

Monika und Kurt Löbbert, Burgweg 17
 Michael Willers, Burgweg 14
 Dorothee Kunze und Fritz Pietz, Mühlenweg 109
 Sofia Gleumes Wolters und Dr. Dieter Wolters, Mühlenweg 113
 Gabriele und Hermann Osterkamp, Mühlenweg 133

Frau
 Bürgermeisterin Stremlau
 Markt 1 - 3
 48249 Dülmen

IV. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 79/4 "Gausepatt" in Dülmen

hier:

Anregungen und Einwände zur öffentlichen Auslegung des Entwurfsbeschlusses vom 03.05.2018

Dülmen, 19.06.2018

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Stremlau,
 sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.05.2018 bzgl. der
 Änderung des o. a. Bebauungsplanes bringen wir folgende Einwände vor:

zu a Punkt 4

In der Stellungnahme des NABU heißt es: "Die Naturschutzverbände haben zurzeit erhebliche Zweifel, dass diese Maßnahme mit den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang gebracht werden kann. Die Naturschutzverbände können deshalb der Entfernungs- und Rodungsmaßnahme dieser Allee zurzeit nicht zustimmen." Eine Genehmigung zur naturschutzrechtliche Befreiung gem. § 41 LNatSchG darf u. E. nicht erfolgen, da mit der Variante 4 eine natur- und kostenverträgliche Möglichkeit der Trassenführung besteht. Zudem lässt die lapidare Verwerfung der Stellungnahme des BUND den Eindruck entstehen, dass von Seiten der Entscheidungsträger auf Biegen und Brechen die einmal getroffene Entscheidung bezüglich des Trassenverlaufs durchgesetzt werden soll.

Es ist bedenklich, dass die "Zeitnot" als wesentlicher Grund für die Umsetzung der Variante 1 angeführt wird, weil schon seit 2 Jahrzehnten ein öffentliches Interesse an der Südumgehung besteht. Dem halten wir entgegen, dass schon 10 Jahre ungenutzt vergangen sind, um die Planung für die Südumgehung so zu verändern, dass geltendes Recht (§ 41LNatSchG) berücksichtigt wird!

Daneben werden unter Punkt 4 höhere Kosten erwähnt, die aus einer zuvor schon kritisierten, unvollständigen und intransparenten Kostenaufstellung resultieren. Es werden nur zusätzlich anfallende Kosten erwähnt, die Kostenreduktion durch kompensierende Maßnahmen wird ignoriert. Für eine Straße, über die jetzt LKW und PKW Verkehr fließen, wird die Behauptung aufgestellt, dass Fahrbahn und Unterbau nicht für die Belastung durch Fahrradfahrer geeignet ist. Zudem liegt eine Quantifizierung nicht vor, d.h. Informationen zu Kosten von vollständigem Rückbau inklusive Entsorgung im Vergleich mit der oberflächlichen Fahrbahnsanierung bleibt man bewusst schuldig. Die dadurch eingesparten Kosten für das Anlegen eines Fahrradwegs werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Das erwähnte Artenschutzgutachten, insbesondere der Nachtrag zur Fledermausuntersuchung vom 13.06.2017, ist von unzureichender Qualität. In einem Beobachtungszeitraum von 20 Minuten ist keine valide und seriöse Aussage möglich.

Anregungen und Einwände der Interessengemeinschaft zum Erhalt der Allee an der Hülstener Straße

zu a Punkt 5

Bei einer Abholzung der Allee wäre es jedoch zwingend erforderlich, die Wasserversorgungsleitungen nach Merfeld zu erneuern. Die hierfür entstehenden Kosten scheinen bei der Variante 1 nicht in die Kostengegenüberstellung eingepreist worden zu sein. Nur weil dieser Sachverhalt nicht relevant für den Bebauungsplan ist, dürfen die dafür anfallenden Kosten aber nicht im Kostenvergleich der Varianten ignoriert werden. Das verhindert einen korrekten Vergleich der beiden konkurrierenden Varianten.

zu a Punkt 7

Die schon in der Eingabe bemängelte Transparenz und Unvollständigkeit des Kostenvergleichs ist nicht besser geworden. Die Kostenaufstellung hat erneut einen tendenziösen Charakter. Zusätzlich anfallende Kosten werden erwähnt, die Kostenreduktion durch kompensierende Maßnahmen wird ignoriert. Eine Transparenz für den Kostenvergleich wird bewusst vermieden.

Weiterhin gilt der Vorwurf, mit der vom Bürgervorschlag abweichenden Darstellung der Variante 4, der die vollständige Führung des Fuß- und Radweges über die Hülstener Straße vorsieht, höhere Kosten zu konstruieren. Durch Verschwenkung des Fahrradwegs mit voller aktueller Breite auf die nördliche Seite der nördlichen Baumreihe, wird der Gebäudekontakt provoziert. Diese Maßnahme widerspricht außerdem unserem Vorschlag für Variante 4, die ein Bebauen des nördlichen Wurzelbereichs vermeidet.

Insbesondere mit der nicht nachvollziehbaren Behauptung, dass Fahrbahn und Unterbau der Hülstener Straße nicht für die Belastung durch Fahrradfahrer ausreichend ist, wird ein transparenter Kostenvergleich umgangen, der folgende kompensierende Kosteneinsparungen ausblendet

- Kosten Rückbau und Entsorgung
- Kosten Wasserleitung
- Kostenanteil Fahrradweg

Die vergleichende Kalkulation des Ingenieurbüros NTS wird nicht offen gelegt. Dabei entsteht der Eindruck, dass Diskussionen hierzu vermieden werden sollen.

Die Kostengegenüberstellung erscheint insgesamt nicht schlüssig: beim baulichen Aufwand für die Herstellung der Straße und der Entwässerungsanlagen ist u. E. die unter Punkt 5 zu erneuernde Wassertransportleitung nicht einbezogen.

Der Aufwand für erneute bzw. veränderte Planung und behördeninterne Abstimmung kann im Zeitalter der Digitalisierung keine wesentliche Rolle spielen. Für eine Verschiebung der Trasse gen Norden ist u. E. keine unvertretbar aufwendige kostenträchtige Arbeit notwendig. Die Relation der Kosten für die unmittelbar mit der Straßenbaumaßnahme verbundene Baumfällung und -neuanpflanzungen erscheint nicht nachvollziehbar, da bei der kompletten Fällung anscheinend ungleich weniger Kosten anfallen als bei einigen wenigen Bäumen der Variante 4.

Der Erhaltungsaufwand des Baumbestandes für 30 Jahre zu berechnen soll u. E. nur eine zusätzliche Verteuerung der Variante 4 bewirken. Beim Bau einer Straße werden auch keine Erhaltungsmaßnahmen für die kommenden Jahrzehnte eingepreist.

Zudem wird nicht berücksichtigt, dass bei der Variante 4 der Fuß- und Radweg nur instandgesetzt und nicht komplett einschließlich Unterboden erneuert werden muss.

Bei den Kosten für den zusätzlichen Grunderwerb wird nicht berücksichtigt, dass die Stadt dafür einen Gegenwert an Grund und Boden erhält, der im Laufe der Jahre immer wertvoller wird. Dieser Wertzuwachs wird im Gegensatz zu den hochgerechneten Baumpflegekosten nicht berücksichtigt.

Anregungen und Einwände der Interessengemeinschaft zum Erhalt der Allee an der Hülstener Straße

Der Konflikt mit dem Gebäudebestand ist nicht zwingend erforderlich, wenn die Trasse entsprechend geplant wird. Außerdem handelt es sich bei der Immobilie um ein Jahrzehnte altes marodes Fabrikgebäude, dessen Verkehrswert u. E. als deutlich zu hoch angesetzt wurde.

10 Jahre seit Bestehen des Alleenschutzes wurden nicht genutzt, um eine nach § 41 LNatSchG rechtskonforme Trassenführung für die Südumgehung vorzubereiten. Das Argument des Zeitdrucks darf deshalb nicht als Begründung für die Umsetzung der rechtswidrigen Variante 1 herangezogen werden.

Teil I allgemeine Begründung

In Ihrer Begründung zur Änderung des Bebauungsplanes Teil I wird auf S. 3 und 4 die Anzahl der Bäume mit nicht ausreichender Lebensdauer deutlich überhöht angegeben und der ökologische Wert, die stadtbildprägende Bedeutung des Altbaumbestandes "kleingeredet" und die Kosten hierfür "größgerechnet". Wenn dort von Nachhaltigkeit gesprochen wird, so kann man bezweifeln, ob die Bedeutung des Wortes bei den Entscheidungsträgern und dem Ersteller der Beschlussvorlage unbekannt ist. "Nachhaltigkeit ist ein Handlungsprinzip zur Ressourcennutzung, bei dem die Bewahrung der wesentlichen Eigenschaften, der Stabilität und der natürlichen Regenerierungsfähigkeit des jeweiligen Systems im Vordergrund steht." (Wikipedia)

Es wird in der Begründung dafür plädiert, eine "vollständig neue und homogene Allee aufzubauen". Natur entwickelt sich aber nicht homogen und auch bei Neuanpflanzungen kann man nicht mit "stromlinienförmigem" Wachstum rechnen. Allees sind keine "Bilderbuchbäume" in einer Reihe. Das macht auch die Broschüre "Allees in Nordrhein-Westfalen" deutlich, auf deren erster Seite eine Allee abgebildet ist, die der unsrigen sehr ähnelt.

Die existierende Allee ist nicht durch Abholzen des Altbaumbestandes und anschließend dreireihigem Neuaufbau geschützt sondern zerstört. Die Beseitigung des Altbaumbestandes stellt neben dem ökologischen auch einen landschaftsprägenden Funktionsverlust dar. Ein Vergleich der ökologischen Wirkung der 87 zur Neupflanzung vorgesehenen Bäume nur mit den punktuell zu ersetzenden Altbäumen ist irreführend. Der aktuell und langfristig viel höhere ökologische Nutzen und die landschaftsprägende Funktion des Altbaumbestandes wird nicht im notwendigen Maße ausreichend berücksichtigt.

Darüber hinaus ist zu hinterfragen, wie hoch die dauerhafte Vitalität der mittleren der geplanten Baumreihen ist. Eingebettet zwischen den Asphaltbändern von Straße und Radweg sind Entwicklung und Überlebensvoraussetzung deutlich eingeschränkt.

Wie auf Seite 6 Ihrer Begründung zu lesen ist, steht die Allee im Allees-Kataster unter AL-COE-0048 als geschützte Allee verzeichnet.

Mit § 41 LNatSchG werden Allees und ihre landschaftsprägende Funktion geschützt. Die Anforderung dabei ist nicht ein homogener Wuchszustand. Im Gegenteil, ist es gängige Praxis, dass ausgefallener Altbaumbestand durch neue Bäume ersetzt wird, um die landschaftsprägende und ökologische Funktion der Allee zu erhalten! Dieser Verpflichtung ist die Stadt schon in der Vergangenheit nicht im ausreichenden Maße nachgekommen.

Auch für die Variante 1 müssen zusätzliche Flächen erworben werden. Bisher gibt es keine schlüssigen Argumente Ihrerseits, weshalb es nicht möglich ist, einen kompletten Streifen entlang der Hülstener Straße zu erwerben und dort die Trassen entlang zu führen. Das lässt den Eindruck einer "Generalverweigerung" gegenüber Vorschlägen entstehen, die nicht aus dem eigenen Haus kommen.

So verstehen wir auch Ihre Argumentation, dass die Hülstener Straße auch als Fuß- und Fahrradweg "generalsaniert" und mit einem neu aufzubauendem Untergrund versehen werden müsse. Das ist nicht erforderlich, da dort dann keine Belastungen durch KFZ-Verkehre erfolgt. Es wäre ausschließlich eine Oberflächensanierung erforderlich.

Anregungen und Einwände der Interessengemeinschaft zum Erhalt der Allee an der Hülstener Straße

Teil II Umweltbericht

Gem. §§ 13 und 15 BNatschG ist die Stadt verpflichtet, "vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen". Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese Vorschriften für die Stadt Dülmen nicht gelten sollen, wo doch mit Variante 4 ein Trassenverlauf möglich ist, der den Gesetzesvorschriften voll entspricht und relativ kosten- und aufwandsarm ist.

Im Regionalplan wird die Halterner Straße als eine Straße für den großräumigen Verkehr dargestellt. Die Südumgehung ist als Zubringer von der Lüdinghauser Straße Richtung Haltern dann ebenfalls für den großräumigen Verkehr geplant. Das bedeutet für die Sportstätten, dass sie bei Variante 1 mit deutlich mehr Emissionen nahe an der Sportanlage rechnen müssten, die für die dort Spielenden eine hohe gesundheitliche Belastung bedeuten würde. Auch hier ist die Variante 4 deutlich im Vorteil: Durch die größere Entfernung ist die Luftbelastung auch durch die Allee und die Wallhecke zu großen Teilen aufgefangen. Außerdem wäre der Zu- und Abfahrtsweg insbesondere für die Kinder sicherer, da der Trassenverlauf der sicherlich stark befahrenen Straße dann entfernter ist. Die ausgedehnten Sportanlagen werden von Ihnen mit "einer erhöhten Erholungsfunktion" klassifiziert. Dem entspräche der Trassenverlauf der Variante 4 noch zusätzlich im Gegensatz zu der von Ihnen präferierten Variante 1.

Auf S. 4 stellen Sie fest, dass "keine erheblichen Beeinträchtigungen der planungsrelevanten Arten zu erwarten" seien. Auf dem Hintergrund einer einmaligen 20minütigen Untersuchung ist dies eine "vollmundige" Feststellung, die erst noch einer tatsächlich belastbaren Überprüfung standhalten muss.

Auf S. 9 schreiben Sie, "Die momentane Bedeutung des Landschaftsbildes ist als gering einzustufen." Gleichzeitig stellen Sie wenige Zeilen weiter fest: "Von hoher landschaftsprägender Bedeutung ist die Allee." Beide Aussagen stehen sich diametral gegenüber. Sie sprechen davon, dass die Landschaft durch Wohn- und Gewerbegebiet deutlich überprägt sei und dass die Gewerbebauten "Gausepatt" als "Übergangsraum eine Vorbelastung der freien Landschaft darstellen". Deshalb ist es umso unverständlicher, dass Sie auf der Variante 1 bestehen und sich wider besseren Wissens gegen den Erhalt der jetzige Allee aussprechen, deren ökologischer und landschaftsprägender hoher Wert unbestritten ist.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag der Interessengemeinschaft

