänke und z. T. auch die Tore stark verwittert. Im Jahr 2019 wurde der Hauptplatz und die Laufbahn barrierearm saniert. Gemäß ZKD (2020) ist die Trennung der Plätze durch die Straße sowie die geringe Kapazität der Plätze, da den Naturrasenplätzen immer Zeit zur Regeneration gegeben werden muss, problematisch – hierdurch ist eine Nutzung der Plätze außerhalb der Vereins- und der Schulnutzung nicht möglich. Weiterhin müssen die Fußballer:innen die Umkleiden der angrenzenden Heinz-Hankiewicz-Halle nutzen, die einen deutlichen Sanierungsbedarf aufweisen und zu klein sind. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird angeregt, andere Sportnutzungen aus dem Untersuchungsgebiet dorthin zu verlagern, wie beispielsweise die Outdoor-Angebote des Schützenvereins (s. u.), sowie neue Angebote zu integrieren. Hierzu könnten z. B. Fitnessgeräte und ein Beachvolleyballfeld gehören, aber auch Spielgeräte für Kinder. Auch das Umfeld der Sportanlagen sollte u. a. durch Bänke aufgewertet werden (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).



Abbildung 52: Südlicher Fußballplatz



Abbildung 53: Nördlicher Fußballplatz

Als weiterer Sportverein mit ca. 1.000 Mitgliedern ist der 1911 gegründete STV Sörup e. V. im Untersuchungsgebiet aktiv. In diesem können Sportarten wie Badminton, Eltern-Kind-Turnen, Gymnastik, Handball, Turnen, Tanzen, Rehasport, Karate oder Zumba ausgeübt werden. Auch im Handball gibt es eine Spielgemeinschaft Mittelangeln mit dem TSV Nordmark Sterup.

Dieser Sportverein nutzt vorwiegend die Heinz-Hankiewicz-Halle (drei Felder) direkt angrenzend an die Fußballplätze sowie eine Ein-Feld-Halle an der Schule. Während der Bestandsaufnahme im August 2020 wurde bei der Fassade, dem Sockel sowie dem Dach der Heinz-Hankiewicz-Halle, die Ende der 1970er gebaut wurde, ein Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf ermittelt. Weiterhin haben die Umkleiden wie beschrieben einen Sanierungsbedarf. Die Ein-Feld-Halle, gebaut Ende der 1960er, weist gemäß der Bestandsaufnahme einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf hinsichtlich der Fassade und des Sockels auf. Gemäß ZKD (2020) sind die Hallen für einige Sportarten, wie z. B. Yoga, aufgrund der Temperatur nicht nutzbar. Zeitweise wird auch die Aula der Schule durch den Verein genutzt.



Abbildung 54: Heinz-Hankiewicz-Halle



Abbildung 55: Ein-Feld-Halle

Westlich der Fußballplätze befinden sich die Tennisplätze und die Tennishalle des Söruper Tennis-Clubs e. V. mit derzeit ca. 100 Mitgliedern. Dieser verfügt draußen über vier Plätze. In der Tennishalle, gebaut 1990, gibt es zwei weitere Plätze. Gemäß der Bestandsaufnahme gibt es bei dieser keinen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf.

Im Süden des Untersuchungsgebiets befindet sich die Halle des Schützenvereins Sörup von 1880 e. V.. Hier gibt es regelmäßige Trainings für Jugendliche und Erwachsene. Das Gebäude weist mittlere Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe auf, insbesondere hinsichtlich des Zustands im Inneren. Problematisch für das Umfeld sind die Lärmemissionen des Gebäudes (Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup 2017).

Eine weitere Freizeitmöglichkeit stellt im Sommer die Badestelle des Südensees dar. Diese verfügt über verschiedene Nutzungsmöglichkeiten am und im Wasser, die in Kapitel 4.5 beschrieben werden.

Insgesamt ist auffällig, dass es im Untersuchungsgebiet mit Ausnahme der Spielplätze kaum Treffpunkte und Begegnungsmöglichkeiten für Familien gibt. Diese fehlen sowohl im Freien als auch als freizunutzende oder mietbare Räumlichkeiten.



Abbildung 56: Badestelle Südensee

Zusammenfassende Bewertung Soziale Infrastruktur

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Rückzugs- und Sitzbereiche auf dem Schulhof der Grundschule ▪ Fehlende Nutzungs-, Aufenthalts- und Rückzugsmöglichkeiten auf dem Schulhof des Förderzentrums ▪ Energetische Sanierungsbedarfe und Substanzmängel bei mehreren (kommunalen) Einrichtungen wie Schulen, Ev. und dänische Kita, Sporthallen, Sportplatz, Feuerwehr, Schützenhalle ▪ Weiterführende Schulen außerhalb Sörups mit teilweise schlechter ÖPNV-Anbindung ▪ Mangelnde Verknüpfung der Volkshochschulangebote aufgrund räumlicher Trennung ▪ Stark ausgelastete kommunale Kita mit zwei provisorischen räumlichen Übergangslösungen der Unterbringung sowie nicht zeitgemäßen Rahmenbedingungen insbesondere für die Betreuung im Krippenbereich (fehlende Kinderbetten und Wickelmöglichkeiten) sowie fehlendes Raumangebot für Mitarbeitende und kein Materiallager ▪ Gebäude der Ev. Kita modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig, Mangel an bedarfsgerechten und multifunktionalen Räumen (Speise-, Personal-, Therapie- und Bewegungsraum, Materiallager, Sanitäreinrichtungen mit Dusche, Elterngesprächszimmer) ▪ Fehlende Räumlichkeiten für Familien ▪ Zu kleines und mangelhaft ausgestattetes Jugendzentrum ▪ Mangel an innovativen Wohn- und Pflegeformen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutes Schulangebot mit betreuter Grundschule, Förderzentrum sowie dänischer Schule ▪ Gesichertes Schulangebot trotz sinkender Schülerzahlen ▪ Schulcampus mit Gemeindebücherei und Jugendzentrum ▪ Potenzialflächen für Kita (im B-Plan 27 mit bis zu 120 Betreuungsplätzen, auf dem Grundstück der Evangelischen Kita) ▪ Zahlreiche Fürsorgeangebote im Ortskern ▪ Altengerechte Mietwohnungen Marienhof mit eigenem Veranstaltungsraum ▪ SörupPass als ergänzende Unterstützung für einkommensschwache Bewohnende ▪ Seniorenbeirat als Interessenvertretung der älteren Bewohnenden ▪ Gute medizinische Versorgung im Ortskern durch Gesundheitszentrum mit Sozialstation und Betreuungsbüro ▪ Zentrale Einrichtungen gebündelt im Ortskern (wie Bürgerbüro, Kirche, Gesundheitszentrum) ▪ Gemeindehaus mit Bürgersaal als zentrale Anlaufstelle für verschiedene Angebote ▪ Vielfältige lokale Akteur:innen- und Vereinslandschaft ▪ Vielfältiges Sportangebot in mehreren Vereinen, beliebte Sportanlagen inkl. saniertem Hauptplatz und Laufbahn (barrierefrei)

- Fachärzt:innen teilweise erst in Satrup oder Flensburg
- Unsichere Zukunft des Veranstaltungsorts Kreisbahnhofshotel
- Gravierende funktionale Mängel Feuerwehrhaus und Außenanlagen
- Trennung der Sportplätze durch Straße und kaum öffentliche Nutzung möglich, z. T. Instandsetzungsbedarfe der Bänke für Zuschauende
- Funktionale Mängel der Heinz-Hankiewicz-Halle für bestimmte Sportarten (z. B. Yoga)

- Verschiedene Räume für Veranstaltungen vorhanden
- Verschiedene Angebote aus dem Bereich Musik und Kunst/Ausstellungen
- Badestelle als Anziehungspunkt der Gemeinde

4.5 Grün- und Freiräume

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Grün- und Freiräume, wie Parks, ein Friedhof, Spiel- und Sportplätze, ein Waldstück mit Badestelle am See sowie weitere grüne Elemente wie Alleen. Diese verteilen sich im Untersuchungsgebiet. In die Erhebung und Bewertung der Grün- und Freiräume sind u. a. Aspekte der Zugänglichkeit, Funktionalität, Nutzung, Gestaltung oder auch Versiegelung eingeflossen. Hierbei wurden substantielle und funktionale Mängel zusammengefasst (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen und Plan 11 Mängel, Missstände und Konflikte).

Eine Grünfläche befindet sich am Max-Brusberg-Weg im Norden des Untersuchungsgebiets innerhalb des dortigen Wohngebiets. Hier gibt es in verdeckter rückwärtiger Lage zwischen Flensburger Straße, Schwensbyer Straße, Zaballig und Revkuhl eine Grünfläche mit Bäumen, die als Fußwegeverbindung zwischen den verschiedenen Straßen dient. Im Zentrum der Grünfläche liegt eine Regenwasserbehandlungsanlage (vgl. Kapitel 4.8.1). Die Bäume sind z. T. schon alt und groß gewachsen, z. T. aber auch neu gepflanzt; weiterhin gibt es zahlreiche Sträucher. Es gibt keine Bänke oder andere Aufenthaltsmöglichkeiten. Insgesamt ist die Fläche attraktiv und zum großen Teil gut gepflegt, was auch die beteiligte Öffentlichkeit teilweise so sieht (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Allerdings wird das Potenzial der Fläche als Grünfläche am Wasser aufgrund der fehlenden Nutzungsmöglichkeiten und der fehlenden Gestaltung des Regenwasserbeckens kaum genutzt – so ist



Abbildung 57: Grünfläche im Norden des Untersuchungsgebiets



Abbildung 58: Spielplatz Revkuhl

das Regenwasserbecken hinter den Sträuchern kaum erkennbar. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird die Einrichtung eines Fitness-Parcours vorgeschlagen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Weiterhin ist der schmale, unbefestigte Weg aus Glensanda nicht barrierefrei.

Angegliedert an die Grünfläche ist ein Spielplatz. Dieser wurde vor Kurzem erneuert und verfügt über einige Spielgeräte: ein kleines Klettergerüst, ein Wipptier, eine Wippe und eine Schaukel. Weiterhin gibt es eine Bank, zu der allerdings kein Weg führt, so dass diese nicht barrierefrei erreichbar ist. Insgesamt ist der Spielplatz sehr gepflegt und neu, allerdings gibt es kein übergreifendes Gestaltungskonzept und die Spielgeräte sind sehr schlicht.

Eine weitere Grünfläche befindet sich im Wohngebiet südwestlich im Untersuchungsgebiet, zugänglich vom Schwanen- und vom Lerchenweg. Auch hier stehen auf der Rasenfläche mehrere Bäume und Sträucher. Es gibt einige Bänke und durch die Grünfläche führt ein Weg aus Glensanda, der aufgrund der fehlenden Breite und Unebenheiten nicht barrierefrei ist. Insgesamt ist die Grünfläche ungepflegt: Die Eingänge sind zugewachsen und die Sträucher ungeschnitten, die Bänke sowie die Einfassungen der Sträucher sind verwittert und das Gesamtbild ungepflegt und verwildert. Weiterhin fehlen Nutzungsmöglichkeiten. Auch die Bewohnenden wünschen sich hier eine Neugestaltung als Treffpunkt und Erholungsort, u. a. aufgrund der zugewachsenen Wege und des schlechten Zustands (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).



Abbildung 59: Grünfläche Schwanenweg

Gegenüber befindet sich auf der anderen Seite des Lerchenwegs ein Spielplatz. Dieser verfügt über viele recht neue Spielgeräte: eine Schaukel, Turnstangen, ein Karussell, Klettergerüste, eine Kletterwand und ein Fußballtor. Weiterhin gibt es eine Sitzgruppe mit Tisch sowie eine Bank. Aufgrund der neuen Spielgeräte, der Lage inmitten von Bäumen und Sträuchern sowie der Gesamtgestaltung inklusiver topografischer Unterschiede ist der Spielplatz attraktiv. Auch ist der Zustand gut. Lediglich ein barrierefreier Weg zu den Sitzmöglichkeiten fehlt. Weiterhin ist es für Nutzende unverständlich, dass am Eingang zum Spielplatz ein Schild das Fußballspielen verbietet, obwohl auf dem Spielplatz selbst ein Fußballtor steht. Die Beschilderung soll zeitnah durch die Gemeinde ausgetauscht werden.



Abbildung 60: Spielplatz Schwanenweg

Südlich im Untersuchungsgebiet befindet sich am Südensee eine weitere Grünfläche mit Badestelle und angrenzendem Wanderweg durch einen Wald. Angegliedert ist hier ebenso ein kleiner Spielplatz. Die Grünfläche verfügt über mehrere Bäume und Bänke, deren Zustand z. T. ungepflegt und verwittert ist. Der Spielplatz verfügt über ein kleines Klettergerüst mit Schaukel, einen Kreisel und eine kleine Hängebrücke. Die eher einfachen Geräte sind z. T. gerade erneuert, z. T. aber auch veraltet und rostig. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird sich ein Ausbau des Spielplatzes durch mehr Geräte gewünscht (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Sehr attraktiv ist die Fläche im Sommer durch die Badestelle, die es seit 1927 inklusive Stegen gibt. Im Jahr 2019 wurde die Badestelle mit einem neuen Steg ausgestattet. Diese Bademöglichkeit wird bei gutem Wetter intensiv durch die Bewohnenden aller Altersklassen genutzt und dient als Treffpunkt. Auch finden teilweise Veranstaltungen, wie z. B. das Johannifeuer dort statt. Die Fläche verfügt über ein kleines DLRG-Wachhäuschen und ein größeres Gebäude mit weiteren DLRG-Nutzungen, Toiletten und Kiosk. Beide Gebäude sind in kommunalem Eigentum; das größere Gebäude weist auch einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Wünschenswert wären gemäß der Bewohnenden auch eine Umkleidekabine, modernisierte Sanitäranlagen und ein größeres gastronomisches Angebot – das Gebäude kann bislang den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Insgesamt nutzt die Fläche ihr Potenzial der attraktiven Lage nicht aus, da die Nutzungsmöglichkeiten bei kälteren Temperaturen eingeschränkt sind. Auch wird sich das Aufstellen von mehr Bänken sowie grundsätzlich eine Aufwertung des Bereichs gewünscht. Ebenso wird die Integration einer Minigolfanlage vorgeschlagen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Teilweise wünschen sich die beteiligten Eigentümer:innen zudem mehr Umweltschutzmaßnahmen am See (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Am angrenzenden Wanderweg mangelt es bisher zudem an einer Beleuchtung (vgl. Kapitel 4.6).



Abbildung 61: Blick auf den Südensee



Abbildung 62: Grünfläche am Südensee



Abbildung 63: Spielplatz am Südensee

Mit dem Friedhof gibt es eine weitere Grünfläche, die zentral im Untersuchungsgebiet, südwestlich des Zentrums liegt. Zugänglich ist er von der Schulstraße, der Schleswiger Straße und dem Schwanenweg. Er verfügt im Süden über einen denkmalgeschützten Ehrenfriedhof (vgl. Kapitel 4.2.3) sowie weitere aktuelle und ältere Gräber zwischen Ehrenfriedhof und Kirche, die sich zwischen Bäumen und Sträuchern befinden. Es gibt einige Bänke und die Wege bestehen aus Glemsanda. Diese sind z. T. uneben und verfügen über Stufen, sie sind also nicht barrierefrei. Insgesamt ist das Erscheinungsbild des Friedhofs aber attraktiv und gepflegt.



Abbildung 64: Friedhof

Als grüne Strukturen im Untersuchungsgebiet relevant sind weiterhin die zahlreichen vorhandenen Alleen. Diese säumen z. T. ganze Straßenzüge und sind so sehr prägend für das Ortsbild. Z. T. sind aber auch nur einseitig Baumreihen vorhanden, die aufgrund ihrer Größe und ihres Alters jedoch eine besondere Auswirkung auf das Ortsbild haben. Dies betrifft einige Straßen in der direkten Nähe des Ortskerns, wie insbesondere die Lindenstraße, die Brixstraße, Teile der Schleswiger Straße und der Angelter Straße.



Abbildung 65: Allee Lindenstraße



Abbildung 66: Allee Schleswiger Straße

Im Zentrum des Untersuchungsgebiets gibt es mit dem Bahnhofsvorplatz einen Platz, der 2018/2019 neugestaltet wurde und so mehr Aufenthaltsqualität bekam. Die Fläche ist neu gepflastert und verfügt über mehrere Sitzmöglichkeiten und einen Baum. Außerdem wird der Platz durch das Eiscafé im Bahnhofsgebäude genutzt sowie durch den seit 2020 dort wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt. Damit ist der Platz in einem guten Zustand und ist attraktiv, wenngleich die Zahl der Gestaltungselemente eher gering ist. Von den beteiligten Eigentümer:innen und auch im Rahmen der Öffent-



Abbildung 67: Bahnhofsvorplatz

lichkeitsbeteiligung wird die jüngst erfolgte Umgestaltung des Platzes positiv gewürdigt. Kritisch wird jedoch die „phantasielose“ Gestaltung und die geringe Begrünung des Platzes, wie beispielsweise durch Bäume oder andere Pflanzen, gesehen – sowohl im Hinblick auf die Attraktivität des Platzes, als auch aus ökologischer Perspektive. Als Wunsch wird weiterhin die Belebung durch Veranstaltungen, wie beispielsweise einen Flohmarkt, geäußert (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

Im ZKD (2020) wurde insgesamt bemängelt, dass es an Treffpunkten für verschiedene Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum fehlt. Hier seien beispielsweise eine Skatefläche, eine Kletterwand, befestigte Bolzplätze oder Basketballfelder für Jugendliche geeignet, während andere Altersgruppen beispielsweise die Einrichtung von Outdoor-Sportgeräten oder einem Bouleplatz brauchen würden. Auch die beteiligten Bewohnenden wünschen sich entsprechende Angebote (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

Grundsätzlich haben die im Rahmen der VU beteiligten Bewohnende verschiedene Wünsche in Bezug auf die vorhandenen Grün- und Freiräume geäußert. Hierzu gehören beispielsweise mehr Spielmöglichkeiten, Sitzmöglichkeiten entlang der Straßen im Zentrum und eine öffentliche, an Bewohnende zu vermietende Grillhütte. Insgesamt wird sich die Schaffung von „echten Gemeinschaftsnutzflächen“ gewünscht. Auch sollen die öffentlichen Aufenthaltsorte und Spielplätze naturnah gestaltet werden. Vielfach wird sich die vermehrte Pflanzung von Bäumen und Sträuchern im öffentlichen Raum, insbesondere entlang von Straßen, gewünscht – auch der notwendige Erhalt von Baumbestand wird betont. Auch wünschen sich einige Bienenweiden/Blumenbeete auf den Randstreifen der Straßen oder auf Parkplätzen. Auch wird sich die Anlage einer Hundeauslauffläche gewünscht (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung).

Zusammenfassende Bewertung Grün- und Freiräume

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlender zentraler („grüner“) Begegnungsort für Alle sowie Mangel an Aktivitätsangeboten außerhalb von Vereinsstrukturen ▪ Fehlende Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten auf Grün- und Freiflächen für verschiedene Bevölkerungsgruppen ▪ Fehlende Barrierefreiheit auf Spielplätzen und Grünflächen, Friedhof ▪ Bahnhofsvorplatz mit wenigen Gestaltungselementen und nahezu Vollversiegelung ▪ Keine Nutzungsmöglichkeiten des Badestellenumfelds in den kälteren Monaten, Instandsetzungsbedarf des Spielplatzes, DLRG-Gebäude modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig ▪ Mangel an ökologischer Gestaltung von Grünflächen, z. B. durch Bäume oder Beete 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viele verschiedene Freiraumstrukturen ▪ Großes Potenzial der Grünfläche am Südensee ▪ Ortsbildprägender Baumbestand (Alleen) ▪ Neugestalteter Bahnhofsvorplatz mit Wochenmarkt ▪ Attraktives Friedhofsgelände ▪ Grünfläche mit Regenwasserbecken Max-Brusberg-Weg

4.6 Erschließung und Mobilität

Es werden im Folgenden das Straßen- und Wegenetz, der fließende und ruhende Motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Rad- und Fußgängerverkehr betrachtet (vgl. Plan 5 Verkehrsinfrastruktur).

4.6.1 Fließender und ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Fließender Verkehr

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere Landesstraßen: die L22 (Bahnhofstraße, Schleswiger Straße) und die L270 (Flensburger Straße). Weiterhin verläuft nördlich des Untersuchungsgebiets als Ost-West-Verbindung die L292 (Tarper Straße). Zusätzlich gibt es im Untersuchungsgebiet die K102 (Bismarckstraße, Meiereistraße, Angelner Straße). Dadurch ist Sörup gut angebunden. So ist Satrup in 10 Minuten (L22), Schleswig in etwa 30 Minuten erreichbar (L22), Flensburg ebenso in 30 Minuten (L270), Husum in 60 Minuten (L270), Kiel in 70 Minuten (L22) und Hamburg in 130 Minuten (L270). Die beiden Landesstraßen treffen am Bahnhof mit dem davorgelegenen Bahnhofsvorplatz im Untersuchungsgebiet aufeinander, so dass sich dort im funktionalen Zentrum Sörups eine wichtige Kreuzung befindet.

Zusätzlich zu diesen Landesstraßen bestehen zur inneren Erschließung des Untersuchungsgebiets Gemeindestraßen. Von besonderer Bedeutung für die innere Erschließung ist hierbei die Schulstraße – die anderen Gemeindestraßen dienen in erster Linie nur dem direkten Anliegerverkehr. Verkehrsberuhigte Zonen gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

Im Plan 5 Verkehrsinfrastruktur sind zusätzlich die Ortsdurchfahrtsgrenzen der Landes- und Kreisstraßen markiert. Im Rahmen der Entwicklung Neubaugebiets an der Angelner Straße ist künftig eine Verlagerung der Ortsdurchfahrtsgrenze an dieser Straße gegenüber der im Plan dargestellten Lage wahrscheinlich. Diese Markierungen grenzen die sogenannten freien Strecken dieser Straßen von den Ortsdurchfahrten ab. Bei den Ortsdurchfahrten handelt es sich entweder um Bereiche innerhalb der geschlossenen Ortslage zur Erschließung der anliegenden Grundstücke oder um Bereiche zur Verknüpfung des Ortsstraßennetzes (ODR I.1 (1) und StrWG § 4 Abs. 1). Innerhalb dieser Ortsdurchfahrten liegt die Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze im Gegensatz zu der der Fahrbahn bei den Gemeinden (ODR I.3 (2) und StrWG § 12 Abs. 2). Die Zuordnung der Straßenbaulasten bzgl. der Straßen und Nebenflächen ist für den Zugriff und die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommune entscheidend. So sind die Fahrbahnen der Landes- und Kreisstraßen nicht in der Gestaltungshandhabung der Kommune. Dies ist auch für eine eventuelle Bezuschussung geplanter Maßnahmen durch die Städtebauförderung entscheidend. Außerhalb der Ortsdurchfahrten bestehen gemäß der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Einschränkungen für Hochbauten, Aufschüttungen und Abgrabungen sowie Zufahrten und Zugänge in der Nähe der Landes- und Kreisstraße.

Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige Stellplätze für Kfz. Hierzu gehören im Zentrum einige Stellplatzflächen am Bahnhof, wie u. a. die P+R-Anlage südlich des Bahnhofs. Zusätzlich befinden sich zahlreiche straßenbegleitende Stellplätze an der Bahnhofstraße, die die Straße somit sehr dominieren. Hinzu kommen einige an bestimmte An-

gebote angegliederte Stellplatzanlagen wie beim Penny, dem Bürgerhaus, der Kirche oder dem Gesundheitszentrum im Ortskern Sörups. Auch weiter außerhalb gibt es an Infrastrukturen angeschlossene Stellplatzanlagen wie bei der Kita Villa Kunterbunt, der Badestelle, den Sportplätzen oder dem Edeka in der Bahnhofstraße. Auch die beteiligten Eigentümer:innen sind mit dem Angebot der öffentlichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet zufrieden (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

4.6.2 Fuß- und Radverkehr

Für zu Fuß Gehende sind beim Großteil der Straßen Gehwege auf den Nebenflächen vorhanden. Ausnahmen hiervon stellen zum einen Straßen dar, in denen aufgrund der geringen Verkehrsbelastung alle Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig die Fahrbahn benutzen können, wie im östlichen Teilbereich der Gartenstraße und im Revkuhl. Gleiches gilt für einige Straßen, auf denen lediglich einseitig ein Gehweg vorhanden ist. Dies betrifft Teilbereiche der Angelner Straße, den Elkierdamm, den Seeweg und den Tegelberg. Zum anderen ist das einseitige oder beidseitige Fehlen eines Gehwegs aufgrund der Funktion dieser Straßen als Fußwegeverbindung in den folgenden Straßen als Mangel einzuschätzen: Am Markt, Teilbereiche der Angelner Straße, Brixstraße, Teile der Gartenstraße und des Hollwis, Johannes-Mollgaard-Straße, Lindenstraße, Marktstraße, Meiereistraße, Schwensbyer Straße, Teilbereiche der Neuen Straße und der Schulstraße, Teile des Seeblicks, Zaballig und den Zuwegen zu den Sportanlagen. Hier ist insbesondere die perspektivisch zuzunehmende Bedeutung einiger Straßen als Wegeverbindung hin zum Neubaugebiet Angelner Straße zu berücksichtigen; in der nördlichen Abzweigung der Angelner Straße ist zudem eine stärkere Unübersichtlichkeit aufgrund der ein- und ausparkenden Pkw der P+R-Anlage auffällig. Unsichere und nicht barrierefreie Situationen für zu Fuß Gehende entstehen in manchen Straßenräumen auch durch schmale Fußwege, durch Unterbrechungen der Fußwege durch Bäume oder durch die eingeschränkte Nutzbarkeit von Gehwegen durch angrenzende Hecken oder Sträucher. Dies betrifft Teile der Angelner Straße, die Bismarckstraße, die Flensburger Straße, den Lerchenweg, den Poggeweg, den Reiherstieg, Teil der Schleswiger Straße, den Schwanenweg, den Seeblick und die Seelücke. Insbesondere in zentralen Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende, wie etwa zur Schule oder zum See, ist auffällig, dass die Gehwege sehr schmal sind, während die Fahrbahn eine große Breite aufweist – so sind die zu Fuß Gehenden im Straßenraum deutlich benachteiligt. Auch die beteiligten Eigentümer:innen geben teilweise an, dass private Hecken über die öffentlichen Gehwege wachsen oder die Gehwege durch parkende Autos belegt werden (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Insgesamt sind zusätzlich zahlreiche Fußwege nicht barrierefrei, so wird auch im Rahmen der Beteiligung der Eigentümer:innen die fehlende Bordsteinkantenabsenkung an den Kreuzungen kritisiert. Teilweise führt auch das Kopfsteinpflaster zu fehlender Barrierefreiheit, wie in der nördlichen Abzweigung der Angelner Straße. In einigen Bereichen (z. B. Flensburger Straße, Bahnhofstraße, Brixstraße und Gartenstraße) ist die Beleuchtung gemäß den beteiligten Bewohnenden nicht ausreichend (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen); in der Wegeverbindung vom Südensee zur Seelücke fehlt gänzlich eine Beleuchtung.

Im Untersuchungsgebiet werden einige Straßen als Barrieren wahrgenommen, die für zu Fuß Gehende nur schwer zu überqueren sind. Dies wird als Sicherheitsmangel eingeschätzt und betrifft insbesondere die Ortsmitte, für die sich zahlreiche Bewohnende Sörups Übergänge wünschen. Auch in der Bismarckstraße in der Höhe der Neuen Straße, in der Schulstraße auf der Höhe des Lerchenwegs oder des Seewegs sowie in der Schleswiger Straße auf der Höhe des Schulwegs wird sich ein Übergang gewünscht – insbesondere in der Nähe der Schulen wird eine besondere Gefahrensituation gesehen. In der Schulstraße wird die Nutzung dieser Straße (anstelle der Umgehungsstraße) durch zahlreiche Lkw und landwirtschaftlichen Verkehr als Gefahr für die Schulkinder eingeschätzt.

In den Landesstraßen wird die Problematik der Barrierewirkung zusätzlich durch die Parkbuchten entlang der Straßen, die die Sicht zusätzlich einschränken, verstärkt. Eine hohe Lärmbelastigung durch die Straßen und die grundsätzlich hohe Geschwindigkeit wird sowohl im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch durch die beteiligten Eigentümer:innen kritisiert – so z. B. in der Schleswiger Straße, der Flensburger Straße, der Bahnhofstraße und der Bismarckstraße. Dementsprechend wünschen sich einige Bewohnende eine Beschränkung auf maximal 30 Kilometer pro Stunde sowie aber bauliche verkehrsberuhigende Maßnahme. Teilweise wird besonders darauf hingewiesen, dass bauliche Maßnahmen notwendig seien, weil die maximale Höchstgeschwindigkeit derzeit häufig überschritten würden – eine alleinige Beschränkung dieser reiche demnach nicht aus (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahrzeuge mit über 7,5 Tonnen auf den Landesstraßen wurde, nachdem Zählungen durchgeführt wurden, jüngst vom LBV.SH abgelehnt.

Grundsätzlich wird von den Bewohnenden angemerkt, dass in Sörup attraktive Spazierwege fehlten (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Dies bezieht sich auch auf Wegeverbindungen entlang von Straßen, in denen die schmalen Gehwege breiten Fahrbahnen gegenüberstehen (s. o.). Dies wird verstärkt durch eine fehlende Gestaltung des Straßenraums, wie beispielsweise durch Straßenbäume oder andere Bepflanzung, durch Sitzmöglichkeiten oder Ähnliches. Insbesondere in den auch für Besuchende wichtigen Wegeverbindungen, wie beispielsweise zum Südensee, ist dies als Missstand einzuschätzen – da zum einen die klimaschädliche sowie gesundheitsfördernde Mobilität begünstigt wird, zum anderen aber auch Bevölkerungsgruppen ohne Auto benachteiligt werden.

Im Untersuchungsgebiet bestehen in einigen Teilbereichen Wegeverbindungen abseits der Straßen, die teilweise auch von Radfahrende genutzt werden können. Dies betrifft den Friedhof, die Parkanlage im nördlichen Untersuchungsgebiet sowie Wege entlang des Südensees. Diese werden in Kapitel 4.5 in ihrer Qualität beschrieben. Diese sind aufgrund ihrer Führung abseits der Straßen besonders im Hinblick auf die Sicherheit der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden positiv zu werten und stellen gleichzeitig besonders attraktive Wegeverbindungen dar. Zusätzlich dazu hat sich im Laufe der Zeit eine weitere Abkürzung zwischen Schule/Sportanlagen und Bahnhof als Wegeverbindung gebildet, die gemäß den Wünschen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung als offizieller Weg inklusive Beleuchtung angelegt werden sollte (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Auch von der Angelner Straße verläuft nördlich der Bahnstrecke eine Wegeverbindung zum Bahnhof, die jedoch sehr schmal, nicht barrierefrei und nicht beleuchtet ist.

Für Radfahrende sind im Untersuchungsgebiet teilweise Radwege, die im Mischverkehr mit den zu Fuß Gehenden geführt werden, ausgewiesen. Dies betrifft den Verlauf Schleswiger Straße/Bahnhofstraße, die Bismarckstraße sowie Teile der Angelner Straße. Der Radverkehr wird dort im Zweirichtungsverkehr auf einer Straßenseite geführt, was als Risikofaktor sowohl im Zusammentreffen mit anderen Radfahrenden als auch mit zu Fuß Gehenden oder von Grundstücken fahrenden Fahrzeugen zu betrachten ist. Insbesondere in den Landesstraßen Schleswiger Straße und Bahnhofsstraße ist auch die fehlende Trennung von den zu Fuß Gehenden als Mangel einzuschätzen, da diese als Landesstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden als wichtige Wegeverbindung dienen. In den anderen Straßen wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In der Flensburger Straße als Landesstraße sowie der Meiereistraße/Angelner Straße als Kreisstraße ist dies, auch aufgrund der fehlenden Temporeduzierung für den Autoverkehr, als Missstand zu betrachten. So entstehen insbesondere in der Flensburger Straße für Rad fahrende Schüler:innen täglich unsichere Situationen.

Von den beteiligten Bewohnenden geben zahlreiche an, dass das Radfahren nur in Teilbereichen einfach und gefahrlos möglich sei. Dementsprechend werden zahlreiche Kritikpunkte geäußert und Änderungsvorschläge gemacht. Grundsätzlich sei das Radfahren in Sörup an vielen Stellen mit Risiken verbunden. Es mangle an Radwegen und vorhandene sollten saniert bzw. die Qualität verbessert werden. Vielfach wird sich eine Verlagerung des Radverkehrs auf auf der Straßenebene geführte Radwege gewünscht, u. a. weil die Gehwegbreite für das Führen des Radverkehrs nicht ausreiche. Dies wird besonders häufig in Bezug auf die Bismarckstraße geäußert, wo von den Seitenstreifen einbiegende Autofahrende Radfahrende häufig übersehen würden. Teilweise wird, da das Fahren auf der Straße als zu gefährlich wahrgenommen wird, auf Gehwege ausgewichen, wie etwa in der Schulstraße. Dies ist sowohl für zu Fuß Gehende als auch für die Radfahrende durch ihre fehlende Sichtbarkeit gefährlich. Ein Kritikpunkt ist weiterhin die mangelnde Beschilderung der Radwege, weiterhin wird auch die schlechte Einsehbarkeit der Radwege kritisiert, so dass Radfahrende kaum zu sehen seien. Auch eine rote Markierung der Radwege in Kreuzungssituationen sei notwendig. Insbesondere die Situation rund um den Bahnübergang im Ortskern wird als unübersichtlich und unsicher wahrgenommen (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gibt es im Untersuchungsgebiet nur in sehr geringer Zahl. Lediglich am Bahnhof gibt es solche: wenige direkt vor dem Bahnhofsgebäude und zahlreiche südöstlich davon. Letztere sind durch ihre Überdachung witterungsgeschützt. Allerdings fehlen auch hier Möglichkeiten, die Fahrräder beispielsweise in abschließbaren, vor Diebstahl gesicherten Boxen unterzubringen. Dies wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als Wunsch angeführt (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Im ZKD (2020) wurde hierzu betont, dass diese insbesondere für E-Bikes, die für den Weg zum Bahnhof genutzt werden, wichtig sind und bisher aufgrund fehlender sicherer Abstellmöglichkeiten die Option des Fahrrades für den Weg zum Bahnhof kaum genutzt wird. Im Zuge der Neuanlage des ZOB (vgl. Kapitel 4.6.3) ist geplant, dass die NahSH ebenso eine gesicherte Fahrradabstellanlage errichtet. Bisher fehlen Abstellmöglichkeiten insgesamt an zahlreichen Orten im Untersuchungsgebiet, wie beispielsweise an den zahlreichen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten in der Bahnhofstraße, aber auch an sozialen Infrastrukturen wie dem Gemeinde- und dem Bürgerhaus. Da dagegen Stellplätze für Kfz zahlreich vorhanden sind, ist das Benutzen dieses Verkehrsmittels bisher deutlich attraktiver.

Insgesamt wird deutlich, dass die klimafreundliche Mobilität mit Fuß- und Radverkehr bislang im Untersuchungsgebiet mit zahlreichen Sicherheits- und Attraktivitätseinschränkungen verbunden ist. Der motorisierte Verkehr dominiert stark und es gibt zahlreiche Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Es mangelt demnach an einer zeitgemäßen Gestaltung der Verkehrsräume, die den verschiedenen Bedarfen Rechnung trägt, klimafreundliche Verkehrsmittel fördert und die konfliktreiche Funktionsüberlagerungen der verschiedenen Verkehrsträger vermeidet.

4.6.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Süden des Untersuchungsgebiets befindet sich der Bahnhof Sörup. Hier fährt stündlich der RE 72 bis in die späten Abendstunden und auch am Sonntag. Dieser bindet Sörup an Flensburg (15 Minuten Fahrtzeit) sowie Eckernförde (30 Minuten Fahrtzeit) und Kiel (60 Minuten Fahrtzeit) an. Die Fahrtzeit zu den nicht direkt angebundenen Orten ist dagegen z. T. deutlich länger: Diese beträgt nach Husum 45 bis 65 Minuten (1 bis 2 Umstiege, stündliche Verbindung), nach Schleswig 60 bis 80 Minuten (1 Umstieg, etwa stündliche Verbindung), nach Hamburg 140 bis 155 Minuten (1 Umstieg, stündliche Verbindung, z. T. zwei Verbindungen/Stunde). Insgesamt ist aber die

Verbindung zu diesen größeren Zentren aufgrund der vorhandenen Bahnanbindung vergleichsweise attraktiv und teilweise sogar mit kürzerer Fahrzeit im Vergleich zum Pkw (vgl. Kapitel 4.6.1).

Die Gemeinden im direkten Umfeld Sörups sind über Busverbindungen zu erreichen. Busse halten im Untersuchungsgebiet an der Südenseeschule, am Bahnhof, bei den Kindergärten und/oder der Dänischen Schule. Bis zum Sommer 2021 beschränkten sich diese auf wenige Verbindungen zu Schulzeiten. Seit dem Juli 2021 wurde die Busanbindung Sörups dagegen ausgebaut und Sörup als Mobilitätsmittelpunkt Mittelangelns besser angebunden sowie Umsteigemöglichkeiten verbessert. Durch die umbenannten Buslinien 825, 835, 837, 838 und 839 und die neu geschaffenen Buslinien 620, 830, 831, 840 und 850 ist Sörup nun tagsüber in der Woche stündlich an Satrup und Sterup angebunden. In den Abendstunden werden die Busverbindungen seltener, verkehren aber bis etwa 22.30 Uhr – am Wochenende besteht die Anbindung im Zweistundentakt. Auch zu anderen Orten in der Umgebung Sörups wurde die Anbindung deutlich verbessert. Als Ziel für die Bewohnenden ist insbesondere Satrup relevant, da hier zahlreiche soziale Infrastrukturen, wie weiterführende Schulen, die Amtsverwaltung und Fachärzt:innen sitzen (vgl. Kapitel 4.4) – die Verbindung hierhin wurde durch den Ausbau im Sommer 2021 deutlich verbessert, so dass Personen ohne eigenen Pkw – insbesondere Kinder, Jugendliche und Ältere – nun deutlich mobiler sind. Gleichzeitig wurde auch die Möglichkeit einer klimafreundlichen Mobilität gestärkt.

Der Bahnsteig und die Gleisanlagen des Bahnhofs Sörup wurden gemäß der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG im Jahr 2012 gesamthaft saniert (vgl. Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange). Seitdem ist der Bahnsteig barrierefrei zugänglich und verfügt über ein Wegeleitsystem. Allerdings fehlen ein Wetterschutz sowie Sitzmöglichkeiten. Der Zustand des Bahnsteigs ist gut. Die Bushaltestelle am Bahnhof verfügt über einen Unterstand sowie Sitzmöglichkeiten, sie ist jedoch bislang nicht barrierefrei. Es ist vorgesehen, diese Haltestelle zeitnah als barrierefreien ZOB mit Wendeschleife und Fahrradabstellmöglichkeiten auszubauen (vgl. Kapitel 4.6.2). Die anderen Bushaltestellen - Dänische Schule in der Bismarckstraße, Haltestelle der Kita Arche Noah, die Haltestelle an der Südenseeschule und die Haltestelle Bahnhofstraße – verfügen weder über einen Unterstand noch über Sitzmöglichkeiten oder eine elektronische Anzeige. Dies mindert die Attraktivität des Wartens und damit des Busfahrens, zumal mögliche Verspätungen nicht angezeigt werden können. Vor dem Hintergrund, dass das Personenbeförderungsgesetz eine barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen bis 2022 vorsieht, besteht zusätzlicher Handlungsbedarf.

Von den Anfang 2021 beteiligten Bewohnenden geben einige an, dass der ÖPNV zu unflexibel und darüber hinaus zu teuer sei. Es wird sich eine verbesserte Busanbindung nach Sterup/Steinbergkirche und Satrup gewünscht (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung und Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Dies wurde mit dem Ausbau der Busanbindung (s. o.) bereits deutlich verbessert.

4.6.4 Alternative Mobilität und Barrierefreiheit

Die Siedlungsstruktur des Untersuchungsgebiets ist etwas zersiedelt. Dadurch ergeben sich im Gebiet grundsätzlich weite Wege, was die Erreichbarkeit unterschiedlicher Angebote vor Ort zu Fuß einschränkt. Dadurch ist eine barrierefreie und flächendeckende Mobilität nicht für Alle gewährleistet. Verstärkt wird dies durch verschiedene Mängel an den Nebenflächen, die die Barrierefreiheit einschränken (vgl. Kapitel 4.6.2). So wird die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums und damit auch die Erreichbarkeit verschiedener Angebote im Untersuchungsgebiet für ver-

schiedene Personengruppen eingeschränkt. Potenzial hat allerdings die Situation, dass sich im Zentrum des Untersuchungsgebiets einige Versorgungsmöglichkeiten und Angebote der sozialen Infrastruktur konzentrieren (vgl. Kapitel 4.3 und 4.4). Dies verkürzt grundsätzlich die Wege und erleichtert die Erreichbarkeit ohne Auto.

Im Untersuchungsgebiet bestehen zwei E-Ladestationen: eine beim Edeka im Osten des Untersuchungsgebiets und eine im Ortskern beim Bürgerhaus. Zukünftig sollen weitere E-Ladestationen am Bahnhof und im Neubaugebiet Angelner Straße ergänzt werden. Über das Touristikbüro im Bahnhofsgebäude können E-Bikes gemietet werden. Andere Formen alternativer Mobilität, wie beispielsweise flexible Formen des ÖPNV, bestehen in Sörup bislang nicht. Die beteiligten Eigentümer:innen wünschen sich teilweise einen Bürgerbus (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen).

4.6.5 Zustand Verkehrsflächen

Der Zustand der Verkehrsflächen gibt einen wesentlichen Aufschluss über das Vorliegen städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet. Im Rahmen von Vor-Ort-Erhebungen und ergänzenden Recherchen wurden die jeweiligen Straßen und Erschließungsflächen analysiert. Hierbei wurden substanzielle und funktionale Mängel zu einer Bewertung des Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarfs zusammengefasst (vgl. Plan 11 Mängel, Missstände und Konflikte).

Hierzu gehören v. a. die folgenden Straßen, deren Zustand als besonders großer Missstand eingeschätzt wurde:

- Am Markt: Hier gibt es große substanzielle Mängel: Der Zustand der Fahrbahn und der Nebenflächen ist mangelhaft. Weiterhin parken einige Pkw ungeordnet und es gibt die in Kapitel 4.6.2 beschriebenen Mängel für zu Fuß Gehende, so dass es zu mehreren Nutzungskonflikten kommt. Die Kreuzungssituation mit der Schleswiger Straße wurde 2021 im Rahmen des Baugebiets „Alte Gärtnerei“ neu geordnet und damit übersichtlicher gestaltet (vgl. Kapitel 4.2.10).
- Einige Teile der Angelner Straße, Flensburger Straße, Meiereistraße, westlicher Teil Neue Straße, südlicher Teil Schleswiger Straße, Zaballig: In diesen Straßen gibt es zahlreiche funktionale Mängel. Hierzu gehören die bereits beschriebenen Einschränkungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Weiterhin parken einige Pkw ungeordnet (Angelner Straße, Neue Straße, Zaballig).

Ebenso weisen die folgenden Straßen Missstände auf:

- Östlicher Teil Hollwis, Max-Brusberg-Weg: Hier haben die Fläche lediglich Trampelpfadcharakter, sie sind demnach nicht barrierefrei und als substanzieller Mangel einzuschätzen.
- Teile der Angelner Straße, Arkelspang, Bismarckstraße, Brixstraße, westlicher Teil Hollwis, Johannes-Mollgaard-Straße, westlicher Teil Gartenstraße, südlicher Teil Lerchenweg, Lindenstraße, Marktstraße, Poggeweg, Schulstraße, Schwanenweg, Seelücke, Zuweg zu den Sportanlagen, Wegeverbindung Sündensee - Seelücke: Hier bestehen funktionale Mängel in Form von Einschränkungen für zu Fuß Gehende (vgl. Kapitel 4.6.2) sowie z. T. ungeordnete parkende Pkw (Arkelspang). Des Weiteren sind die Einbauten (Bänke) in der Marktstraße verwittert und es fehlt Beleuchtung in der Wegeverbindung Sündensee – Seelücke.
- Teile der Angelner Straße, Bahnhofstraße, nördlicher Teil Lerchenweg, Reiherstieg, nördlicher Teil Schleswiger Straße, Schwensbyer Straße, Seeblick: Hier gibt es sowohl substanzielle Mängel in Form von Schäden an der Fahrbahn und/oder den Nebenflächen als auch funktionale – die bereits beschriebenen Mängel für zu Fuß gehende und Radfahrende.

Zusammenfassende Bewertung Verkehr und Mobilität

MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Zentrale Straßenräume nicht in der Gestaltungshandhabung der Kommune
- Teilweise weite Wege aufgrund Zersiedelung
- Fehlender Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten Bahnhof
- Keine Unterstände, Sitzmöglichkeiten oder elektronische Anzeigen an Bushaltestellen
- Sicherheitsmängel für zu Fuß Gehende und Radfahrende, geringe Attraktivität des Straßenraums
- Zahlreiche Straßen mit Barrierewirkung und ohne Querungshilfen
- Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten
- Vielzahl konfliktreicher Funktionsüberlagerungen der verschiedenen Verkehrsträger
- Fehlende Barrierefreiheit
- Zahlreiche Missstände der Straßen und Nebenflächen
- Fehlende Angebote der alternativen Mobilität als Ergänzung zum ÖPNV

STÄRKEN UND POTENZIALE

- Gute Anbindung an das Verkehrsnetz durch Landesstraßen und Bahntrasse
- Vergleichsweise gute Anbindung mit dem ÖPNV an Flensburg, Eckernförde und Kiel
- Angebotserweiterung Bustaktung 2021, insbesondere nach Satrup und Sterup
- P+R Anlage
- Bahnhof mit Wegeleitsystem und barrierefreiem Bahnsteig
- Vorhandene Elektro-Ladestation
- E-Bike-Verleih im Touristikbüro
- Konzentration verschiedener Versorgungs- und sozialer Infrastruktureinrichtungen im Ortskern zugunsten kurzer Wege

4.7 Technische Infrastruktur

Die nachfolgenden Ausführungen zur technischen Infrastruktur beziehen sich vielfach auf die gesamte Gemeinde und gelten somit auch für das Untersuchungsgebiet. Beleuchtet werden die Kommunikationsinfrastruktur sowie Ver- und Entsorgungsanlagen. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) gemäß BauGB wurden die Anbietenden und Betreibenden technischer Infrastruktur um Stellungnahme zu Problemlagen und geplanten Vorhaben im Untersuchungsgebiet befragt. Die Rückmeldungen fließen in dieses Kapitel mit ein.

4.7.1 Kommunikationseinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH, relevante Bauvorhaben wurden im Rahmen der TöB-Beteiligung nicht angezeigt. Ebenso sind seitens der Vodafone Kabel Deutschland GmbH derzeit im Untersuchungsgebiet keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet, die für die Gesamtmaßnahme bedeutsam sind.

Der 2017 gegründete Breitbandzweckverband Mittelangeln hat sich das Ziel gesetzt, die Arbeiten am Glasfaserausbau im Verbandsgebiet um Sörup herum bis 2021 für etwa 1.600 Haushalte abzuschließen. Die Hälfte der

Strecke von insgesamt etwa 170 Kilometern ist bereits fertiggestellt worden, die Festlegung der Glasfaser-Zuführungen sind bei den meisten Grundstücken bereits durch Begehung festgelegt. Somit ist die überwiegende Zahl der Grundstücke für den Tiefbau vorbereitet, teilweise konnten im Rahmen des Ausbaus der Trassen schon Glasfaserkabel verlegt werden; die Herstellung der Hausanschlüsse erfolgt ebenfalls parallel.

Ein freies, kostenloses WLAN-Angebot beispielsweise von Freifunk oder einzelnen Einrichtungen besteht im Untersuchungsgebiet bislang nicht (vgl. Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange). Die Gemeinde plant jedoch, sieben WLAN-Hotspots u. a. am Bahnhof, im Jugendzentrum, an der Badestelle und im Bereich der Sportplätze einzurichten.

4.7.2 Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Strom- und Gasversorgung Sörups und somit des Untersuchungsgebietes erfolgt durch die Schleswig-Holstein Netz AG, welche die Netze zur Versorgung jeweils erschließt und unterhält. Neben der privaten Versorgung der Bewohnenden zählt dazu auch die Versorgung öffentlicher Liegenschaften und Gewerbebetriebe. Eigene Maßnahmen wurden im Zuge der TöB-Beteiligung nicht angezeigt. Aktuell erfolgt die Erschließung des Baugebiets Alte Gärtnerei mit Strom und Erdgas. Darüber hinaus sind Teile Sörups an das Gasnetz der E.ON Hanse angeschlossen.

Seit 2018 gibt es in Sörup ein eigeninitiativ gegründetes Gemeindewerk. Mehrere Bürgerwindparks nördlich und südöstlich des Gemeindegebiets und eine Biogasanlage im Südosten Sörups erzeugen Strom, der direkt an der Strombörse vermarktet wird. Vermarktungspartner ist das Unternehmen Nordgrön. Das Gemeindewerk kauft diesen Strom entsprechend der Idee eines virtuellen Kraftwerks zurück. Seit 2019 können Söruper Bewohnende nach entsprechendem Anbietendenwechsel den lokal erzeugten Strom über die Produktwahl „DE PLIETSCHES STROOM“ beziehen (Stand Februar 2021 ca. 160 beziehende Haushalte). Weiterhin gibt es seitens des Gemeindewerks die Absicht, auch ein eigenes Netz zu betreiben. Darüber hinaus besteht in Teilen des Untersuchungsgebietes ein erstes Nahwärmenetz, welches die Abwärme einer Schleudergussfabrik (außerhalb des Untersuchungsgebietes) nutzt (vgl. Plan 3 Gebäudenutzung).

Die Beteiligung der Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet hat ergeben, dass der Energieträger Erdgas am häufigsten vertreten ist, gefolgt von Heizöl (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Um die Energieversorgung in der Gemeinde nachhaltig und zukunftsfähig entwickeln zu können, wird aktuell in einem ersten Schritt ein energetisches Quartierskonzept (vgl. Kapitel 4.8.2) erarbeitet. Neben der Identifizierung energetischer Sanierungs- und Wärmeversorgungspotenziale werden zudem Aussagen zu konkreten Maßnahmen, Kosten, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit erwartet, auf deren Basis zukunftsfähige Umsetzungen folgen müssen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Biogas- oder Windkraftanlagen. Außerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es mehrere Bürgerwindparks im Verflechtungsbereich der Gemeinde und eine Biogasanlage im Gemeindegebiet (vgl. Plan 3 Gebäudenutzung).

Die Bereitstellung von Frisch- und Brauchwasser erfolgt über den Wasserbeschaffungsverband Mittelangeln. Das Sörup einschließende Verbandsgebiet umfasst 18 Gemeinden mit etwa 15.000 Menschen sowie Gewerbe- und

landwirtschaftlichen Betrieben. Der Wasserbeschaffungsverband hat seinen Sitz außerhalb Sörups (Spenting/Mohrkirch) und hat im Rahmen der Beteiligung keine aktuellen Maßnahmen bzw. Planungen im Untersuchungsgebiet mitgeteilt.

Außerhalb des Untersuchungsgebiets ist ein Klärwerk in der See-Ender Straße in Sörup vorhanden. Der Betrieb des Klärwerks und des Abwasserkanalnetzes im Ortskern wird von der Abwasser- und Service Mittelangeln GmbH durchgeführt. Die Gemeinden Sörup und Mittelangeln sind jeweils Gesellschafterinnen in der GmbH. Das Klärwerk in Satrup sowie das Abwasser-Kanalnetz werden ebenfalls von der Abwasser- und Service Mittelangeln GmbH betrieben und unterhalten. Die TöB-Beteiligung des Wasser- und Bodenverbands Obere Treene ergab, dass offene Gewässer, Verrohrungen und Rohrleitungen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die Vorfluter die hydraulische Belastungsgrenze erreicht haben. Dies liegt vornehmlich an der steigenden Versiegelungsgrad in der Gemeinde. Weiterhin „ist damit zu rechnen, dass die Verrohrungen aufgrund ihres Alters mittelfristig saniert bzw. ersetzt werden müssen“ (Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange). Laut Wasserverband sollten der Regenrückhalt erhöht sowie Abflussspitzen gekappt werden, damit eine Entlastung der Entwässerungssysteme erreicht werden kann.

Die Abfallentsorgung im Gemeindegebiet wird von der ASF Abfallwirtschaft Schleswig-Flensburg GmbH übernommen, dessen Gesellschafter zu 51 Prozent der Kreis Schleswig-Flensburg und zu 49 Prozent ein privates Partnerunternehmen sind.

Zusammenfassende Bewertung Technische Infrastruktur

MÄNGEL UND KONFLIKTE	STÄRKEN UND POTENZIALE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wärmeversorgung basiert überwiegend auf fossilen Energieträgern ▪ Entwässerungssysteme stark ausgelastet bzw. mittelfristig sanierungsbedürftig bzw. Ersatz erforderlich ▪ Bislang kein öffentliches WLAN oder Hotspots vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine dringlichen Erneuerungsbedarfe in mehreren Bereichen der technischen Infrastruktur ▪ Glasfaserausbau wird derzeit durchgeführt und 2022 abgeschlossen ▪ Gemeindewerk seit 2018 ▪ Bürgerwindpark und Biogasanlage im Gemeindegebiet, mehrere Bürgerwindparks im erweiterten Verflechtungsbereich der Gemeinde ▪ Geplanter Ausbau eines Nahwärmenetzes im Gemeindegebiet (Abwärmenutzung) ▪ Geplante Einrichtung von WLAN-Hotspots

4.8 Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung

Gemäß Umweltbericht der Bundesregierung 2019 sind „Umwelt und Natur als Fundament des sozialen Zusammenhaltes“ zu verstehen. Demzufolge gelten sowohl der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen Gewässer, Boden, Luft und Biodiversität, als auch jegliche Betrachtungen zu Klimaschutz, Klimaanpassung und Energiewende als zentrale Aufgabe für Städte und Gemeinden im Sinne einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung.

Gemäß BauGB sind im Rahmen der Erhebung städtebaulicher Missstände in den vorbereitenden Untersuchungen auch Aussagen über „die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung“ grundlegend (§ 136 Abs. 3 Nr. 1h BauGB). Denn auf Basis der VU werden die zur Behebung der Missstände erforderlichen klimaschutz- und klimaanpassungsbezogenen Maßnahmen von der Gemeinde definiert. Darüber hinaus sind mit der Klimaschutzklausel (§ 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB) entsprechende Zielsetzungen verankert. Im Kern sollen hiermit Möglichkeiten für eine klimaschutz- und anpassungsbezogene Bodennutzung geschaffen werden.

Mit der Novellierung der Städtebauförderung 2020 gelten zudem nicht mehr nur die Abgrenzung eines Gebiets, die Durchführung vorbereitender Untersuchungen und die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts als zwingende Fördervoraussetzung für entsprechende Finanzhilfen und die Anwendung des besonderen Städtebaurechts nach §§ 136 ff. BauGB. Mit der Verwaltungsvereinbarung 2020 legen Bund und Länder einen verstärkten Fokus auf Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung, in dem zusätzlich die Benennung und Umsetzung entsprechender Projekte bspw. zur Verbesserung der grünen Infrastruktur für die Förderung der Gesamtmaßnahme vorausgesetzt werden (VV Städtebauförderung 2020). So sind Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel (insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur wie bspw. des Stadtgrüns) Voraussetzung für die Förderung im Rahmen der Gesamtmaßnahme. Beispielhafte Maßnahmen sind energetische Gebäudesanierungen, Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität sowie Schaffung/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen. Grundsätzlich trägt zur Reduktion des Primärenergiebedarfs auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei. Dies ist beispielsweise möglich über eine Nachnutzung von Bestandsgebäuden und den Erhalt von Bausubstanz im Allgemeinen. Im Zuge der Durchführung der Gesamtmaßnahme ist die aus Sicht der Fördermittelgeber wachsende Bedeutung der Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und grüner Infrastruktur folglich zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund ist es notwendig, verschiedene Aspekte der Umweltsituation, aber auch die Entwicklungen des Klimawandels in die Analyse einzubeziehen. Um die diesbezüglichen Anforderungen zur integrierten Weiterentwicklung von Siedlungen und Infrastrukturen bewältigen zu können, sind nachfolgend relevante Informationen und daraus resultierende Erkenntnisse für die Gemeinde Sörup aufgeführt.

4.8.1 Umweltsituation

U. a. um die Gemeinde langfristig tolerant gegenüber dem Klimawandel zu entwickeln, sind geeignete Maßnahmen zur Herstellung oder Sicherung bioklimatisch positiver Strukturen zu berücksichtigen. Hierzu gehört, die örtlichen Gegebenheiten im Hinblick auf Naturräume und Wasserflächen, Versiegelung, Niederschlagsmanagement und Ökologie sowie mögliche Beeinträchtigungen durch Kampfmittel, Altlasten und Emissionen zu beleuchten.

Naturräume und Wasserflächen

Das landschaftliche Umfeld der Gemeinde Sörup als Teil der schleswig-holsteinischen Geestlandschaft ist überwiegend durch Acker- und Intensivgrünland mit typischen Knicklandschaften geprägt. Insbesondere im östlichen Bereich der Gemeinde sowie am 63 Hektar großen Südensee sind einige Biotope verortet. Im östlichen Teil des

Untersuchungsgebiets liegt ein von Grünland umschlossenes Kleingewässer. Der Flusslauf der Löstrupau mäandriert entlang der südöstlichen Gemeindegrenze. Außerdem sind fast alle Waldflächen im Gemeindegebiet von Aufforstungsflächen umgeben. Innerörtlich dezentral verteilte Grünräume wie das Friedhofsgelände, die kommunalen Grünflächen sowie das weitgehend naturbelassene Außengelände der Naturgruppe der kommunalen Kita lockern das Ortsbild gewinnbringend auf und haben eine große Funktion hinsichtlich kleinklimatischer Wirkung. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass diese Einbettung für ein grundsätzlich gesundes Kleinklima verantwortlich ist.

Neben der Lage Sörups im Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung gemäß Landesentwicklungsplan ist der Verlauf einer Biotopverbundachse auf Landesebene über die Gemeinde relevant (vgl. Kapitel 3.2). Der Biotopverbund dient der Regeneration und Stabilisierung des Naturhaushalts und der Erhaltung der Artenvielfalt und ist deshalb zu entwickeln und durch geeignete Maßnahmen umzusetzen.

Darüber hinaus befindet sich Sörup in einem Gebiet mit besonderer Bedeutung für den Grundwasserschutz und südlich des Siedlungsbereichs befindet sich ein Vorranggebiet für den Naturschutz.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Verbandsgebiet des Wasser- und Bodenverbandes Obere Treene. Offene Gewässer, Verrohrungen und Rohrleitungen des Verbands befinden sich im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Eine mögliche zukünftige Betroffenheit des Verbands durch Erhöhung abzuleitender Niederschlagsmengen, z. B. in Folge von Nachverdichtung/Versiegelung, ist möglich. Wie in Kapitel 4.5 beschrieben, befindet sich eine Regenwasserbehandlungsanlage in der kommunalen Grünfläche am Max-Brusberg-Weg, welche von der Abwasser- und Service Mittelangeln GmbH betrieben wird.

Zahlreiche Alleen und weiterer prägender Großbaumbestand finden sich in verschiedenen Straßenzügen der Gemeinde, insbesondere in direkter Nähe zum Ortskern (vgl. Kapitel 4.5 sowie Plan 7 Grün- und Freiflächen).

Versiegelung, Niederschlagsmanagement und Ökologie

Im Gemeindegebiet von Sörup sind knapp zehn Prozent der Fläche durch Siedlung oder Verkehr genutzt (vgl. Kapitel 3.1) – die überwiegende Gemeindefläche ist also nicht versiegelt. Der Großteil des Gemeindegebiets wird landwirtschaftlich genutzt, es gibt noch einige Dörfer im Gemeindegebiet und darüber hinaus vereinzelte kleinere Waldflächen, wovon eine Waldfläche im Südwesten des Untersuchungsgebietes direkt am Südensee verortet ist.

Großflächige Versiegelungen bestehen im Untersuchungsgebiet vor allem im Bereich der Bahnhofstraße ab etwa Höhe Brixstraße bis Beginn der Flensburger Straße (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen). Diese schwerpunktmäßige Versiegelung entsteht durch das vollversiegelte Bahnhofsumfeld (Vorplatz nebst Wendeschleife) sowie einen großflächig zusammenhängenden Bereich aus zahlreichen (Kunden-) Parkplatzangeboten und an den Fußweg anknüpfenden Aufpflasterungen um die Gebäude des funktionalen Zentrums herum. Ein weiterer räumlicher Schwerpunkt großflächig versiegelter Freiflächen befindet sich im Nordosten des Untersuchungsgebiets im Bereich südlich der Bahnhofstraße bis zum Elkiertamm. Hier sind die Freiflächen des Nahversorgers Edeka, eines benachbarten Textilunternehmens sowie der DRK-Rettungswache großflächig zusammenhängend versiegelt.



Abbildung 68: Luftbild vom Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)

Darüber hinaus gibt es weitere vereinzelte Flächen im Untersuchungsgebiet. Diese liegen in der Bergstraße (gepflasterte Freiflächen und einige Schottergärten), im Arkelspang (Platzfläche mit Wendeschleife), in der Flensburger Straße (Kfz-Betrieb), im Tegelberg (Platzfläche mit Wendeschleife) und Am Markt (Parkplatzfläche). Diese sind sowohl im Hinblick auf Versickerungsmöglichkeiten als auch auf die Entwicklung von Hitzeinseln negativ zu bewerten. Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist die Sicherstellung eines gesunden Lokalklimas/einer günstigen lufthygienischen Situation ein anzustrebendes Sanierungsziel. Es sollten Anstrengungen zur Entsiegelung und der Beförderung von Straßengrün unternommen werden. Zudem sollten die zahlreich identifizierten Bedarfe der beteiligten Bewohnenden hinsichtlich der ökologisch wertvollen sowie auch naturnahen Qualifizierung der Grün- und Freiräume bzw. Neupflanzungen von Straßenbäumen (vgl. Kapitel 4.5) auch hinsichtlich ihrer kleinklimatischen Wirkung (Vermeidung/Reduktion von Hitzeinseln, Erhöhung natürlicher Versickerungsmöglichkeiten durch Entsiegelung etc.) als besonders drängend gewertet werden. Um die Qualität des Kleinklimas und Grünraums zu erhalten, artenreiche Grünbereiche zu schaffen und den Grünraum für Mensch und Tier besser zu vernetzen, kann in Sörup noch einiges verändert werden.

Insgesamt dominiert im Untersuchungsgebiet eine weniger dichte Bebauung aus Einzelhäusern und Solitären, so dass der Versiegelungsanteil noch relativ gering ist. Auch sind dort die privaten Freiflächen überwiegend durch Gärten geprägt. Vor-Ort-Begehungen und Gespräche während der Bestandsaufnahme haben allerdings auch ergeben, dass in Sörup die Anzahl von ökologisch wertlosen Schottergärten zunimmt und auch die nahezu vollversiegelte Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes aus ökologischer Sicht sehr kritisch bewertet wird. Größere qualifizierte grüne Freiflächen gibt es im Untersuchungsgebiet, wie in Kapitel 4.4.5 sowie Kapitel 4.5 beschrieben, vor allem westlich der Bahntrasse im Bereich der Sportanlagen und den öffentlichen Grünflächen am Schwanenweg, der Badestelle sowie den Waldflächen am Südensee. Auch der Friedhof westlich der Schleswiger Straße ist als größere grüne Freifläche im Siedlungsgefüge relevant. Im Norden des Untersuchungsgebietes ist die größere zusammenhängende Grünfläche am Max-Brusberg-Weg von Bedeutung. Hinzu kommen verschiedene landwirtschaftlich genutzte Flächen, die sich an den Rändern des Untersuchungsgebiets befinden. Zudem verbleibt ein geringer Bestand an untergenutzten bzw. Brachflächen, die vor diesem Hintergrund ebenfalls positiv zu bewerten

sind (vgl. Plan 7 Grün- und Freiflächen). Diese Flächen sind im Hinblick auf Klimawandelfolgen wie Hitzeentwicklung und Starkregen positiv zu bewerten. Vor diesem Hintergrund sollten Anstrengungen zur Entsiegelung und Begrünung stärker in den Vordergrund rücken.

Zukünftig werden im Gemeinde- sowie Untersuchungsgebiet im Zuge weiterer flächenintensiver Nachverdichtungen u. a. durch die Entwicklung der Baugebiete im Bereich der Angelter Straße sowie südlich der Straße Am Markt und dem geplanten Neubau des Feuerwehrgerätehauses im Elkierdamm, sowie der Vergrößerung des Gewerbegebiets „Schulstraße West“ am westlichen Gemeinderand weitere Flächen großflächig versiegelt werden. Bei den entsprechenden Planungen, auch für bauliche Maßnahmen des IEK, sind die Integration nicht versiegelter Flächen und von Straßengrün sowie Maßnahmen zum Niederschlagswassermanagement zu berücksichtigen. Die in diesem Zusammenhang wünschenswerte Erhöhung des Regenrückhalts innerhalb der Ortslage betont auch der Wasser- und Bodenverband Obere Treene (vgl. Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange).

Mit der Standortalternativen-Prüfung zur Innen- und Außenentwicklung Sörups gibt es Bestrebungen der Gemeinde, die wohnbauliche sowie gewerbliche Entwicklung aktiv zu gestalten (Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup 2017). Den nicht zuletzt aus klimarelevanten Aspekten heraus maßgeblichen Handlungsmaximen wie etwa der Reduzierung von Flächeninanspruchnahme sowie dem Vorrang der Innenentwicklung sollen dabei auch vor dem Hintergrund nicht notwendiger Versiegelung im Außenbereich bei ggf. möglicher Reaktivierung von Wohnraum im Innenbereich durch Sanierung oder Umnutzung durch besondere Anstrengungen Rechnung getragen werden.

Kampfmittel und Altlasten

Dem Kampfmittelräumdienst ist nicht bekannt, dass Sörup in einem Bombenabwurfgebiet liegt. Damit sind grundsätzlich keine Bedenken gegenüber von Baumaßnahmen vorhanden, wenngleich Zufallsfunde von Munition immer möglich seien.

Generell unterscheidet das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) im Bereich der Altlasten zwischen Altablagerungen, was stillgelegte Abfallbeseitigungsanlagen oder andere Grundstücke sind, auf denen Abfälle behandelt, gelagert oder abgelagert worden sind, und Altstandorten, was Grundstücke stillgelegter Anlagen und sonstige Grundstücke sind, auf denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist.

Bzgl. Altlasten wurden im Rahmen der TöB-Beteiligung keine Informationen übermittelt.

Emissionen

Im Bereich der Bahnanlagen entstehen laut Deutscher Bahn AG und Eisenbahn Bundesamt durch Eisenbahnbetrieb und Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen. Dabei kann es sich u. a. um Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Abriebe durch z. B. Bremsstäube, elektrische Beeinflussung durch magnetische Felder handeln.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde verstärkt auf das hohe Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden Belastungen durch Lärm und Abgase hingewiesen, welche sich durch ebenfalls häufig genannte Geschwindigkeitsüberschreitungen des motorisierten Individualverkehrs nochmals verstärkt darstellen (vgl. Anlage 2

Beteiligung Öffentlichkeit). Die zukünftig engeren Bustaktungen werden die Emissionen, insbesondere im Ortskern, erhöhen.

4.8.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

Mit dem Klimawandel werden neben den Auswirkungen durch extreme Wetterlagen auch Einflüsse auf die Gesundheit der Menschen beobachtet. Hier gilt es einerseits, die Klimaveränderungen soweit möglich einzuschränken (Klimaschutz) und andererseits, sich auf die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels einzustellen (Klimaanpassung).

Klimaschutz bedeutet, den anthropogen verursachten globalen Klimawandel aufzuhalten oder zu bremsen. Dies soll über die Einsparung von Treibhausgasemissionen wie CO₂ geschehen, z. B. in der industriellen und landwirtschaftlichen Produktion, im Verkehr und in Privathaushalten. Im Gegensatz dazu geht es bei der Klimaanpassung darum, auf stattfindende Veränderungen des Klimawandels, wie Hitzewellen, Stürme, Starkregen, Trockenheit und Überschwemmungen zu reagieren. Rechtliche Grundlagen und weiterführende Aussagen in diesem Zusammenhang finden sich im Energie- und Klimaschutzgesetz des Bundes sowie in dem entsprechenden Landschaftsplan.

Für den gesamten Kreis Schleswig-Flensburg wurde im Jahr 2018 ein Integriertes Umweltprogramm beschlossen. Dies beinhaltet Zielsetzungen für die Bereiche Biodiversität, Gewässerschutz, Klimaschutz und Bodenschutz – etwa über die Schaffung und den Erhalt ökologisch wertvoller Flächen und Gewässer oder die Verminderung von Flächenverbrauch und Versiegelung.

Im Rahmen der AktivRegion Mitte des Nordens besteht das Leitbild des klimagerechten Handelns hinsichtlich investiver Förderung innovativer Lösungsansätze zur Nutzung von Einspar- und Effizienzpotenzialen in der integrierten Entwicklungsstrategie als übergeordnetes Konzept mit dem Förderschwerpunkt zu den Themen Klimawandel und Energie. Im Rahmen des Kernthemas der Entwicklung von Kompetenzen und Konzepten für einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen geht es insbesondere um die Förderung verschiedener Gutachten und Maßnahmen, wie etwa zu den Themen alternativer Mobilitätsformen, Nachhaltigkeitsbildung, kommunale und interkommunale Energiekonzepte sowie Energiemanagement. Maßnahmen wie Mobilitätsprojekte, Wertschöpfung aus Erneuerbaren Energien sowie Anpassung an den Klimawandel sind entsprechen dem Kernthema des klimagerechten Handelns angestrebt.

Im Zuge des Integrierten Umweltprogramms vom Kreis Schleswig-Flensburg werden auf Kreisebene verschiedene Aspekte angestrebt, wie etwa die Renaturierung von Mooren, die Schaffung von Kohlenstoffsenken und die Entwicklung von Klimaschutzzertifikaten (Integriertes Umweltprogramm 2018).

Hinsichtlich der Versorgungs- und Mobilitätssicherung bestehen ein Kooperationsraumkonzept und ein Mobilitätskonzept für die Modellregion Schleswig-Flensburg, zu der Sörup gehört. Darin sind nach Festlegung potenzieller Ankerorte Strategien und Maßnahmen beschrieben, wie Versorgungsinfrastrukturen zukünftig besser angebunden sein können, was nicht zuletzt durch Stärkung des ÖPNV oder alternativer Mobilitätsformen die verkehrliche CO₂-Bilanz nachhaltig verbessern kann. Erste Pilotprojekte wie z. B. ein halbflexibles Rufbus-System in Husby sind bereits umgesetzt (Modellvorhaben LaSiVerMob 2016-2018).

Auf kommunaler bzw. lokaler Ebene bestehen bisher keine eigenständigen Konzepte oder Leitlinien bzw. sind diesbezügliche Zielsetzungen Bestandteil themenübergreifender Konzepte wie der Integrierten Entwicklungsstrategie und dem Integrierten Umweltprogramm. Auf Basis von unterschiedlichen Erhebungsdaten lassen sich dennoch Rückschlüsse bezüglich notwendiger Klimafolgeanpassungen bzw. Klimaschutzmaßnahmen in Form von Wärmeeinsparungen und Auswirkungen auf das Kleinklima ziehen.

Aktuell wird ein Energetisches Quartierskonzept für das Ortszentrum erarbeitet. Eine zentrale Motivation der Gemeinde ist die Identifizierung technischer und wirtschaftlicher Energieeinsparpotentiale sowie Maßnahmenentwicklung zur kurz-, mittel- und langfristigen Reduzierung von CO₂-Emissionen. Das betrachtete Quartier umfasst den nordöstlichen Siedlungsbereich bis zur Bebauungsgrenze im Gemeindegebiet und erstreckt sich im Süden deutlich über die derzeitige Bebauungsgrenze hinaus und berücksichtigt somit das zukünftige Nachverdichtungsgebiet um die Angelner Straße. Im Ortskern schließt das Gebiet im westlichsten Teil die Schul- und Sportanlagen sowie das Bürgerhaus ein. Weiterhin verläuft die Grenze in südlicher Richtung entlang der Bahntrasse. Somit ist das Gebiet deutlich kleiner als das dieser VU zugrundeliegende Untersuchungsgebiet, umfasst allerdings Teile des zentralen Ortskerns mit relevanten öffentlichen Gebäuden wie neben den vorgenannten Einrichtungen z. B. die kommunale Kita, den Bahnhof und das Grundstück für den zukünftigen Feuerwehrstandort. Neben der Feststellung energetischer Sanierungs- und Wärmepotentiale sollen gemeindliche Handlungsbereiche für die energetische Quartiersentwicklung aufgefüllt, auf dessen Basis ein Maßnahmenkatalog abgeleitet werden kann.

Das geplante Neubaugebiet entsprechend des B-Plans Nr. 27 an der Angelner Straße ist neben der Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen in Ortsrandlage auch hinsichtlich der vermutlich intensiv zum Einsatz kommenden Baustoffe, bei deren Herstellung große Mengen Treibhausgas produziert werden (z. B. Beton) als klimaschädlich einzustufen.

Energetische Einsparpotenziale

Mögliche Energieeinsparungen sind demnach auch für die nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Sörup zu beleuchten. Eine Abschätzung der möglichen energetischen Einsparpotenziale der Einzelgebäude ist im Rahmen einer äußeren Inaugenscheinnahme nicht aussagekräftig, da die meisten energetisch relevanten Informationen nur bei einer detaillierten Begehung zu erfassen sind. Dazu zählen beispielsweise die Art und das Alter der Heizungsanlage, die Art der Warmwasseraufbereitung, die Wärmedämmung der Geschoss- und Kellerdecken sowie evtl. bereits erfolgte Maßnahmen der Innendämmung an den Wänden und Dächern.

Auf Basis von unterschiedlichen Erhebungsdaten lassen sich dennoch Rückschlüsse bezüglich notwendiger Klimaschutzmaßnahmen in Form von Wärmeeinsparungen ziehen. Als Indikator für mögliche Energieeinsparpotenziale kann der Zustand des Gebäudes bzw. dessen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf dienen (vgl. Kapitel 4.2.6). Im Rahmen der Beteiligung der Eigentümer:innen (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen) konnten auch hierzu teilweise Informationen gesammelt werden.

Für einige Bestandsgebäude im Untersuchungsgebiet ergibt sich aufgrund der festgestellten Substanzmängel ein mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. An diesen Gebäuden können durch Dämmung und Tausch der Fenster Einsparungen erzielt werden. Zusätzlich sind aufgrund der beschränkten Möglichkeiten der äußeren Inaugenscheinnahme weitere Einsparpotenziale bei Gebäuden mit niedrigem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf zu vermuten. Einsparmöglichkeiten beim Wärmeverbrauch sowie dem Primärenergiebedarf bestehen

beispielsweise in der Erneuerung der Heiztechnik und durch den Austausch von nicht mehr zeitgemäßen Heizkesseln durch Niedertemperatur- und Brennwertkessel, die einen verbesserten Wirkungsgrad haben.

Für die Gewerbe- und Sondergebäude ist eine valide Aussage über Wärmeeinsparpotenziale ohne eine Einzelfallbetrachtung nicht möglich. Auch bei den Wohngebäuden können tatsächlich belastbare Aussagen nur über eine kombinierte Betrachtung aus Energieverbrauch und Energieeffizienz in Form einer Erhebung der realen Verbrauchswerte erfolgen. Derartige Betrachtungen erfolgen in der Regel im Rahmen eines Klimaquartierskonzepts.

Im Hinblick auf die Potenziale der technischen Infrastruktur bestehen erste Ansätze im Umgang mit den Themen Klimawandel und Klimaanpassung. So ist z. B. die Gründung des Gemeindegewerks herauszustellen, bei welchem Modell lokal erzeugter Strom direkt lokal bezogen werden kann. Das Ziel des Gemeindegewerks, zukünftig eigenen Netzbetrieb herzustellen wird ebenfalls als positive und nachhaltige Entwicklungsdynamik gewertet. Die auf Ebene des Kreises und der Region bereits bestehenden Konzepte zum Umweltschutz, zur klimaverträglichen Mobilität und zur Energieversorgung sind Grundlagen, die weiterentwickelt werden sollten.

Zusammenfassende Bewertung Umweltsituation, Klimaschutz und Klimaanpassung

MÄNGEL UND KONFLIKTE

- Vermutlich hoher Pkw-Besitz durch ländliche Lage
- Punktuell hohe Versiegelungsgrade mit negativen Auswirkungen auf das Kleinklima
- Keine verlässlichen Aussagen über bisher noch ungenutzte Energieeinsparpotenziale auf Basis der Inaugenscheinnahme
- Kein Klima- und Umweltkonzept auf Gemeindeebene

STÄRKEN UND POTENZIALE

- Lage im Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung, im Biotopverbund sowie im Gebiet mit besonderer Bedeutung Trinkwasserschutz
- Gutes Kleinklima durch Einbettung in Acker, Intensivgrünland, Wasser,- und Knicklandschaften
- Innerörtliche Nachverdichtung fördert kurze Wege
- Konzepte auf Ebene des Kreises/der Region in den Bereichen Klimaschutz, Klimawandel, Energieversorgung vorhanden
- Energetisches Quartierskonzept für einen Teil der Gemeinde in Bearbeitung
- Drei Bürgerwindparks und eine Biogasanlage im Gemeindegebiet
- Lokale Stromerzeugung und Bezugsmöglichkeiten über das Gemeindegewerk
- Gemeindlicher Stromnetzbetrieb als erklärtes Ziel der Gemeinde

4.9 Zusammenfassende Bewertung

4.9.1 Stärken, Chancen und Potenziale

Die Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets der Gemeinde Sörup weist zusammenfassend verschiedene Stärken, Chancen und Potenziale auf (vgl. Plan 10 Stärken, Chancen und Potenziale). Diese gilt es für die zukünftige Entwicklung zu nutzen und auszubauen.

Historische Dorfstruktur mit zahlreichen Funktionen im Ortskern

Im Untersuchungsgebiet in Sörup gibt es zahlreiche historische Gebäude, die insbesondere den Ortskern rund um den Bahnhof stark prägen und von der Geschichte des Dorfes zeugen. Auch die Villen in der Brixstraße sind für das Ortsbild Sörups besonders attraktiv. In diesem Zusammenhang sind auch die zahlreichen Denkmäler hervorzuheben, wie z. B. die Kirche der Ev. Luth. Kirchengemeinde und das dazugehörige Pastorat, das ehemalige Bahnhofshotel und das Bahnhofsgebäude, die ehemalige Post und die Schule. Diese Denkmäler im Ortskern sind im Zusammenspiel mit den anderen historischen Gebäuden besonders ortsbildprägend und für die Bewohnenden Identifikationsorte.

Innerhalb dieser historischen Dorfstruktur bildet sich im Ortskern ein funktionales Zentrum mit der entsprechenden Nutzungsstruktur. So ist hier eine typische Mischnutzungsstruktur aus öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen und Wohnen vorzufinden, die zur einer Belebung des Zentrums beiträgt. Gleichzeitig sind hier sowohl für die Bewohnenden der Gemeinde als auch für das Umland verschiedene Angebote der Nahversorgung vorzufinden. Dies trägt entscheidend zur Erfüllung der Funktion als ländlicher Zentralort bei.

Vielfältige Angebote der Daseinsvorsorge

Als ländlicher Zentralort ist Sörup sowohl für die eigenen Bewohnenden als auch für die der umliegenden Kommunen für die zentralen Funktionen der Daseinsvorsorge zuständig. Dies erfüllt die Gemeinde mit zahlreichen Angeboten der sozialen Infrastruktur. Hierzu gehören zahlreiche Bildungsangebote, wie die verschiedenen Schulen, die Bücherei und die VHS, mehrere Kitas, aber auch einige Fürsorgeangebote, wie etwa ein Jugendzentrum, AWO und DRK mit Tafel und Kleiderkammer sowie der SörupPass. Gleichzeitig sind auch zahlreiche Angebote aus dem Gesundheitsbereich ansässig, es gibt einen Handels- und Gewerbeverein und Kirche und Heimatverein sorgen für ein kulturelles Angebot. Weiterhin gibt es einen Bauhof, ein Bürgerbüro und eine Touristkinformation und verschiedene Sportvereine bieten unterschiedliche Möglichkeiten für alle in Sörup wohnenden Altersgruppen.

Die verschiedenen sozialen Infrastrukturen liegen zu großen Teilen im Ortskern, so dass sie gut gebündelt für Alle erreichbar sind, auch mit dem Bus und der Bahn. Insbesondere westlich des Bahnhofs ist eine Konzentration zahlreicher Angebote vorzufinden, was sowohl für die Nutzenden der Angebote als auch für die Verknüpfung der Infrastrukturen untereinander ein Potenzial ist.

Attraktive Grün- und Freiräume für Bewohnende und Besuchende

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige attraktive Grün- und Freiräume, die einen guten, gepflegten Zustand aufweisen. Hierzu gehört die Grünfläche am Max-Brusberg-Weg als attraktiver Spazierweg mit Spielplatz, der Spielplatz am Schwanenweg und der Friedhof inkl. denkmalgeschütztem Ehrenfriedhof. Insbesondere die Badestelle am Südensee ist in den Sommermonaten für die Bewohnenden, aber auch für andere, sehr attraktiv; sie dient als Treffpunkt für Bewohnende aller Altersgruppen und bietet Platz für Veranstaltungen.

Zusätzlich ist auch der Bahnhofsvorplatz mit dem Wochenmarkt seit seiner Umgestaltung ein attraktiver Ort mitten im Zentrum Sörups. Weiterhin sind im Untersuchungsgebiet einige Alleen oder anderer prägender Baumbestand auffällig, der für ein grünes Ortsbild und gleichzeitig auch für ein gutes Kleinklima sorgt.

Gute Basis für die Herausforderung des Klimawandels

Der Klimawandel ist eine der zentralen Herausforderungen der heutigen Zeit. Das gute Mikroklima, hervorgerufen durch den geringen Versiegelungsgrad in der Gemeinde sowie die Bepflanzung mit Bäumen, ist eine günstige Voraussetzung angesichts der unvermeidbaren Folgen des Klimawandels. Auch in Bezug auf zu erwartende Starkregenereignisse bietet dies gute Bedingungen. Gleichzeitig gibt es einige Ansätze, die im Zuge einer Reduktion von CO₂-Emissionen den Klimawandel bremsen können. Hierzu gehören beispielsweise das Engagement des Gemeindegewerks für Windparks und Biogasanlagen sowie für einen eigenen Stromnetzbetrieb in der Gemeinde, aber auch einige Grundlagen in Bezug auf das Thema Verkehr. So machen vorhandene Wegeverbindungen abseits von Straßen eine klimafreundliche Verkehrsmittelwahl attraktiv und der sanierte Bahnhof sowie der erfolgte Ausbau der Busverbindungen machen deutlich, dass Sörup als ländlicher Zentralort vergleichsweise gut an den ÖPNV angebunden ist.

Um zukünftig den Klimaschutz und die Klimaanpassung stärker in die kommunalen Entscheidungen einzubeziehen, bestehen einige konzeptionelle Grundlagen. Hierzu gehört die integrierte Entwicklungsstrategie der AktivRegion, das Integrierte Umweltprogramm des Kreises, das Mobilitätskonzept für die Modellregion Schleswig-Flensburg sowie das energetische Quartierskonzept, das derzeit erarbeitet wird.

Vielfältige Entwicklungsperspektiven

Im Untersuchungsgebiet gibt es viele Gegebenheiten, die zeigen: In Zukunft kann sich Sörup weiterhin als attraktiver Wohnort sowie Versorgungsort für die umliegenden Gemeinden zeigen. So weisen die meisten Gebäude im Untersuchungsgebiet lediglich einen geringen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf, es gibt kaum Leerstand und Neubauprojekte bieten neuen Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen. Zusätzlich bestehen einige Brachflächen in zentraler Lage, auf denen in gut erreichbarer Lage gewünschte Entwicklungen realisiert werden können. Gleichzeitig bieten sich attraktive Möglichkeiten für Erwerbstätige im ländlichen Raum durch die geplante Verstärkung des Co-Working-Spaces, der Glasfaserausbau ist fast abgeschlossen, WLAN-Hotspots werden eingerichtet und insbesondere für den MIV ist Sörup sehr gut angebunden.

Zuletzt signalisieren auch die Eigentümer:innen im Untersuchungsgebiet eine hohe Mitwirkungsbereitschaft an den Prozessen im Rahmen der Gesamtmaßnahme. So ist von einer positiven Entwicklung, die von den Akteur:innen vor Ort gemeinsam begleitet wird, auszugehen.

4.9.2 Missstände, Mängel und Konflikte

Im Untersuchungsgebiet wurden im Weiteren städtebauliche und funktionale Problemlagen identifiziert, die mit Hilfe integrierter Maßnahmen behoben werden sollten. Diese stellen Missstände gemäß § 136 BauGB dar und begründen damit die Sanierungsnotwendigkeit.

Soziale Infrastruktur mit Erneuerungs- und Ausbaubedarfen

In Sörup sind soziale Infrastrukturen ansässig, die jedoch über zahlreiche Erneuerungs- und Ausbaubedarfe verfügen. So weisen die Schulhöfe zahlreiche Mängel auf. Viele Räumlichkeiten der sozialen Infrastrukturen sind ausgelastet und nicht zeitgemäß. Dies betrifft die Kitas, das Jugendzentrum, die Betreuungsmöglichkeiten für Senior:innen. Fachärzt:innen fehlen in Sörup. Außerdem können die Angebote der VHS aufgrund der Nutzung unterschiedlicher Räumlichkeiten nicht verknüpft werden und es fehlen grundsätzlich Räumlichkeiten für Veranstaltungen. Das nicht zeitgemäße alte Feuerwehrgerätehaus wird über eine vorgezogene Maßnahme (vgl. Kapitel 5.3, Maßnahme 34) bereits durch einen Neubau ersetzt. In Bezug auf die Sportangebote sind bei den Sportplätzen die teilweise fehlende Flutlichtanlage sowie die Trennung der beiden Plätze als Mangel einzuschätzen, genauso wie der Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf der Sporthallen. Auch freie Sportmöglichkeiten, wie z. B. Fitnessgeräte oder ein Beachvolleyballfeld, fehlen. Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet kaum Treffpunkte und Begegnungsmöglichkeiten, sowohl in Räumlichkeiten als auch im öffentlichen Raum, v. a. für Familien sowie Jugendliche.

Geringe Diversität im Wohnungsangebot

In Sörup fehlt bezahlbarer Wohnraum. Insbesondere Sozialwohnungen sind kaum vorhanden. Weiterhin fehlt Wohnraum für Familien sowie grundsätzlich Mietwohnungen. Zuletzt weist der Großteil des Wohnungsbestands Barrieren auf, was aufgrund der perspektivisch zunehmenden Anteile älterer, ggf. nicht mobiler Menschen, als Missstand zu sehen ist.

Städtebauliche und funktionale Mängel im Ortskern

In den Bereichen rund um die Straßen Marktstraße und Am Markt ist die Raumstruktur diffus und unqualifiziert, insbesondere für die zentrale Lage im Zentrum der Gemeinde. Die öffentlichen Räume sind unqualifiziert und nicht klar von den privaten abgegrenzt. Insbesondere stechen die Brachfläche in der Angelner Straße östlich der kirchlichen Kita, das Kreisbahnhofshotel sowie die Schützenhalle als ortsbildprägende Orte mit städtebaulichen sowie funktionalen Mängeln hervor. Das Kreisbahnhofshotel steht ggf. perspektivisch leer und die Schützenhalle stellt für die südlich heranrückende Wohnbebauung eine störende Lärmbelastung dar.

Im Ortskern Sörups befinden sich zudem einige historische Gebäude, die stark überformt sind und damit die Attraktivität des historischen Ortskerns einschränken. Eine große untergenutzte Fläche am Bahnhof wird aufgrund der fehlenden Gestaltung ihrer Lage zentral im Ortskern nicht gerecht und stellt einen städtebaulichen Missstand dar.

Auch einige funktionale Mängel sind im Ortskern auffällig. Hierzu gehören einige leerstehende Ladenflächen sowie das Fehlen von attraktiven gastronomischen Angeboten. Der Vollsortimenter Edeka ist vom Ortskern nicht für alle fußläufig erreichbar.

Gestaltungs- und Nutzungsdefizite im öffentlichen Raum

Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche öffentliche Grünflächen, die nicht barrierefrei sind und kaum Nutzungsmöglichkeiten bieten, teilweise sind sie auch ungepflegt. Dies betrifft die Grünfläche am Max-Brusberg-Weg sowie diejenige am Schwanenweg. Auch die dortigen Spielplätze weisen lediglich schlichte Spielgeräte auf, die Nutzungsmöglichkeiten sind teilweise unklar und ein Gestaltungskonzept fehlt. Auch der Bahnhofsvorplatz ist kaum gestaltet, insbesondere mangelt es an Bepflanzung. Im gesamten Untersuchungsgebiet sind die Grünflächen nicht ökologisch gestaltet.

Insbesondere der Bereich rund um den Südensee wird seinem Potenzial nicht gerecht. Es gibt kaum Nutzungsmöglichkeiten außerhalb der Sommermonate, der Spielplatz ist nicht zeitgemäß, genauso wie die Gastronomie und die Sanitäranlagen.

Dominanz des motorisierten Individualverkehrs

In Sörup ist die Mobilität stark auf den MIV ausgerichtet. So werden klimafreundliche Fortbewegungsmittel, wie ÖPNV, Radfahren und Zufußgehen stark benachteiligt. Dies äußert sich in zahlreichen nicht barrierefreien und unsicheren Straßenräumen und der fehlenden attraktiven Gestaltung zahlreicher Straßenräume, z. B. über Bepflanzung, wogegen die Fahrbahn für die Kfz häufig sehr großzügig ist. Zahlreichen Straßen stellen für zu Fuß Gehende und Radfahrende Barrieren mit wenigen Querungsmöglichkeiten dar, die zudem durch hohe Geschwindigkeiten und Lärm eine geringe Attraktivität aufweisen. Für Fahrräder gibt es im Untersuchungsgebiet kaum Abstellmöglichkeiten.

Die Anbindung mit dem ÖPNV wurde zwar deutlich verbessert, jedoch sind die Bushaltestellen mangelhaft ausgestattet und nicht barrierefrei, so dass die Nutzung bislang nicht für alle Bevölkerungsgruppen möglich ist. Angebote zur alternativen Mobilität, wie beispielsweise Carsharing oder Infrastruktur zur Mitnahme anderer Personen, fehlen.

Fehlende Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung

Sörup hat bisher unzureichende Anstrengungen für den Klimaschutz unternommen. So weisen zahlreiche Gebäude Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe hinsichtlich der Fassade, der Dämmung, der Fenster, des Dachs und der Heizungsanlagen auf, so dass die Energieverbräuche hoch sind. Auch wird für die Wärmeversorgung v. a. Erdöl und Erdgas genutzt und als Verkehrsmittel wird in erster Linie der MIV genutzt. Durch die zahlreichen Neubaugebiete und die damit einhergehende Verwendung CO₂-intensiver Baustoffe werden zusätzliche Emissionen verursacht.

Auch im Sinne der Klimaanpassung werden bisher nur unzureichend Maßnahmen getroffen. So ist der Versiegelungsgrad im Ortskern sehr hoch, so dass die Belastungsgrenze des Entwässerungssystems bereits erreicht ist. Auch die Neubauprojekte sorgen für eine hohe Flächenneuanspruchnahme und die zunehmende Anzahl an sogenannten Schottergärten führt neben einer Erhöhung des Versiegelungsgrads auch zu einer abnehmenden Biodiversität.

5 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) legt den Handlungsrahmen der zukünftigen Gebietsentwicklung fest und bildet gleichzeitig die Grundlage für die Förderung der Gesamtmaßnahme „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ im Rahmen der Städtebauförderung.

Die Erarbeitung erfolgt auf Basis der durchgeführten Bestandserhebung, der Auswertung bereits erarbeiteter Grundlagen, wie dem ZKD und der schließenden Analyse. Die Ergebnisse der Beteiligung von Verwaltung und Politik, den Eigentümer:innen sowie der interessierten Öffentlichkeit und von Expert:innen fließen ebenso in das Konzept ein. Zunächst wird ein Entwicklungskorridor mit Hilfe von Leitlinien und Entwicklungszielen formuliert. Aus den im Weiteren identifizierten thematischen Handlungsschwerpunkten werden konkrete und nachvollziehbare Maßnahmen benannt, die zur Behebung der ermittelten städtebaulichen Missstände sowie zur Sicherung und Stärkung des Gebiets erforderlich sind.

Im Ergebnis entsteht ein aufeinander abgestimmtes System aus Leitlinien, Zielen und konkretisierten Maßnahmen als Handlungsleitfaden für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Sörup.

5.1 Leitlinien und Entwicklungsziele

In der Bestandsanalyse wurden städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet identifiziert und detailliert herausgestellt. Zur Behebung der dargelegten funktionalen und substanziellen Schwächen wurden nachfolgende Leitlinien und Entwicklungsziele formuliert, die gemeinsam das Leitbild der Gesamtmaßnahme „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ bilden. Das Leitziel des vorangegangenen ZKDs ist ebenso wie die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsprozesse mit Bevölkerung, Verwaltung und Politik in diese Leitlinien und Ziele eingeflossen.

Sörup **attraktive Ortsgestalt und Siedlungsstruktur werden zukunftsfähig weiterentwickelt**. Dies beinhaltet die attraktive, nutzungsorientierte und barrierearme Gestaltung der öffentlichen Freiräume, die für Bevölkerung und Besuchende gleichermaßen als Begegnungs- und Aufenthaltsbereiche erlebbar sind. Die Dorfstruktur sowie das städtebauliche und funktionale Zentrum mit den vielfältigen Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten Sörups sind identitätsstiftend. Diese Qualitäten werden bewahrt und gleichzeitig nachhaltig entwickelt. Zudem bietet die Gemeinde vielfältige, ausreichende und bezahlbare Wohnungsangebote für unterschiedliche Generationen und Zielgruppen.

Damit Sörup seiner Funktion als ländlicher Zentralort gerecht wird und den Einwohnenden auch in Zukunft Versorgungssicherheit bieten kann, werden die **Infrastrukturen der Daseinsvorsorge angepasst und langfristig für alle Generationen gesichert**. Der Erhalt und bedarfsgerechte Ausbau von Angeboten der Daseinsvorsorge aus bspw. den Bereichen Sport und Freizeit, Bildung und Betreuung sowie Gesundheit soll nicht nur den Bewohnenden Sörups, sondern auch den umliegenden Gemeinden zur Verfügung stehen. Hierfür ist die Sicherung und Aktivierung von Potenzialflächen und untergenutzten Gebäuden vorgesehen. Auf diese Weise werden Aufenthaltsqualitäten sowie Qualitäten im Wohnumfeld gefördert, so dass Sörup als attraktiver Wohnstandort für alle Altersgruppen gilt.

In Sörup wird sowohl **die überörtliche Vernetzung als auch die innerörtliche Erschließung qualifiziert und ausgebaut und hierbei barrierefreie Mobilität ermöglicht**. Ein attraktives, barrierefreies und sicher gestaltetes Fuß- und Radverkehrsnetz wird realisiert. Dieses verbindet in Sörup die verschiedenen sozialen Infrastrukturen –

etwa Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, die öffentliche Verwaltung und die Gesundheits- und Pflegeangebote – Nahversorgungsstandorte und Erholungsräume und verbessert auch die Erreichbarkeit aus den umliegenden Gemeinden. Sörup wird weiterhin neue Mobilitätsformen aktiv im Ort fördern, darüber Mobilität für alle Altersgruppen sichern und den Umweltverbund stärken.

Weiterhin wird im Laufe des Prozesses **integriert gehandelt und die Zukunft gemeinsam gestaltet**. Hierunter ist zum einen zu verstehen, dass die beschriebenen Entwicklungen des erweiterten Ortskerns Sörups mit einem transparenten Beteiligungsprozess erfolgen werden. Im Rahmen dessen wird neben der Politik und den öffentlichen Akteur:innen auch die Bevölkerung mit Hilfe etablierter Formate und Gremien informiert und einbezogen. Dabei wird das breite Engagement geschätzt und eine Kultur des Miteinanders gelebt. Zentral ist auch die prozesshafte sowie projektbezogene Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen. Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Herausforderungen durch den demografischen und wirtschaftlichen Wandel werden enge interkommunale Kooperationen unerlässlich und intensiviert. Nicht-hierarchische Kooperationsmodelle, in denen (inter-)kommunales, privatwirtschaftliches und bürgerschaftliches Engagement gebündelt werden, nehmen für den Erhalt der verschiedenen Daseinsvorsorgeinfrastrukturen an Bedeutung zu. Zum anderen gehört zu dieser Leitlinie das Querschnittsthema Natur-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Klimaanpassung. Sörup ergreift Maßnahmen, um in Bezug auf zukünftige Herausforderungen durch den Klimawandel gut aufgestellt zu sein und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dabei können Klimaschutz und Klimaanpassung eigene Maßnahmen bilden, sind als Querschnittsthema jedoch in allen Projekten zu prüfen und mitzudenken.

Leitlinien	Entwicklungsziele
Eine attraktive und zukunftsfähige Ortsgestalt und Siedlungsstruktur weiterentwickeln	Der Ortskern stellt einen lebendigen Versorgungs- und Treffpunkt dar und bietet mit seinen attraktiven Freiräumen vielfältige Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für alle Zielgruppen.
	Mittels der Aktivierung von Potenzialflächen wird eine behutsame Innenentwicklung hinsichtlich zukünftiger Nutzungsbedarfe befördert.
	Sörup bewahrt seinen dörflichen Charakter, erhält historische Baustrukturen und bietet vielfältige Wohnungsangebote für unterschiedliche Zielgruppen.
Infrastrukturen anpassen und Daseinsvorsorge langfristig für alle Generationen sichern	Sörup ist für Familien attraktiv, indem die Gemeinde vielfältige und zeitgemäße Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten für alle Generationen vorhält.
	Als ländlicher Zentralort bietet Sörup vielfältige Angebote der medizinischen und pflegerischen Infrastruktur für sich als auch für die umliegenden Gemeinden.
	Die Infrastrukturen der öffentlichen Sicherheit und Verwaltung sind für die Zukunft gesichert.

Barrierefreie Mobilität ermöglichen und innerörtliche Erschließungen sowie überörtliche Vernetzung sicherstellen	Ein attraktives und barrierefreies Fuß- und Radwegenetz durchzieht die Gemeinde. Dies führt zu mehr Sicherheit, macht den Verzicht auf das Auto attraktiv und ermöglicht Begegnungen.
Integriert handeln und gemeinsam Zukunft gestalten	Die Entwicklung Sörups stellt sich als transparenten Prozess dar, in dem die Bewohnenden beteiligt, Nachbargemeinden und weitere Akteur:innen kooperativ eingebunden und Ressourcen gebündelt werden. Sörup ist in Bezug auf zukünftige Herausforderungen durch den Klimawandel gut aufgestellt.

5.2 Rahmenentwicklungskonzept

Im Rahmenentwicklungskonzept werden alle Maßnahmen für die künftige Entwicklung von Sörup, die das Untersuchungsgebiet betreffen, im Zusammenhang erläutert. Hierzu werden alle vorgesehenen Projekte nach thematischen Schwerpunkten beschrieben. Diese wurden anhand der aufgestellten Leitlinien und gemäß der Förderkulissee „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ der Städtebauförderung abgeleitet und lauten:

- Ortsstruktur, Baukultur sowie Aufwertung öffentlicher Raum
- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit
- Ortsverträgliche Mobilität
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit und Klimawandel

Der Fokus der im Konzept dargestellten Maßnahmen liegt auf jenen, die durch die Städtebauförderung gefördert werden. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen benannt, die durch andere Mittel, ggf. auch private Investitionen, zu finanzieren sind, um die Ziele zu erreichen.

Grafisch dargestellt ist dies im Plan 12 Rahmenentwicklungsplan, der Schwerpunkte der Entwicklung aufzeigt und so ein räumliches Leitbild ergibt. Die konkrete Beschreibung der abgeleiteten Maßnahmen erfolgt in Kapitel 5.3 anhand von Steckbriefen und deren Verortung ist dem Maßnahmenplan zu entnehmen (vgl. Plan 13 Maßnahmenplan).

5.2.1 Ortsstruktur, Baukultur sowie Aufwertung öffentlicher Räume

Sörup bietet unterschiedliche Grünräume mit viel Potenzial sowohl für die örtliche Bevölkerung als auch für Besuchende, das bisweilen nicht ausgeschöpft ist. Insbesondere der Südensee stellt für die Gemeinde einen besonderen Anziehungspunkt dar. Gleichzeitig fehlen identitätsstiftende Orte für informelle Treffen und verschiedene Veranstaltungen. Es gilt die vorhandenen öffentlichen, z. T. kulturell geprägten Orte hinsichtlich ihrer gestalterischen und funktionalen Aufenthaltsqualität zeitgemäß sowie nutzungsorientiert aufzuwerten bzw. zu entwickeln und nach Möglichkeit ganzjährig zu bespielen. Ferner wird im Ortskern durch viele, teils historische Gebäude und Höfe die

dörfliche Ortstruktur erlebbar. Dieser typische Charakter soll erhalten und durch angemessene Neuentwicklungen gestärkt und aufgewertet werden. Mit der Wahrung der baukulturellen Substanz geht eine energetische Erneuerung von öffentlichen und privaten Gebäuden einher.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, ist vorgesehen, Sörups Entwicklung auf **vier Schwerpunkträume** zu fokussieren. Diese Schwerpunkträume weisen besondere funktionale und städtebauliche Zielsetzungen auf und zeichnen sich durch eine besondere Konzentration und Relevanz von Maßnahmen aus. Der Schwerpunktraum 1 ist die Entwicklung eines Kultur-, Sport- und Bildungscampus rund um die bestehenden Schulen und Sportanlagen. Im Schwerpunktraum 2, dem südlichen Ortsteilzentrum, ist eine Stärkung von Zentrumsfunktionen mit öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen und Arbeitsorten vorgesehen, genauso wie die Qualifizierung des Raums als Wohnort für unterschiedliche Zielgruppen. Insgesamt ist eine städtebauliche und funktionale Aufwertung und Qualifizierung vorgesehen. Im Bahnhofsumfeld ist als Schwerpunktraum 3 der Ortsmittelpunkt mit seinem zentralen ÖPNV-Anker weiter zu entwickeln, während an der Angelner Straße im Schwerpunktraum 4 eine Wohnbauentwicklung stattfinden soll. Ein Großteil der im folgenden beschriebenen Maßnahmen lässt sich demnach in einem der Schwerpunkträume verorten. Als Schwerpunkte der Entwicklung haben diese Maßnahmen also eine besondere Relevanz. Gleichzeitig ist auch **Verknüpfung der Schwerpunkträume** von großer Bedeutung.

Sörups Freiräume weisen bisher häufig nur eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten auf und sind teilweise ungepflegt. Aus diesem Grund ist vorgesehen, diese so zu qualifizieren, dass sie vielfältige Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen bieten und der Ortskern Sörups so einen lebendigen, barrierefreien Versorgungs- und Treffpunkt darstellt. Hierzu gehört im Zentrum das **Bahnhofsumfeld** (Schwerpunktraum 3) mit seinem Bahnhofsvorplatz. Der Bahnhofsvorplatz soll weiter **qualifiziert** werden, um so ökologische, verkehrliche und aufenthaltsbezogene Belange zu vereinen. Bestandteil ist ebenso die **Qualifizierung der Grünfläche Max-Brusberg-Weg** über die die Integration von Nutzungsmöglichkeiten für verschiedene Zielgruppen. Auch die barrierefreie Aufwertung des dazugehörigen **Spielplatzes** ist vorgesehen. Ebenso ist für die **Grünfläche Schwanenweg** eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten über eine **Qualifizierung** beabsichtigt, genauso wie die die Qualifizierung des dazugehörigen **Spielplatzes**. Zuletzt sind auch die **Grünflächen am Südensee** rund um die Bade- stelle zu **qualifizieren**, um die Nutzungsvielfalt, auch außerhalb der Sommermonate, für verschiedene Zielgruppen zu erhöhen und hierbei gleichzeitig die ökologische Qualität zu steigern. Zur Attraktivitätssteigerung trägt auch die **Modernisierung, Instandsetzung und Erweiterung des DLRG-Gebäudes** bei. Weiterhin ist die **Schaffung von Treffpunkten im öffentlichen Raum für verschiedene Bevölkerungsgruppen** vorgesehen, wie etwa eine Skatefläche, eine Kletterwand, befestigte Bolzplätze oder Basketballfelder für Jugendliche; Outdoor-Sportgeräte oder ein Bouleplatz für Ältere sowie Grillplätze oder Aufenthaltsmöglichkeiten für weitere Gruppen. Begegnungsorte dieser Art können in die benannten Maßnahmen, wie beispielsweise das KIS, das Bahnhofsumfeld oder die Qualifizierung der Grünflächen integriert werden oder an weiteren Orten geschaffen werden.

In Sörup gibt es einige brachliegende oder untergenutzte Flächen in zentraler Lage, die sich für eine behutsame Innenentwicklung hinsichtlich zukünftiger Nutzungsbedarfe eignen. Hierzu gehört zunächst die Parkplatzfläche im Bahnhofsumfeld, aber auch eine Fläche in der Angelner Straße im Schwerpunktraum 2. Hier soll über den **Neubau von Sozialwohnungen** das Wohnangebot vielfältiger werden. Auch grundsätzlich wird die **Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen zur Wohnraumnutzung** angestrebt, um unterschiedliche Wohnangebote im gut erschlossenen Ortskern und bei geringer Flächenneuinanspruchnahme anbieten zu können. An allen identifizierten Potenzialflächen sind die Nachverdichtungsmöglichkeiten zu prüfen. Es gilt, Wohnformen, die noch nicht ausreichend abgedeckt sind, ggf. mit privaten Investor:innen zu realisieren. Hierzu gehören insbesondere barrierefreie Wohnungen, Sozialwohnungen oder anderer bezahlbaren Wohnraum. Auch Gemeinschaftswohnprojekte, wie z. B.

zwischen mehreren Generationen, sind denkbar. Ggf. sind zu diesem Zweck Anpassungen von Bebauungsplänen notwendig.

Auch der bestehende Wohnraum sollte erhalten, in seiner Qualität verbessert und für verschiedene Zielgruppen entwickelt werden. Hierbei sollte der dörfliche Charakter gewahrt werden und gleichzeitig die Anpassung von Wohnraum an neue Bedürfnisse immer der Schaffung von entsprechendem Wohnraum im Neubau vorgezogen werden. Bei den überwiegend privaten **baulichen Anlagen** mit entsprechenden Bedarfen, insbesondere auch beim **Kreisbahnhofsotel** sollen Anreize und Fördermöglichkeiten geschaffen werden, um hier behutsame **Modernisierungen und Instandsetzungen** umzusetzen. Hierfür sollte im Vorwege eine individuelle Modernisierungsberatung erfolgen, auch um auf unterschiedliche Fördermöglichkeiten hinzuweisen. Dabei geht es neben Modernisierungen und Instandsetzungen auch um Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung und zur Anpassung der Grundrisse und Zugänge im Sinne der Barrierearmut. Auch die Schaffung von Wohnraum für die oben beschriebenen Zielgruppen ist im baulichen Bestand sinnvoll. Beispielsweise können Umbaumaßnahmen in Einfamilienhäusern, die lediglich von einzelnen Personen bewohnt werden, unterstützt werden, wenn hierdurch im Bestand neue Wohnungen integriert werden können. Dies ist im Sinne der Vermeidung von Neuversiegelung sowie der Reduktion von grauer Energie sinnvoll, kann aber genauso eine Antwort auf Einsamkeit sowie Unterstützungsbedarf im Alter sein.

5.2.2 Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit

Sörup weist eine Vielzahl unterschiedlicher Infrastrukturen der Daseinsvorsorge auf. Durch die herausgestellten baulichen und funktionalen Mängel, Auswirkungen des demografischen und strukturellen Wandels – wie sich ändernde Nachfragestrukturen – ergeben sich jedoch eine Reihe an Maßnahmen, um weiterhin die Funktionen zu erfüllen und eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung Sörups und der Umlandgemeinden zu gewährleisten.

Rund um die bestehenden Schulstandorte und Sportanlagen soll im Schwerpunktraum 1 ein Standort für verschiedene Angebote der sozialen Infrastruktur geschaffen werden, so dass Sörup sein Angebot an vielfältigen und zeitgemäßen Betreuungs-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten für die verschiedenen Generationen weiter qualifiziert und bündelt. Ein **Wettbewerb** soll den **Kultur-, Sport- und Bildungscampus** die anzupassenden und zu integrierenden Angebote flächensparend und für Nutzende freundlich ordnen, was über einen **Bebauungsplan** festgesetzt werden soll. Im Wettbewerb enthalten ist auch ein **Realisierungsteil für das KIS**. Hierbei handelt es sich um den **Neubau eines Kultur-, Integration- und Sportzentrums**. Dieser soll als neuer Treffpunkt für ein breites Publikum ein besonderer Ankerpunkt in diesem Schwerpunktraum werden. Es ist vorgesehen, dass dort Räumlichkeiten für Veranstaltungen, kleinere Seminarräume für die Angebote verschiedener sozialer Infrastrukturen sowie ggf. ein gastronomisches Angebot integriert werden. Ggf. kann dort auch der **gemeindliche Jugendtreff** integriert werden (Schwerpunktraum 2). Weitere wichtige Maßnahmen zur Stärkung und Attraktivierung des Schwerpunktraums 1 und auch Teil des Wettbewerbsgebiets sind die **Anpassung und der Umbau der Sportanlagen gemäß Wettbewerbsergebnis** sowie die **Sanierung der Heinz-Hankiewicz-Sporthalle** und der **Ein-Feld-Sporthalle der Schule**.

Um die Kinderbetreuung auch bei perspektivisch anzunehmenden quantitativ und qualitativ steigenden Ansprüchen sicherstellen zu können, sollen zahlreiche Betreuungsplätze über den **Neubau einer Kindertagesstätte** im neuen Wohngebiet an der Angelner Straße entstehen (Schwerpunktraum 4). Dieser soll die bestehende Kita in der Schulstraße ersetzen. Die **evangelische Kita** soll dagegen **modernisiert und instandgesetzt** werden (Schwerpunktraum 2). Um attraktive Arbeitsplätze direkt im Wohnort zu schaffen, ist weiterhin beabsichtigt, den **Co-Working-**

Space – eine temporäre Initiative im Jahr 2019 – zu **verstetigen**. Diese flexible Nutzung von Räumlichkeiten als zeitgemäßer Arbeitsort ist insbesondere für Pendelnde im ländlichen Raum eine attraktive Alternative zur Vermeidung von Verkehrswegen, vor allem, wenn mit dem MIV gependelt wird. Hierfür können ggf. anderweitige Fördermöglichkeiten als die Städtebauförderung herangezogen werden. Mögliche Standorte wären insbesondere in zentralen Lagen des Innenbereichs zu suchen, z. B. im Kreisbahnhofshotel oder aber durch einen Neubau zur Nachverdichtung auf einer brachliegenden Fläche, wie in der Angelner Straße (Schwerpunktraum 2). Ebenfalls sollten sich die **Nahversorgungsangebote in zentraler Lage** befinden, so dass diese fußläufig erreichbar sind. Sich ergebende Neuansiedlungen oder Verlagerungen sind dementsprechend anzusiedeln.

Sörup bietet als ländlicher Zentralort bereits einige medizinische und pflegerische Angebote an, die angesichts steigender Bedarfe weiter ausgebaut werden sollen. Hierzu gehört die **Einrichtung von Praxisräumen für Fachärzt:innen**, die beispielsweise tageweise durch verschiedene Ärzt:innen genutzt werden könnten, so dass insbesondere nicht mobile Bevölkerungsgruppen auf die Fahrt nach Satrup verzichten können. Auch das Angebot für eine Beratung über Videokonferenz ist denkbar. Dies sind Möglichkeiten, trotz einer quantitativ ausreichenden Versorgung gemäß der Bedarfsplanung der KBV, ein wohnortnahes Angebot zu bieten. Möglich wäre hierfür der Bau eines mischgenutzten Gebäudes auf Brachflächen wie u. a. in der Angelner Straße oder die Umnutzung des Kreisbahnhofshotels (Schwerpunktraum 2), besonders betont wird der Wunsch nach einer palliativmedizinischen Versorgung. Gleichzeitig ist die **Einrichtung von Wohnungen mit Pflegeangebot bzw. von Pflegeheimen und einer Tagespflegeeinrichtung** vorgesehen. Dies können beispielsweise ambulant betreute Wohngemeinschaften für Menschen mit Demenz sein, wofür vor einigen Jahren bereits Gespräche mit der Koordinationsstelle für innovative Wohn- und Pflegeformen im Alter (KIWA) aufgenommen wurden. Ein daran angeschlossenes Tagespflegeangebot sollte dabei möglichst Treffpunktqualitäten für die Bewohnenden aufweisen. Auch Angebote für die Kurzzeitpflege sind zu integrieren, die ein Reha-Management für die Rückkehr in den privaten Wohnraum beinhalten sollten, beispielsweise über eine Vernetzung von Ärzt:innen und Pflegepersonal.

Auch die Infrastrukturen der öffentlichen Sicherheit und Verwaltung sollen zukünftig weiter in guter Qualität zur Verfügung stehen. Hierzu gehört der **Neubau des Feuerwehrgerätehauses** als Ersatz für das nicht mehr zeitgemäße Gebäude mit baulichen und technischen Mängeln. Ebenso ist die Sicherstellung einer zuverlässigen Badeaufsicht am Südensee vorgesehen (vgl. Kapitel 5.2.1).

5.2.3 Ortsverträgliche Mobilität

Dem Handlungsschwerpunkt ortsverträgliche Mobilität kommt naturgemäß eine große Bedeutung zu. Schließlich ist Mobilität die Voraussetzung für die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit aller Infrastruktureinrichtungen. Entsprechende Maßnahmen beziehen sich auf alle Verkehrsmittel. Durch sie soll die Zugänglichkeit aller Bevölkerungsgruppen – auch aus den Umlandgemeinden – verbessert und sicherer werden und zugleich ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden. Hierfür soll insbesondere der Umweltverbund gefördert werden.

Für die Erschließung innerhalb Sörups ist es von großer Bedeutung, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und hierfür ein barrierefreies und attraktives Wegenetz zu schaffen, das zusätzlich Raum für Begegnungen bietet. Zur Ordnung des Verkehrs im gesamten Untersuchungsgebiet ist hierfür zunächst ein **Mobilitätskonzept** vorgesehen. Grundsätzlich ist hierfür zunächst die Behebung der festgestellten substanziellen und funktionalen Mängel im Rahmen der **Erneuerung und Umgestaltung von Erschließungsanlagen** notwendig. Gemäß der Bestandsanalyse

weist der überwiegende Teil der im Untersuchungsgebiet verlaufenden Straßen und Wege funktionale und substanzielle Mängel und damit einen mittleren oder hohen Erneuerungsbedarf auf. Hiervon wurden einige Straßen und Wege ermittelt, bei denen wesentliche Änderungen notwendig sind, wozu in erster Linie Verbreiterungen und oder die Neuanlage von Gehwegen gehören. Auch barrierefreie **Neuanlagen von Fuß- und Radwegeverbindungen**, ggf. inklusive notwendiger Grunderwerbe oder Nutzungsvereinbarungen, sind vorgesehen. Hierzu gehört insbesondere die direkte Anbindung wichtiger Ziele, wie das KIS (vgl. Kapitel 5.2.2), für den Fuß- und Radverkehr. In einigen Straßen ist die besondere Stärkung des Fuß- und Radverkehrs über die **Ausweisung von Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen** vorgesehen. Insbesondere die Landesstraßen mit hoher Verkehrsbelastung haben eine starke Barrierewirkung, so dass hier in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zusätzlich **Verkehrssicherheitsmaßnahmen** wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Querungshilfen zu prüfen sind. Zusätzlich sind **kleinteilige Anpassungen zum Abbau von Barrieren** vorgesehen, um auch mobilitätseingeschränkten Personen ein autounabhängiges Fortbewegen zu ermöglichen. Hierzu gehören beispielsweise die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, die Verbreiterung von Gehwegen, die barrierefreie Umgestaltung von Bushaltestellen und die barrierefreie Erschließung und Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen.

Insbesondere für die überörtliche Anbindung Sörups und die Erreichbarkeit des Ländlichen Zentralorts für die Bewohnenden der Umlandgemeinden ist zusätzlich der Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV und vergleichbarer Angebote geboten. Hierzu gehört zunächst die bereits erwähnte Umgestaltung des Bahnhofsumfelds zur besseren Erreichbarkeit im Schwerpunktraum 3 sowie die barrierefreie **Modernisierung der Bushaltestellen**. Da der ÖPNV die Bedarfe vieler Nutzengruppen jedoch nicht ausreichend abdeckt, gilt es zusätzlich, alternative nachfragegerechte und tragfähige **alternative Mobilitätsangebote** zu etablieren. Hierzu gehören z. B. Bürgerbusse, Rufbusse/Sammeltaxis, Mitfahrbörsen und Mitfahrbänke. Zu den alternativen Infrastrukturangeboten kann auch der Ausbau von E-Ladestrukturen und Sharingkonzepten zählen.

5.2.4 Partnerschaftliche Zusammenarbeit und Klimawandel

Die Entwicklung einer Gesamtmaßnahme erfordert einen langfristig ausgerichteten Prozess. Hierfür ist es von großer Bedeutung, dass der Prozess im Verlaufe der Entwicklung der Maßnahmen einerseits sorgfältig mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmt ist, um alle Interessen abwägen zu können und alle notwendigen Informationen für die Umsetzung zu bekommen. Andererseits ist auch die Übereinstimmung mit langfristig gesetzten Klimazielen ständig zu überprüfen und entsprechend diesbezügliche Zielsetzungen festzusetzen, um einen lokalen Beitrag für diese globale Herausforderung leisten zu können.

Die Entwicklung der Gemeinde soll als transparenter Beteiligungsprozess organisiert werden, an dem Alle mitwirken. So kann sichergestellt werden, dass Politik und Verwaltung, öffentliche Akteur:innen und die Bevölkerung gemeinsam zukunftsfähige Ideen entwickeln und Engagement auch jenseits von investiven Maßnahmen entstehen kann. Dafür ist es erforderlich, **Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation** für die Gesamtmaßnahme sowie alle Einzelprojekte vorzusehen und finanziell zu unterfüttern. Dabei sollten auch Interessenvertretungen der umliegenden Gemeinden einbezogen werden. Um eine stärkere Einbindung der lokalen Akteur:innen und Betroffenen zu bewirken, sollten Interessenlagen zusammengeführt und übergreifende lokale Initiativen gefördert werden.

Im Zuge der Beteiligung sind die Erfahrungen mit Onlinebeteiligungen im Zuge der Coronapandemie fortzuführen und spezielle Formate für einzelne Zielgruppen einzubinden. Denkbar wäre als Beteiligungsinstrument auch die

Einrichtung eines **Verfügungsfonds**. Ein solcher Fonds ermöglicht die anteilige Finanzierung kleinteiliger Vorhaben im Fördergebiet, welche beispielsweise durch die Bewohnenden und Eigentümer:innen vorgeschlagen und realisiert werden.

Bei Natur-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Klimaanpassung handelt es sich wie beschrieben um Querschnittsthemen, die in allen Handlungsfeldern und Maßnahmen mitgedacht werden müssen. Um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sollen etwa die Reduktion von Treibhausemissionen, sowohl im Bereich der Gebäudetechnik, als auch in Bezug auf verkehrliche und kleinklimatische Belastungen vorangetrieben werden. Dies kann beispielsweise über die Maßnahmen zur Sicherung des Bestandes und damit einer **Einsparung von grauer Energie** und, das energetische Quartierskonzept aufgreifend, durch die **energetische Ertüchtigung** von privaten und öffentlichen Gebäuden gefördert werden (vgl. Kapitel 5.2.2). So ist beispielsweise die **Einrichtung alternativer Energieerzeugungs- und -verteilformen** sowie die **Errichtung eines BHKW** beim KIS oder der neuen Kita (vgl. Kapitel 5.2.1) vorgesehen. Gleichzeitig hat die **Stärkung alternativer Verkehrsmittel** einen ebensolchen Effekt, zum Beispiel über den Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen oder die Etablierung alternativer Bedienformen im ÖPNV (vgl. Kapitel 5.2.3). Auch Maßnahmen zur Qualifizierung und Aufwertung von Grün- und Freiflächen und somit zur Verbesserung des Kleinklimas spielen hier eine Rolle (vgl. Kapitel 5.2.2). Von großer Bedeutung sowohl für das Kleinklima als auch für die Verhinderung von Hitzeinseln und Überflutungen bei Starkregenereignissen sind **Entsiegelungsmaßnahmen**, insbesondere im Ortskern rund um den Bahnhof, aber auch bei anderen Maßnahmen.

Zur Koordinierung verschiedener Maßnahmen in der Gemeinde und zur Umsetzung übergeordneter Regelungen auf die lokale Ebene ist die **Entwicklung eines Umwelt- und Klimaschutzkonzepts** notwendig. Dies sollte in Abstimmung mit den Nachbarkommunen erstellt werden und weitere Untersuchungen, Ziele und Maßnahmen enthalten.

Insgesamt erfolgt die Steuerung des Gesamtprozesses über verschiedene Schritte, die ein integriertes und aufeinander abgestimmtes Vorgehen sicherstellen. So wurde bereits das **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge** als Grundlage erstellt, mit dem unter Berücksichtigung der Nachbarkommunen konzeptionelle Zielsetzungen getroffen wurden. Die vorliegenden **vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept** begründen darauf aufbauend auf der Ebene des Untersuchungsgebiets die Notwendigkeit der Sanierung. Weiterhin werden hier thematische Handlungsschwerpunkte benannt und Maßnahmen für die Sanierungsgebiete inkl. einer Kosten- und Finanzierungsübersicht formuliert. Für die Gesamtmaßnahmenbetreuung ist die Unterstützung durch einen **Sanierungsträger** vorgesehen, der die Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme übernimmt. Ggf. sind im Rahmen dieses Prozesses für die Umsetzung der in Kapitel 5.2.1 bis 5.2.4 aufgeführten Ziele weitere **Neuaufstellungen und Änderungen von Bebauungsplänen** notwendig.

5.3 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept umfasst umfassende Erläuterungen der Maßnahmen in Steckbriefen sowie eine grafische Darstellung der verortbaren Projekte im Plan (vgl. Plan 13 Maßnahmenplan). In diesen werden alle Projektideen und Maßnahmen im vorgeschlagenen Fördergebiet bzw. Sanierungsgebiet anhand von Kurzsteckbriefen dargestellt. Diese Maßnahmen gegenüber denen, die im Rahmenentwicklungskonzept (vgl. Kapitel 5.2) beschrieben wurden, reduziert. So werden beispielsweise Maßnahmen hier nicht weiter betrachtet, wenn sie übergeordnete Zielsetzungen ohne konkrete Umsetzungsideen sind oder die Umsetzung im Rahmen der Städtebauförderung unwahrscheinlich ist.

Die Reihenfolge stellt keine Priorität für die Umsetzung dar. Sie erfolgt analog der vergebenen Maßnahmennummern in der Kosten- und Finanzierungsübersicht (vgl. Kapitel 5.4), die eine Gliederung in Anlehnung an die Städtebauförderungsrichtlinien in Maßnahmen der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung abbildet. Ggf. werden unterschiedliche Maßnahmenbestandteile einer umfänglichen Maßnahme zugeordnet.

In den folgenden Steckbriefen sind Ausschnitte aus dem Plan 13 Maßnahmenplan zu erkennen. In diesem werden Buchstaben zur Verortung der Maßnahmen verwendet. Diese weisen keinen Bezug zu den Maßnahmennummern oder zur Städtebauförderungsrichtlinie auf.

Im Zuge der Umsetzung sollen gemäß BauGB und der gültigen VV Städtebauförderung konkrete Beiträge zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Für die Gemeinde Sörup ist davon auszugehen, dass alle aufgeführten Ordnungs- und Baumaßnahmen und diejenigen, die einen expliziten Verweis im Steckbrief erhalten, Beiträge hierzu leisten können.

Neben den aktuell förderfähigen Maßnahmen gemäß programmspezifischen Regelungen der Förderkulisse Kleinere Städte und Gemeinden und der geltenden Städtebauförderungsrichtlinien SH 2015 sind auch Maßnahmen vorgesehen, deren Finanzierung voraussichtlich aus alternativen Förderprogrammen und Eigenmitteln der Gemeinde erfolgen muss. Grundsätzlich sind Städtebauförderungsmittel subsidiär einzusetzen, sodass die Verfügbarkeit anderer Förderquellen wie spezifische Fachprogramme zu prüfen ist.

B 1 Maßnahmen der Vorbereitung

Maßnahme 1	Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
-------------------	--

Maßnahmenbeschreibung

Gemäß § 141 BauGB hat die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen. Sie sind erforderlich, um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen zu gewinnen.

Aufbauend auf den Beurteilungsunterlagen wird ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) erarbeitet, das im Detail die Entwicklungsziele und Handlungsfelder, Schwerpunkte und einzelne Maßnahmenvorschläge umfasst. Die enthaltenen Schwerpunkte und Maßnahmen sollen nach den Erfordernissen des Monitorings regelmäßig fortgeschrieben werden.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 75 Tsd. EUR

Maßnahme 2 Mobilitätskonzept

Maßnahmenbeschreibung

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen mehrere Landes- und Kreisstraßen mit hohen Verkehrsbelastungen, die stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind und das Radfahren und Zufußgehen dort unsicher und unattraktiv machen. Auch im restlichen Untersuchungsgebiet bestehen für zu Fuß Gehende und Radfahrende kaum attraktive, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen, die über kurze Wege die wichtigen Orte im Untersuchungsgebiet miteinander verbinden. Hierzu gehören insbesondere die an der Kreuzung Schulstraße/Angelner Straße/Schleswiger Straße liegenden sozialen Infrastrukturen, wie u. a. die Schule, aber auch die verschiedenen Angebote der Nahversorgung im Ortskern und der touristische relevante Ort am Südensee. Von Bedeutung ist ebenso das Neubaugebiet an der Angelner Straße, das für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden noch besser und attraktiver angebunden werden muss. Auch insgesamt ist die gute verkehrliche Verknüpfung der vier Schwerpunkträume (vgl. Kapitel 5.2.1) für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden von großer Bedeutung.

Aus diesem Grund ist ein Mobilitätskonzept, das die verschiedenen Verkehre neu strukturiert, erforderlich. Dieses sollte insbesondere die Bedürfnisse der schwächeren und klimafreundlichen Verkehrsteilnehmenden – den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden – im Straßenraum und auch abseits der Straßenräume stärken. Hierzu gehört sowohl die Steigerung der Attraktivität als auch der Sicherheit. Ein Verkehrsgutachten soll erforderliche Daten ermitteln und die fachplanerische sowie konzeptionelle Ableitung von Handlungsempfehlungen erarbeiten. Hierzu kann in Bezug auf den Radverkehr z. B. die Anlage von für Autofahrende gut einsehbaren, beschilderten und ggf. baulich getrennten und/oder farblich hervorgehobenen Radfahrstreifen auf der Straßenebene gehören, wie von den Bewohnenden gewünscht. Um den notwendigen Platz hierfür zu schaffen, ist die Reduktion von Parkplätzen oder die Einführung von Einbahnstraßen, die von Radfahrenden in beide Richtungen durchfahren werden können, denkbar. Ebenso möglich sind abseits der Straßen geführte Radwegeverbindungen oder die Schaffung von Fahrradstraßen. Das Konzept sollte auch die Verortung von sicheren und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten enthalten. Für zu Fuß Gehende sollten Gehwege verbreitert, der Straßenraum durch Bepflanzung und Möblierung attraktiver gestaltet und das Überqueren von Straßen durch Querungshilfen erleichtert werden. Die Schaffung von Einbahnstraßen und die Reduktion von Stellplätzen kann hier ebenso den notwendigen Platz schaffen. Auch hier sind abseits der Straßen geführte und gut beleuchtete Wegeverbindungen von zentraler Bedeutung. Grundsätzlich sollten alle Ziele von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf möglichst direktem Wege erreicht werden können.

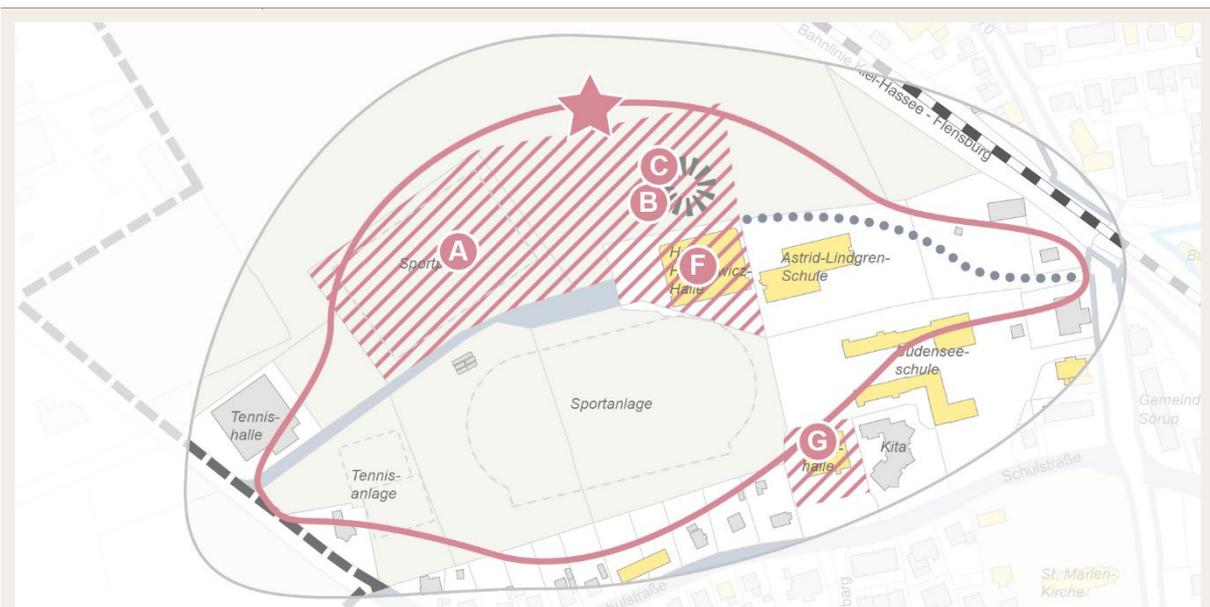
Neben der grundsätzlichen Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist auch von großer Bedeutung, dass in Sörup auch mobilitäts- oder seh-/höreingeschränkte Bevölkerungsgruppen mobil sein können. Hierfür ist als Teil des

Mobilitätskonzepts ein Barrierefreiheitskonzept zu erstellen, das entsprechende Zielsetzungen und Maßnahmen festhält.

Die Ergebnisse des Gutachtens sind in den verschiedenen folgenden Maßnahmen zu berücksichtigen. Sie dienen insbesondere als Grundlage für die Durchführung zukünftiger verkehrs- und erschließungsbedingter Maßnahmen (s. Maßnahme 6 bis 22).

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	60 Tsd. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 3 Wettbewerb Kultur-, Sport- und Bildungscampus mit Realisierungsteil KIS



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

In Sörup fehlen Räumlichkeiten für Angebote der sozialen Infrastrukturen sowie für Veranstaltungen. Gleichzeitig weisen die vorhandenen Sportanlagen rund um die Schulen Mängel auf und es fehlen freie Begegnungsorte für unterschiedliche Zielgruppen. Aus diesem Grund soll rund um die Sportanlagen ein Schwerpunktstandort für verschiedene Angebote der sozialen Infrastruktur aus den Bereichen Kultur, Integration und Sport geschaffen werden.

Um eine entsprechende städtebauliche und räumliche Qualität zu sichern, ist ein transparentes Verfahren bspw. in Form eines hochbaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs durchzuführen. Zentrales Ziel ist zum einen die sinnvolle Einbindung der vorhandenen Sportanlagen, ggf. auch über eine Neuordnung. Hierbei soll einer der Naturrasenplätze durch einen Kunstrasenplatz ersetzt werden, alle Plätze eine Flutlichtanlage erhalten

und auch die Nebenflächen barrierefrei aufgewertet werden (s. Maßnahme 30). Zum anderen soll Sörup dort mit dem KIS ein neues Zentrum der sozialen Infrastrukturen erhalten, das in den Wettbewerb entsprechend aufzunehmen ist. Diese Nutzungen inkl. ihrer Bedarfe an den Außenraum sind detailliert in der Maßnahme 31 beschrieben. Ergänzend sollten Räume für freie Treffpunkte und Begegnungsmöglichkeiten vorgesehen werden, beispielsweise über Sportmöglichkeiten für Jugendliche (Skatefläche, Kletterwand, Basketballfeld) oder über frei nutzbare Stadtmöbel mit hoher Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen des Wettbewerbs sind Gruppen von potenziell Nutzenden nach ihren Bedürfnissen zu befragen und ein entsprechend abgeleitetes Träger:innen- und Raumnutzungskonzept zu erarbeiten. Treffpunkte, Gemeinschaftseinrichtungen und Begegnungsmöglichkeiten gilt es zu stärken, da sie für den sozialen Zusammenhalt der Dorfgemeinschaft, auch umliegender Gemeinden, eine zentrale Rolle spielen.

Von großer Bedeutung für den Standort ist die gute Anbindung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Dies soll in erster Linie über eine neue Wegeverbindung, ggf. entlang des bereits vorhandenen informellen Trampelpfads (s. Maßnahme 21), erfolgen, erfordert aber auch zeitgemäße, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten.

Die Inhalte des Wettbewerbs sollen schlussendlich in einem Bebauungsplan festgesetzt werden (s. Maßnahme 4). So können darauf folgend die nächsten Schritte der Umsetzung erfolgen, wie der Grunderwerb, die Freilegung, der Neubau des KIS und die Anpassung und der Umbau der Sportanlagen (s. Maßnahme 21, 30 und 31).

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Relevant sind hier beispielsweise ein möglichst geringer Versiegelungsgrad, die Nutzung klimaschonender Materialien oder die Erhöhung der Biodiversität z. B. über entsprechende Pflanzungen. Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des denkmalgeschützten Schulgebäudes eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Die Flächen im Eigentum des Schulverbands Mittelangeln müssen aus der letztendlichen Fördersumme herausgerechnet werden.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
----------------------	----------------

Kosten (geschätzt)	160 Tsd. EUR
---------------------------	--------------

Priorität	Kurz- bis mittelfristig
------------------	-------------------------

Maßnahme 4 **Änderung bestehender und Aufstellung neuer Bauleitpläne**

Maßnahmenbeschreibung

Für die Flächen zur Entwicklung des Kultur-, Sport- und Bildungscampus (s. Maßnahme 31) besteht bislang kein Bebauungsplan. So hier ist die Neuaufstellung eines Bebauungsplans erforderlich, der die Ergebnisse des Wettbewerbs in Planrecht umsetzt.

Ggf. ist auch die Anpassung weiterer bestehender Bebauungspläne und ggf. des Flächennutzungsplans oder die Aufstellung neuer Bebauungspläne erforderlich. Es ist zu prüfen, inwiefern die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen den derzeit geltenden Festsetzungen zumindest teilweise widersprechen. Möglich ist auch die Notwendigkeit von B-Plan-Anpassungen im Zuge von Nachverdichtungen. Im Rahmen der Durchführung der Gesamtmaßnahme wird es somit ggf. zu notwendigen Änderungen an bestehenden Bauleitplänen kommen. Im Falle der Entwicklung von und Nachverdichtung auf Potenzialflächen kann auch die Aufstellung von neuen Bebauungsplänen erforderlich werden.

Im Zuge der Anpassung von Bauleitplänen sollten konkrete Beiträge des Klimaschutzes, zur Klimaanpassung und der Verbesserung der grünen Infrastruktur mitberücksichtigt werden (z. B. Beschränkung der Versiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Bebauungsplanverfahren ist zu prüfen, inwiefern die Festsetzungen mit den denkmalrechtlichen Bestimmungen übereinstimmen. So besteht für die Umgebung von Denkmälern eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde. Des Weiteren befindet sich Teile des Sanierungsgebiets in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 35 Tsd. EUR

Maßnahme 5 **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge**

Maßnahmenbeschreibung

Gemäß A 5.6.2 der StBauFR SH 2015 ist als erster Schritt nach der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ ein überörtliches Konzept zu den künftigen Anforderungen an die öffentliche Daseinsvorsorgeinfrastruktur zu erstellen. Dieses sogenannte Zukunftskonzept Daseinsvorsorge (ZKD) ist unter Mitwirkung der betroffenen Nachbargemeinden zu erarbeiten. Es umfasst eine Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse zur Daseinsvorsorge, in welcher die (sozio-)demografischen Rahmenbedingungen der Gemeinde Sörup und der Umlandgemeinden anhand ausgewählter Indikatoren untersucht werden. Darüber hinaus sind Leitsatz, Entwicklungsziele sowie Maßnahmen und Handlungsempfehlungen samt Monitoringsystem Teil des Konzepts. Das ZKD stellt damit eine der Grundlagen für IEK und die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme der Gemeinde Sörup dar.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

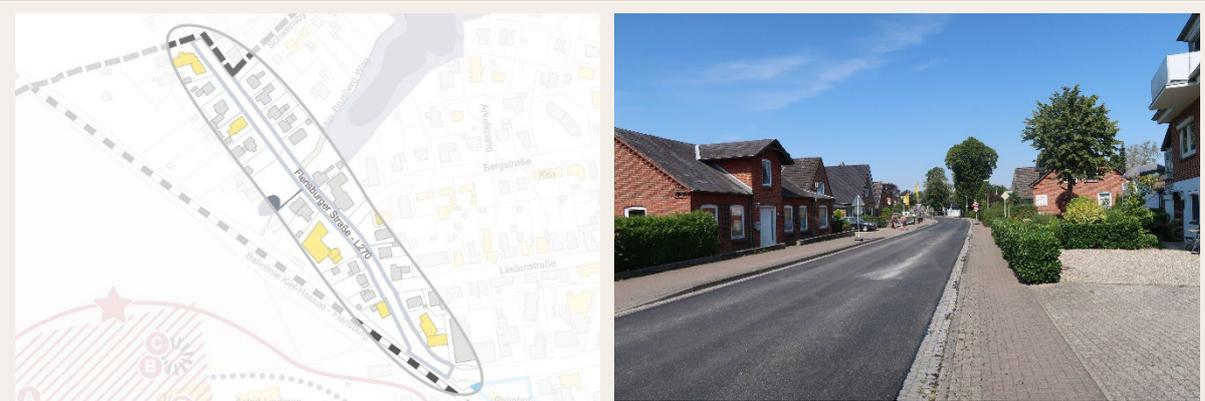
Kosten

60 Tsd. EUR

B 2.1 Ordnungsmaßnahmen

Maßnahme 6

Erneuerung und Umgestaltung Flensburger Str.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Flensburger Straße (L270) führt als Landesstraße von Norden in den Ortskern Sörups und stellt eine wichtige überörtliche Verbindungsstraße dar. Die Straßenbaulast der Nebenflächen liegt bei der Gemeinde Sörup. Die Behebung der Substanz- und Funktionsmängel bezieht sich auf die Nebenflächen, wenn die Baulast der Fahrbahn nach dem StrWG SH nicht auf die Gemeinden übertragen wird.

In der Flensburger Straße fehlen Radwege und die Fußwege sind sehr schmal. So sind diese nicht barrierefrei und es kommt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Verbreiterung der Gehwege und die Anlage eines Radwegs dringend erforderlich. Eine Verbesserung der Beleuchtung ist zu prüfen und die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit

Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt)

321 Tsd. EUR

Priorität

Langfristig

Maßnahme 7

Erneuerung und Umgestaltung Schleswiger Str.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Schleswiger Straße (L22) führt als Landesstraße von Süden in den Ortskern Sörups und stellt eine wichtige überörtliche Verbindungsstraße dar. Ebenso werden über diese Straße zahlreiche soziale Infrastrukturen, wie etwa die Schule oder das Bürgerhaus erschlossen. Die Straßenbaulast der Nebenflächen liegt bei der Gemeinde Sörup. Die Behebung der Substanz- und Funktionsmängel bezieht sich auf die Nebenflächen, wenn die Baulast der Fahrbahn nach dem StrWG SH nicht auf die Gemeinden übertragen wird.

In der Schleswiger Straße sind die Fußwege teilweise schmal und der Radverkehr wird im Zweirichtungsverkehr auf der Gehwegeebene einer Straßenseite geführt, was für alle Verkehrsteilnehmenden einen Sicherheitsmangel darstellt. Die Gehwege sind nicht barrierefrei und es kommt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Verbreiterung der Gehwege und die Anlage eines Radwegs dringend erforderlich. Die die Straße prägenden Alleestrukturen sind dabei zu erhalten und soweit möglich zu einer vollständigen Allee zu ergänzen, um sowohl die Attraktivität für Zufußgehende zu erhöhen als auch im Sinne der Klimaanpassung. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

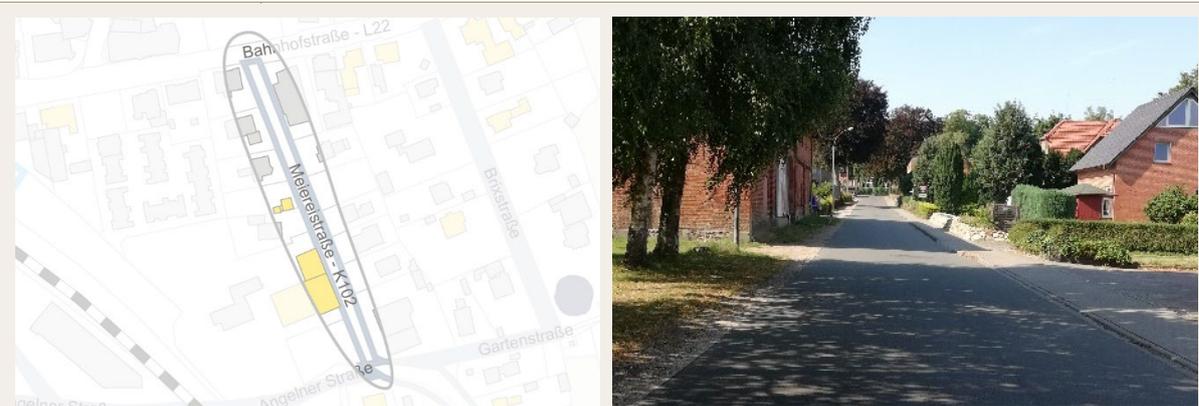
Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung der Sachgesamtheit Kirche St. Marien, des Ehrenfriedhofs und des Pastorats eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde. Des Weiteren befindet sich Teile der Maßnahme in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 507 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 8 Erneuerung und Umgestaltung Meiereistr.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Meiereistraße (K102) führt als Kreisstraße als Fortsetzung der Angelner Straße von Südosten in den Ortskern Sörups und stellt insbesondere für die angrenzenden Dörfer eine wichtige Anbindung dar. Auch für das neue Wohngebiet Angelner Straße ist die Meiereistraße eine wichtige Verbindung. Die Straßenbaulast der Nebenflächen liegt bei der Gemeinde Sörup. Die Behebung der Substanz- und Funktionsmängel bezieht sich auf die Nebenflächen, wenn die Baulast der Fahrbahn nach dem StrWG SH nicht auf die Gemeinden übertragen wird.

In der Meiereistraße fehlen Radwege und der lediglich einseitig vorhandene Fußweg ist sehr schmal. So sind diese nicht barrierefrei und es kommt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Neuanlage eines Gehwegs und die Verbreiterung der vorhandenen Gehwege sowie die Anlage eines Radwegs dringend erforderlich. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

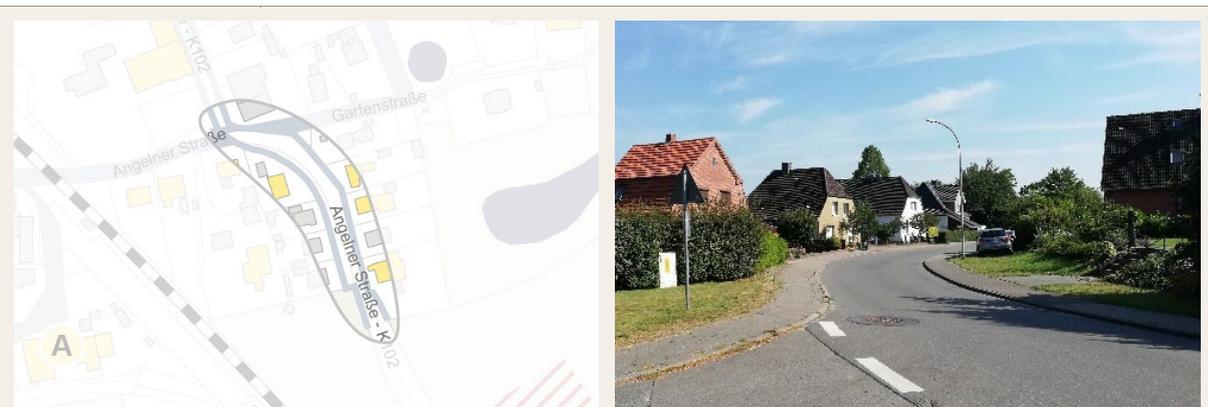
In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 178 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 9 Erneuerung und Umgestaltung Angelner Str. (Abschnitt Kreisstraße)



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Angelner Straße (K102) führt als Kreisstraße von Südosten über die Meiereistraße in den Ortskern Sörups und stellt insbesondere für die angrenzenden Dörfer eine wichtige Anbindung dar. Hiermit bindet sie insbesondere auch das neue Wohngebiet Angelner Straße an das Zentrum an. Ebenso ist sie relevant für die Anbindung der Schule und der anderen sozialen Infrastrukturen westlich der Bahnlinie, wie zukünftig auch das KIS (s. Maßnahme 31). Die Straßenbaulast der Nebenflächen liegt bei der Gemeinde Sörup. Die Behebung der Substanz- und Funktionsmängel bezieht sich auf die Nebenflächen, wenn die Baulast der Fahrbahn nach dem StrWG SH nicht auf die Gemeinden übertragen wird.

In diesem Teilbereich der Angelner Straße fehlen Radwege und die Fußwege sind sehr schmal. So sind diese nicht barrierefrei und es kommt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Dies ist insbesondere aufgrund der zu erwartenden Schulkinder aus dem Neubaugebiet, die die Straße als Schulweg nutzen, zu beheben. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Verbreiterung der Gehwege und die Anlage eines Radwegs dringend erforderlich. Die die Straße im westlichen Teil prägenden Alleestrukturen sind dabei soweit möglich fortzuführen, um sowohl die Attraktivität für Zufußgehende zu erhöhen als auch im Sinne

der Klimaanpassung. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 147 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 10 Erneuerung und Umgestaltung Angelner Str. (Abschnitt Gemeindestraße)



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die westliche Fortsetzung der Angelner Straße ist eine Gemeindestraße, die entscheidend ist für die Anbindung des neuen Wohngebiets an der Angelner Straße, der sozialen Infrastrukturen rund um Schule und Bürgerhaus, zukünftig auch für das KIS und ggf. eine erweiterte Nutzung des Kreisbahnhofshotels (s. Maßnahme 31 und 28). Sie kreuzt die Bahnlinie und stellt damit eine von zwei Möglichkeiten im Untersuchungsgebiet dar, die Bahnlinie zu queren, und ist damit auch für weiter entfernt liegende Ziele, wie etwa der Südensee, von Bedeutung.

Bislang hat die Straße teilweise nur einseitig einen Gehweg. Die vorhandenen Gehwege sind schmal, an einer Stelle wird der Gehweg durch einen darauf stehenden Baum unterbrochen und endet an einer anderen Stelle plötzlich. So ergibt sich für Zufußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Verstärkt wird dies durch ungeordnet parkende Pkw. Aufgrund der Funktion als Wegeverbindung zu zahlreichen wichtigen Zielen, insbesondere auch für Schulkinder, ist dies dringend zu beheben. Zusätzlich ist das Radfahren

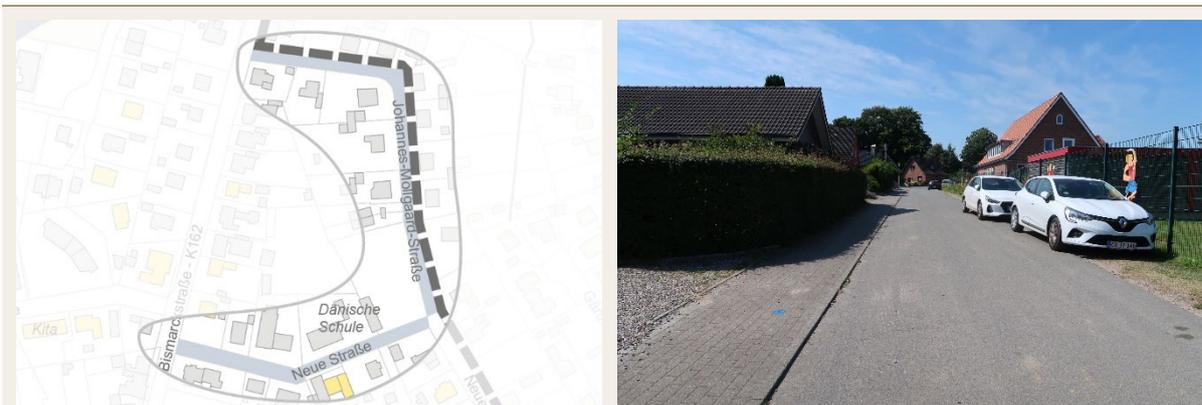
und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel der Fahrbahn und der Nebenflächen die teilweise Neuanlage eines Gehwegs und die Verbreiterung der vorhandenen Gehwege dringend erforderlich. Die die Straße prägenden Alleestrukturen sind dabei zu erhalten und soweit möglich zu einer vollständigen Allee zu ergänzen, um sowohl die Attraktivität für Zufußgehende zu erhöhen als auch im Sinne der Klimaanpassung. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des Pastorats eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	535 Tsd. EUR
Priorität	Langfristig

Maßnahme 11 und 12 Erneuerung und Umgestaltung Neue Str. (Abschnitt Dän. Schule), Johannes-Mollgaard-Str.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan



Maßnahmenbeschreibung

Die Neue Straße (westlicher Teil) und die Johannes-Mollgaard-Straße sind Gemeindestraßen. Sie dienen als wichtige Wegeverbindungen zwischen dem Edeka östlich im Untersuchungsgebiet sowie den nördlich des Untersuchungsgebiets liegenden Wohngebieten. Weiterhin befindet sich in der Neuen Straße die Dänische Schule.

In der Johannes-Mollgaard-Straße ist kein Gehweg vorhanden. In der Neuen Straße gibt es einseitig einen Fußweg, der jedoch schmal ist. Weiterhin halten dort zahlreiche Autos während des Hol- und Bringverkehrs für die Schule ungeordnet, so dass sich für Zufußgehende und Radfahrende unübersichtliche Situationen ergeben. So sind diese Straßenräume nicht barrierefrei und es kommt zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen mit dem motorisierten Verkehr. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Neuanlage eines Gehwegs bzw. die Verbreiterung der vorhandenen Gehwege dringend erforderlich. Alternativ ist auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich inklusive einer entsprechenden Gestaltung des Straßenraums, beispielsweise durch bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Pflanzung von Bäumen und das Aufstellen von Bänken und Stadtmöbeln, zu diskutieren. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grund-

stücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Einzelmaßnahmen

- 11 Erneuerung und Umgestaltung Neue Str. (Abschnitt Dän. Schule)
- 12 Erneuerung und Umgestaltung Johannes-Mollgaard-Str.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 540 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 13 Erneuerung und Umgestaltung Marktstr.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Marktstraße ist eine Gemeindestraße. Diese dient ebenso als wichtige Wegeverbindung ausgehend vom Bahnübergang Angelner Straße und kann so beispielsweise als Verbindung des neuen Wohngebiets an der Angelner Straße und dem Südensee dienen.

Bislang verfügt die Marktstraße nur in einem kleinen Teilbereich über einen Gehweg. Außerdem sind die vorhandenen Bänke stark verwittert, so dass das Erscheinungsbild der Straße ungepflegt ist. So ergibt sich für Zufußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanz-

mängel die Neuanlage von Gehwegen dringend erforderlich. Alternativ ist auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich inklusive einer entsprechenden Gestaltung des Straßenraums, beispielsweise durch bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Pflanzung von Bäumen und das Aufstellen von Bänken und Stadtmöbeln, zu diskutieren. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Grundstücksankäufe oder Nutzungsvereinbarungen ggf. notwendig, da die bisherige Straßenraumbreite nicht ausreicht. Für die zusätzlichen Ankäufe werden pauschal 20 Tsd. Euro kalkuliert. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des Pastorats eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
----------------------	----------------

Kosten (geschätzt)	427 Tsd. EUR
---------------------------	--------------

Priorität	Langfristig
------------------	-------------

Maßnahme 14 und 15 Erneuerung und Umgestaltung Brixstr., Gartenstr.: Verkehrsberuhigter Bereich



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan



Maßnahmenbeschreibung

Die Brixstraße und die Gartenstraße sind Gemeindestraßen, die als wichtige Wegeverbindungen dienen. Insbesondere perspektivisch stellen sie die zentrale Wegeverbindung zwischen dem neuen Wohngebiet an der Angeler Straße und dem Nahversorgungsangebot im Osten des Untersuchungsgebiets dar. Besonders attraktiv sind diese Wegeverbindungen aufgrund der ruhigen Lage der Straßen und des attraktiven Baumbestands.

In der Brixstraße gibt es keinen Gehweg, während dieser in der Gartenstraße einseitig, jedoch sehr schmal, vorhanden ist. So ergibt sich für Zufußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund sind die Straßenräume als verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen und entsprechend zu gestalten. Hierzu sollten z. B. der Bau von baulichen Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung, das Aufstellen von Sitzmöglichkeiten oder weiteren Gestaltungselementen sowie die Pflanzung von Bäumen und anderer Begrünung gehören. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die die Brixstraße prägenden Alleestrukturen sind dabei zu erhalten und soweit möglich fortzuführen, um sowohl die Attraktivität für Zufußgehende zu erhöhen als auch im Sinne der Klimaanpassung. Ebenso ist eine Verbesserung der Beleuchtung zu prüfen, um das subjektive Sicherheitsempfinden für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung der Sachgesamtheit Kirche St. Bonifatius eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Des Weiteren befindet sich die Maßnahme in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Einzelmaßnahmen

14 Erneuerung und Umgestaltung Brixstraße: Verkehrsberuhigter Bereich

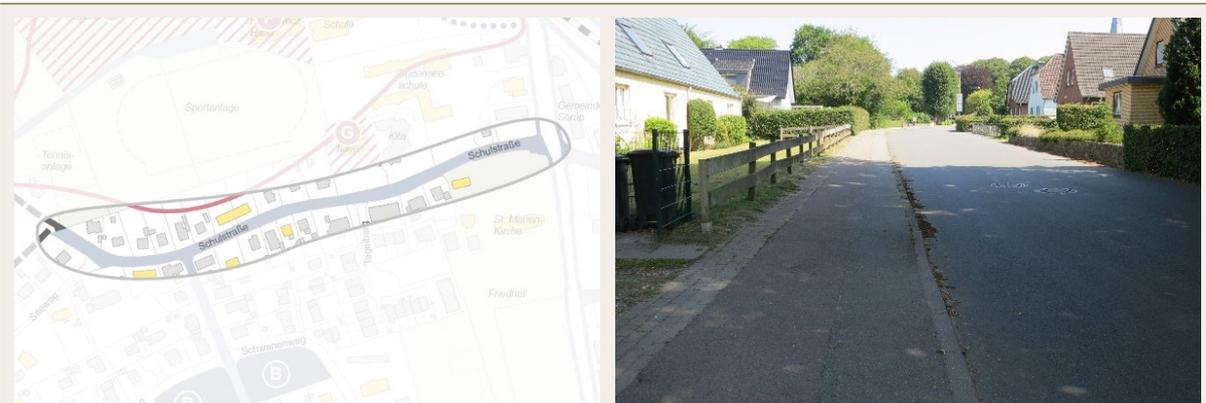
15 Erneuerung und Umgestaltung Gartenstr.: Verkehrsberuhigter Bereich

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 396 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 16 Erneuerung und Umgestaltung Schulstr.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Schulstraße ist eine Gemeindestraße, die vom Ortskern mit den sozialen Infrastrukturen Bürgerhaus und Schule Richtung Westen zum Gewerbegebiet sowie zur Tarper Straße (L292) führt. Auch bindet sie das südlich gelegene Wohngebiet um den Lerchenweg sowie den Südensee an und ist insofern insbesondere für Schulkinder sowie zu Freizeitzwecken relevant. Gleichzeitig wird diese Straße auch durch zahlreiche Lkw und landwirtschaftlichen Verkehr genutzt, der perspektivisch aufgrund der Erweiterung des nördlich liegenden Gewerbegebiets Schulstraße West weiter zunehmen wird.

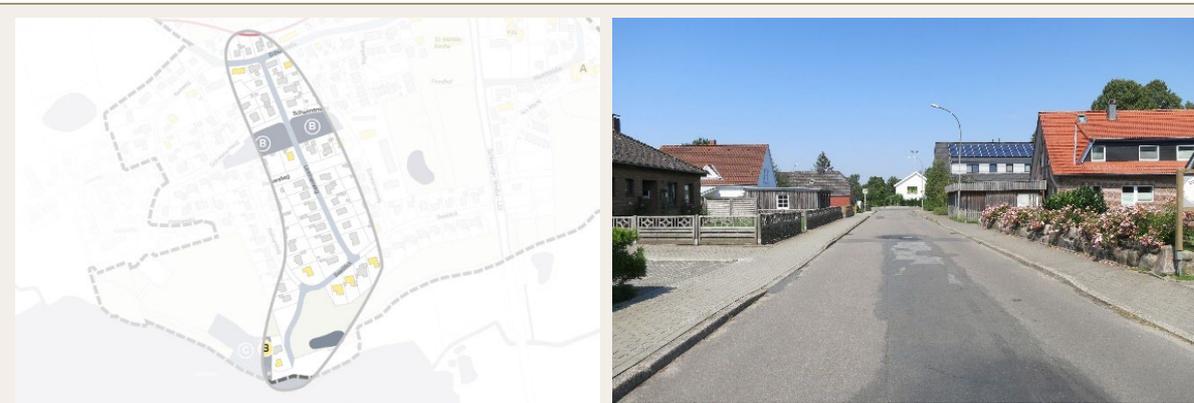
In der Straße gibt es lediglich einseitig einen Gehweg, Radwege gibt es nicht. So ergibt sich für Zufußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation, die auch im Rahmen der Beteiligung als besonders gefährlich eingeschätzt wird. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Neuanlage von Gehwegen dringend erforderlich. Ebenso sollten Radwege angelegt werden und der Straßenraum durch Querungshilfen, die Pflanzung von Bäumen sowie baulichen Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung besonders attraktiv für Zufußgehende und Radfahrende gestaltet werden. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. So soll sich im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Lerchenweg und im Seeblick (s. Maßnahme 17 und 18) eine besonders attraktive Wegeverbindung zwischen Schule, Wohngebiet und Südensee ergeben, die auch für Besuchende attraktiv ist. Ebenso ist das Ziel, insbesondere Schulkinder, Jugendliche und Familien in diesem Bereich sicher zu leiten. Ein Durchfahrverbot für landwirtschaftlichen Verkehr und Lkw ist, insbesondere aufgrund der zu erwartenden Zunahme, zu prüfen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung der Sachgesamtheit Kirche St. Marien, das denkmalgeschützte Schulgebäude und das Kriegerdenkmal in der Schulstraße eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	819 Tsd. EUR
Priorität	Langfristig

Maßnahme 17 und 18 Erneuerung und Umgestaltung Lerchenweg, Seeblick (Teilstück westl. Lerchenweg): Fahrradstraße



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Straßen Lerchenweg und Seeblick (Teilstück westlich des Lerchenwegs) sind Gemeindestraßen, die die oben beschriebene Verbindung von Ortskern zum Südensee von der Schulstraße ausgehend fortsetzen. Damit bieten diese Straßen, die darüber hinaus in erster Linie die angrenzenden Wohngebiete erschließen, ein großes Potenzial als attraktive Wegeverbindungen entwickelt zu werden.

Im Lerchenweg sowie Teilen des Seeblicks gibt es bislang zwar Gehwege, die jedoch sehr schmal sind, obwohl der Straßenraum insgesamt eine große Breite aufweist. Das Teilstück des Seeblicks, das herunter zum Seeweg führt, weist dagegen keinen Gehweg auf. So ergibt sich für Zu Fuß Gehende und Radfahrende zum Südensee eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesen Gründen und insbesondere, weil die Wegeverbindung als Schulweg und als Weg zum Südensee für Bewohnende und Besuchende dient, soll die Attraktivität der Straßen für den Fuß- und Radverkehr über die Ausweisung einer Fahrradstraße deutlich erhöht werden. Es ist zu prüfen, ob in einigen Teilbereichen die Nutzung für Pkw zugelassen wird. Mit der Ausweisung als Fahrradstraße sollte zudem eine grundsätzliche Behebung der Substanzmängel einhergehen, genauso wie die attraktive Gestaltung des Straßenraums für Zu Fuß Gehende über breite Gehwege, das Aufstellen von Bänken oder das Platzieren von Bäumen und anderen Pflanzen. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Die Maßnahme befindet sich in Teilen in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Einzelmaßnahmen

17 Erneuerung und Umgestaltung Lerchenweg: Fahrradstraße

18 Erneuerung und Umgestaltung Seeblick (Teilstück westl. Lerchenweg): Fahrradstraße

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 863 Tsd. EUR

Priorität Langfristig

Maßnahme 19 Erneuerung und Umgestaltung Zuweg Sportanlagen



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Der Zuweg zu den Sportanlagen bindet die Sporthalle und –plätze an die Schulstraße an. Perspektivisch dient dieser auch der Anbindung des KIS (s. Maßnahme 31). Damit ist dieser eine wichtige Wegeverbindung, insbesondere auch für Kinder und Jugendliche.

Der Weg verfügt bisher über keinen Gehweg. So ergibt sich für Zuzußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Zusätzlich ist das Radfahren und Zuzußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Neuanlage von Gehwegen dringend erforderlich. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

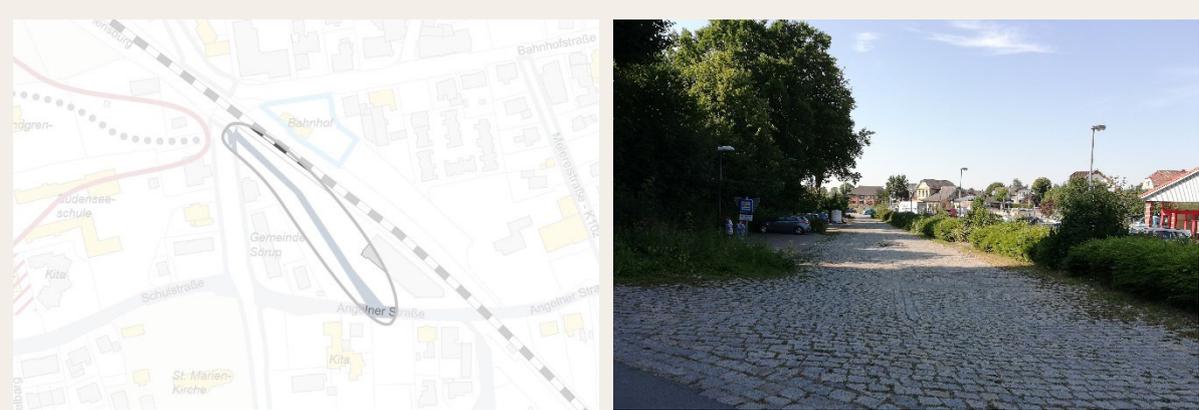
Kosten (geschätzt) 361 Tsd. EUR

Priorität

Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 20

Erneuerung und Umgestaltung Angelner Straße Nord



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die nördliche Abzweigung der Angelner Straße ist eine Gemeindestraße, die derzeit v. a. der Erschließung der P+R-Anlage und des Penny-Markts dient. Künftig soll die Straße aber auch als übergeordnete Wegeverbindung, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Rolle einnehmen, u. a. zur Verbindung des neuen Wohngebiets Angelner Straße und dem KIS. Hierfür sind umfassende bauliche Veränderungen notwendig.

Bislang verfügt die Straße über keinen Gehweg, was im Zusammenspiel mit den ein- und ausparkenden Pkw der P+R-Anlage unsichere Situationen ergibt. Zudem ist die Straße aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht barrierefrei. So ergibt sich für Zufußgehende eine unübersichtliche, unsichere und nicht barrierefreie Situation. Zusätzlich ist das Radfahren und Zufußgehen gegenüber dem Autofahren dadurch deutlich unattraktiver, was die Wahl klimafreundlicher Verkehrsmittel erschwert. Aus diesem Grund ist einhergehend mit einer grundsätzlichen Behebung der Substanzmängel die Neuanlage von Gehwegen dringend erforderlich, sodass die Straße ihrer Funktion als übergeordnete Wegeverbindung gerecht werden kann. Alternativ ist auch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich inklusive einer entsprechenden Gestaltung des Straßenraums, beispielsweise durch bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die Pflanzung von Bäumen und das Aufstellen von Bänken und Stadtmöbeln, zu diskutieren. Die unterschiedlichen Ansprüche von Fuß- und Radverkehr sowie der P+R-Anlage sollen in einem attraktiven Verkehrsraum vereint werden. Soweit möglich sind Fahrradabstellmöglichkeiten unterzubringen. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Das Ziel ist eine Steigerung der Nutzungsqualität für den Fuß- und Radverkehr.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen. Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des Pastorats eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	168 Tsd. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 21 Neuanlage Fuß- und Radwegeverbindung KIS - Schleswiger Str.



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Nördlich des Schulgeländes wird im Zuge der Maßnahmen 3 und 32 ein neuer Treffpunkt mit zahlreichen Angeboten für die Bewohnenden Sörups sowie des überörtlichen Verflechtungsbereichs entstehen. Dieser ist bislang ausschließlich über die Schulstraße und den Zuweg zu den Sportanlagen (s. Maßnahme 19) erreichbar, was für die Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden einen großen Umweg darstellt. Aus diesem Grund und um insbesondere die klimafreundlichen Verkehrsmittel zu stärken und das KIS auch für weniger mobile Bevölkerungsgruppen gut erreichbar zu machen, soll eine neu angelegte barrierefreie und gut beleuchtete Wegeverbindung geschaffen werden. Diese soll die Schleswiger Straße direkt mit dem neuen KIS verbinden.

Möglich wäre dies beispielsweise über das Flurstück zwischen der Schleswiger Straße 2 und 4 – die genaue Lage ist im Zuge des Wettbewerbsverfahrens (s. Maßnahme 3) zu prüfen und ggf. an die Wegeführung des schon heute bestehenden Trampelpfads anzupassen. Möglich ist aber auch die Neuanlage eines Weges abseits des bestehenden Trampelpfads, um das KIS direkt anzubinden. Für die Anlage des Weges ist eine Nutzungsvereinbarung mit dem/der heutigen Eigentümer:in oder der Ankauf der Flächen notwendig. Die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) sind zu berücksichtigen. Um die Attraktivität für zu Fuß Gehenden zu erhöhen, ist die Integration von Sitzmöglichkeiten zu prüfen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen zusätzlich zur Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des denkmalgeschützten Schulgebäudes eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde.

Einzelmaßnahmen

21.1 Grunderwerb Grundstück rückwärtig Schleswiger Str. 2 (Neuanlage Fuß- und Radwegeverbindung)

21.2 Freilegung Grundstück rückwärtig Schleswiger Str. 2 (Neuanlage Fuß- und Radwegeverbindung)

21.3 Neuanlage Fuß- und Radwegeverbindung KIS - Schleswiger Str.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 140 Tsd. EUR (ohne Grunderwerb)

Priorität Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 22

Kleinteilige Anpassungen zum Abbau von Barrieren



Maßnahmenbeschreibung

Unter Berücksichtigung der bereits im ZKD aufgezeigten und in den vorbereitenden Untersuchungen bestätigten altersstrukturellen Veränderungen in der Gemeinde und der damit verbundenen Zunahme hochbetagter Menschen mit sensorischen Einschränkungen nimmt das Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zukünftig einen stetig wachsenden Stellenwert ein. Aber auch für Familien und andere zeitweise oder dauerhaft mobilitäts eingeschränkte Personen trägt der Abbau von Barrieren entscheidend zur Teilhabe und Lebensqualität bei und ermöglicht gleichzeitig einen Verzicht auf das Auto im Sinne des Klimaschutzes. Vor diesem Hintergrund wird in

dieser Maßnahme ein Bündel an kleinteiligen derartigen Anpassungen gefasst. Durch diese kleinteiligen Maßnahmen soll es gelingen, konfliktreiche Nutzungsüberlagerungen im öffentlichen Raum, wie beispielsweise ungeordnete Querungen, unklare Raumzuordnungen, nicht ausreichende Begegnungsfälle auf Wegen etc. nach Möglichkeit abzubauen und Mobilität für alle nachhaltig sicherzustellen. Auch taktile Elemente für blinde und sehbehinderte Menschen sollten integriert werden. Ein Bestandteil ist auch die barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen, die nicht im Rahmen größerer Maßnahmen mitgefasst werden, zumal diese gemäß Personenbeförderungsgesetz bis 2022 entsprechend umzugestaltet sind. Zudem sollten öffentliche Erschließungsanlagen bzw. Zugänge zu zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge auf Barrierefreiheit bzw. -armut überprüft und ggf. angepasst werden. Um die Umsetzungsfähigkeit der kleinteiligen Maßnahmen sicherzustellen, sind im Vorhinein konzeptionelle Grundlagen in einem Mobilitätskonzept zu schaffen (vgl. Maßnahme 2).

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung von Denkmälern eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmalschutzbehörde. Des Weiteren können sich Teile der Maßnahme in einem archäologischen Interessengebiet befinden. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	150 Tsd. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 23 Qualifizierung Grünfläche Max-Brusberg-Weg inkl. Spielplatz



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Grünfläche am Max-Brusberg-Weg ist eine vergleichsweise große und gepflegte Grünfläche mit einer Regenwasserbehandlungsanlage im Zentrum, der es jedoch an Nutzungsmöglichkeiten mangelt. Auch der Spielplatz ist zwar gepflegt, verfügt jedoch über kein Gestaltungskonzept und hat lediglich schlichte Spielgeräte.

Im Zuge des Vorhabens soll die Nutzbarkeit für weitere Zielgruppen erhöht werden. Es gilt, Möblierungen wie Bänke barrierefrei zu erschließen, die Aufenthaltsqualität durch weitere Sitzgelegenheiten zu erhöhen sowie Aktivitätsangebote und Treffpunkte auch für Erwachsene zu schaffen. Die Wünsche nach Sportmöglichkeiten (Basketballfeld, Outdoor-Spielgeräte oder Bouleplatz) und Treffpunktmöglichkeiten wie eine mietbare Grillhütte, die im Rahmen der Beteiligungsprozesse vorgebracht wurden, könnten hier ggf. ebenso realisiert werden. Auch die Regenwasserbehandlungsanlage sollte zugänglich oder zumindest sichtbar gestaltet werden, um diese zumindest optisch in die Grünfläche zu integrieren. Gewünschte Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sind über weitere Beteiligungsprozesse zu erörtern. Ziel ist es, die Grünfläche inkl. Spielplatz als erweiterten generationsübergreifenden Treffpunkt für Jung und Alt zu gestalten. Gemäß den Bedarfen unterschiedlicher Zielgruppen gilt es, ein zeitgemäßes Konzept aufzustellen und umzusetzen, welches Bewegungsanreize für unterschiedliche Gruppen von Nutzenden und Altersklassen bietet und ebenso zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eine einladende Möblierung für Begleitpersonen vorsieht. Die Barrierearmut spielt bei der Maßnahmenumsetzung eine wichtige Rolle.

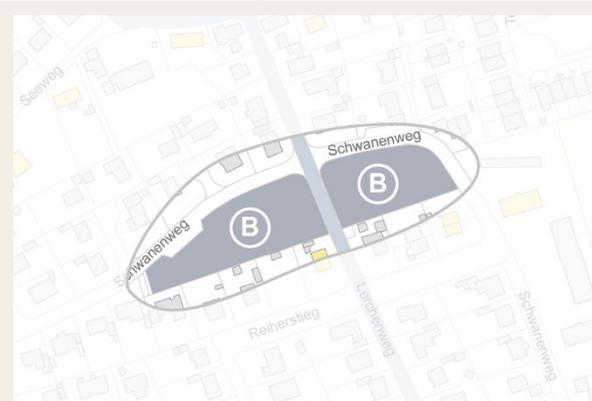
In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Hierzu kann beispielsweise die Nutzung klimaschonender Materialien, die Erhöhung der Biodiversität u. a. über entsprechende Pflanzungen sowie das Niederschlagsmanagement, z. B. über die Schaffung von Flächen für die Versickerung oder Rückhaltung von Regenwasser, gehören. Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 200 Tsd. EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 24 Qualifizierung Grünfläche Schwanenweg inkl. Spielplatz



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

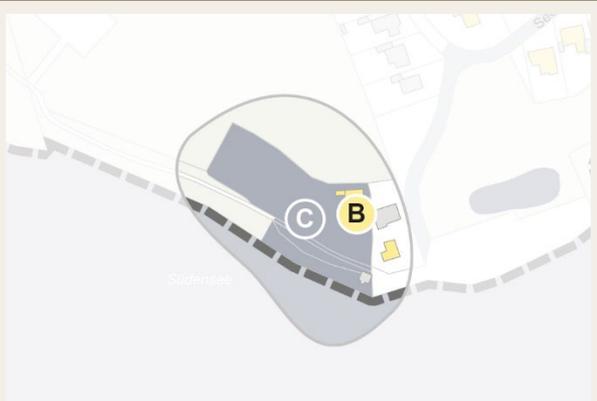
Die Grünfläche am Schwanensee ist eine un gepflegte, nicht barrierefreie Grünfläche, die kaum über Nutzungsmöglichkeiten verfügt. Der angrenzende Spielplatz weist v. a. Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie Unklarheiten in Bezug auf die Nutzungsmöglichkeiten auf.

Im Zuge der Qualifizierung der Grünfläche soll die Nutzbarkeit für weitere Zielgruppen erhöht werden. Es gilt, Möblierungen wie Bänke barrierefrei zu erschließen, die Aufenthaltsqualität durch weitere Sitzgelegenheiten zu erhöhen sowie Aktivitätsangebote und Treffpunkte auch für Erwachsene zu schaffen. Auf dem Spielplatz sollte zeitnah eine klare Haltung gegenüber Sportnutzungen wie Fußball getroffen werden, indem Fußballtore oder aber die Schilder, die eben jene Fußballnutzung verbieten, entfernt werden. Ziel ist es, die Grünfläche inkl. Spielplatz als erweiterten generationsübergreifenden Treffpunkt für Jung und Alt zu gestalten. Gemäß den Bedarfen unterschiedlicher Zielgruppen gilt es, ein zeitgemäßes Konzept aufzustellen und umzusetzen, welches Bewegungsanreize für unterschiedliche Gruppen von Nutzenden und Altersklassen bietet und ebenso zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eine einladende Möblierung für Begleitpersonen am Spielplatz vorsieht. Aufgrund der Ortsbildprägung des vorhandenen Baumbestands sowie aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimaanpassungen sollte der Baumbestand sensibel betrachtet werden. Dieser sollte bestmöglich in das neue Nutzungskonzept eingebunden werden. Auch grundsätzlich sollte eine naturnahe Gestaltung, entsprechend den in der Beteiligung geäußerten Wünschen, angestrebt werden, beispielsweise über die Integration von Blühwiesen. Die Barrierearmut spielt bei der Maßnahmenumsetzung eine wichtige Rolle.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen neben den beschriebenen Aspekten weitere Gesichtspunkte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Hierzu kann beispielsweise die Nutzung klimaschonender Materialien, die Erhöhung der Biodiversität u. a. über entsprechende Pflanzungen sowie das Niederschlagsmanagement, z. B. über die Schaffung von Flächen für die Versickerung oder Rückhaltung von Regenwasser, gehören. Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	120 Tsd. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 25 Qualifizierung Grünfläche Südensee inkl. Spielplatz



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Der Südensee mit seiner Badestelle dient im Sommer als Treffpunkt für Bewohnende aller Altersklassen. Sie ist jedoch ungepflegt und bietet außerhalb der Sommermonate kaum Nutzungsmöglichkeiten. Auch die Spielgeräte sind veraltet.

Aus diesen Gründen soll die Grünfläche inkl. Spielplatz und Badestelle qualifiziert werden. Das Ziel ist, die Fläche über eine attraktive Grünflächengestaltung und die Integration vielfältiger, ggf. überdachter Sitzmöglichkeiten auch außerhalb der Sommermonate nutzbar zu machen und hierfür die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Auch sollten Angebote zur Bewegung auch für andere Altersgruppen geschaffen werden, wie z. B. die von den Bewohnenden gewünschte Minigolfanlage, eine Skateanlage oder ein Basketballfeld, eine Kletterwand, ein Bouleplatz, Outdoor-Sportgeräte oder aber eine mietbare Grillhütte. Gewünschte Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sind über weitere Beteiligungsprozesse zu erörtern. Denkbar ist, die Entwicklungsperspektiven der Fläche über eine Machbarkeitsstudie zu konkretisieren. Gemäß den Bedarfen unterschiedlicher Zielgruppen gilt es, ein zeitgemäßes Konzept aufzustellen und umzusetzen, welches Bewegungsanreize für unterschiedliche Gruppen von Nutzenden und Altersklassen bietet und ebenso zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eine einladende Möblierung für Begleitpersonen vorsieht. Hierbei ist die Barrierearmut von hoher Bedeutung, genauso wie die von den Bewohnenden gewünschte ökologische Aufwertung des Bereichs und die naturnahe Gestaltung. Fahrradabstellmöglichkeiten sind unterzubringen.

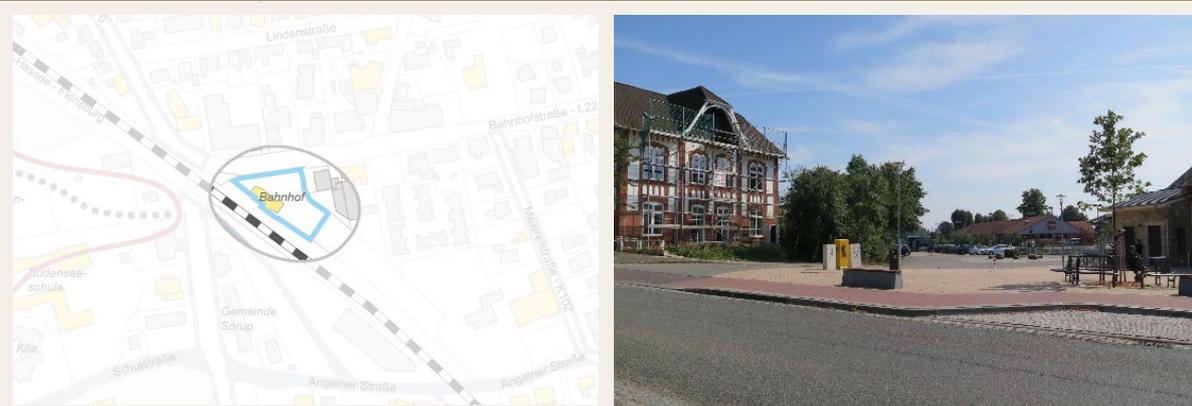
In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen weitere Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. Hierzu kann beispielsweise die Nutzung klimaschonender Materialien, die Erhöhung der Biodiversität u. a. über entsprechende Pflanzungen sowie das Niederschlagsmanagement, z. B. über die Schaffung von Flächen für die Versickerung oder Rückhaltung von Regenwasser, gehören. Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Teile der Maßnahme befinden sich in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	25 Tsd. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 26

Qualifizierung Bahnhofsvorplatz



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Vor dem Bahnhofsgebäude befindet sich ein Platz, der jüngst neu angelegt wurde, jedoch nur wenige Aufenthaltsqualitäten hat. Angrenzend dazu wird der ZOB neu angelegt. Insgesamt kann dieser Ort bisher die Funktion als Ortsmittelpunkt sowie Ankunftsort, der eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs und des ZOBs für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gewährleistet, nur eingeschränkt erfüllen.

Über eine Qualifizierung des Platzes soll ein hoher Anspruch an Ökologie, Gestaltung und Aufenthaltsqualität realisiert werden. Es sollen vielfältige und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten entstehen, die der Funktion des Ortsmittelpunkts entsprechen. Hierfür sollen geeignete Sitzmöglichkeiten, auch unabhängig von gastronomischen Angeboten, geplant werden, wie auch die von den Bewohnenden gewünschte Begrünung. Gleichzeitig soll aber auch die Nutzung des Platzes für Veranstaltungen über eine entsprechende Infrastruktur sichergestellt sein.

Neben diesen Aufenthaltsmöglichkeiten sind aber auch die verkehrlichen Funktionen sicherzustellen. Hierzu gehört eine sinnvolle Einbindung des neuen ZOBs, die Integration einer attraktiven Park-and-Ride-Anlage inkl. abschließbarer Fahrradboxen. Auch hier sind die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept (s. Maßnahme 2) zu berücksichtigen.

Auch eine Verbesserung der Bedingungen für Ökologie, Klimaschutz und Klimaanpassung soll dringend hergestellt werden. Hierzu gehört insbesondere eine deutliche Reduktion des bislang sehr hohen Versiegelungsgrades sowie die Integration vielfältiger grüner Infrastruktur, die aus ökologischer Perspektive und für die Nutzende attraktiv ist. Auch Themen wie ein Niederschlagsmanagement, die Nutzung klimaschonender und ökologischer Baustoffe sowie die Vermeidung von „grauer Energie“, also der Erhalt von Bausubstanz im Allgemeinen, sollten berücksichtigt werden.

Im Zuge der Maßnahme ist zu prüfen, inwiefern diese denkmalrechtlich genehmigungspflichtig ist. So besteht für die Umgebung des Bahnhofsgebäudes, des ehemaligen Bahnhofshotels und der ehemaligen Post eine Genehmigungspflicht von Maßnahmen gemäß § 12 Abs. 1 DSchG SH, zu beantragen bei der unteren Denkmal-schutzbehörde.

Zuständigkeit

Gemeinde Sörup, Nah.SH, ggf. private Eigentümer:innen

Kosten (geschätzt) 750 Tsd. EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

B.2.2 Baumaßnahmen

Maßnahme 27 **Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter**

Maßnahmenbeschreibung

Für die Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter können gemäß B2.2.1 StBauFR SH 2015 Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden. Hierfür ist ein gesonderter Beschluss der Gemeindevertretung erforderlich. In den empfohlenen Sanierungsgebieten befinden sich 95 Gebäude mit mittlerem und aktuell kein Gebäude mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Die Bedarfe können sich natürlicherweise im Laufe der Gesamtmaßnahme erhöhen, sodass es dann auch Gebäude mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf in den Sanierungsgebieten gibt. Die geschätzten Kosten basieren auf folgenden angenommenen Parametern:

- Kostenschätzung hoher Bedarf: 150 Tsd. Euro/Gebäude; Bei einer Realisierungsquote von aktuell 0 Gebäuden = 0 Euro. Förderquote ist noch nicht festgesetzt. Beispielwert Annahme von ca. 20 Prozent der Kosten werden voll gefördert = 0 Euro
- Kostenschätzung mittlerer Bedarf: 100 Tsd. Euro/Gebäude; Bei einer Realisierungsquote von 10 Gebäuden = 1 Mio. Euro. Förderquote ist noch nicht festgesetzt. Beispielwert Annahme von ca. 20 Prozent der Kosten werden voll gefördert = 200 Tsd. Euro

Die Durchführung der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bleibt den Eigentümer:innen überlassen. Sofern die zügige und zweckmäßige Durchführung durch diese nicht gewährleistet ist, kann die Gemeinde die Maßnahmen selbst durchführen. Ggf. ist hierfür im Einzelfall der (Zwischen-)Erwerb des jeweiligen Grundstücks erforderlich.

Die Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe wurden auf Grundlage einer äußeren Inaugenscheinnahme beurteilt. Es können dadurch lediglich jene Bauteile beurteilt werden, die von den öffentlichen Flächen (Straßen) aus einsehbar sind. Nähere Betrachtungen von Gebäuden und Erkenntnisse im Laufe der Gesamtmaßnahme können im Einzelfall dazu führen, dass eine andere Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zu erfolgen hat. Demzufolge können sich auch Fördermöglichkeiten für Gebäude eröffnen, die vorerst nur mit einem niedrigen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf eingestuft wurden.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Private Eigentümer:innen

Kosten (geschätzt)	200 Tsd. EUR
Priorität	Langfristig

**Maßnahme 28 Modernisierung und Instandsetzung Kreisbahnhofshotel
(optional nach Grunderwerb)**



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Für das Kreisbahnhofshotel wurden städtebauliche und funktionale Mängel bei gleichzeitigem erheblichen Entwicklungspotenzial identifiziert. Das aktuell in Privatbesitz befindliche Gebäude beherbergt ein Hotel sowie ein Restaurant inkl. (teilweise lautstarkem) Saalbetrieb. Gemäß Informationen der Gemeinde sind Überlegungen der Betreibenden über eine kurz- bis mittelfristige Aufgabe des Betriebs aktuell. Vor diesem Hintergrund gab es bereits erste Kaufpreisverhandlungen zwischen Gemeinde und Eigentümer:in, die bislang zu keinem Ergebnis führten.

Das Gebäude weist einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Sollte der Restaurant- und Hotelbetrieb aufgegeben werden, droht ein Leerstand dieses aufgrund seiner Kubatur ortsbildprägenden Gebäudes, welches sich darüber hinaus im Zentrum eines der zukünftig strategisch zu entwickelnden Schwerpunkträume Sörups befindet. Diese Dynamik ist insbesondere in der heranrückenden Wohnbebauung im Rahmen des B-Plan-Geltungsbereichs „Am Markt“ sowie in der Bewertung der bislang landwirtschaftlichen Nutzflächen südlich der Straße „Am Markt“ als bauliche Erweiterungsflächen der Siedlungsentwicklung begründet.

Die wichtige Funktion des Saalbetriebs wird von der Gemeinde bereits im Neubau des KIS (vgl. Maßnahme 31) als Teil der Gesamtkonzeption gewünscht.

Die Entwicklung dieses Potenzialstandortes im lagegünstigen Innenbereich ist zu diskutieren. Zentrales Ziel ist zum einen die sinnvolle Zielfindung einer Entwicklungsvariante für dieses ggf. zu qualifizierende und akzentuierende Gebäude bei nachhaltiger Herleitung der Ansiedlung von bedarfsgerechten Nutzungen und Funktionen. Zu diskutieren sind insbesondere die Schaffung von neuen Orten der Arbeit (u. a. gemeinschaftlich genutzte Räumlichkeiten für Fachärzt:innen, Co-Working-Spaces) sowie bedarfsgerechte Wohnformen (u. a. soziales Wohnen, barrierefreies Wohnen, Mehrgenerationenwohnen). Diese Maßnahme unterstützt die Ansiedlung von wichtigen Funktionen der Daseinsvorsorge ohne Neuversiegelung im Außenbereich.

Um die Sanierungsziele nachhaltig zu sichern, ist der Einsatz von Steuerungsmöglichkeiten durch die Gemeinde möglich. Ein Grunderwerb mit z. B. anschließendem Investorenauswahlverfahren ist zu diskutieren.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Einzelmaßnahmen

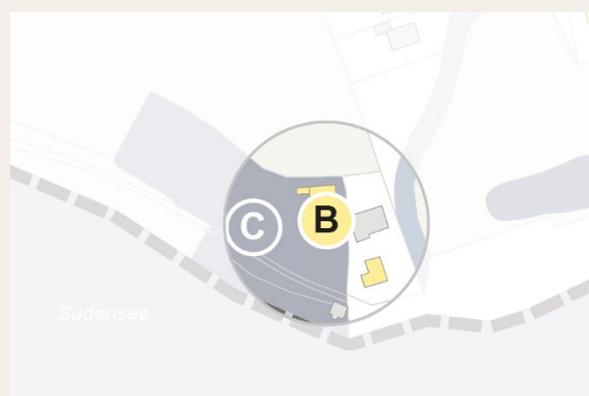
- 28.1 Investorenauswahlverfahren Kreisbahnhofshotel
- 28.2 Grunderwerb Grundstück Kreisbahnhofshotel
- 28.3 Modernisierung und Instandsetzung Kreisbahnhofshotel

Zuständigkeit Gemeinde Sörup, private:r Eigentümer:in

Kosten (geschätzt) 50 Tsd. EUR (ohne Grunderwerb und Modernisierung und Instandsetzung)

Priorität Langfristig

Maßnahme 29 Modernisierung, Instandsetzung und Erweiterung DLRG-Gebäude



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Das DLRG-Gebäude an der Badestelle Südensee ist im kommunalen Eigentum, etwa zwischen 1958 und 1987 erbaut worden und inzwischen stark modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig. Das Gebäude ist den aktuell Nutzenden pachtfrei überlassen. Die öffentlichen Sanitäreinrichtungen sowie der Umfang des gastronomischen Angebots des Kiosks werden den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Darüber hinaus fehlt es an Umkleidemöglichkeiten für die Besuchenden der Badestelle. Aufgrund der vorliegenden Funktions- und Nutzungsdefizite soll das Gebäude modernisiert, instandgesetzt und erweitert werden, sodass eine attraktive Nutzung der Badestelle auch in den kälteren Monaten möglich wird. Diese Maßnahme steht dabei in Zusammenhang mit der Qualifizierung der umliegenden Grünfläche (s. Maßnahme 25). Die Maßnahme stärkt öffentliche Treffpunkt- und

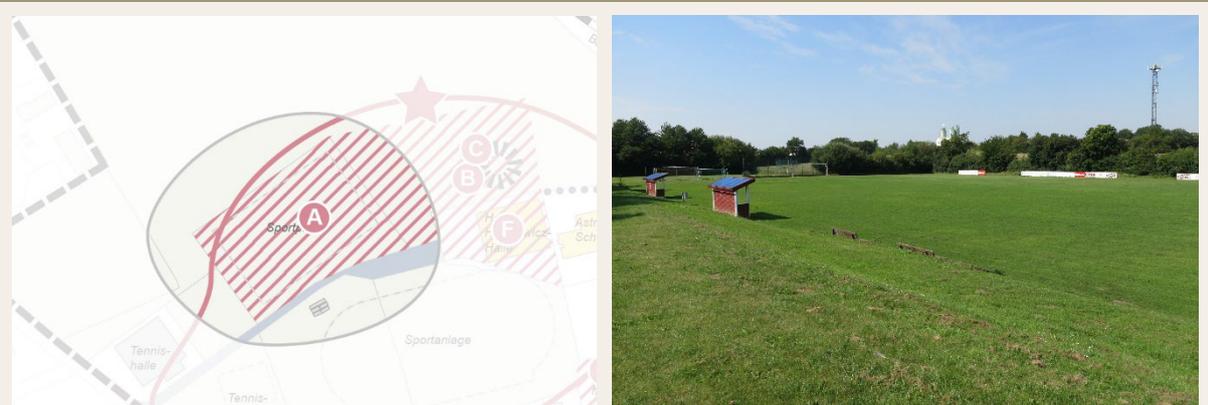
Begegnungsqualitäten, das örtliche Vereinsleben und darüber den sozialen Zusammenhalt. Auch trägt die Maßnahme einem Ausbau der Tourismusqualität bei.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Des Weiteren befindet sich die Maßnahme in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass dort Denkmale zu vermuten und Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	20 Tsd. EUR (Förderung der unrentierlichen Kosten)
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 30 Anpassung und Umbau Sportanlagen gemäß Wettbewerbsergebnis



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Sportanlagen bestehen aus einem barrierearm sanierten Großspielfeld mit Laufbahn, Weitsprunganlage und Flutlicht sowie einem weiteren Großspielfeld und Kleinspielfeld. Das Großspielfeld mit Laufbahn ist durch eine Straße/Zuwegung ohne Markierungen von den beiden anderen Plätzen getrennt. Die Platzflächen nördlich der Zuwegung weisen inkl. der Nebenflächen große substantielle und funktionale Mängel auf und sind aufgrund der notwendigen Schonzeiten des Naturrasens außerhalb derer Belegungszeiträume nicht öffentlich nutzbar.

Aus diesem Grund sollen die Sportanlagen entsprechend dem Wettbewerbsergebnis (s. Maßnahme 3) qualifiziert werden. Zugunsten einer höheren Platzauslastung müsste zumindest eine Platzfläche als Kunstrasenfläche ausgestaltet werden. Die Nebenflächen und Aufenthaltsbereiche samt Sitzmöglichkeiten abseits der Spielflä-

chen sollen aufgewertet, bzw. neu hergestellt und barrierefrei erschlossen werden (z. B. über eine kleine Tribüne). Die Ausstattung der bisher nicht beleuchteten Felder mit einer modernen Flutlichtanlage/Beleuchtung ist zu prüfen, um die vertikale Auslastung der Sportanlagen zu erhöhen. Im Zuge der Konkretisierung der Maßnahme sollte zudem ermittelt werden, ob bisher nicht vorhandene Nutzungen wie z. B. (mobile) Outdoor-Sportgeräte, ein Beachvolleyballfeld, ein Boule-Platz, eine Kletterwand, Fitness- und Spielgeräte integriert und im Untersuchungsgebiet vorhandene Nutzungen, wie die Outdoor-Angebote des Schützenvereins, in den Bereich der Sportanlagen verlagert werden können. Eine mögliche Neuordnung der Sportflächen ist im Zusammenhang mit der Maßnahme 31 zu betrachten. Für die Umsetzung der Maßnahme sind Flächenankäufe nördlich der Sportanlagen zu prüfen.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

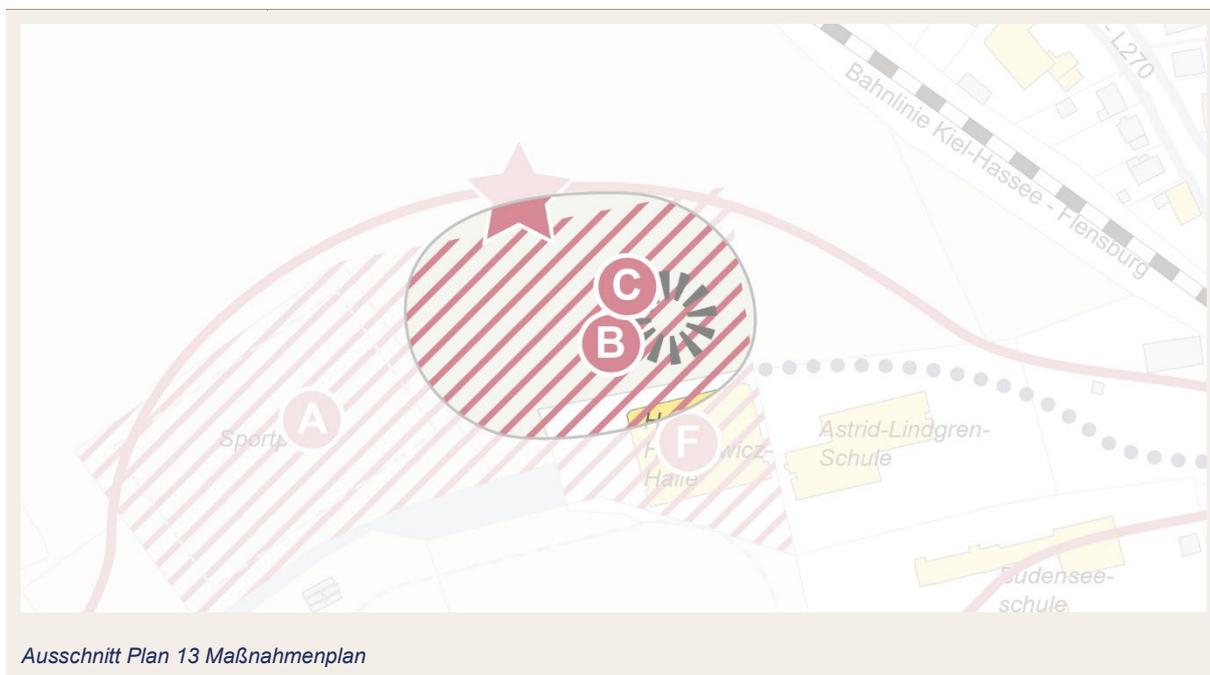
Einzelmaßnahmen

- 30.1 Grunderwerb Grundstücke nördlich der Sportanlagen (Anpassung und Umbau Sportanlagen)
- 30.2 Anpassung und Umbau Sportanlagen gemäß Wettbewerbsergebnis

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 1,5 Mio. EUR (ohne Grunderwerb)

Priorität Kurz- bis mittelfristig



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Im Sinne der Stärkung von Miteinander und Austausch der Söruper Bevölkerung sowie der Verbesserung der Vernetzung der Vereine und Freizeitangebote besteht der dringende Bedarf an einem multifunktionalen Ort der Begegnung und „echten Gemeinschaftsnutzflächen“ (vgl. Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung). Zentral nördlich der Schulstraße gelegen, unmittelbar angrenzend an vorhandene soziale Infrastruktureinrichtungen, stehen der Gemeinde bereits Bereiche im aktuellen Sportflächenumfeld zur Verfügung, um die Funktionen eines Ortskerns mit Treffpunktqualitäten weiter auszubauen. Grundlegend hierfür ist der Wettbewerb für den Kultur-, Sport- und Bildungscampus (s. Maßnahme 3). Gemäß dem Wettbewerbsergebnis sollte hier ein Kultur-, Integrations- und Sportzentrum (KIS) entstehen.

Ein multifunktionales Gebäude mit zugehörigen Außenflächen sollte sowohl eine Raumkapazität für mindestens 120 Personen inkl. einer Bühne sowie weitere flexible Einzel- und Seminarräume für Kultur, Integration von Begleit- und Sportangeboten beinhalten. Die vereins- und institutionenübergreifende sowie öffentliche Nutzbarkeit von Veranstaltungsräumen ist dabei sicherzustellen. Die Integration einer kleinen Gastronomie mit Außenbereich und/oder z. B. einer Grillhütte sind zu prüfen.

Daneben sollten Flächen für Familien und ein ggf. zu integrierendes Jugendzentrum mit Flächen für die notwendige Angebotserweiterung hinsichtlich notwendiger sozialpädagogischer Angebote und attraktiven Außenflächen mit Treffpunkt- und Rückzugsqualität wie z. B. einer Graffiti-Wand mitgedacht werden (s. Maßnahme 32). Weitere soziale Infrastrukturen, die über Ausbaubedarfe verfügen, wie z. B. die VHS, können ebenso Teil des Konzepts werden. Die Integration des aktuell in der Straße „Am Markt“ sesshaften Schützenvereins samt Außenanlagen mit teilweise geräuschintensiver Nutzung ist zu prüfen und ggf. umzusetzen. Eine barrierearme Zugänglichkeit für Alle sollte von Anfang an sichergestellt werden. Fahrradabstellanlagen und E-Ladestationen

für Fahrräder und E-Scooter sind zu prüfen. Die konkrete Verortung der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung ergibt sich im Zuge der Vorbereitung der Maßnahme im Rahmen des Wettbewerbs (s. Maßnahme 3).

Die Maßnahme als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung im Sinne der Städtebauförderung sollte ggf. den Erwerb von Flächen, die Freilegung und den Hochbau entsprechend des in Maßnahme 3 hergeleiteten Träger:innen- und Raumkonzepts beinhalten.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Die Außenflächen sollen dementsprechend naturnah und ökologisch wertvoll gestaltet werden.

Diese Maßnahme ist bzgl. einer nachhaltigen Energieversorgung auch mit der Maßnahme 39 in Verbindung zu setzen, in der die Einrichtung eines BHKW (Biogas) empfohlen wird, welches die öffentlichen Einrichtungen mitversorgen soll.

Einzelmaßnahmen

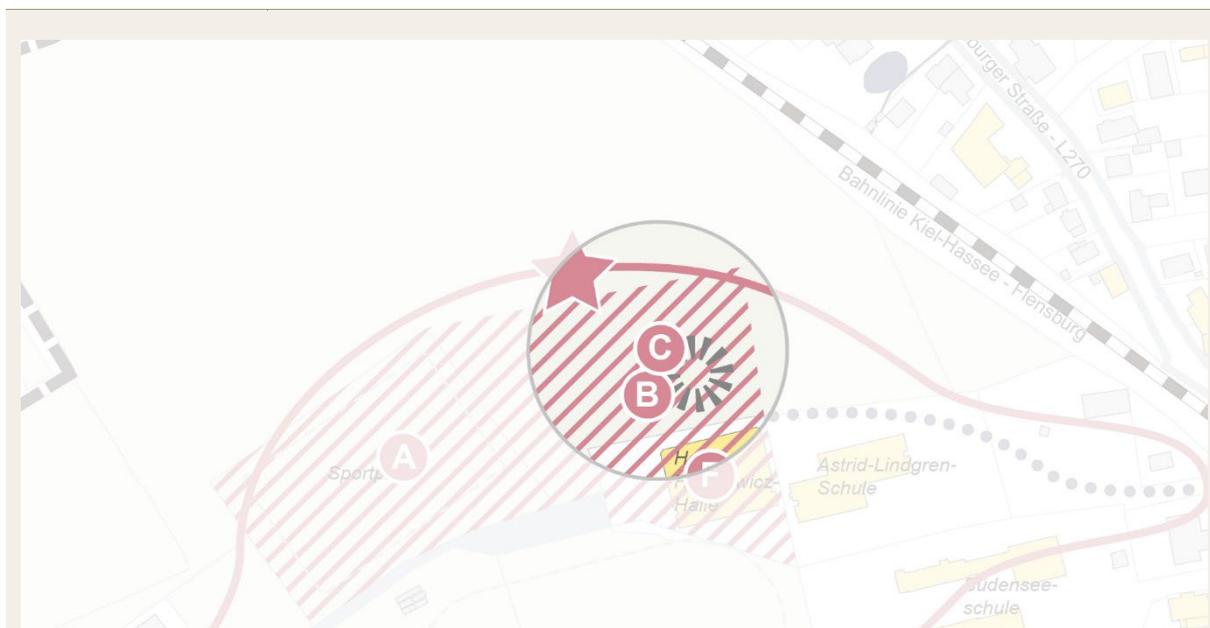
31.1 Grunderwerb Grundstücke nördlich des Schulgeländes (Neubau KIS)

31.2 Neubau KIS gemäß Wettbewerbsergebnis

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 3,5 Mio. EUR (ohne Grunderwerb)

Priorität Kurz- bis mittelfristig



Ausschnitte Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Flächen des bestehenden Jugendzentrums weisen gravierende funktionale und gestalterische Mängel auf und verfügen über keinen Außen- bzw. Rückzugsbereich. Die Einrichtung eines neuen Jugendtreffs, welcher zeitgemäße und attraktive Räumlichkeiten für Jugendliche und offene Jugendarbeit bietet und darüber hinaus über einen ansprechenden Außen- sowie Rückzugsbereich verfügt, ist geplant. In der Diskussion für einen geeigneten Standort ist zunächst die Integration in die Maßnahme 31 in der Gemeinde favorisiert.

Falls der Jugendtreff nicht in die Maßnahme 31 integriert wird, sind neue Potenzialflächen zu sondieren. Im Falle einer möglichen Verlagerung des Schützenvereins in das Kultur-, Integrations- und Sportzentrum (s. Maßnahme 31) ist diese Fläche als weitere Potenzialfläche vorstellbar. In diesem Falle sind eine Ertüchtigung zur Einrichtung des Jugendtreffs oder ggf. ein Neubau zu diskutieren. Weitere Potenzialflächen sind zu sondieren und diskutieren.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

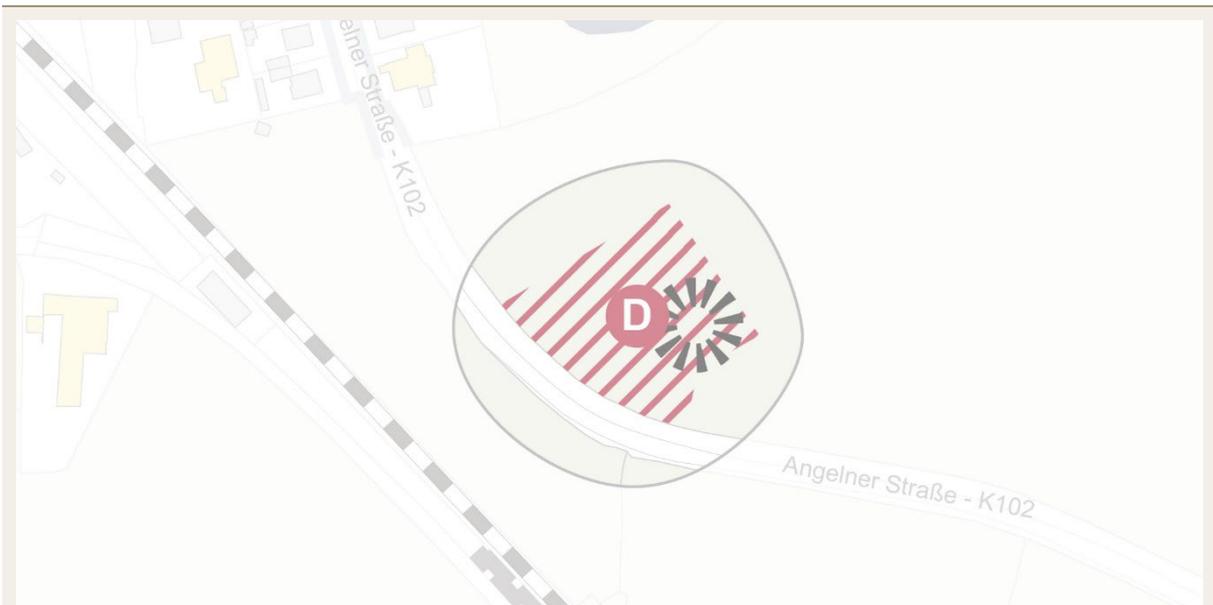
Des Weiteren befindet sich die Maßnahme in einem archäologischen Interessengebiet. Das bedeutet, dass dort Denkmale zu vermuten und Erdarbeiten durch das Archäologische Landesamt zu genehmigen sind.

Einzelmaßnahmen

- 32.1 Grunderwerb Grundstück Schützenverein (optional)
- 32.2 Freilegung Grundstück Schützenverein (optional)
- 32.3 Einrichtung/Neubau gemeindlicher Jugendtreff

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	800 Tsd. EUR (ohne Grunderwerb und Freilegung)
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 33 Neubau Kindertagesstätte (inkl. hochbaulichem Realisierungswettbewerb)



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Wie in der Bestandsanalyse zur VU sowie bereits im ZDK deutlich wurde, bedarf es zur Behebung funktioneller und substanzieller Mängel an der kommunalen Kita eines Neubaus an einem weiteren Standort. Die aktuellen Räumlichkeiten des voll ausgelasteten und bereits erweiterten Bestandsgebäudes decken nicht mehr den Bedarf der aktuellen und durch intensive Neubautätigkeit der Gemeinde zu erwartenden Kinderanzahl, insbesondere im U3-Bereich, und die Ansprüche heutiger pädagogischer Arbeit. Zudem wurde bereits eine Gruppe provisorisch bis 2023 in eine ehemalige Physiotherapiepraxis am Elkiertamm ausgelagert. Eine weitere Gruppe ist, inzwischen entfristet, an den Seeweg ausgelagert. Die prognostizierte Nachfrage vor allem nach Krippenplätzen kann ohne einen bedarfsgerechten Neubau zukünftig nicht abgedeckt werden.

Der Neubau soll die Kapazitäten erhöhen und durch ein modernes Raumprogramm die derzeit fehlenden multifunktionalen und offenen Räume für pädagogische, kreative Arbeit und Bewegung, zum Wickeln (Sanitäranlagen), für die Angestellten und für Materiallagerung umfassen. Abgestimmt zwischen den verschiedenen Trägern in der Kommune, soll das Raumangebot Kooperationen mit anderen Angeboten, z. B. im Mehrgenerationenbereich, ermöglichen. Inwieweit der in diesem Zusammenhang diskutierte Bereich Tagespflege von Senior:innen in der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung integriert werden kann, ist vertiefend zu sondieren. Zusätzlich sollte das Raumprogramm den Fall von langfristig sinkenden Betreuungsbedarfen insoweit berücksichtigen, als dass

das Gebäude so flexibel/multifunktional konzipiert wird, dass z. B. langfristig andere kommunale Nutzungen der Daseinsvorsorge ermöglicht werden können.

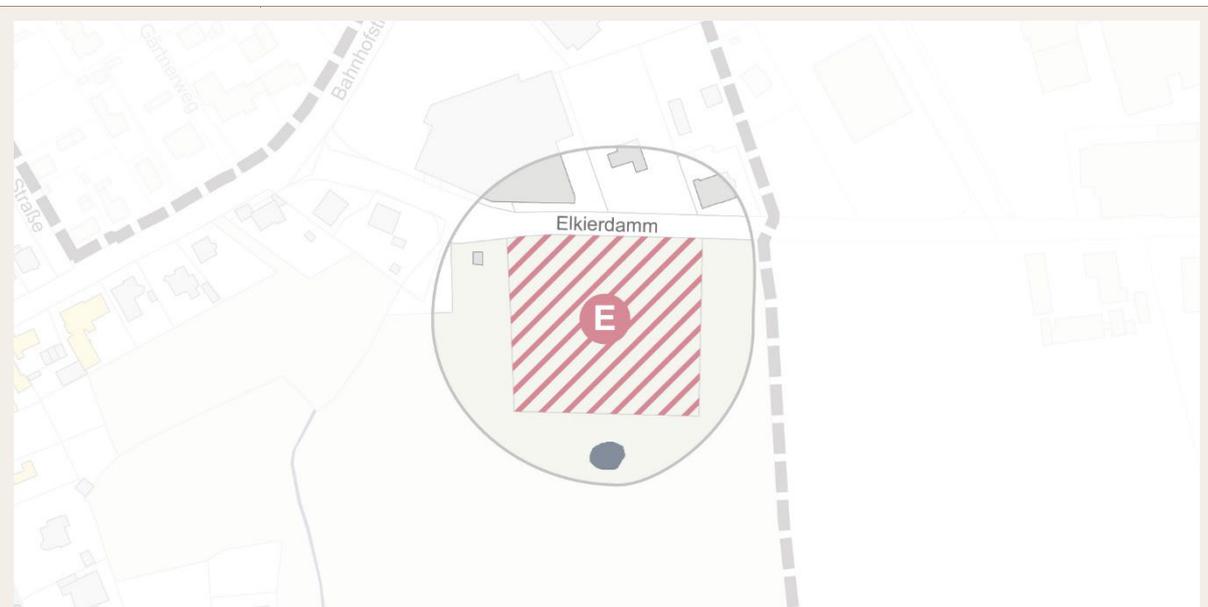
Der Neubau samt bedarfsgerechtem Außenbereich soll auf der neu zu erschließenden Fläche des Geltungsbereichs des B-Plans 27 erfolgen, welche sich im Eigentum der Gemeinde befindet. Inwiefern die evangelische Kindertagesstätte anstelle einer Modernisierung und Instandsetzung am selben Standort ebenfalls in den Neubau integriert werden kann, ist im weiteren Verfahren mit allen Akteur:innen gemeinsam zu erörtern.

Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein hochbaulicher Realisierungswettbewerb vorzuschalten. Die Maßnahme trägt maßgeblich dazu bei, dass die Gemeinde weiterhin attraktiv für Familien bleibt.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, ein möglichst geringer Versiegelungsgrad, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.).

Zuständigkeit	Gemeinde Sörup
Kosten (geschätzt)	5 Mio. EUR
Priorität	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 34 Neubau Feuerwehrgerätehaus (samt Außenanlagen)



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Sörup verfügt aktuell über kein bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Feuerwehrgerätehaus für die Gemeindefeuerwehr (Ortswehr Sörup). Der Standort in Sörup ist gemäß Feuerwehrbedarfsplan aufgrund geforderter An-

fahrtszeiten festgeschrieben. Die Rolle der Ortswehr Sörup ist zudem besonders, als dass neben den grundsätzlichen Aufgabenbereichen in den Bereichen Gefahrenabwehr und Notfallrettung auch Funktionen für weitere Ortsteilwehren mit übernommen werden müssen (z. B. Reinigung kontaminierter Einsatzkleidung, spezielle Werksausstattung, Schulungs- und Besprechungsräume zur gemeinsamen Nutzung).

Das bisherige, inzwischen abgerissene Bestandsgebäude im Elkiertdamm, wies erhebliche bauliche Mängel sowie Mängel in der technischen Ausrüstung auf und es gab keine Erweiterungsmöglichkeiten auf dem Grundstück. Zudem erfüllte es die Anforderungen für die notwendige Unterbringung eines weiteren Fahrzeuges für den Katastrophenschutz und der Jugendfeuerwehr nicht. Auch die zusätzlichen Funktionen für andere Ortsteilwehren konnten nicht erbracht werden.

Seit Herbst 2020 ist die Ortswehr provisorisch in einer Lagerhalle unweit des ehemaligen Bestandsgebäudes untergebracht. Für einen Neubau hat die Gemeinde bereits ein entsprechendes Grundstück am Elkiertdamm mit Eigenmitteln erworben. Aufgrund des dringlichen Handlungsbedarfs ist die Maßnahme bereits als vorgezogene Maßnahme im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Kleinere Städte und Gemeinden“ angemeldet und aktuell in Vorbereitung. Neben einer Halle mit drei Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge sowie einem Stellplatz für ein Katastrophenschutzfahrzeug sollen dazugehörige Neben-, Lager- und Werkstatträume inkl. Atemschutz im Neubau vorgesehen werden. Ergänzend ist ein Sozialtrakt für Sanitär-, Umkleide- und Büroräume notwendig. Darüber hinaus sind separate Räumlichkeiten für die Jugendfeuerwehr der gesamten Gemeinde und ein Schulungs- und Versammlungsraum, der zukünftig auch von gemeindlichen Gremien sowie ggfs. lokalen Vereinen nutzbar sein soll, von großem Mehrwert. Teil der Maßnahme sind ebenfalls die Außenanlagen nebst Zu- und Abfahrten. Die Maßnahme fördert die öffentliche Sicherheit im Gemeindegebiet sowie im kommunalen Verflechtungsbereich, indem mittels Neubau den heutigen Ansprüchen und gesetzlichen Anforderungen an Gefahrenabwehr, Unfallverhütung, Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der generellen Handlungsfähigkeit entsprochen werden und der Versorgungsstandard der Gemeinde im Bereich Feuerwehrwesen langfristig gehalten werden kann.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.).

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 1.731.555,00 EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

B 3 Maßnahmen der Abwicklung

Maßnahme 35 Sanierungsträgerschaft

Maßnahmenbeschreibung

Zur Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme kann die Gemeinde einen Sanierungsträger gemäß § 158 und § 159 BauGB beauftragen. Die Maßnahme stellt die Vergütung des Sanierungsträgers für die ihm übertragenen Aufgaben dar, inklusive der Kosten für die Vergabe und Ausschreibung. Die geschätzten Kosten stellen eine Gesamtsumme über einen Zeitraum von 15 Jahren dar.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 750 Tsd. EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 36 **Öffentlichkeitsarbeit**

Maßnahmenbeschreibung

Für den Erfolg der städtebaulichen Gesamtmaßnahme bedarf es in der Vorbereitung und Durchführung einer intensiven Beteiligung und Information der Öffentlichkeit.

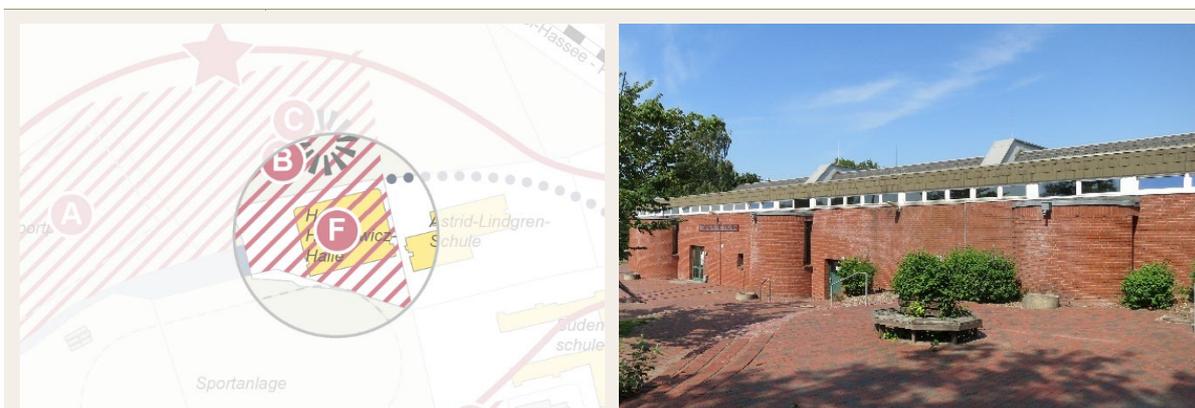
Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 25 Tsd. EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

Maßnahmen ohne Förderung

Maßnahme 37 **Sanierung Heinz-Hankiewicz-Sporthalle**



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die auf dem Schulgelände befindliche Sporthalle weist verschiedene Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe auf. So sind neben zahlreichen baulichen Mängeln beispielsweise die Sanitäranlagen sanierungs- bzw. erneuerungsbedürftig. Im Zuge der Maßnahme sollten ebenso die Bedarfe in anderen Bereichen der Sporthalle geprüft werden, wie bspw. die Umkleiden. Auch die Ausstattungen für unterschiedliche Sportarten (wie Yoga) sollten an die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst werden. Ziel ist die Anpassung an heutige Standards sowie

eine Steigerung der Multifunktionalität, auch um den voraussichtlichen Bedarf an Räumlichkeiten für unterschiedliche Veranstaltungen zu decken.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Schulverband Mittelangeln, Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) N. N.

Priorität Langfristig

Maßnahme 38 Sanierung Ein-Feld-Sporthalle Schule



Ausschnitt Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die auf dem Schulgelände befindliche Sporthalle weist verschiedene Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe auf. Diese Bedarfe sind vor allem in baulichen Mängeln, aber auch in funktionalen Mängeln, begründet. Im Zuge der Maßnahme sollten die Ausstattungen für unterschiedliche Sportarten (wie Yoga) hinsichtlich der Bedürfnisse der Nutzengruppen überprüft und angepasst werden. Ziel ist die Anpassung an heutige Standards sowie eine Steigerung der Multifunktionalität, auch um den voraussichtlichen Bedarf an Räumlichkeiten für unterschiedliche Veranstaltungen zu decken.

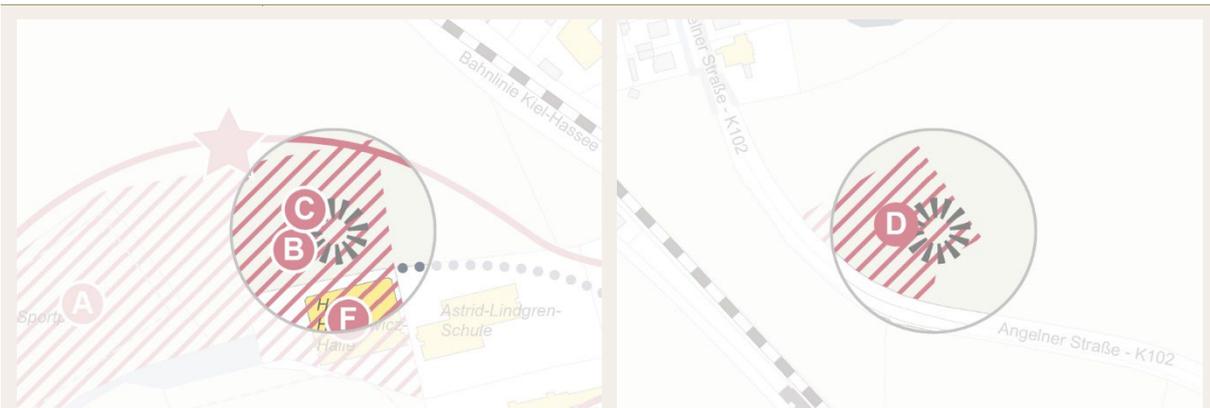
In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes, der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Erhöhung der Biodiversität, Niederschlagsmanagement etc.). Zur Reduktion des Primärenergiebedarfs trägt auch die Vermeidung von „grauer Energie“ bei, im Sinne der Nachnutzung und des Erhalts von Bausubstanz im Allgemeinen.

Zuständigkeit Schulverband Mittelangeln, Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) N. N.

Priorität Langfristig

Maßnahme 39 Errichtung BHKW



Ausschnitte Plan 13 Maßnahmenplan

Maßnahmenbeschreibung

Die Einrichtung eines Blockheizkraftwerkes (BHKW) sollte, insbesondere im Verflechtungsbereich neu zu errichtender Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen geprüft und ggf. realisiert werden. Dieses könnte sodann bspw. in den Neubau des Kultur-, Integration- und Sportzentrums (s. Maßnahme 31) sowie in den Neubau der Kindertagesstätte (s. Maßnahme 33) integriert werden und neben dieser weitere nahegelegene Einrichtungen wie den Kindergarten „Arche Noah“ und die Schul- und Sporteinrichtungen versorgen. Weitere Potenzialstandorte sind im Zuge der Gesamtmaßnahme zu sondieren. Vor dem Hintergrund der Zielstellung der Gemeinde Sörup, zukünftig alternative Energieerzeugungs- sowie Verteilformen zu stärken, bzw. auszubauen, ist die Prüfung der Installation eines BHKW im Zuge von insbesondere kommunalen Neubauten zu prüfen.

Diese Maßnahme lässt sich aktuell nicht über Städtebaufördermittel finanzieren, dennoch ist sie maßgeblich, vor allem um dem Bedarf an zeitgemäßer, regenerativer Energieversorgung zu begegnen. Hierfür sollten ggf. anderwärtige Fördermöglichkeiten bspw. KfW-Mittel herangezogen werden.

In der Umsetzung dieser Maßnahme sollen Aspekte des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung sowie zur Verbesserung der grünen Infrastruktur berücksichtigt werden. (z. B. Energieeffizienz, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoffe etc.).

Zuständigkeit Gemeinde Sörup, Schulverband Mittelangeln

Kosten (geschätzt) N. N.

Priorität Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme 40

Entwicklung Umwelt- und Klimaschutzkonzept

Maßnahmenbeschreibung

Wenngleich es auf übergeordneten Ebenen bereits einzelne Konzepte mit klimaschutzrelevanten Fragestellungen gibt und aktuell ein lokales energetisches Quartierskonzept erarbeitet wird, so können vertiefende Untersuchungen zu Umwelt- und Klimathemen auf Orts- und Nahbereichsebene sinnvoll sein.

Angesichts des Klimawandels und des bisher fehlenden kommunalen Umgangs damit ist es dringend notwendig, dass die Gemeinde Sörup ein kommunales Klimaschutzkonzept als strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe verfasst, das übergeordnete Zielsetzungen für die kommunale Ebene konkretisiert. In einer detaillierten Bestandsanalyse sollten unterschiedliche klimarelevante Bereiche wie öffentliche Liegenschaften, Straßenbeleuchtung, private Haushalte etc. vertiefend untersucht werden. Im Ergebnis werden u. a. Potenziale und Maßnahmen für Umweltschutz, Energieeffizienz, Energieeinsparmöglichkeiten und den Ausbau erneuerbarer Energien zum verminderten CO₂-Ausstoß ausgewiesen. Schwerpunktthemen für eine zukünftige Umsetzung sollten beispielsweise der Erhalt und die Schaffung von Grünflächen als CO₂-Speicher sowie die Flächenentsiegelung zur Vermeidung von Hitzeinseln sein, genauso wie die Förderung von energetischer Sanierung und die Stärkung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV. Ein wichtiges Thema im Sinne der Reduktion grauer Energie ist ebenso der Erhalt und die Umnutzung oder der Umbau von Bestandsgebäuden anstelle von Neubauten.

Eine Förderung durch die KfW ist zu prüfen.

Zuständigkeit Gemeinde Sörup

Kosten (geschätzt) 40 Tsd. EUR

Priorität Kurz- bis mittelfristig

5.4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

5.4.1 Kostenübersicht

Kostenarten	Kostenübersicht in EUR (geschätzt)								
	Maßnahmennummer	Kosten insgesamt (brutto)	Annahme Fördersatz StBauFR SH 2015	Annahme Städtebau-fördermittel (brutto)	StBauFM Bund und Land	StBauFM Eigenanteil der Kommune	(weitere) Eigenanteile der Kommune	Sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Mittel/ andere Fördermittel
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung								
B 1.1	Maßnahmen nach § 140 BauGB								
	Vorbereitende Untersuchungen und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	1	75.000	100%	75.000	50.000	25.000		
	Mobilitätskonzept	2	60.000	100%	60.000	40.000	20.000		
	Wettbewerb Kultur-, Sport- und Bildungscampus mit Realisierungsteil KIS	3	160.000	100%	160.000	106.667	53.333		
	Änderung bestehender und Aufstellung neuer Bauleitpläne	4	35.000	100%	35.000	23.333	11.667		
	Investorenauswahlverfahren Kreisbahnhofshotel	28.1	50.000	100%	50.000	33.333	16.667		
B 1.2	Übergeordnete Konzepte								
	Zukunftskonzept Daseinsvorsorge	5	60.000	100%	60.000	40.000	20.000		
	Zwischensumme		440.000		440.000	293.333	146.667	0	0
B 2	Maßnahmen der Durchführung								
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen								
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken								
	Grunderwerb Grundstück rückwärtig Schleswiger Straße 2 (Neuanlage Fuß- und Radwegverbindung)	21.1	N. N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
	Grunderwerb Grundstück Kreisbahnhofshotel	28.2	N. N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
	Grunderwerb Grundstücke nördlich der Sportanlagen (Anpassung und Umbau Sportanlagen)	30.1	N. N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
	Grunderwerb Grundstücke nördlich des Schulgeländes (KIS)	31.1	N. N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
	Grunderwerb Grundstück Schützenverein (Einrichtung/Neubau gemeindlicher Jugendtreff) (optional)	32.1	N. N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
B 2.1.4	Freilegung von Grundstücken								
	Freilegung Grundstück rückwärtig Schleswiger Straße 2 (Neuanlage Fuß- und Radwegverbindung)	21.2	20.000	100%	20.000	13.333	6.667		
	Freilegung Grundstück Schützenverein (Einrichtung/Neubau gemeindlicher Jugendtreff)	32.2	80.000	100%	80.000	53.333	26.667		
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen								
	Erneuerung und Umgestaltung Flensburger Str.	6	321.000	100%	321.000	214.000	107.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Schleswiger Str.	7	507.000	100%	507.000	338.000	169.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Meiereistr.	8	178.000	100%	178.000	118.667	59.333		
	Erneuerung und Umgestaltung Angelner Str. (Abschnitt Kreisstraße)	9	147.000	100%	147.000	98.000	49.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Angelner Straße (Abschnitt Gemeindestraße)	10	535.000	100%	535.000	356.667	178.333		
	Erneuerung und Umgestaltung Neue Str. (Abschnitt Dän. Schule)	11	248.000	100%	248.000	165.333	82.667		
	Erneuerung und Umgestaltung Johannes-Mollgaard-Str.	12	292.000	100%	292.000	194.667	97.333		
	Erneuerung und Umgestaltung Marktstr.	13	427.000	100%	427.000	284.667	142.333		
	Erneuerung und Umgestaltung Brixstr.: Verkehrsberuhigter Bereich	14	318.000	100%	318.000	212.000	106.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Gartenstr.: Verkehrsberuhigter Bereich	15	78.000	100%	78.000	52.000	26.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Schulstr.	16	819.000	100%	819.000	546.000	273.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Lerchenweg: Fahrradstraße	17	500.000	100%	500.000	333.333	166.667		
	Erneuerung und Umgestaltung Seeblick (Teilstück westl. Lerchenweg): Fahrradstraße	18	363.000	100%	363.000	242.000	121.000		
	Erneuerung und Umgestaltung Zuweg Sportanlagen	19	361.000	100%	361.000	240.667	120.333		
	Erneuerung und Umgestaltung Angelner Straße Nord	20	168.000	100%	168.000	112.000	56.000		
	Neuanlage Fuß- und Radwegverbindung KIS - Schleswiger Str.	21.3	120.000	100%	120.000	80.000	40.000		
	Kleinteilige Anpassungen zum Abbau von Barrieren	22	150.000	100%	150.000	100.000	50.000		
	Qualifizierung Grünfläche Max-Brusberg-Weg inkl. Spielplatz	23	200.000	100%	200.000	133.333	66.667		
	Qualifizierung Grünfläche Schwanenweg inkl. Spielplatz	24	120.000	100%	120.000	80.000	40.000		
	Qualifizierung Grünfläche Südensee inkl. Spielplatz	25	25.000	100%	25.000	16.667	8.333		
	Qualifizierung Bahnhofsvorplatz	26	750.000	7%	50.000	33.000	17.000	700.000	NAH.SH Mittel
	Zwischensumme		6.727.000		6.027.000	4.017.667	2.009.333	0	700.000
B 2.2	Baumaßnahmen								
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter								
	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter (Kostenansatz siehe Maßnahmensteckbrief)	27	200.000	100%	200.000	133.333	66.667		
	Modernisierung und Instandsetzung Kreisbahnhofshotel (optional nach Grunderwerb)	28.3	N.N.	100%	N. N.	N. N.	N. N.		
B. 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde								
	Modernisierung, Instandsetzung und Erweiterung DLRG-Gebäude	29	20.000	100%	20.000	13.333	6.667		
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen								
	Anpassung und Umbau Sportanlagen gemäß Wettbewerbsergebnis	30.2	1.500.000	100%	1.500.000	1.000.000	500.000		
	Neubau KIS gemäß Wettbewerbsergebnis	31.2	3.500.000	100%	3.500.000	2.333.333	1.166.667		
	Einrichtung/Neubau gemeindlicher Jugendtreff	32.3	800.000	100%	800.000	533.333	266.667		
	Neubau Kindertagesstätte (inkl. hochbaulichem Realisierungswettbewerb)	33	5.000.000	100%	5.000.000	3.333.333	1.666.667		

Kostenarten		Kostenübersicht in EUR (geschätzt)								Trägerschaft dieser Mittel/ andere Fördermittel
		Maßnahmen- nummer	Kosten insgesamt (brutto)	Annahme Fördersatz StBauFR SH 2015	Annahme Städtebau- fördermittel (brutto)	StBauFM Bund und Land	StBauFM Eigenanteil der Kommune	(weitere) Eigenanteile der Kommune	Sonstige Mittel	
	Neubau Feuerwehrrätehaus (samt Außenanlagen)	34	1.731.555	100%	1.731.555	1.154.370	577.185			
	Zwischensumme		12.751.555		12.751.555	8.501.037	4.250.518	0	0	
B 3	Maßnahmen der Abwicklung									
B 3.1	Sanierungsträgerschaft	35	750.000	50%	375.000	250.000	125.000	375.000		
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit	36	25.000	50%	12.500	8.333	4.167	12.500		
	Zwischensumme		775.000		387.500	258.333	129.167	387.500	0	
	Weitere Maßnahmen aktuell ohne Förderung geltender StBauFR SH 2015 (KSG-Kulisse)									
	Sanierung Heinz-Hankiewicz-Sporthalle	37	N. N.	0%				N. N.		
	Sanierung Ein-Feld-Sporthalle Schule	38	N. N.	0%				N. N.		
	Errichtung BHKW	39	N. N.	0%				N. N.		
	Entwicklung Umwelt- und Klimaschutzkonzept	40	40.000	0%	0	0	0	40.000		
	Zwischensumme		40.000		0	0	0	40.000	0	
	Gesamtkosten		20.733.555		19.606.055	13.070.370	6.535.685	427.500	700.000	

5.4.2 Finanzierungsübersicht

Konten gem. StBauFR SH 2015	Einnahmeart	Einnahmen in €	Summe in €
Maßnahmen bedingte Einnahmen			150.000
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)*	150.000	
A 6.2.5 (2) Nr. 1	Miet- und Pachteinnahmen	0	
Fördermittel			13.670.703
A 6.1 (1)	Städtebaufördermittel Bund/Land	12.970.703	
	Qualifizierung Bahnhofsumfeld (NAH.SH-Mittel)	700.000	
Gemeindliche Eigenmittel			6.912.852
A 6.2.2	Städtebaufördermittel Komplementärmittel Gemeinde	6.485.352	
A 7.3 (1) Nr. 5	Eigenmittel für begrenzten Fördermitteleinsatz nach B3 StBauFR SH (Sanierungsträgerschaft, Öffentlichkeitsarbeit)	387.500	
	Eigenmittel für weitere Maßnahmen: Klimaschutzkonzept (und weitere N. N.)	40.000	
		Gesamt	20.733.555

*Angenommene sanierungsbedingte Wertsteigerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet

5.5 Monitoring

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts wurden für das Untersuchungsgebiet Entwicklungsziele und abgeleitet Maßnahmen aufgestellt. Mit dem Monitoring soll überprüft werden, ob die Maßnahmen dazu geeignet sind, die Entwicklungsziele zu erreichen und damit die städtebaulichen Missstände und Mängel zu beseitigen.

Das Monitoring hat laut Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015, A 5.6.4 (1)) neben der oben beschriebenen Controllingfunktion, die hier als Zwischenevaluation bezeichnet wird, auch eine

Steuerungsfunktion. Durch die regelmäßige Auswertung der gewonnenen Daten und die Abgleichung mit den Sollwerten bzw. zu erwartenden Tendenzen, kann bei Bedarf rechtzeitig die städtebauliche Planung im Rahmen eines Controllings angepasst werden.

Die im Zuge des Monitoringprozesses zu erhebenden Daten müssen als durchgehende Zeitreihe auf klein-räumiger Ebene fortgeschrieben und ausgewertet werden. Hierbei gilt es, quantitative und qualitative Informationen zu kombinieren, um so ein umfassendes Bild über den Stand der Zielerreichung zu erlangen. Insbesondere für die quantitativ zu erhebenden Daten wird zu einem festen Stichtag jedes Jahres eine Erhebung nach gleicher Methodik sowie gleichen räumlichen Zuschnitten durchgeführt und die Ergebnisse inhaltlich interpretiert. Die Auswahl der dafür notwendigen Indikatoren erfolgt nach den Maßstäben der Reliabilität, Validität und Objektivität. Das heißt, dass die zu erhebenden Indikatoren möglichst zuverlässig reproduzierbare und nicht zufällige Ergebnisse liefern (Reliabilität), die in diesem Fall inhaltlich dazu geeignet sind, eine Erreichung der Entwicklungsziele und Programmfortschritte zu messen (Validität) und im weitesten Sinne unabhängig von den Personen sind, welche die Werte erheben und interpretieren (Objektivität). Zusätzlich hierzu ist jedoch auch die Erhebung qualitativer Informationen, beispielsweise zur tatsächlichen Nutzungsqualität der Angebote gemäß den Auskünften der Bewohnenden, von Bedeutung. Hierbei sollte soweit vorhanden auf bestehende Informationen und Erhebungen von einzelnen Akteur:innen, wie ggf. z. B. den lokalen Vereinen zurückgegriffen werden. Dies wird bei fehlenden Daten ergänzt durch regelmäßige Befragungen oder andere Beteiligungen.

Eine Liste mit den für das IEK Sörup abgeleiteten Indikatoren des Monitorings befindet sich in den Anlagen (Anlage 1 Vorschlag Monitoring). Die Aufstellung ist als Vorschlag zu verstehen und sollte im Prozess an die örtlichen Möglichkeiten der Datenerhebung und -auswertung angepasst werden.

6 Verfahrensrechtliche Abwägung

6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit erfolgt anhand der in § 136 BauGB aufgeführten Kriterien des „Städtebaulichen Missstands“. Im Rahmen der Bestandserhebung (Kapitel 3 und 4) wurden im Untersuchungsgebiet sowohl Substanzmängel nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BauGB als auch Funktionsschwächen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BauGB festgestellt.

Die Substanzmängel offenbarten sich maßgeblich durch die teilweise schlechte bauliche Beschaffenheit der Gebäude sowie den Zustand der Erschließungsflächen. Im Zentrum Sörups sind rund 20 Prozent der Gebäude modernisierungs- und instandsetzungsbedürftig und weisen bauliche Missstände im Sinne der §§ 136 Abs. 3 Nr. 1b und 1e BauGB auf, wie beispielsweise die teilweise denkmalgeschützte Südenseeschule sowie die denkmalgeschützte St. Marien-Kirche. Ein Großteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet entspricht vermutlich ebenfalls nicht den aktuellen Anforderungen an die energetische Gebäudebeschaffenheit (§ 136 Abs. 3 Nr. 1h BauGB). Einige Flächen weisen außerdem eine für die Lage im Ortszentrum zu geringe Intensität der baulichen Nutzung in Form von brachliegenden Flächen und leerstehenden Gebäuden auf (§ 136 Abs. 3 Nr. 1e BauGB), beispielsweise die Baulücken im erweiterten Bahnhofsumfeld. Die Substanzmängel in der vorhandenen Erschließung gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 1g BauGB ergeben sich anhand von erheblichen Instandsetzungsbedarfen beispielsweise in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit. Die Funktionsüberlastungen der Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehr sowie die daraus resultierenden Nutzungskonflikte für Besuchende und Bewohnende belegen weitere Missstände (§ 136 Abs. 3 Nr. 2a BauGB). Die Verkehrsanlagen sind durch die in weiten Bereichen einseitige Ausrichtung auf den Motorisierten Individualverkehr für zu Fuß Gehende und Radfahrende nur mit Einschränkungen nutzbar. Eine barrierefreie Umgestaltung hat bisher nicht stattgefunden.

Die Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarfe der öffentlichen Erschließungsanlagen sowie der zentralen Grün- und Freiflächen (Grünflächen am Schwanenweg sowie am Max-Brusberg-Weg, Sportplätze, Friedhof, Badestelle am Südensee) (§ 136 Abs. 3 Nr. 2c BauGB) sind ein weiterer zentraler Beleg für funktionale und substanzuelle Mängel wesentlicher Räume des Ortskerns.

Weitere Funktionsschwächen betreffen – insbesondere vor dem Hintergrund der Aufgaben Sörups als ländlicher Zentralort im Verflechtungsbereich – die Ausstattung des Gebiets mit Gemeinbedarfsanlagen (ebenfalls § 136 Abs. 3 Nr. 2c BauGB). Hierbei wurden Mängel insbesondere im Infrastrukturbereich Öffentliche Sicherheit deutlich, weshalb der Neubau des Feuerwehrgerätehauses bereits als vorgezogene Maßnahme zur Förderung vorbereitet wird. Auch in den Infrastrukturbereichen Kinderbetreuung, Begegnungsorte, Kultur, medizinische Versorgung und Pflege bestehen Defizite in der Funktionserfüllung des Gebiets. Ohne ein zeitnahes Eingreifen, zum Beispiel durch die Errichtung einer fehlenden Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung, würde sich das Angebot sozialer Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, beispielsweise in Form fehlender Treffpunktmöglichkeiten für Jugendliche, Bewohnende, Vereine und andere Gruppen sowie nicht bedarfsgerechter Betreuungsangebote, voraussichtlich stark einschränken. Die Auswirkungen dieser Entwicklungen sind nicht nur lokal zu betrachten, sondern auch mit Bezug auf die Nachbarkommunen.

6.2 Abwägung der Verfahren, Instrumente sowie privater und öffentlicher Belange

Das besondere Städtebaurecht der §§ 136 bis 191 BauGB kennt verschiedene Verfahrensarten für die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Sie unterscheiden sich maßgeblich in der Möglichkeit der Gemeinde, auf die Entwicklung der Bodenpreise und den Grundstücksverkehr Einfluss zu nehmen sowie auf die Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen nach §§ 152 ff. BauGB.

Die Entscheidung für das vereinfachte Sanierungsverfahren ist vom Gesetzgeber als Ausnahme vorgesehen. Die Gemeinde hat bei der Wahl des Sanierungsverfahrens keinen Ermessensspielraum, sondern muss das für die Durchführung der Sanierung erforderliche Verfahren wählen, bzw. das Verfahren ausschließen, das zu einer voraussichtlichen Erschwerung der Sanierungsdurchführung führen würde (§ 142 Abs. 4 BauGB). Der Gemeinde steht aber ein weiter Beurteilungsspielraum zu.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im vereinfachten Verfahren als auch im umfassenden Verfahren folgende sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 27a Abs. 1 Satz 2 BauGB über die Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten des Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3 Satz 3 BauGB über die Zulässigkeit der Enteignung zugunsten des Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,
- § 89 BauGB über die Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, wobei zu beachten ist, dass im vereinfachten Verfahren die Anwendung dieser Vorschriften ganz oder teilweise, je nach Erfordernis für die Durchführung der Sanierung auszuschließen ist,
- §§ 164a und 164b BauGB über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung/Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

Das umfassende Sanierungsverfahren

Das umfassende Verfahren ist i. d. R. bei Sanierungsmaßnahmen erforderlich, bei denen sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, welche die Durchführung der Sanierung erschweren können. Bei der Einschätzung, ob es zu Bodenwertsteigerungen kommen wird und ob diese die Sanierung erschweren werden, handelt es sich um eine prognostische Entscheidung vor Beginn der Sanierung. Bodenwertsteigerungen können dabei bereits durch die Bekanntmachung der Sanierungsabsicht durch die Gemeinde ausgelöst werden. Eine Erschwerung der Sanierung durch Bodenwertsteigerungen tritt insbesondere dann ein, wenn ein Erwerb von Grundstücken zur Erreichung der Sanierungsziele behindert wird und wenn private Investitionen im Sinne der Sanierungsziele durch unkontrollierte Bodenwerterhöhungen verhindert werden.

Im umfassenden Verfahren gelten die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB. Nach § 154 f. BauGB sind die Eigentümer:innen von im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücken verpflichtet, sich in Form eines Ausgleichsbetrags an den Kosten der Sanierung zu beteiligen. Der Ausgleichsbetrag entspricht in seiner Höhe der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwerts und wird zum Abschluss der Sanierung gutachterlich für jedes Grundstück individuell ermittelt. Im Gegenzug sind Eigentümer:innen dafür von Beiträgen befreit, die ansonsten bei der Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen erhoben werden (bspw. Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG)).

Um im umfassenden Verfahren eine Preisberuhigung auch im privaten Bodenverkehr sowie eine Absicherung der Ausgleichsbetragsregelung zu gewährleisten, bedarf nach § 144 Abs. 2 BauGB die Veräußerung eines Grundstücks im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde (sog. Verfügungssperre). Sofern der Kaufpreis nach Maßgabe des § 153 BauGB mehr als nur geringfügig den Verkehrswert übersteigt, der sich ohne die Sanierungsmaßnahme ergeben würde, ist eine Genehmigung zu versagen, da hierin nach § 153 Abs. 2 BauGB eine wesentliche Erschwerung der Sanierung zu sehen ist.

Das vereinfachte Sanierungsverfahren

Sofern durch den Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB die Sanierung nicht be- oder verhindert wird, also i. d. R. keine, die Sanierung erschwerenden Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, sind diese Vorschriften auszuschließen und somit das vereinfachte Verfahren zu wählen. In diesem Fall werden nach Abschluss der Sanierung keine Ausgleichsbeträge von den Eigentümer:innen erhoben, jedoch besteht die reguläre Beitragspflicht, wenn im Zuge der Sanierung Erschließungsanlagen nach § 127 Abs. 2 BauGB hergestellt, erweitert oder verbessert werden.

Neben einem obligatorischen Verzicht auf die Abschöpfung sanierungsbedingter Werterhöhungen, kann im vereinfachten Verfahren die Anwendung des § 144 BauGB in Gänze oder zu Teilen ausgeschlossen werden, was im umfassenden Verfahren nicht möglich ist. Somit kann nicht nur die oben genannte Verfügungssperre nach § 144 Abs. 2 BauGB, sondern auch die Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 BauGB ausgeschlossen werden.

Bei der Veränderungssperre nach § 144 Abs. 1 BauGB (vgl. auch § 14 Abs. 1 BauGB) bedürfen Vorhaben im Sinne des § 29 Abs. 1 BauGB, beispielsweise die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen, aber auch die Beseitigung baulicher Anlagen oder die Vornahme wesentlicher wertsteigernder Änderungen von Grundstücken der Genehmigung der Gemeinde. Diese sanierungsrechtliche Genehmigung ist zusätzlich zu der Baugenehmigung vor der Baufreigabe einzuholen. Ebenfalls der Genehmigung bedürfen nach § 144 Abs. 1 BauGB Vertragsverhältnisse (bspw. Mietverträge), die befristet auf mehr als ein Jahr eingegangen werden. Ein Verzicht auf den § 144 Abs. 1 BauGB ist in der Regel im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme nur vertretbar, wenn bspw. durch eine Erhaltungssatzung oder einen Bebauungsplan die städtebauliche Entwicklung gelenkt werden kann.

6.2.1 Abwägung zwischen umfassendem oder vereinfachtem Verfahren

Die verfahrensrechtliche Abwägung kommt zum Ergebnis, für die Gesamtmaßnahme zwei Sanierungsgebiete mit unterschiedlichem Sanierungsrecht auszuweisen: das Gebiet „Ortskern“ im umfassenden Verfahren und das Gebiet „Erweiterter Ortskern“ im vereinfachten Verfahren, wie im Plan zu erkennen (vgl. Plan 14 Abgrenzung Sanierungsgebiete).

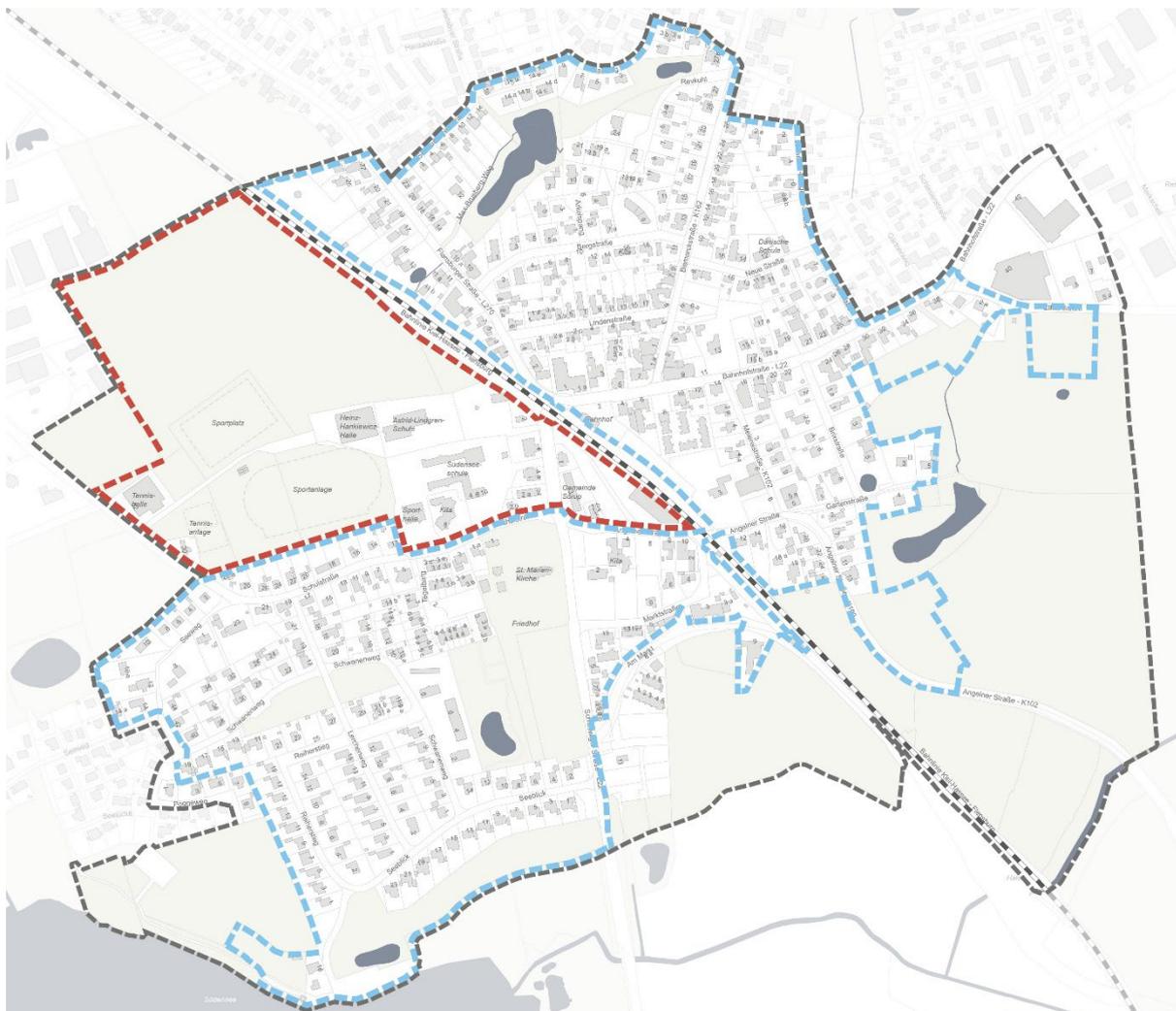


Abbildung 69: Abgrenzung der Sanierungsgebiete „Ortskern“ (rot), „Erweiterter Ortskern“ (blau)

Abwägung „Ortskern“

Zur Behebung der Funktions- und Substanzschwächen und zur Erreichung der Ziele der Sanierung sind sowohl Ordnungs- als auch Baumaßnahmen notwendig. Durch die geplanten Maßnahmen ist im Teilbereich des zentralen Ortskerns von einer Erhöhung der Bodenwerte auszugehen. Dies betrifft den Schwerpunktbereich des zukünftigen Kultur-, Sport- und Bildungscampus nördlich der Schulstraße sowie einige Flurstücke südlich des Bahnhofs in der direkten Nähe des zentralen Ortskerns. Insbesondere durch die umfangreiche Neuordnung und Aufwertung des

öffentlichen Raums, die Stärkung der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, die Verbesserung der Erschließungssituation sowie die Stärkung des zentralen Versorgungsbereichs und weiterer öffentlicher Räume ist von einer Wertsteigerung der angrenzenden Grundstücke in diesem Bereich auszugehen.

Unkontrollierte Wertsteigerungen würden die Sanierung voraussichtlich wesentlich erschweren oder sogar unmöglich machen, da für die Umsetzung der Ordnungsmaßnahmen in diesem Sanierungsgebiet u. a. gemeindlicher Grunderwerb notwendig ist. Gleichzeitig wäre davon auszugehen, dass durch die Sanierung bedingte Wertsteigerungen private Investitionen bei der Wiedernutzbarmachung derzeit untergenutzter Grundstücke erschweren würden.

Aus diesem Grund werden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156a BauGB für die Durchführung dieses Teilbereichs als erforderlich angesehen. Ein Ausschluss dieser Vorschriften würde die Durchführung der Sanierung zumindest wesentlich erschweren.

Abwägung „Erweiterter Ortskern“

In anderen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes sind im Wesentlichen der Erhalt des Bestandes durch Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude, die Änderung und Qualifizierung von Erschließungsanlagen, die Stärkung und Erneuerung von Daseinsvorsorgeinfrastrukturen (Feuerwehr, Kita, DLRG-Gebäude und weitere Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten) mit überörtlichen Bezügen sowie die Qualifizierung der vorhandenen Grün- und Freiflächen vorgesehen. Durch diese geplanten Maßnahmen ist nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Bodenwerte auszugehen. Die Flächen für die vorgesehenen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen befinden sich bereits im Eigentum der Kommune.

So werden in Abgrenzung zu dem oben beschriebenen zentralen Teilbereich „Ortskern“ in diesen Teilbereichen die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 a BauGB für die Durchführung als nicht erforderlich angesehen. Ein Ausschluss dieser Vorschriften wird die Durchführung der Sanierung in diesem Teilbereich nicht erschweren.

Vor diesem Hintergrund ist hier das vereinfachte Verfahren für die Umsetzung der Sanierung anzuwenden. Im Weiteren ist abzuwägen, ob eine Anwendung des § 144 BauGB erforderlich ist. Für die Umsetzung der Ziele und Maßnahmen ist weder eine Verfügungs- noch eine Veränderungssperre nach § 144 BauGB erforderlich. Daher kann auf die Anwendung § 144 BauGB in diesen Sanierungsgebieten verzichtet werden.

6.2.2 Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Die insgesamt zwei Sanierungsgebiete werden kleiner gefasst als das Untersuchungsgebiet.

Abgrenzung Sanierungsgebiet „Ortskern“ im umfassenden Verfahren

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet „Ortskern“ umfasst zahlreiche Flurstücke westlich der Bahntrasse. Hierzu gehören die Schul- und Sportanlagen sowie die Kita-Fläche nördlich der Schulstraße sowie einige der wohn- und mischgenutzten Flurstücke westlich der Schleswiger Straße. Ausgehend vom Verflechtungsbereich des Bürgerhauses westlich der Schleswiger Straße bis zur Bahntrasse schließt das Gebiet im südlichen Umgriff die Flurstücke

nördlich der Angelner Straße ein. Weitere Bereiche wurden aufgrund der in Kapitel 6.2.1 beschriebenen Gründe nicht einbezogen. Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von 17,9 Hektar, die Sanierungsgebietsgrenze ist im Plan 14 Abgrenzung Sanierungsgebiete eingezeichnet.

Abgrenzung Sanierungsgebiet „Erweiterter Ortskern“ im vereinfachten Verfahren

Das Sanierungsgebiet „Erweiterter Ortskern“ verläuft östlich der Bahntrasse überwiegend entlang der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebiets und entlang des Bahndamms. Der Bereich rund um das Neubaugebiet im Osten sowie die gewerblichen Großbetriebe an der Bahnhofstraße wurden nicht einbezogen. Westlich der Bahntrasse sind die Bereiche südlich der Schulstraße und der Angelner Straße (östliche Verlängerung der Angelner Straße) Teil des Sanierungsgebiets. Ein Teilbereich rund um und südlich des Poggewegs, welcher zu einem zuletzt erschlossenen Neubaugebiet gehört, genauso wie ein Teilbereich südlich der Straße Am Markt, wurde hingegen nicht in das Sanierungsgebiet aufgenommen. Dieses vorgeschlagene Sanierungsgebiet „Erweiterter Ortskern“ umfasst eine Fläche von rund 30,8 Hektar, ebenso zu erkennen im Plan 14 Abgrenzung Sanierungsgebiete.

6.2.3 Rechtliche Begründung zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets

„Das Sanierungsgebiet ist so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt.“
(§ 142 Abs. 1 Satz 2 BauGB).

Bei der Größe des Sanierungsgebiets ist auf das Gebot der zügigen Durchführung genauso wie auf die i. d. R. beschränkten finanziellen und personellen Kapazitäten der Kommune sowie der Fördermittelgeber zu achten. Die Abgrenzung des Sanierungsgebiets liegt im Ermessen der Gemeinde. Im Sinne einer zweckmäßigen Durchführung wurden dabei die in den vorbereitenden Untersuchungen bzw. dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept abgeleiteten Ziele der Sanierung und die geplanten Maßnahmen berücksichtigt.

Bei der Einbeziehung von Grundstücken in das Sanierungsgebiet ist es dabei im Wesentlichen nicht ausschlaggebend, ob auf ihnen städtebauliche Missstände bestehen und bauliche Veränderungen erforderlich sind. Insbesondere bei einer Sanierung von Funktionsschwächen im umfassenden Sanierungsverfahren ist vielmehr der räumliche Bezug zum Sanierungsgebiet für eine Aufnahme des Grundstücks relevant. Somit können auch Grundstücke von der Sanierung betroffen sein, die keine städtebaulichen Missstände aufweisen, aber sanierungsbedingt von Bodenwertsteigerungen profitieren. Um eine Gleichbehandlung aller Eigentümer:innen zu gewährleisten, sind auch diese Grundstücke in das Sanierungsgebiet einzubeziehen und die sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen durch Ausgleichsbeträge abzuschöpfen.

6.2.4 Durchführbarkeit

Allgemeine Durchführbarkeit

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Sörup hat in ihrer Sitzung am 10.02.2020 beschlossen, für das Untersuchungsgebiet vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchzuführen. Die Gemeinde kann sich nach § 157 BauGB einen Sanierungsträger beauftragen und so weitere Aufgaben übertragen, um eine zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme zu gewährleisten.

In Hinblick auf die politische Durchsetzbarkeit bestehen keine Bedenken. Die Gemeinde Sörup hat sich in den vergangenen Jahren und während der VU- und IEK-Erstellung intensiv mit der Weiterentwicklung des Ortskerns Sörups auseinandergesetzt. Dabei hat sich eine intensive Beteiligungskultur zwischen Bewohnenden, Eigentümer:innen, Gewerbetreibenden, sozialen Institutionen, Vereinen und der Politik entwickelt.

Finanzielle Durchführbarkeit

Die Durchführbarkeit der geplanten Sanierungsmaßnahme in finanzieller Hinsicht konnte im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen festgestellt werden. Die voraussichtlichen Kosten sind in Kapitel 5.4 dargestellt. Wie ebenfalls in Kapitel 5.4 dargestellt, ist die Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln in erheblichem Umfang erforderlich (§ 164a BauGB in Verbindung mit den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein – StBauFR SH 2015).

Die Aufnahme der Gesamtmaßnahme „Zukunftsgestaltung Daseinsvorsorge“ der Gemeinde Sörup in das Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ durch das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration erfolgte 2017. Damit ist ein wichtiger Finanzierungsbaustein für den geplanten Sanierungszeitraum grundsätzlich gesichert. Auf die generellen förderrechtlichen Finanzierungsvorbehalte des Landes Schleswig-Holstein wird hingewiesen.

Wie in der Kosten- und Finanzierungsübersicht dargestellt, werden darüber hinaus Mittel aus anderen Förderprogrammen für die Finanzierung der Gesamtmaßnahme benötigt. Die Bereitstellung der Eigenmittel der Gemeinde Sörup ist im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanzplanung abzusichern.

6.2.5 Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen

Zur Sicherstellung der Mitwirkungsbereitschaft wurden bereits frühzeitig die Öffentlichkeit und die von der Sanierung Betroffenen in das Verfahren einbezogen. Während der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen sind mehrere analoge und digitale Beteiligungsformate sowie eine öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltung umgesetzt worden.

Die privaten Eigentümer:innen, Bewohnende und sonstige von der Sanierung im Gebiet Betroffene wurden so an der Aufstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts beteiligt und sollen im Laufe des Verfahrens durch die Beratung bei der Modernisierung und Instandsetzung der eigenen Immobilien sowie durch eine aktive Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit in das Sanierungsverfahren einbezogen werden.

Im Rahmen der Eigentümer:innenbeteiligung wurde gezielt abgefragt, ob sich die Beteiligten grundsätzlich vorstellen können, nach zusätzlicher Beratung und Information unter Einsatz von Fördermitteln im Rahmen des Sanierungsverfahrens, mit Ihrem Gebäude mitzuwirken (beispielsweise Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen). Im Ergebnis konnten sich 34 Prozent der Beteiligten, die zu dieser Frage eine Antwort gaben, grundsätzlich vorstellen. Weitere 27 Prozent konnten sich eine Mitwirkung bedingt vorstellen, 39 Prozent antworteten, dass sie es sich nicht vorstellen könnten (vgl. Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen). Es kann folglich davon ausgegangen werden, dass sich ein großer Teil der Eigentümer:innen, im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten, durch Investition in den eigenen Gebäudebestand an der Umsetzung der Sanierungsmaßnahme beteiligen wird. Zusätzlich wurden Interviews mit Eigentümer:innen sowie Schlüsselpersonen,

die zentrale Institutionen repräsentieren, geführt. Insgesamt konnte auf allen Seiten eine positive Grundeinstellung gegenüber der geplanten Sanierungsmaßnahme festgestellt werden.

6.2.6 Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gem. § 139 BauGB und sinngemäßer Anwendung der Vorschriften der § 4 Abs. 2 BauGB und § 4a Abs. 1 bis 4 und 6 BauGB im Rahmen der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen und der Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts beteiligt sowie über den Abgrenzungsvorschlag des Sanierungsgebiets informiert. Dabei waren sie zu Beginn und erneut zum Ende des Prozesses aufgefordert, die sich auf das Untersuchungsgebiet auswirkenden Maßnahmen, Planungen, Problemstellungen und Konflikte aus ihrem Aufgabenbereich mitzuteilen. Abwägungsrelevante Belange wurden an den entsprechenden Stellen in den Untersuchungen berücksichtigt. Eine tabellarische Darstellung der Ergebnisse der Beteiligungen befindet sich in Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange.

6.2.7 Gesamtabwägung

Die Durchführung der Sanierungsmaßnahme ist geboten, weil sie

- zur Behebung der festgestellten städtebaulichen Missstände und Problemlagen erforderlich, geeignet und
- durchführbar ist und
- ein überwiegendes öffentliches Interesse daran besteht.

6.3 Vorschlag zur zeitlichen Begrenzung

Der sachliche Umfang der geplanten Gesamtmaßnahme lässt eine lediglich kurzfristige Umsetzung der im IEK enthaltenen Maßnahmen nicht zu. Angesichts des Gesamtmaßnahmenumfanges und der zu leistenden öffentlichen und privaten Aufwendungen wird daher ein Zeitrahmen für die Durchführung der Gesamtmaßnahme von 15 Jahren als realistisch eingeschätzt.

Den Anforderungen an eine zügige Durchführung gem. § 142 Abs. 3 BauGB wird damit Rechnung getragen.

6.4 Empfehlung

Es wird vorgeschlagen, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gemäß §§ 136 ff. BauGB innerhalb der in Plan 14 Abgrenzung Sanierungsgebiete dargestellten Gebiete „Ortskern“ und „Erweiterter Ortskern“ im umfassenden bzw. vereinfachten Verfahren durchzuführen. Diese Gebiete sind als Sanierungsgebiete durch Satzung gemäß § 142 Abs. 3 BauGB förmlich festzulegen. Als Durchführungsfrist wird ein Zeitraum von 15 Jahren vorgeschlagen.

i. Pläne

- 1 Rahmenbedingungen
- 2 Eigentumsstruktur
- 3 Gebäudenutzung
- 4 Gebäudetypologie
- 5 Verkehrsinfrastruktur
- 6 Soziale Infrastruktur
- 7 Grün- und Freiflächen
- 8 Baujahr und Denkmalschutz
- 9 Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe
- 10 Stärken, Chancen und Potenziale
- 11 Mängel, Missstände und Konflikte
- 12 Rahmenentwicklungsplan
- 13 Maßnahmenplan
- 14 Abgrenzung Sanierungsgebiete

ii. Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Vorschlag Monitoring
- Anlage 2 Beteiligung Öffentlichkeit
 - Anlage 2.1 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Anlage 2.2 Abschließende Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 3 Beteiligung Eigentümer:innen
- Anlage 4 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

iii. Quellenverzeichnis

Amt Mittelangeln (2021): **Bekanntmachung über den Aufstellungsbeschluss und die öffentliche Auslegung des Planentwurfes des Bebauungsplanes Nr. 27 „Angelner Straße“ der Gemeinde Sörup.** Mittelangeln.

Amt Mittelangeln (2021): **Bekanntmachung über den Aufstellungsbeschluss und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 30 „Gemeinbedarfsfläche am Elkierrdamm“ der Gemeinde Sörup.** Mittelangeln.

Bundesagentur für Arbeit (2021): **Arbeitsmarkt kommunal (Jahreszahlen). Sörup. 2020.** Online verfügbar: https://statistik.arbeitsagentur.de/Statistikdaten/Detail/202012/arbeitsmarkt-kommunal/amk/amk-01059-0-202012-zip.zip?__blob=publicationFile&v=1 (03.06.2021).

Bundesrepublik Deutschland & Bundesländer der Bundesrepublik Deutschland (2020): **Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2020) vom 19.12.2019/07.05.2020.** Berlin.

Gemeinde Sörup (1972): **Flächennutzungsplan.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1974): **1. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1975): **2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1979): **3. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1981): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 7 für das Gebiet Flatzbylücke.** Sörup.

Gemeinde Sörup & Rehder, Hermann (1985): **Chronik III des Kirchspiels Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1994): **5. Änderung des Flächennutzungsplanes.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1995): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 10 „Wannratt - Süd“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (1996): **Landschaftsplan Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2007): **18. Änderung des Flächennutzungsplanes.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2012): **Satzung der Gemeinde Sörup. 4. (vereinfachte) Änderung des Bebauungsplan Nr. 2 „Am Südensee“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2013): **Chronik IV des Kirchspiels Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2014): **23. Änderung (Berichtigung) des Flächennutzungsplanes.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2014): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 19 „Schulstraße“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2014): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 20 für das Gebiet „Seelücke“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2014): **24. Änderung des Flächennutzungsplanes.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2015): **26. Änderung des Flächennutzungsplanes.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2017): **29. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2017): **30. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2017): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 26 für das Gebiet „Badestelle am Südensee“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2018): **31. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2020): **33. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2020): **37. Änderung des Flächennutzungsplanes durch Berichtigung der Gemeinde Sörup.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2020): **Satzung der Gemeinde Sörup über den Bebauungsplan Nr. 29 für das Gebiet „Alte Gärtnerei“.** Sörup.

Gemeinde Sörup (2020): **Satzung der Gemeinde Sörup über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 4 für das Gebiet „Sondergebiet Einzelhandel“.** Sörup.

Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR und Raum & Energie Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH (2020): **Zukunftskonzept Daseinsvorsorge Gemeinde Sörup und Umland.** Hamburg/Wedel.

GLC Glücksburg Consulting AG (2014): **Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) für die AktivRegion Mitte des Nordens.** Hamburg.

IGES Institut GmbH (2017): **1. Regionaler Nahverkehrsplan des Planungsraum I für den Zeitraum 2017 – 2021.** Berlin.

Immowelt AG (2021): **Mietspiegel in Sörup.** Online verfügbar: <https://www.immowelt.de/immobilienpreise/soerup/mietspiegel> (08.06.2021).

Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) (2020): **Wohnungsmarktprofil 2020 Kreis Schleswig Flensburg**. Kiel.

Kassenärztliche Bundesvereinigung KdöR (2019): **Versorgungsgrad in % nach Planungsregion**, 2019. Berlin.

Kreis Schleswig-Flensburg (2011): **Regionalstrategie Daseinsvorsorge Kreis Schleswig-Flensburg: Chancen für Innovationen**. Schleswig.

Kreis Schleswig-Flensburg (2018): **Integriertes Umweltprogramm**. Schleswig.

Kreis Schleswig-Flensburg (2018): **Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen**. Schleswig

Kreis Schleswig-Flensburg (2018): **Schulentwicklungsplan 2018 2. Fortschreibung**. Schleswig.

Kreis Schleswig-Flensburg (2019): **Bedarfsplan Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege 2020-2021 4. Fortschreibung**. Schleswig.

Lund, Klaus & Willms, Karl (1964): **Ein halbes Jahrhundert Kirchspiel Sörup**. Flensburg.

Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (2020): **Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum I Kreisfreie Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg Neuaufstellung 2020**. Kiel.

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (2010): **Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein**. Kiel.

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein (2021): **Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein. Fortschreibung 2021**. Kiel.

Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (2002): **Neufassung 2002 des Regionalplans für den Planungsraum V Landesteil Schleswig des Landes Schleswig-Holstein - Kreisfreie Stadt Flensburg, Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg**. Kiel.

Pro Regione GmbH (2017): **Entwurf 1. Fortschreibung Standortalternativen-Prüfung der Gemeinde Sörup**. Flensburg.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016): **Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030**. Online verfügbar: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_SH/A_I_8_j16_SH.pdf (03.06.2021).

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2020): **Regionaldaten für Schleswig-Flensburg**. Online verfügbar: <https://region.statistik-nord.de/detail/00100000000000000000/1/352/> (18.10.2021).

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2020): **Regionaldaten für Sörup**. Online verfügbar: <https://region.statistik-nord.de/detail/00100000000000000000/1/352/1206/> (18.10.2021).

Treurat und Partner Unternehmensberatungsgesellschaft mbH (2021): **Quartier Sörup**. Kiel.

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH (2019): **Gemeinde Sörup B-Plan Nr. 27 Wohnbauentwicklung im Zuge der Angelner Straße Verkehrsgutachten**. Neumünster.

Soweit nicht anders angegeben, sind die verwendeten Abbildungen eigene Aufnahmen.

Angaben zu sonstigen Quellen der Abbildungen

Abbildung 1: **Luftbild Untersuchungsgebiet** (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)

Abbildung 3: **Verortung Untersuchungsgebiet** (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)

Abbildung 4: **Ausschnitt Sörup LEP Fortschreibung 2021** (MILIG; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Abbildung 5: **Ausschnitt Sörup RP 2002** (MLR; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Abbildung 6: **Ausschnitte Sörup Karten 1-3 LRP 2020** (MELUND SH; Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH)

Abbildung 7: **Ausschnitt landschaftliche Entwicklung LP 1996** (Gemeinde Sörup)

Abbildung 8: **Ausschnitt FNP inklusive Änderungen im Bereich Ortskern** (LVermGeo SH 2021)

Abbildung 9: **Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Sörup** (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

Abbildung 10: **Bevölkerungsentwicklung Kreis Schleswig-Flensburg** (Datengrundlage: Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020)

Abbildung 11: **Bevölkerungsentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2030** (Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen und Kreisfreien Städten Schleswig-Holsteins bis 2030 2016)

Abbildung 12: **Bevölkerungssaldo** (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

Abbildung 13: **Bevölkerungsstruktur Vergleich Gemeinde Sörup und Kreis Schleswig-Flensburg** (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020; Regionaldaten für Schleswig-Flensburg 2020)

Abbildung 14: **Bevölkerungsstruktur von 2000 bis 2020 in Sörup** (Datengrundlage: Regionaldaten für Sörup 2020)

Abbildung 15: **Untersuchungsgebiet** (Kartengrundlage: LVermGeo SH 2021)

Abbildung 68: **Luftbild vom Untersuchungsgebiet** (Kartengrundlage: GeoBasis-DE/LVermGeo SH (www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de) 2022)