

**Stellungnahme zur
Befreiungsentscheidung des
Landkreises Coesfeld vom 20.6.2018
und zu möglichen Varianten**

Auftraggeber:

BUND Landesverband NRW e.V., Düsseldorf

Auftragnehmerin:



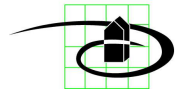
**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Mai 2021



Gliederung

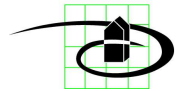
1. Einleitung.....	3
2. Befreiungsbescheid des Landkreises Coesfeld vom 20.6.2018	3
3. Überprüfung der Variante 4b	14
4. Stellungnahme zum Schriftsatz der Kanzlei Baumeister	15
5. Zusammenfassung	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Halterner Straße - Gausepatt	8
Tabelle 2: Bewertungsmatrix	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte	4
Abbildung 2: Allee an der Hülstener Straße.....	6
Abbildung 3: Trassenvariante 1	7
Abbildung 4: Trassenvariante 0	10
Abbildung 5: Trassenvariante 4	11
Abbildung 6: Trassenvorschläge der Interessengemeinschaft, westlicher Teil (oben), östlicher Anschluss an der Südumgehung (unten)	12
Abbildung 7: Trassenvariante 3	14
Abbildung 8: Westlicher Abschnitt der Variante 1	18
Abbildung 9: Kreisverkehr bei Variante 4 b	20
Abbildung 10: Skizze zur möglichen Verschiebung des westlichen Kreisverkehrs... ..	20
Abbildung 11: Neigung des Pappelbestandes an der Allee	23
Abbildung 12: Östlicher Kreuzungsbereich.....	25
Abbildung 13: Östlicher Kreuzungsbereich.....	26



1. Einleitung

RegioConsult wurde am 5.3.2021 vom BUND Landessverband NRW beauftragt, die Befreiungsentscheidung des Landkreises Coesfeld vom 20.6.2018 zu prüfen.

Zur Verfügung gestellt wurden folgende Unterlagen:

- Klageerwiderung der Kanzlei Baumeister vom 4.2.2021, 10 S.
- Lageplan von NTS zur Variante 4b vom 3.2.2020
- Befreiungsbescheid des Landkreises Coesfeld vom 20.6.2018, 5 S.
- Stadt Dülmen, 26.3.2018, Öffentliche Beschlussvorlage Bauausschuss 073/2018, 3 S. mit Anlagen, 88 S.
- BI-Vorlage zur Erwiderung (Entwurf einer Antwort auf den Brief der Kanzlei Baumeister vom 10.02.2021 an das VG Münster), 4 S.
- Varianten 4b-1 IG, 4b-2 IG, 4b-3 IG

Es soll geprüft werden, ob die Variante 4b entsprechend des FGSV-Regelwerkes aus technischer Sicht eine zumutbare Alternative darstellt. Dabei werden die Argumente der Erwiderung der Kanzlei Baumeister geprüft und der Vortrag unter Verwendung der Vorarbeit der BI entsprechend kommentiert. Dafür ist es auch erforderlich den Schriftsatz vom 4.2.2020, der sich ebenfalls mit den Varianten beschäftigt zu kommentieren (vgl. S. 3 des Schriftsatzes der Kanzlei Baumeister: ... unzumutbare Alternative). Die Umweltaspekte der Variante werden dabei nicht untersucht, abgesehen vom nötigen Abstand zur Baumallee.

Zu diesen Unterlagen wird im Folgenden Stellung genommen.

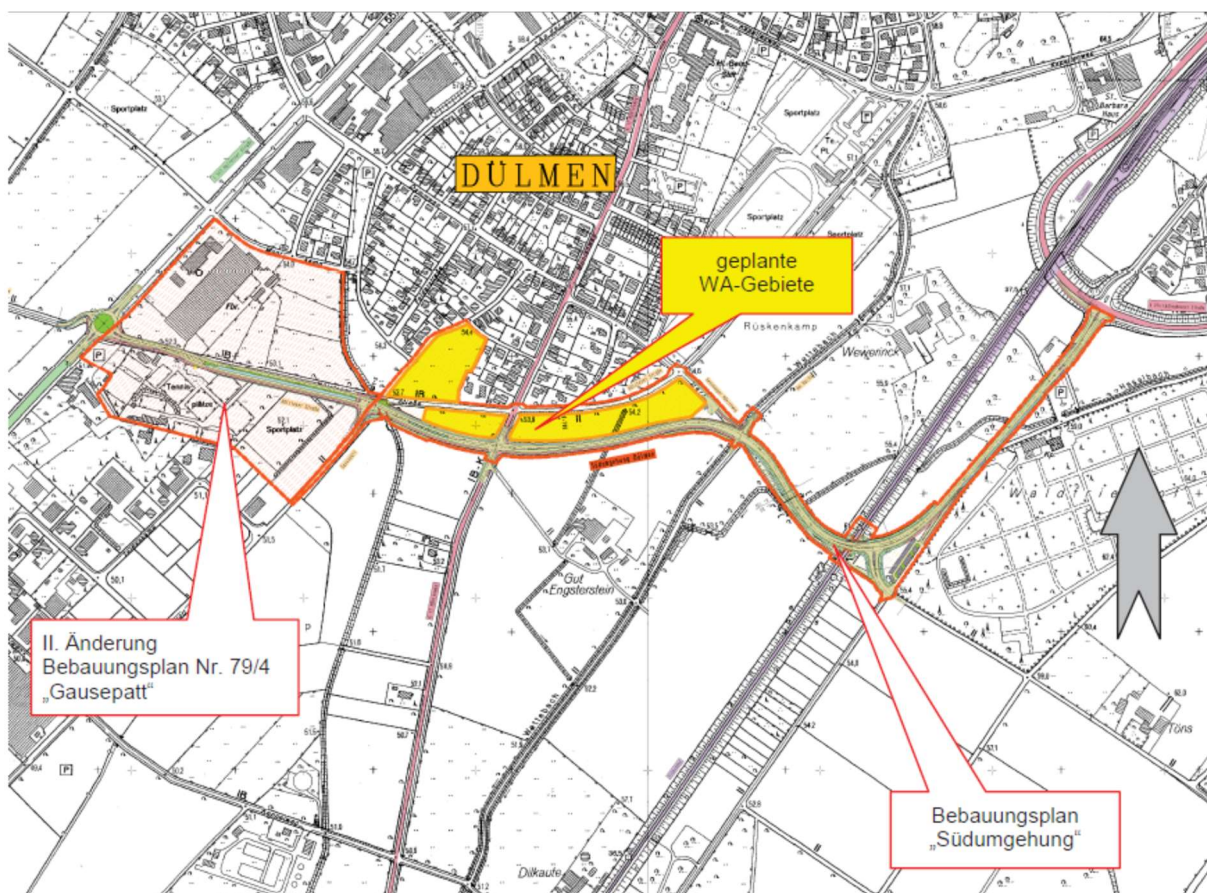
2. Befreiungsbescheid des Landkreises Coesfeld vom 20.6.2018

Im Befreiungsbescheid des Landkreises Coesfeld wird eine Befreiung nach § 67 BNatSchG für die Beseitigung einer Allee im Zuge des Neubaus der Südumgehung Dülmen von den Verboten des § 41 Abs. 1 LNatSchG NRW erteilt. Diese Befreiung gilt für das Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplans Nr. 79/4 „Gausepatt“ mit der die Verkehrsführung für die Südumgehung der Stadt Dülmen im Bereich der Hülstener Straße geändert werden soll.¹

¹ Vgl. Landkreis Coesfeld (20.6.2018): Befreiungsbescheid zur Beseitigung einer Allee im Zuge des Neubaus der Südumgehung Dülmen; Befreiung von den Verboten des § 41 LNatSchG NRW, S. 2

Üblicherweise wird für Umgehungsstraßen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. In diesem Fall wurden **zwei** B-Planverfahren gewählt, für den Abschnitt von der Halterner Straße bis zur Straße Gausepatt das Änderungsverfahren zum B-Plan Nr. 79/4 „Gausepatt“ und für den anschließenden Abschnitt vom Gausepatt bis zum Knotenpunkt Lüdinghauser Straße /Bischof-Kaiser-Straße der B-Plan Nr. 06/1 „Südumgehung“ (vgl. Abb. 1). Schon aus dieser Verfahrensweise wird deutlich, dass die **Südumgehung** erst ab der Straße Gausepatt in östliche Richtung beginnt und zum Knotenpunkt Lüdinghauser Straße/Bischof-Kaiser-Straße führt.

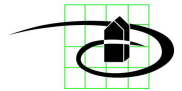
Abbildung 1: Übersichtskarte



Quelle: nts (13.10.2005): Lärmtechnische Untersuchung für den Bebauungsplan „Südumgehung“ und II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ in der Stadt Dülmen, S. 4

In § 67 BNatSchG ist festgelegt:

„(1) Von den Geboten und Verboten dieses Gesetzes, in einer Rechtsverordnung auf Grund des § 57 sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder kann auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn



1. *dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist oder*
2. *die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.*

Im Rahmen des Kapitels 5 gilt Satz 1 nur für die §§ 39 und 40, 42 und 43.

(2) Von den Verboten des § 33 Absatz 1 Satz 1 und des § 44 sowie von Geboten und Verboten im Sinne des § 32 Absatz 3 kann auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde. Im Fall des Verbringens von Tieren oder Pflanzen aus dem Ausland wird die Befreiung vom Bundesamt für Naturschutz gewährt.

(3) Die Befreiung kann mit Nebenbestimmungen versehen werden. § 15 Absatz 1 bis 4 und Absatz 6 sowie § 17 Absatz 5 und 7 finden auch dann Anwendung, wenn kein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 vorliegt.“²

Aus dem Gesetzestext von § 67 BNatSchG Abs. 1, 1 ist erkennbar, dass Gründe des **überwiegenden öffentlichen** Interesses gegeben sein müssen. Diese könnten beispielsweise vorliegen, wenn **nur** durch die Änderung des B-Plans Nr. 79/4 „Gausepatt“ die Entlastung der Innenstadt von Dülmen möglich ist. Deshalb stellt sich zum einen die Frage, welche Verkehrsbelastung zukünftig auf dem Abschnitt von der Halterner Straße bis zur Straße Gausepatt zu erwarten ist. Zum anderen stellt sich die Frage, ob aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens der Neubau der Straße und die vollständige Fällung der Allee notwendig sind bzw. ob es eine vertretbare Alternative gibt.

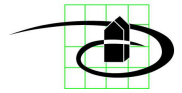
Die Zielsetzung der Maßnahme wird im Umweltbericht zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ wie folgt beschrieben:

*„Die Zielsetzung des Änderungsverfahrens richtet sich im Wesentlichen auf die Modifizierung der Verkehrsführung zugunsten einer gemeinsamen Fahrbahn auf dem gesamten Streckenabschnitt und eines durch einen Grünstreifen getrennt verlaufenden Fuß- und Radweges südlich dieser Fahrbahn. **Für die Umsetzung der Planung ist die Entfernung des gesamten Baumbestandes erforderlich.**“³*

Im Umweltbericht werden die notwendige Befreiung und der Bezug auf § 67 BNatSchG von den Verboten des § 41 Abs. 1 LNatSchG NRW **im Kapitel 3 „Umweltschutzziele,**

² Vgl. https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/_67.html

³ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018): Öffentliche Beschlussvorlage BA 073/2018, Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Teil II Umweltbericht, S. 1, Hervorhebung durch RegioConsult



Normen und Rechtsgrundlage“ nicht thematisiert. Dies ist ein schwerer Mangel des Umweltberichts.

Aus der folgenden Abbildung sind der Charakter der Allee und ihre hohe ökologische Wertigkeit erkennbar.

Abbildung 2: Allee an der Hülstener Straße



Quelle: Pöppelmann (2015): Baumkontrollen nach VTA (Visuell Tree Assessment) hinsichtlich des Allgemeinzustandes und unter Berücksichtigung des geplanten Neubaus der K 17n südliche Entlastungsstraße an der Hülstener Straße in Dülmen, S. 1

Im Baumgutachten von 2015 wird folgende Empfehlung ausgesprochen, die die **wertvolle ökologische Funktion der Allee** hervorhebt.

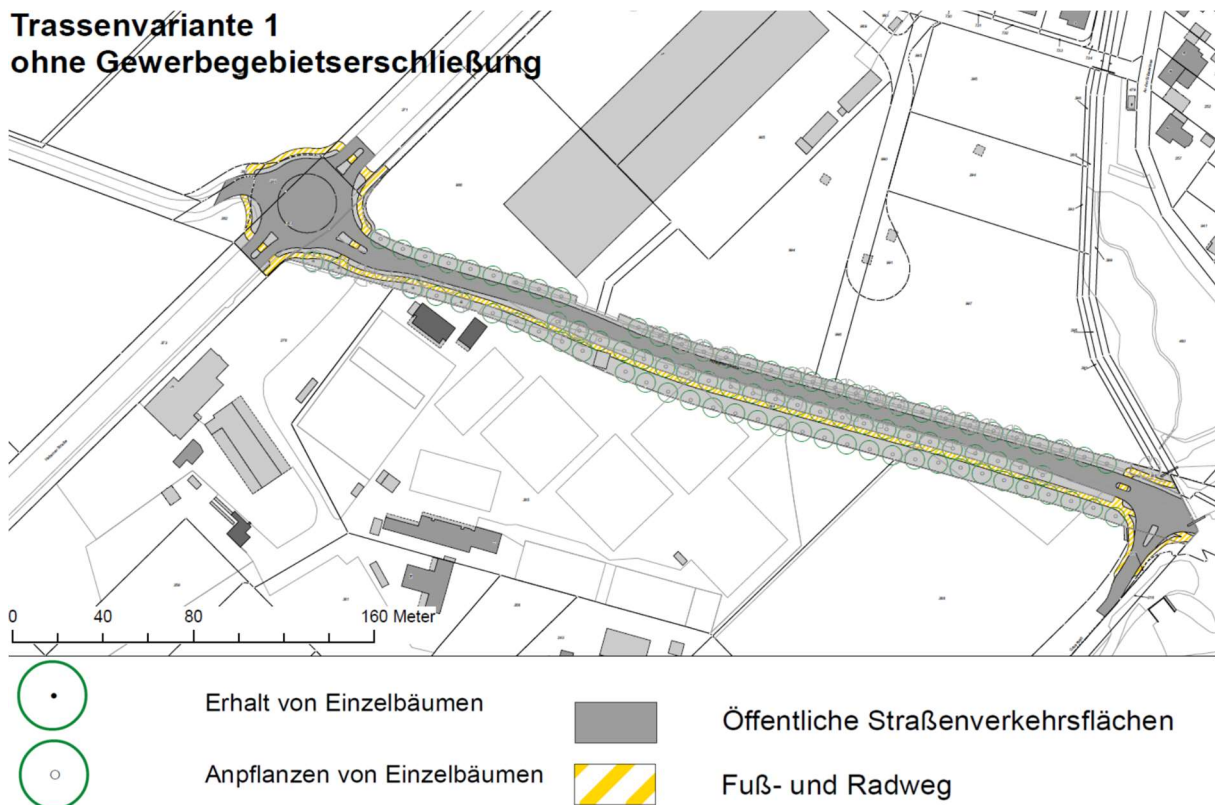
„Um die landschaftsprägende und ökologisch wertvolle Funktion der vorhandenen Alleebäume längstmöglich zu sichern, die meisten Bäume weisen eine gute oder nur leicht eingeschränkte Vitalität auf, wird empfohlen, die Trasse der neuen K 17n

südliche Entlastungsstraße in dem Bereich der Alleebäume mit den Nr. 14 bis Nr. 30 wie nachfolgend beschrieben baumerhaltend umzuplanen.“⁴

Über diese Empfehlung setzt sich die aktuelle Planung vollständig hinweg. Bei der zur Umsetzung geplanten Trassenvariante 1 bleiben lediglich vier Bäume im westlichen Bereich südlich der Straße erhalten. Diese liegen jedoch so dicht an der Straße, dass ein Eingriff in den Wurzelbereich während der Baumaßnahmen unvermeidlich ist (vgl. Abb. 3).

Abbildung 3: Trassenvariante 1

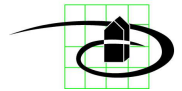
Trassenvariante 1 ohne Gewerbegebieterschließung



Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 3

Es gibt im Umweltbericht **keine konkreten Angaben zu der zu erwartenden Verkehrsbelastung** auf dem Straßenabschnitt und **keine Bewertung**, ob die zu erwartende Verkehrsbelastung ein öffentliches Interesse begründet, dass sich gegenüber dem **hohen Schutzstatus der Allee** durchzusetzen vermag. **Hierzu hat keine Abwägung stattgefunden.**

⁴ Vgl. Pöppelmann (2015): Baumkontrollen nach VTA (Visuell Tree Assessment) hinsichtlich des Allgemeinzustandes und unter Berücksichtigung des geplanten Neubaus der K 17n südliche Entlastungsstraße an der Hülstener Straße in Dülmen, S. 33



Es wird in Kapitel 4 lediglich auf die prognostizierte Verkehrsbelastung⁵ hingewiesen, ohne diese zu nennen. Es gibt nur den Hinweis, dass die „prognostizierte Verkehrsbelastung auch weiterhin angenommen wird“.⁶

Lediglich in der lärmtechnischen Untersuchung von 2005 werden unter Bezug auf eine Verkehrsuntersuchung von Dorsch Consult vom 1.3.2003,⁷ deren Prognoseergebnis nach dem o.g. Zitat aus dem Umweltbericht von 2018 weiter als zutreffend eingestuft wird, Angaben zur Belastung auf dem Abschnitt der Hülstener Straße zwischen Halterner Straße – Gausepatt getroffen. Die Verkehrsbelastung beträgt demnach 3.888 Kfz/24h (vgl. Tab. 1).

Tabelle 1: Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Halterner Straße - Gausepatt

Straßenabschnitt	DTV ₂₀₁₅ in KFZ/24h	LKW-Anteile (Tag/Nacht) in %	V _{Pkw/Lkw}
Südumgehung von der Haltener Straße (L551) bis Knoten Südumgehung / Gausepatt	3.888	20/15	50/50
vom Knoten Südumgehung / Gausepatt bis zum Mühlenweg (K17)	4.438	20/15	50/50
vom Mühlenweg (K17) bis Bischof-Kaiser-Str./ Dernekämper	5.902	20/15	50/50
von Bischof-Kaiser-Str. / Dernekämper bis zur Lüdinghausener Str./ Lange Nase (B 474)	6.237	20/15	50/50
Gausepatt südlich der Südumgehung	550	10/3	50/50
Mühlenweg (K17) südlich der Südumgehung	3.301	10/3	50/50
Mühlenweg (K17) nördlich der Südumgehung	2.809	10/3	50/50
Lüdinghausener Straße nördlich Südumgehung	13.043	5,8/3,3	50/50
Lüdinghausener Straße südlich Südumgehung	11.097	5,8/3,3	50/50

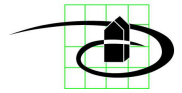
Quelle: nts (13.10.2005): Lärmtechnische Untersuchung für den B-Plan „Südumgehung“ und II. Änderung des B-Planes Nr. 79/4 „Gausepatt“ in der Stadt Dülmen, S. 7

Aus dem Gesetzestext von § 67 BNatSchG (Abs. 1, 2) wird deutlich, dass bei einer **zumutbaren Belastung keine Befreiung** gewährt werden kann. Es ist also im

⁵ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018): Öffentliche Beschlussvorlage BA 073/2018, Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Teil II Umweltbericht, S. 6, 8, 9.

⁶ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018): Öffentliche Beschlussvorlage BA 073/2018, Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Teil II Umweltbericht, S. 11

⁷ Vgl. nts (13.10.2005): Lärmtechnische Untersuchung für den Bebauungsplan „Südumgehung“ und II. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“ in der Stadt Dülmen, S. 7



Folgenden zu prüfen, ob es eine Alternative zur vorgesehenen Planung gibt, die zumutbar ist.

In § 41 Abs. 1 LNatSchG NRW ist festgelegt:

„(1) Allein an öffentlichen oder privaten Verkehrsflächen und Wirtschaftswegen sind gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteilige Veränderung führen können, sind verboten. Pflegemaßnahmen und die bestimmungsgemäße Nutzung werden hierdurch nicht berührt.“⁸

Aus dem Gesetzestext ist die eindeutige Intention des Gesetzgebers zu erkennen, **Alleen unter besonderen Schutz** zu stellen.

Im Vorbescheid wird angegeben, dass 45 Bäume⁹ über eine Länge von 400 m von der Planung betroffen sind und gefällt werden müssten.¹⁰ Die Planung sieht vor eine 6,5m breite Fahrbahn und einen 2,5m breiten Geh- und Radweg anzulegen, die durch einen 5m breiten Grünstreifen voneinander getrennt sind.¹¹

Begründet wird die Maßnahme mit dem **öffentlichen Interesse** der Südumgehung, die das Ziel habe die Innenstadt von Dülmen vom Verkehr zu entlasten.¹² Da das Verkehrsaufkommen auf dem Abschnitt Halterner Straße bis zur Straße Gausepatt lediglich 3.888 Kfz/24h beträgt und nur ein Teil dieser Verkehre, verlagerte Verkehre sein werden, ist das öffentliche Interesse fraglich. **Die Verkehrsbelastung ist so gering, dass nicht einmal ansatzweise ein öffentliches Interesse erkennbar ist, das die Fällung der Allee rechtfertigen würde.**

Grundsätzlich stellt sich aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens die Frage, ob eine Änderung des B-Plans überhaupt notwendig war. In der Beschlussvorlage der Stadt Dülmen vom 19.9.2017, in der die Trassenführung diskutiert wird, ist die ehemals geplante Trassenführung als Variante 0 dargestellt (vgl. Abb. 4). Begründet wird die

⁸ Vgl.

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=4910&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=428044

⁹ Anmerkung: Im Umweltbericht zum B-Plan ist auf S. 10 von 44 Bäumen die Rede.

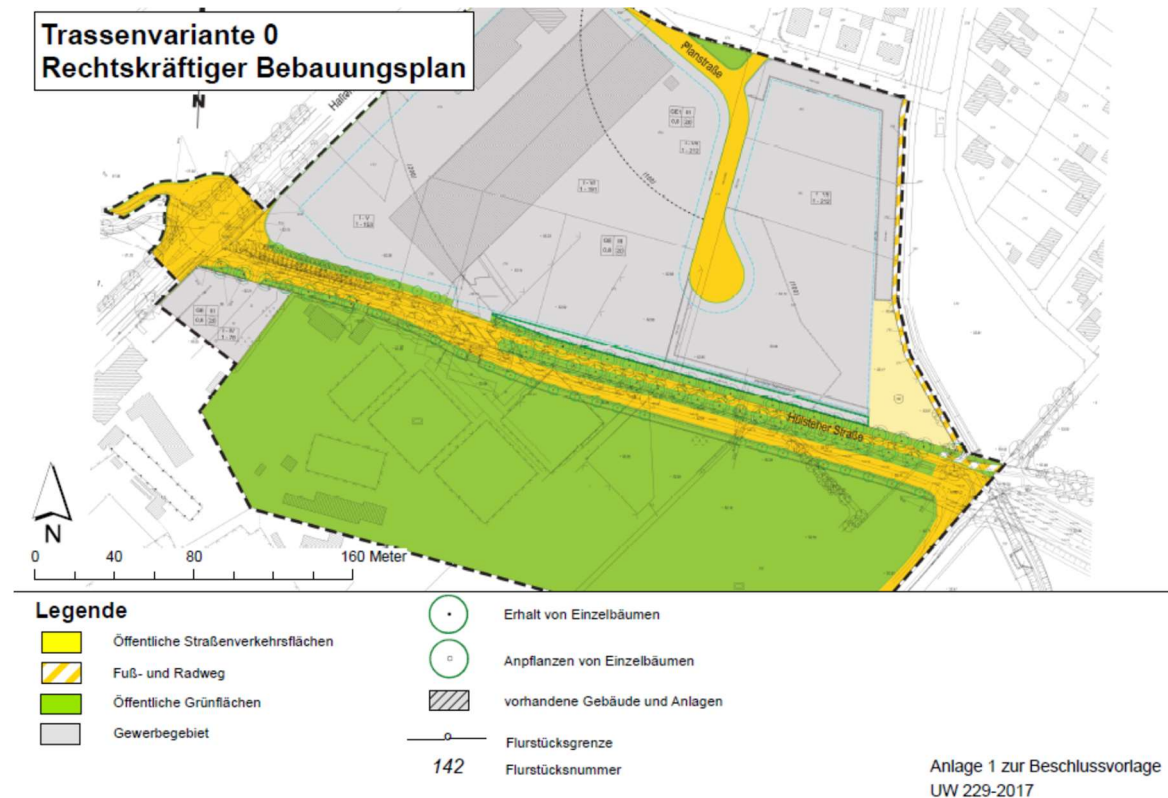
¹⁰ Vgl. Landkreis Coesfeld (20.6.2018): Befreiungsbescheid zur Beseitigung einer Allee im Zuge des Neubaus der Südumgehung Dülmen; Befreiung von den Verboten des § 41 LNatSchG NRW, S. 2

¹¹ Vgl. Landkreis Coesfeld (20.6.2018): Befreiungsbescheid zur Beseitigung einer Allee im Zuge des Neubaus der Südumgehung Dülmen; Befreiung von den Verboten des § 41 LNatSchG NRW, S. 2

¹² Vgl. Landkreis Coesfeld (20.6.2018): Befreiungsbescheid zur Beseitigung einer Allee im Zuge des Neubaus der Südumgehung Dülmen; Befreiung von den Verboten des § 41 LNatSchG NRW, S. 3

Änderung damit, dass aufgrund des aktuellen Zustands aufwendigere, kostenintensivere Maßnahmen zum Erhalt der Bäume notwendig sind.¹³

Abbildung 4: Trassenvariante 0



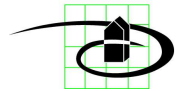
Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 2

Neben der Variante 0 werden vier weitere Varianten diskutiert. Die insgesamt fünf Trassenvarianten werden in der Vorlage *„hinsichtlich ihrer ökologischen und ökonomischen Auswirkungen auf den Altbaumbestand, den planerischen und baulichen Aufwand sowie die langfristige Straßenunterhaltung und Verkehrssicherung miteinander verglichen.“*¹⁴

Die Variante 4 (vgl. Abb. 5) entspricht von der Grundidee der Variante 4b der Interessengemeinschaft (vgl. Abb. 6). Bei der Variante 4 der Stadt Dülmen wird die Straße im westlichen Teil ohne sachliche Begründung zum Nachteil weiter nach Norden verschoben, sodass ein größerer Grunderwerb und ein Rückbau der Gewerbehalle erforderlich wären (vgl. Abb. 5). Dies entfällt bei Variante 4b (vgl. Abb.

¹³ Vgl. Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, S. 2.

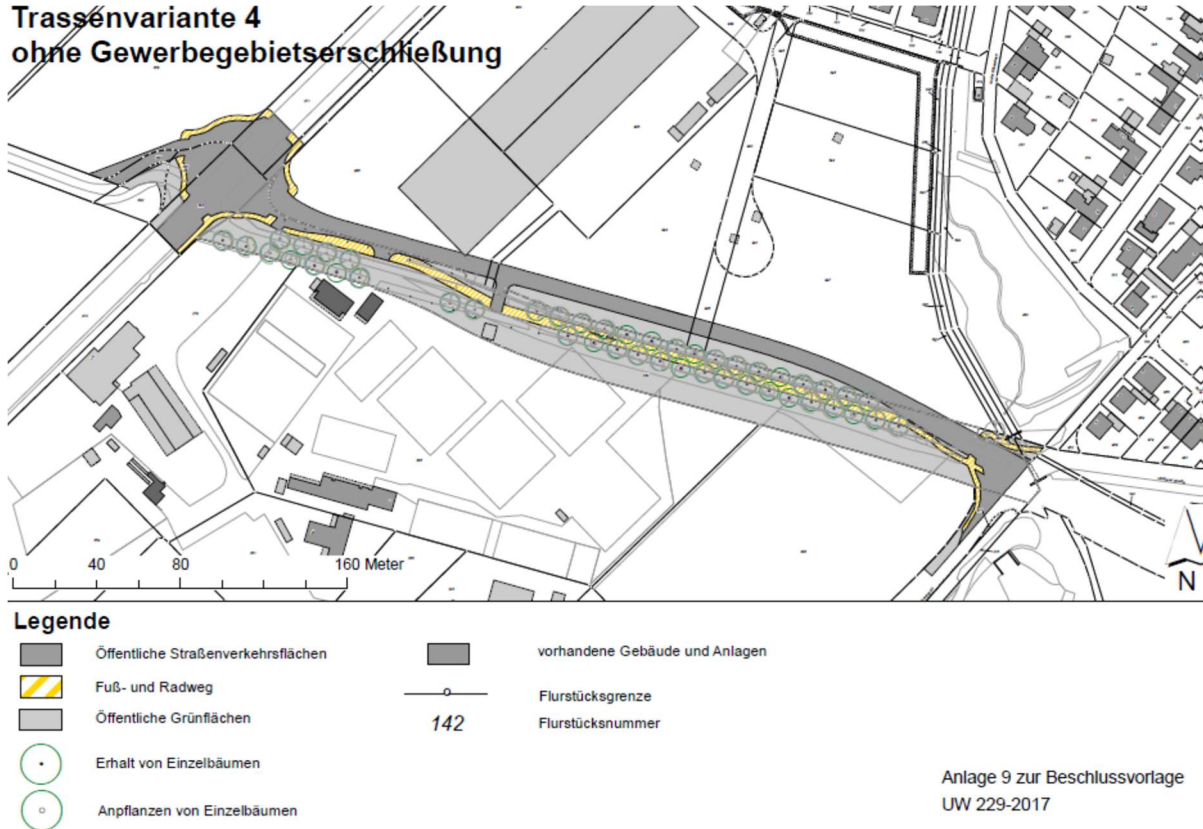
¹⁴ Vgl. Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, S. 2



6), deren Entwurf die Interessengemeinschaft schon am 04.06.2017 (Eingangsbest. 06.06.2017) vor der Bürgeranhörung am 13.06.2017 bei der Stadt Dülmen eingereicht hatte. Ein Grund für die willkürliche Verschwenkung des Rad- und Fußweges in Höhe der Gewerbehalle ist nicht ersichtlich.

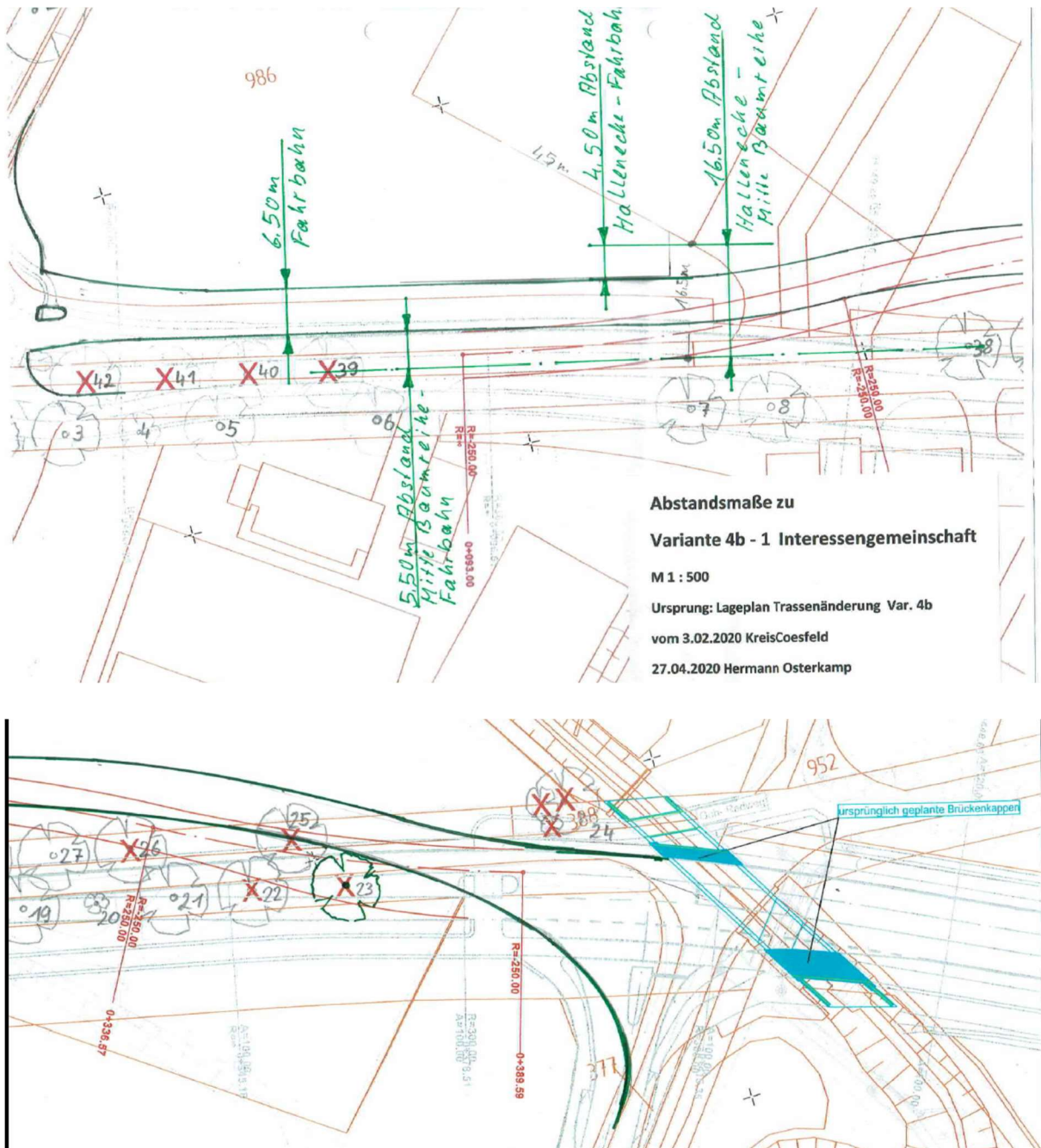
Abbildung 5: Trassenvariante 4

Trassenvariante 4 ohne Gewerbegebieterschließung



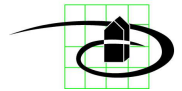
Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV.
Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 9

Abbildung 6: Trassenvorschläge der Interessengemeinschaft, westlicher Teil (oben), östlicher Anschluss an der Südumgehung (unten)



Quelle: Interessengemeinschaft, Skizzen zu Variante 4b-1 (oben), 4b-3 (unten)

Nach der Bewertungsmatrix zur Beurteilung der Varianten in der Beschlussvorlage vom 19.9.2017 ist erkennbar, dass die Variante 4 etwa 230.000 € teurer ist, als die von der Verwaltung favorisierte und zur Umsetzung vorgesehene Variante 1. Davon sind die höheren Anschaffungskosten für die größere Anzahl an Alleebäumen (35 bei Variante 1; Anmerkung: nach dem Vorbescheid sind es 45) in Abzug zu bringen (vgl. Tab. 2).

**Tabelle 2: Bewertungsmatrix**

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
erforderliche Fällungen	6 Bäume	38 Bäume	15 Bäume	9 Bäume	3 Bäume
Baumschutzmaßnahmen während Bauphase	umfangreich erforderlich	nicht erforderlich aufgrund Neupflanzungen	in geringerem Umfang erforderlich	in geringerem Umfang erforderlich	in geringerem Umfang erforderlich
Erhaltungsaufwand des Baumbestandes (Baumkontrollen)	hoch aufgrund des Altbaumbestandes	gering aufgrund Neupflanzungen	hoch aufgrund des Altbaumbestandes	hoch aufgrund des Altbaumbestandes	hoch aufgrund des Altbaumbestandes
Aufwand für erneute Planung und behördeninterne Abstimmung	keiner	gering (Kreisverkehr bereits geplant und abgestimmt, Anpassung Trassenführung)	gering (Kreisverkehr bereits geplant und abgestimmt, Anpassung Trassenführung)	gering (Kreisverkehr bereits geplant und abgestimmt, Anpassung Trassenführung)	hoch (Neuplanung und Abstimmung Kreisverkehr, Anpassung Trassenführung)
baulicher Aufwand für die Herstellung der Straße und der Entwässerungsanlagen (unter Berücksichtigung des erhöhten Baumschutzes)	hoch und kostenintensiv	deutlich geringer	deutlich geringer	deutlich geringer	deutlich geringer
Ausführung des östlich angrenzenden Brückenbauwerks	keine	schmäler und günstiger möglich	schmäler und günstiger möglich	schmäler und günstiger möglich	schmäler und günstiger möglich
Aufwand für Straßenunterhaltung und Verkehrssicherung	hoch aufgrund getrennter Fahrbahnen	geringer aufgrund zusammen-geführter Fahrbahnen	geringer aufgrund zusammen-geführter Fahrbahnen	geringer aufgrund zusammen-geführter Fahrbahnen	geringer aufgrund zusammen-geführter Fahrbahnen
Anbindung des Gewerbegebietes an die Südumgehung	nicht möglich	optional	optional	optional	optional
Kosten für zusätzlich erforderlichen Grunderwerb	keine	keine	ca. 125.000€	ca. 160.000€	ca. 230.000€
Konflikt mit Gebäudebestand	keiner	keiner	keiner	keiner	Abbruch Gewerbegebäude erforderlich

Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV.
Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 10

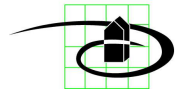
Da die Variante 4 230.000 € teurer wäre als die Variante 1 (vgl. Tab. 2) sind diese Mehrkosten im Vergleich zu den Gesamtkosten der Variante I von 1.350.245,07 €¹⁵ (+17 %) **nicht** als unzumutbar zu bewerten. Eine Befreiung ist schon deshalb nicht statthaft.

Eine Befreiung ist aber auch aus einem anderen Grund nicht nachvollziehbar, denn es gibt **eine weitere Alternative**, die den vollständigen Erhalt der Allee ermöglicht und sich geradezu aufdrängt. Dies ist:

Alternative: Die Südumfahrung kann über den Gausepatt und den Koppelweg weiter südlich mit der Halterner Straße verknüpft werden. Beeinträchtigungen von Wohnsiedlungen sind hier nicht zu erwarten, da an diesen Straßen nur Gewerbegebiete liegen.

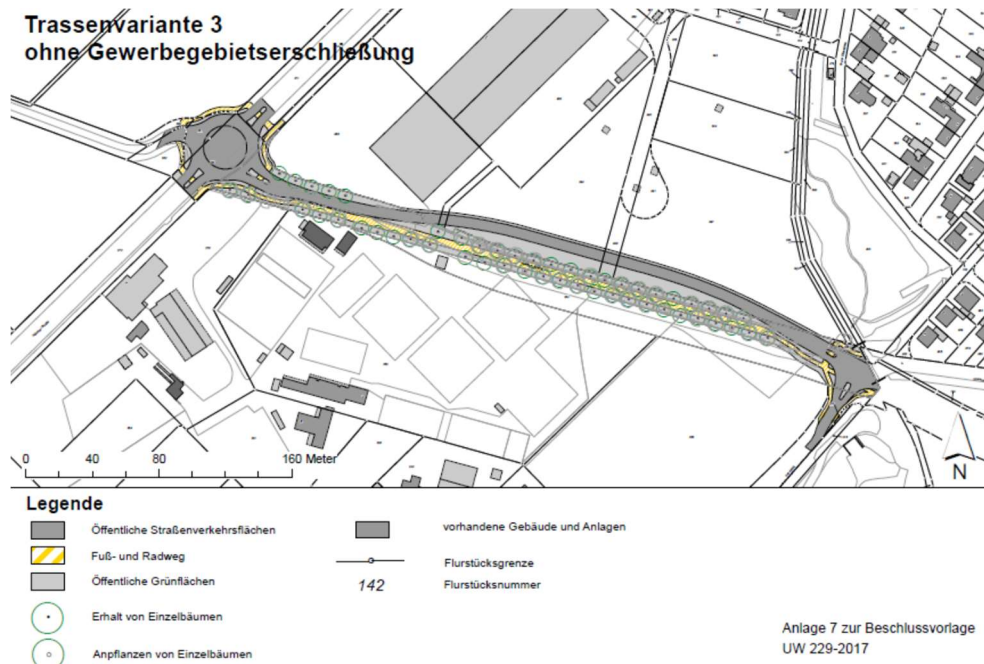
Außerdem gibt es mit **Variante 3 eine schon untersuchte Alternative** (vgl. Abb. 7), die zu einem wesentlich geringeren Eingriff in die Allee führt. Die zusätzlichen Kosten im Vergleich zu Variante 1 betragen 160.000 € (+11,8%). Diese höheren Kosten im

¹⁵ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018) Anlage 1.7.1 zur Beschlussvorlage Nr.: BA 073/2018



Vergleich zur Variante 1 sind in jedem Fall zumutbar, sodass aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit der Allee keine Befreiung zulässig ist.

Abbildung 7: Trassenvariante 3



Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 7

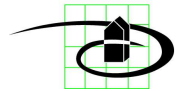
3. Überprüfung der Variante 4b

Der von der Interessengemeinschaft als Variante 4b eingebrachte Vorschlag (vgl. oben Abb. 6) entspricht wie in Kapitel 2 dargestellt weitgehend der Variante 4.

Die Variante der Interessengemeinschaft ist grundsätzlich mit dem Regelwerk der FGSV vereinbar (vgl. dazu im Detail Kapitel 4).

Erforderliche Anpassungen, der von der Interessengemeinschaft angefertigten Skizzen, sind aufgrund der im Verfahren dazu ausgearbeiteten Unterlagen nicht erforderlich (vgl. auch Abb. 9 unten).

Die Planungskosten für eine Detailplanung sind aufgrund der bereits vorliegenden Unterlagen und Untersuchungen überschaubar.



4. Stellungnahme zum Schriftsatz der Kanzlei Baumeister

Einleitend wird im Schriftsatz der Kanzlei Baumeister vom 4.2.2021 darauf hingewiesen, dass der Kläger der Auffassung ist, dass die (modifizierte) Variante 4 als mögliche Alternative nicht hinreichend berücksichtigt wurde.¹⁶

Deshalb wird im Schriftsatz hervorgehoben, „*dass die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1, S. 1, Nr. 1 BNatSchG in Betracht kommt, wenn sie zur Befriedung eines überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.*“¹⁷

Ein öffentliches Interesse ist aufgrund des geringen prognostizierten Verkehrsaufkommens von lediglich 3.888 Kfz/24h¹⁸ auf dem Abschnitt zwischen der Südumgehung und der Halterner Straße aber **nicht** erkennbar. Denn dieses Verkehrsaufkommen ist so gering, dass sich die Frage stellt, ob die Innenstadt von Dülmen tatsächlich entlastet wird. Es gibt weder in der Begründung zum B-Plan zur Südumgehung,¹⁹ noch in der Begründung zum B-Plan Nr. 79/4 „Gausepatt“²⁰ konkrete Angaben zur Entlastungswirkung der Innenstadt und zu der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf dem Straßenabschnitt.

Eine Bewertung, ob die geringe prognostizierte Verkehrsbelastung ein öffentliches Interesse begründet, das sich gegenüber dem hohen Schutzstatus der Allee durchzusetzen vermag, fehlt in der Begründung zur B-Plan-Änderung. **Aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsbelastung ist kein öffentliches Interesse erkennbar, dass sich gegen den Schutzstatus der Allee durchzusetzen vermag.**

Neben den **beiden o. a. sich aufdrängenden und z. T. kostengünstigen Alternativen** gibt es mit der von der Bürgerinitiative vorgelegten Variante noch eine weitere Alternative, die keinen „*unzumutbaren Aufwand*“²¹ erfordert. Denn diese Variante entspricht weitgehend der im Verfahren betrachteten Variante 4, die lediglich

¹⁶ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 1

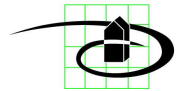
¹⁷ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 1

¹⁸ Vgl. nts (13.10.2005): Lärmtechnische Untersuchung für den B-Plan „Südumgehung“ und II. Änderung des B-Planes Nr. 79/4 „Gausepatt“ in der Stadt Dülmen, S. 7

¹⁹ Vgl. Stadt Dülmen (19.1.2006): Begründung zum B-Plan Nr. 06/1 „Südumgehung“ und Stadt Dülmen (30.08.2012): Begründung zur I. Änderung des Bebauungsplans Nr. 06/1 „Südumgehung“

²⁰ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018): Öffentliche Beschlussvorlage BA 073/2018, Verfahren zur IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Teil II Umweltbericht, S. 1

²¹ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 1



230.000 € (vgl. Tab. 2) mehr kosten würde. Die Kosten der Variante 1 von 1.350.245,07 €²² würden sich dann auf 1,58 Mio. € erhöhen (+17,0 %). Die in Anlage 1.7.1 angeführten Kosten für den Erhaltungsaufwand des Baumbestandes von 293.975 €/a sind der Variante 4 nicht zuzurechnen, da sie ja bereits im Bestand vorhanden sind.

Im Schriftsatz der Kanzlei Baumeister wird zu Recht ausgeführt, dass

„eine Abwägung zwischen den jeweils geschützten Naturbelangen und den zugunsten der Befreiung ins Feld geführten anderweitigen Gründen des Gemeinwohls“²³ erforderlich ist.

Dies ist im laufenden Verfahren wie oben dargestellt jedoch nicht geschehen.

Im Folgenden wird zu den von der Kanzlei genannten Gründen Stellung genommen, warum der Vorschlag der Interessengemeinschaft als zumutbare Alternative ausgeschieden werden müsse.

1. Es wird angegeben, dass die *„von Seiten der Bürgerschaft vorgeschlagene Variante 4 weder maßstabsgetreu abgefasst, noch technisch entsprechend der gültigen Regelwerke umsetzbar“²⁴ sei.*

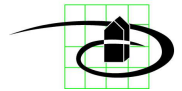
Unabhängig von der Frage, ob es der Interessengemeinschaft zumutbar ist eine vollständige Planung anzufertigen, wie von der Kanzlei gefordert, muss darauf hingewiesen werden, dass aus den vorliegenden Skizzen die Intention des Vorschlags vollständig erkennbar ist (vgl. Abb. 6). Da der Vorschlag der Variante 4 nahe kommt und dies eine Variante ist, die im Verfahren vom Vorhabenträger bearbeitet wurde, sind die Argumente gegen den Vorschlag nicht haltbar, zumal der Entwurf der Interessengemeinschaft der Stadt Dülmen schon im frühen Planungsstadium seit dem 04.06.2017 (Eingangsbst. 06.06.2017) vor der Bürgeranhörung am 13.06.2017 vorlag.

Es wird im Schriftsatz darauf hingewiesen, dass der Vorschlag der Interessengemeinschaft von der Beigeladenen modifiziert wurde und zu dieser modifizierten Variante 4 im Schriftsatz von 12.2.2020 ausführlich dargestellt

²² Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018) Anlage 1.7.1 zur Beschlussvorlage Nr.: BA 073/2018.

²³ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 2

²⁴ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 2



worden sei, „*warum diese Variante gleichwohl als unzumutbare Alternative ausgeschieden werden musste.*“²⁵ Die Beigeladene hat die von der Interessengemeinschaft eingereichte Variante so modifiziert, dass dies eher einer Verschlechterung der Variante diene und sie deshalb "*gleichwohl als unzumutbare Alternative ausgeschieden werden musste.*"²⁶

2. a) Es wird im Schriftsatz darauf hingewiesen, dass der Kläger auf der Grundlage der Trassenvariante 4 b einen eigenen Trassenvorschlag unterbreitet hat und als zweiter Grund angegeben, diese Alternative würde im Hinblick auf den Wurzelbereich nicht den erforderlichen Wurzelabstand aufweisen. Dieser müsse 9m betragen, da das Wurzelsystem 1,5m über die Kronentraufe hinausragt und der Kronenradius nach dem Baumgutachten 7m beträgt.²⁷ Zwar kann bei dem Vorschlag der Interessengemeinschaft der erforderliche Abstand von 9m nicht eingehalten werden, da der Abstand der Bäume 39 bis 42 von der Trasse nur 5,5 m beträgt (vgl. Abb. 4 oben). Allerdings weisen die Kronen der Bäume Nr. 39 bis 42 in diesem Bereich Richtung Süden, da der ehemalige Pappelbestand dies seinerzeit entsprechend beeinflusst hat (vgl. Abb. 11). An dieser Stelle ist ein Abstand von 5,5m bei entsprechenden Schutzmaßnahmen des Wurzelbereichs ausreichend. Aber beim Bau kann durch entsprechende Schutzmaßnahmen das Wurzelsystem geschützt und der Eingriff minimiert werden. Da die Bäume 40, 41 und 42 eine hohe Vitalität aufweisen und eine weitere Standzeit von über 30 Jahren zu erwarten ist, sind sie unbedingt erhaltenswert. Lediglich Baum 39 weist eine leicht eingeschränkte Vitalität auf.²⁸

Folgt man dem Argument, dass der erforderliche Abstand nicht eingehalten werden kann, dann kann auch die Variante 1 nicht umgesetzt werden. Denn der Abstand von 9m kann bei keinem der nur vier Bäume, die im westlichen Abschnitt südlich der Straße erhalten bleiben sollen, umgesetzt werden (vgl.

²⁵ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 3

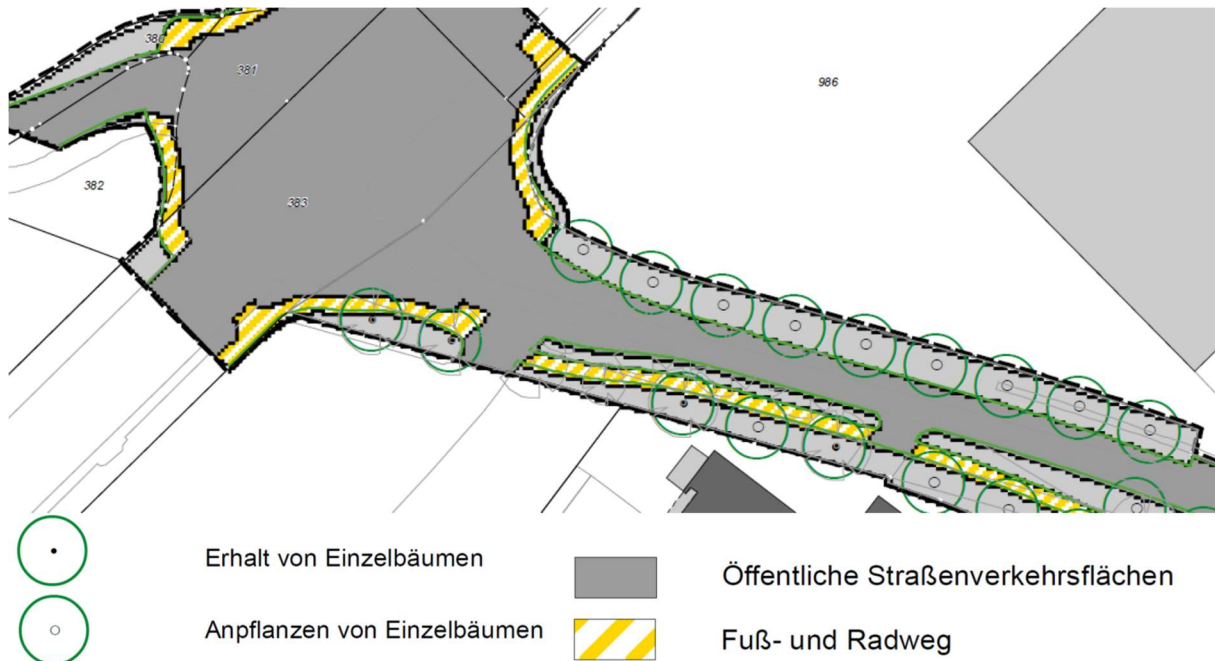
²⁶ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 3

²⁷ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 3

²⁸ Vgl. Pöppelmann (2015): Baumkontrollen nach VTA (Visuell Tree Assessment) hinsichtlich des Allgemeinzustandes und unter Berücksichtigung des geplanten Neubaus der K 17n südliche Entlastungsstraße an der Hülstener Straße in Dülmen, S. 18, 19

Abb. 8). Bei allen vier Bäumen ist der Abstand vom Straßenkörper deutlich geringer als 9m. Der geplante Fuß- und Radweg verläuft sogar nur in 1 bis 2m Abstand. Außerdem reicht bei allen neu zu pflanzenden Bäumen die Krone in den Straßenraum hinein (vgl. Abb. 3 und 9).

Abbildung 8: Westlicher Abschnitt der Variante 1



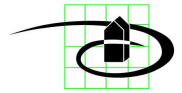
Quelle: Stadt Dülmen (19.09.2017): Öffentliche Beschlussvorlage UW 229/2017, IV.
Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 „Gausepatt“, Anlage 2

b) Weiter wird argumentiert, dass der Radweg bei Variante 4b nach Norden verschwenkt und entlang der Straße geführt werden müsste.²⁹ Es wird nicht erläutert, warum dies ein Hinderungsgrund für die Umsetzung der Variante sein soll.

Hinsichtlich des Kreisverkehrs wird darauf hingewiesen, dass der Kreisverkehr im Gegensatz zur Auffassung des Klägers nach Norden verschoben werden müsste. *„Unter Beibehaltung der Position des Kreisverkehrs ist es technisch nicht möglich, durch eine steilere Kurvenführung zum Erhalt der Bäume zu gelangen.“*³⁰

²⁹ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 3

³⁰ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 4



Bezug genommen wird auf die RASSt 06, dort wird aber nur darauf hingewiesen, dass Knotenpunktzufahrten *möglichst* senkrecht an die Kreisfahrbahn herangeführt werden sollen. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sind am Kreisverkehr durch die nicht rechtwinklige Knotenpunktzufahrt keine Sicherheitsdefizite zu erwarten. Die in Abbildung 9 dargestellte Zuführung wäre in jedem Fall möglich. Es gibt auch aktuelle Beispiele von geplanten Kreisverkehren bei denen nicht immer eine rechtwinklige Zuführung erfolgt.³¹ Zudem wäre es auch möglich gewesen, den Kreisverkehr weiter nach Norden zu verschieben (vgl. Abb. 10).

Im Übrigen war dieses Argument bei der Variantenentscheidung nicht ausschlaggebend, wie aus der Darstellung in Abbildung 8 erkennbar ist. Der westliche Ast wird dort spitzwinklig zugeführt. Die westliche Zuführung wurde in der vom Vorhabenträger erstellten Variantenplanung 4b zwar geändert, aber eine rechtwinklige Zufahrt ist bei der Planung des Kreisverkehrs, die auch der Planung in der Variante 1 entspricht, am westlichen Ast nicht erkennbar (vgl. Abb. 9).

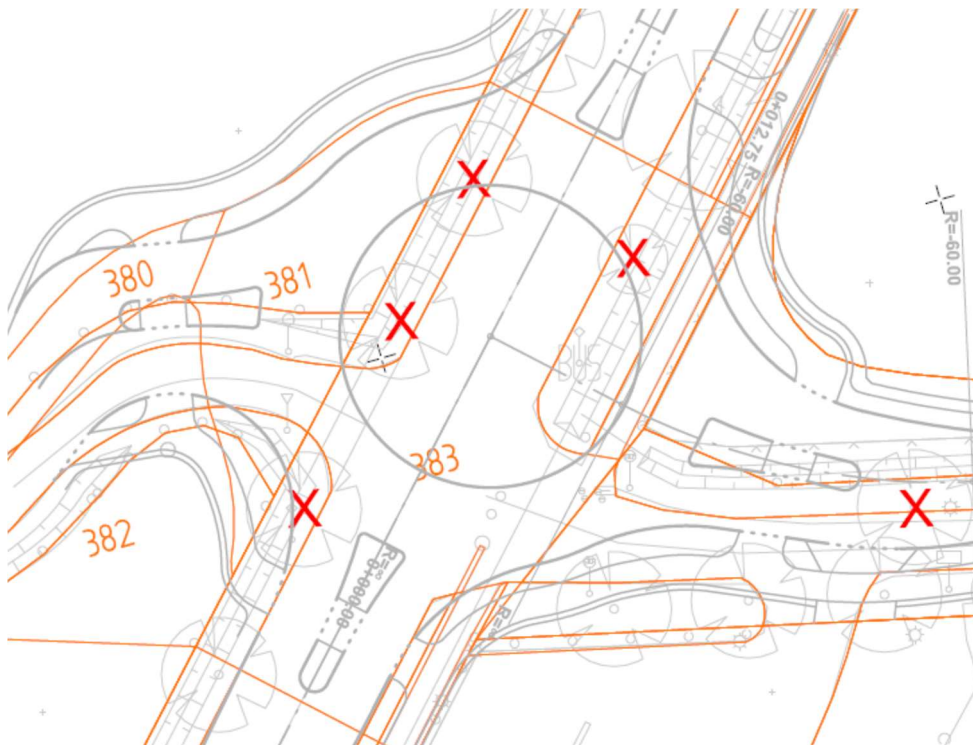
Das Argument die Anbindung an den Kreisverkehr würde der RASSt widersprechen, gilt also auch für die vorgelegte Planung.

Weiter wird argumentiert, dass der Mindestabstand zu den Alleebäumen 39 bis 42 nicht eingehalten wird.

Die Skizze 1 im Schriftsatz des Anwalts zum westlichen Kreisverkehr zeigt, dass eine Verschiebung des Kreisverkehrs nach Norden möglich ist (vgl. Abb. 10). Folgt man dem Argument, dass die Skizze den südlichen Radweg nicht berücksichtigt und der Trassenverlauf deshalb noch weiter nach Norden verschoben werden müsste, um den Mindestabstand von 9 m einhalten zu können, so **kann die aktuelle Planung der Variante 1 des Vorhabenträgers nicht weiter verfolgt** werden, da dieser Abstand dort in noch viel größerem Ausmaß unterschritten wird (vgl. Abb. 8 oben).

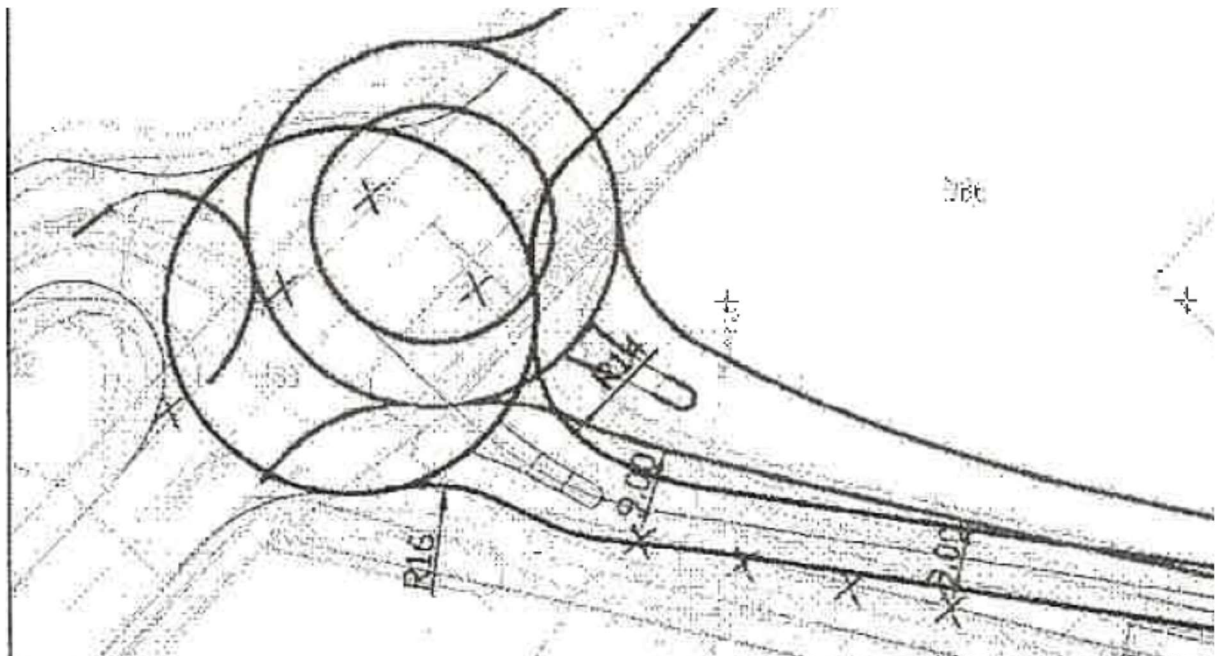
³¹ Vgl. Planung zur Ortsumgehung Lemgo für den Kreisverkehr an der Nordumgehung und der Entruper Straße

Abbildung 9: Kreisverkehr bei Variante 4 b



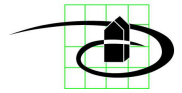
Quelle: nts (3.2.2020): Lageplan Trassenänderung Var. 4b (Ausschnitt)

Abbildung 10: Skizze zur möglichen Verschiebung des westlichen Kreisverkehrs



Quelle: Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 5

c) Weiter wird ausgeführt, dass die Hülstener Straße grundsätzlich abgängig ist und eine Erneuerung notwendig ist, um die Vorgaben der RStO 12 zu gewährleisten. Dies ist zwar zutreffend, aber kein Argument gegen die von der



Interessengemeinschaft eingebrachte Alternative. **Die Aussage ist aber ein weiteres Argument für die sich aufdrängende Alternative der Fortführung der „Südmumgehung“ über Gausepatt und Koppelweg.**

Weiter wird argumentiert, dass der Radweg bei Variante 4 zugleich auch Betriebsweg für die Unterhaltung der Grünflächen und Bäume sei und deshalb durch Fahrzeuge genutzt würde, deshalb brauche er einen frostsicheren Aufbau nach RStO 12.³²

Diese Argumentation übersieht, dass es aufgrund der lediglich temporären Nutzung durch einige wenige Betriebsfahrzeuge im gesamten Jahr (!), nicht notwendig ist einen frostsicheren Aufbau herzustellen. Eine Erneuerung ist bei Variante 4 **auf keinen Fall erforderlich**, denn für einen Radweg ist ein Aufbau von 35cm völlig ausreichend.

d) Zu dem Standpunkt des Klägers, dass ein Abriss des Gewerbegebäudes nördlich der Trasse nicht erforderlich ist, wird im Schriftsatz argumentiert, dass der Abstand zu den Bäumen 39 bis 42 auf jeden Fall 9m betragen muss.³³ Hier handelt es sich offensichtlich um einen Fehler, da, wie aus der Planzeichnung des Klägers (Anlagen K 10) deutlich ersichtlich ist, ein Konflikt allenfalls mit den gegenüber der Hallenecke an der Südseite der Allee stehenden Bäumen 07 und 08, nicht aber mit den weiter westlich vorhandenen Bäumen 39-42 in Betracht zu ziehen ist.

. Nach der Skizze der Interessengemeinschaft ist ein Abstand von 16,50 m zwischen Hallenecke und Mitte der gegenüberliegenden Baumreihe vorhanden, der bei der zugrunde zu legenden Fahrbahnbreite von 6,50 der nördlich der vorhandenen Allee noch 10 m Spielraum lässt, welcher auf beide Fahrbahnseiten nach Bedarf aufgeteilt werden könnte. Wie oben dargestellt, ist ein Abstand von 5,50m der neu zu bauenden K9n zu den in Richtung Süden neigenden Alleebäumen (vgl. Abb. 11). möglich und ausreichend, sofern beim Bau Schutzmaßnahmen für den Wurzelbereich, wie beispielsweise ein Wurzelvorhängergriffen werden, um mögliche Schäden zu minimieren. Da die

³² Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 6

³³ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 6



Wurzeln der auf der südlichen Alleeseite stehenden Bäume 07 und 08 in Richtung Norden ohnehin unter der bereits vorhandenen Fahrbahn der Hülstener Straße liegen, ist allerdings beim Bau einer zusätzlichen noch weiter nördlich gelegenen Fahrbahn kaum mit einer wesentlichen weiteren Beeinträchtigung des Wurzelbereiches zu rechnen.

Abbildung 11: Neigung des Baumbestandes an der Allee



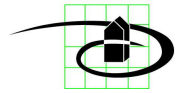
Quelle: Aufnahme Osterkamp

Die Anfahrbarkeit der Halle von Westen ist unter diesen Voraussetzungen gewährleistet, eine Umfahrung der Halle ist im Gegensatz zur im Schriftsatz vertretenen Auffassung nicht zwingend notwendig.³⁴

Die Sicherheit des Verkehrs kann gewährleistet werden, wenn der Abstand von 9m etwas unterschritten wird.

e) Es wird darauf hingewiesen, dass als ein Entwurfsparameter eine Verkehrsgeschwindigkeit von 70 km/ festgelegt wurde und deshalb der von der

³⁴ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 6



Interessengemeinschaft gewählte Innenradius nicht möglich sei, da damit nur eine Geschwindigkeit von 50 km/h möglich sei. Dies ist zwar zutreffend, weist aber nur auf ein weiteres Problem der Planung hin. Es wäre aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der hohen ökologischen Bedeutung³⁵ der Allee, die auch im Baumgutachten von 2015 festgestellt wurde, zu erwarten gewesen, dass dem Schutz der Allee höchste Priorität eingeräumt wird. Deshalb wäre es nur konsequent gewesen für den Abschnitt westlich der Südumgehung eine geringere Entwurfsgeschwindigkeit festzulegen, mit der eine die Allee möglichst schonende Planung möglich ist.

Bei der Kreuzung Mühlenweg/Südumgehung ist aufgrund der schlechten Einsicht in die Kreuzung aus Richtung Mühlenweg höchstens eine Geschwindigkeit von 50 km/h möglich. In diesem Bereich ist außerdem mit erheblichem Fußgänger- und Radverkehr (Schüler und Ausflügler) zu rechnen. Nach der Kreuzung folgt nach ca. 180 m die Zu/bzw. Abfahrt mit LKW-Verkehr in den Gausepatt Richtung Gewerbegebiet Telgenkamp. Wenn die Planung der Stadt bzgl. des Gewerbegebietes auf der Pferdewiese umgesetzt wird, so wird dort wenige Meter nach dem Gausepatt eine Straßeneinmündung mit LKW-Verkehr sein. Kurz danach schließt sich bereits der Kreisverkehr an. Es ist schlichtweg nicht möglich, eine Geschwindigkeit von 70km/h zu erreichen, wenn ein Mindestmaß an Verkehrssicherheit gewährleistet sein soll. Darüber hinaus ist der Nutzen einer Geschwindigkeit von 70 km/h auf einem 400 m kurzen Teilstück zweifelhaft.

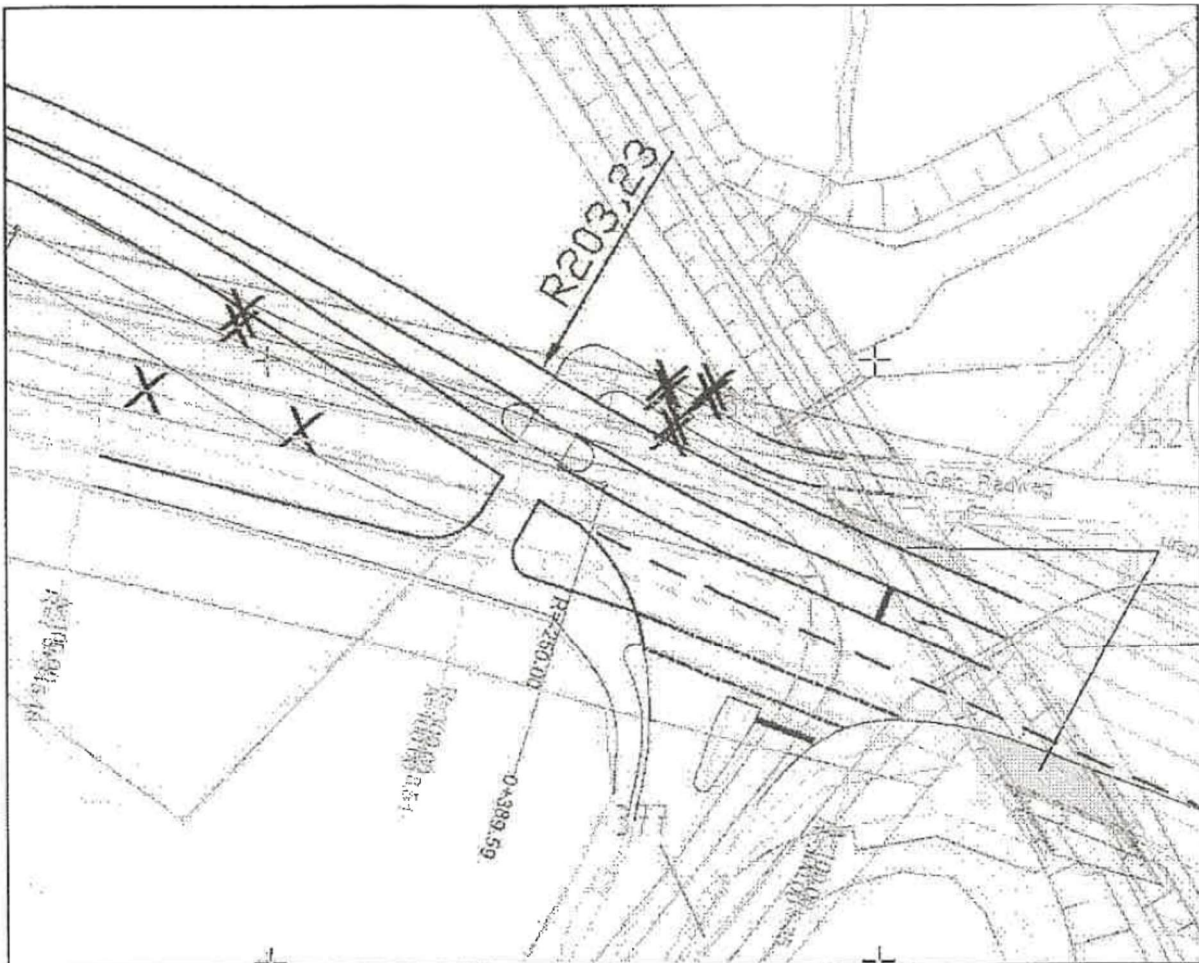
Unter Bezug auf die Brückenkappe über den Tiberbach wird darauf hingewiesen, dass der Entwurf des Klägers die Querungshilfe westlich des Brückenbauwerks und die Linksabbiegerspur von der Lüdinghauser Straße in die Gausepatt nicht berücksichtigt.³⁶

Dies ist zwar zutreffend, führt aber nicht dazu, dass diese Variante nicht machbar ist. Dies zeigt auch die Darstellung des östlichen Kreuzungsbereichs im Schriftsatz (vgl. Abb. 12).

³⁵ Vgl. Pöppelmann (2015): Baumkontrollen nach VTA (Visuell Tree Assessment) hinsichtlich des Allgemeinzustandes und unter Berücksichtigung des geplanten Neubaus der K 17n südliche Entlastungsstraße an der Hülstener Straße in Dülmen, S. 33

³⁶ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 6

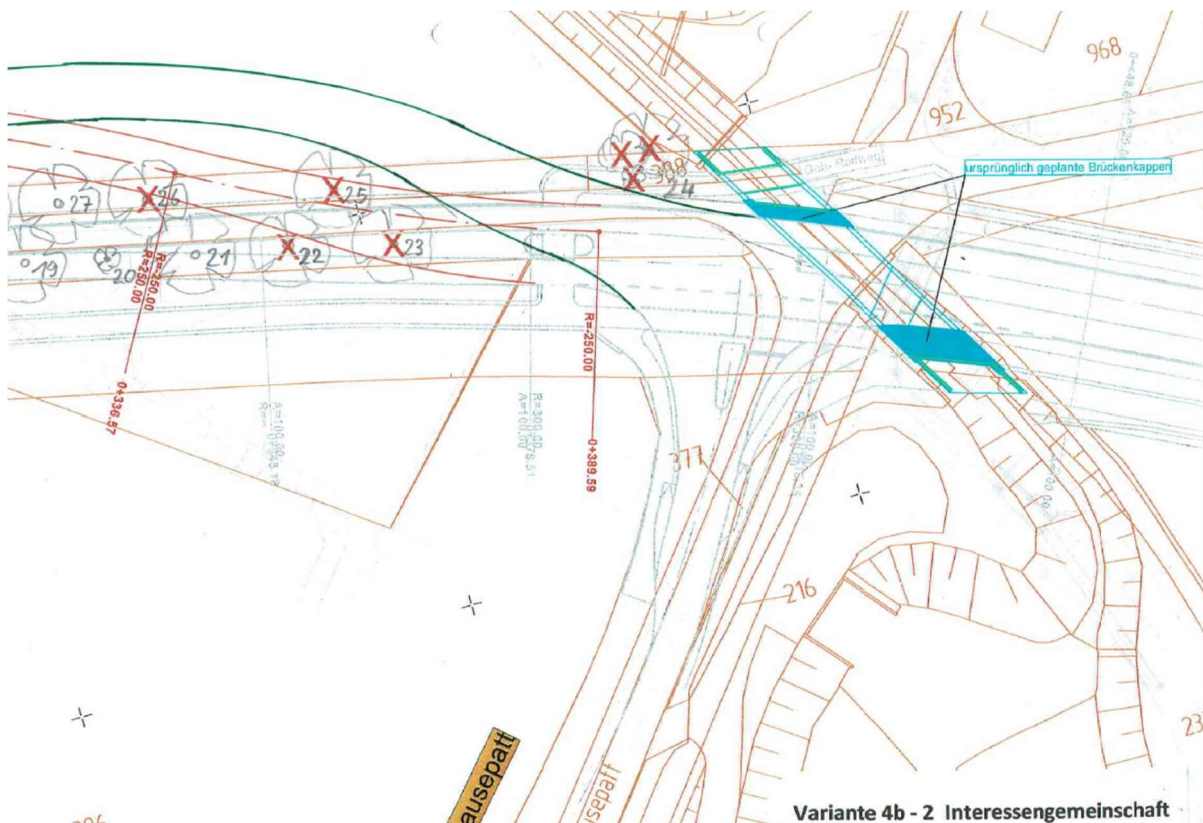
Abbildung 12: Östlicher Kreuzungsbereich



Quelle: Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 8

Der Aussage, dass dann nicht nur Baum 23 sondern auch die Bäume 21, 22, 26 und 27 aufgrund des Abstands von 9m entfallen müssten, ist aufgrund der Darstellung nicht nachvollziehbar. Zudem sind die 9 m nicht für alle Bäume zutreffend, denn maßgebend ist der Kronenradius plus 1,5m. Für Baum Nr. 21 beträgt der Abstand dann 6m (4,5m + 1,5m), für Baum Nr. 22 6,5m (5m + 1,5m), für Baum 26 7m (5,5 m + 1,5m) und für Baum 27 3,5m (2m + 1,5m). Deshalb ist davon auszugehen, dass Baum 21 und 27 in jedem Fall erhalten werden können, sowie bei entsprechenden Schutzmaßnahmen u.U. auch Baum 22 (vgl. zur Lage der Bäume Abb. 13).

Abbildung 13: Östlicher Kreuzungsbereich



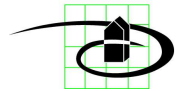
Quelle: Interessengemeinschaft (2020): Variante 4b-2

3) Dem Fazit im Schriftsatz, dass es dem Kläger nicht gelingen würde Alternativlösungen aufzuzeigen muss entschieden widersprochen werden. Die Variante 4b ist in jedem Fall machbar. Aus ökologischen Gründen sowie aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen, wie auf Seite 23 geschildert, ist eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50km/h erforderlich und sinnvoll. Im Übrigen weist die bis jetzt fertig gestellte Südumgehung (Lüdinghauser Straße/Mühlenweg) durchgängig eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h aus.

5. Zusammenfassung

Im Schriftsatz der Kanzlei Baumeister wird einleitend völlig zu Recht ausgeführt, dass „eine Abwägung zwischen den jeweils geschützten Naturbelangen und den zugunsten der Befreiung ins Feld geführten anderweitigen Gründen des Gemeinwohls“³⁷ erforderlich ist.

³⁷ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 2



Dies ist im laufenden Verfahren jedoch nicht geschehen. Denn eine Bewertung, ob die geringe prognostizierte Verkehrsbelastung ein öffentliches Interesse begründet, das sich gegenüber dem hohen Schutzstatus der Allee durchzusetzen vermag, fehlt in der Begründung zur Änderung des B-Plans. Aufgrund der geringen prognostizierten Verkehrsbelastung ist kein öffentliches Interesse erkennbar, dass sich gegen den Schutzstatus der Allee durchzusetzen vermag.

Der Abschnitt zwischen der Südumgehung und der Halterner Straße ist außerdem nicht Teil der Südumgehung und es gibt mit einer möglichen Verkehrsführung über die Gausepatt und den Koppelweg eine sich **aufdrängende Alternative**, mit der der Eingriff in die Allee vollständig vermieden werden kann.

Neben diesen beiden sich aufdrängenden und kostengünstigen Alternativen gibt es mit der von der Bürgerinitiative vorgelegten Variante noch eine weitere Alternative, die keinen „unzumutbaren Aufwand“³⁸ erfordert. Denn diese Variante entspricht weitgehend der im Verfahren betrachteten Variante 4, die lediglich 230.000 € (vgl. Tab. 2) mehr kosten würde. Die Kosten der Variante 1 von 1.350.245,07 €³⁹ würden sich dann auf 1,58 Mio. € erhöhen (+17,0 %).

Außerdem gibt es auch mit Variante 3 eine Alternative, die zu einem wesentlich geringeren Eingriff in die Allee führt. Die zusätzlichen Kosten im Vergleich zu Variante 1 betragen 160.000 € (+11,8%). Diese höheren Kosten im Vergleich zur Variante 1 sind in jedem Fall zumutbar, sodass aufgrund der hohen Schutzwürdigkeit der Allee keine Befreiung zulässig ist.

Folgt man dem Argument, dass der erforderliche Abstand der Trasse von den bestehenden Bäumen von 9m nicht eingehalten werden kann, dann kann auch die Variante 1 nicht umgesetzt werden. Denn der Abstand von 9m kann bei keinem der nur vier Bäume, die im westlichen Abschnitt südlich der Straße erhalten bleiben sollen, umgesetzt werden. Bei allen vier Bäumen ist der Abstand vom Straßenkörper deutlich geringer als 9m. Der geplante Fuß- und Radweg verläuft sogar nur in 1 bis 2m Abstand. Außerdem reicht bei allen neu zu pflanzenden Bäumen die Krone in den Straßenraum hinein.

³⁸ Vgl. Kanzlei Baumeister (4.2.2021): Stellungnahme an das VG Münster in der Sache – 7 K 2224/18 - zum Schriftsatz des Klägers vom 19.5.2020, S. 1

³⁹ Vgl. Stadt Dülmen (26.3.2018) Anlage 1.7.1 zur Beschlussvorlage Nr.: BA 073/2018.



Wulf Hahn