

**Erläuterung und Begründung des Antrages auf Befreiung gem. § 67 BNatSchG vom Alleeschutz gemäß § 41 LNatSchG NRW zur Beseitigung von 8 Bäumen in der im Alleenkataster der Landes NRW unter der Kennung AL-COE-0048 „Linden- und Spitzahornallee an der Hülstener Straße“ geführten Allee.**

**Erläuterung zur Vorgeschichte und Ausgangssituation**

Die Stadt Dülmen hat im Jahre 2006 mit den Satzungsbeschlüssen für die Bebauungspläne Nr. 06/1 „Südumgehung“ und Nr. 79/4 „Gausepatt“- II. Änderung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der K27n (Lüdinghauser Straße) und der L551 (Halterner Straße) geschaffen. Übergeordnete Zielsetzung dieser Bauleitplanung war und ist, durch eine innerörtliche Umgehungsstraße die Dülmener Innenstadt und insbesondere die Lüdinghauser Straße von kleinräumigen Binnenverkehren und regionalen Verkehren zu entlasten. Zur Ermittlung der Entlastungswirkung wurden seinerzeit umfängliche Verkehrsuntersuchungen und -prognosen sowohl für verschiedene Trassenführungen wie auch für unterschiedliche Entwicklungsszenarien in der Netzgestaltung durchgeführt. Die Entscheidung für die der Bauleitplanung zugrunde gelegte Trassenführung wurde neben unterschiedlichen städtebaulichen und eigentumsrechtlichen Kriterien wesentlich davon bestimmt, dass diese aufgrund ihres innenstadtnahen Verlaufes und der insoweit minimierten Streckenlänge und der damit verbundenen Attraktivität gegenüber den betrachteten Streckenvarianten die größten verkehrlichen Lenkungseffekte für die gewünschte Entlastung der Innenstadt erreicht. Damit folgt die Trassierung zum Teil der bereits zu Beginn der 1980iger Jahre aufgenommenen Planungen für eine „Südtangente“ zu deren Bau der Bebauungsplan „Gausepatt“ im Verlauf der Hülstener Straße eine mit einem Regelquerschnitt von 19 m großzügig dimensionierte Verkehrsfläche festgesetzt hatte.

Insbesondere im Hinblick auf die ökologische Wertigkeit und die orts- und landschaftsbildprägende Wirkung des Baumbestandes entlang der Hülstener Straße richtete sich die Planung der Südumgehung unabhängig von normativen naturschutzrechtlichen Anforderungen in bewusster Abkehr von der Maßstäblichkeit der Ursprungsplanung auf den Erhalt der dortigen Linden- und Spitzahornallee. Dazu wurde die Trasse im Abschnitt zwischen dem Dernekämper Höhenweg und der Straße „Gausepatt“ in Parallelführung zur Allee über die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen konzipiert, während die Alleeebäume in die planerische Festsetzung der Hülstener Straße als Erschließungsstraße integriert und als zu erhaltende Einzelbäume festgesetzt wurden. Da im weiteren westlichen Verlauf der Hülstener Straße zwischen „Gausepatt“ und Halterner Straße die dortigen Nutzungs- bzw. Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Grundstücke eine in gleichartiger Weise abgesetzte Streckenführung der Südumgehung nicht zuließen, sah die Planung im Rahmen der II. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ hier zum Erhalt des Baumbestandes eine Aufteilung der Straßenfläche vor. Dabei sollte die westliche Richtungsfahrbahn im Trassenverlauf der Hülstener Straße geführt werden, während die östliche Richtungsfahrbahn zwischen den Anschlusspunkten auf die Südseite der Allee verschwenkt werden sollte, sodass die südliche Baumreihe in einer Mittelinsel verblieben wäre. Lediglich in dem Bereich der Verschwenkung und im Anschlussbereich an die Halterner Straße wäre eine Beseitigung von insgesamt 6 Bäumen in der Allee Hülstener Straße sowie von weiteren 4 Bäumen in der im Alleenkataster der Landes NRW unter der Kennung AL-COE-0049 geführten „Lindenallee an der Halterner Straße (L 551) erforderlich. Gestützt wurde die auf den Erhalt der Bäume an der Hülstener Straße gerichtete Planung durch die im Jahre 2003 durchgeführte fachgutachterliche Untersuchung der Allee, nach der dem größeren Teil der Alleeebäume eine durchaus relevante restliche Lebensdauer zugesprochen wurde.

Aufgrund des seit 2003 fortgeschrittenen Alterungsprozesses und der dabei aufgetretenen Ausfälle einzelner Bäume durch Sturm und andere natürliche Einwirkungen sowie unter dem Eindruck einer generellen Verschlechterung des Zustandes der Alleeebäume wurde im Hinblick auf die Zweckmäßigkeit und Umsetzungsfähigkeit der straßenbaulichen Planung

im Jahr 2015 eine gutachterliche Überprüfung der Allee durchgeführt. Nachdem die Überlebenszeit zahlreicher Bäume danach als deutlich ungünstiger als zuvor bewertet wurde und davon auszugehen war, dass die baulichen Eingriffe bei Umsetzung der Planung sich nicht positiv auf die Restlebensdauer auswirken würde, zumal eine nachhaltige Verbesserung der Standortbedingungen nicht möglich gewesen wäre, wurde die Straßenplanung in diesem Abschnitt grundlegend modifiziert und mit der am 20.12.2018 in Kraft getretenen IV. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ das zur Umsetzung erforderliche Planungsrecht geschaffen. Dabei geht die Planung von einer vollständigen Beseitigung der vorhandenen Alleeebäume an der Hülstener Straße aus, um den Straßenkörper in konventioneller Bauweise in der bisherigen Trasse herstellen zu können und als Ersatz für die entfallenden Altbäume eine vollständig neue dreireihige Allee mit dann optimalen Wachstumsbedingungen anlegen zu können. Die mit der Änderung des Bebauungsplanes verbundene Entscheidung zugunsten der beschriebenen Trassenführung basiert auf einem städtebaulichen Abwägungsprozess, in den andere unterschiedliche Trassenverläufe über die nach Norden an die Hülstener Straße anschließenden Grundstücksflächen als mögliche Planungsalternativen einbezogen und anhand verschiedener Kriterien wie dem Umfang der notwendigen Eingriffe in die Allee, der Kosten, der Grundstücksverfügbarkeit bzw. des erforderlichen Grunderwerbs, der notwendigen Eingriffe in vorhandene Bausubstanz und Nutzungsrechte sowie die Nachhaltigkeit der Planung vergleichend bewertet wurden.

Im Hinblick auf den zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses über die IV. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ in § 41 LNatSchG NRW normierten Schutz der Alleen und dem daraus resultierenden Vollzugshindernis für die Planung wurde vor Satzungsbeschluss die erforderliche naturschutzrechtliche Befreiung gemäß § 67 BNatSchG für die Beseitigung der im geplanten Kreisverkehrsanschluss an die Halterner Straße befindlichen 4 Bäume der dortigen Lindenallee sowie für die Beseitigung der zu diesem Zeitpunkt vorhandenen 42 Bäume der Linden- und Spitzahornallee an der Hülstener Straße bei der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Coesfeld beantragt. Die Befreiungen wurden mit Bescheid vom 20.06.2018 (Hülstener Straße) bzw. 15.04.2019 (Halterner Straße) erteilt. Während der Bescheid vom 15.04.2019 unanfechtbar geworden ist, wurde der Bescheid bezüglich der Teilbeseitigung der Allee an der Hülstener Straße vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland erfolgreich beklagt. In der Begründung seines Urteils vom 22.02.2023 fasst das Verwaltungsgericht Münster die grundlegenden Anforderungen an die Zulässigkeit einer Befreiung zusammen und äußert unter Bezug darauf Zweifel, ob zu dem für die Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt des Ergehens des streitgegenständlichen Bescheides am 20. Juni 2018 bereits ein das öffentliche Interesse begründender atypischer Fall vorlag. Der Bescheid vom 20. Juni 2018 sei jedenfalls deshalb rechtswidrig, weil weder das Überwiegen von Gemeinwohlbelangen noch die Notwendigkeit der Befreiung unter Berücksichtigung etwaig vorliegender überwiegender Gemeinwohlbelange zu erkennen sei und die Befreiungsentscheidung auch nicht auf eine andere Rechtsgrundlage gestützt werden könne.

### **Begründung des Befreiungsantrages**

Im Ergebnis und unter Bezug auf die weiteren inhaltlichen Ausführungen zur Begründung der o. g. Entscheidung des VG Münster ist eine erneute Befreiung zugunsten der vorliegenden städtebaulichen Planung und des darin planungsrechtlich vorbereiteten Straßenbauvorhabens nicht nur in der Sache geboten, sondern auch rechtlich begründet. Dabei basiert der nunmehr vorliegende Antrag jedoch auf einer gegenüber dem rechtswidrigen Befreiungsbescheid entwickelten Ausführungsalternative der geplanten Straßenbaumaßnahme mit einer signifikant verminderten Anzahl der zur Beseitigung vorgesehenen Alleeebäume. Zu den rechtlichen Anforderungen an die Befreiung unter Berücksichtigung der vom Verwaltungsgericht umrissenen Maßstäbe ist dabei im Einzelnen auszuführen:

### **a.) Atypik:**

Der Befreiungsantrag richtet sich in seinem Zweck ausschließlich darauf, das bisherige Vollzugshindernis für die Umsetzung des rechtswirksamen Bebauungsplanes „Gausepatt“ zu beseitigen und damit im ausschließlichen Ziel die Südumgehung als Straßenbauvorhaben fertigstellen zu können. Insoweit kann zunächst grundsätzlich auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Bezug genommen werden, nach der anerkannt ist, dass der Neubau eines Straßenvorhabens regelmäßig ein für das Bestehen einer Befreiungslage erforderliches atypisches und zugleich singuläres Vorhaben darstellt.

Der Umstand, dass die Lage an einer Verkehrsfläche jeder Allee definitionsgemäß inne- wohnt, mag Anlass zu der Annahme geben, dass der Ausbau der an einer Allee grenzen- den Verkehrsfläche nicht als ein vom Landesgesetzgeber unvorhergesehener, die Besei- tigung der Allee ausnahmsweise erfordernder Fall zu werten ist. Demgegenüber erscheint es jedoch ebenso berechtigt, davon ausgehen zu können, dass der Gesetzgeber seine Entscheidung für den normativen Schutz, den er den über 5.000 Alleen in NRW gleicher- maßen und ohne Differenzierung verliehen hat, auch in dem selbstverständlichen Bewusst- sein für das im Einzelfall zu Verfügung stehende Instrument der Befreiung gemäß § 67 BNatSchG getroffen hat. Dafür, dass der Gesetzgeber naturschutzrechtliche Befreiungen für jedwede der unter § 41 Abs. 1 LNatSchG fallende Straßenbaumaßnahmen an Alleen hätte ausnahmslos ausgeschlossen haben wollen, lässt sich den Gesetzesmaterialien je- denfalls nichts entnehmen.

Die Einzelfallsituation der Allee in dem hier betroffenen Abschnitt der „Hülstener Straße“ wird in entscheidender Weise von den zuvor beschriebenen besonderen Umständen ihrer planerisch zugedachten Zweckbestimmung und dem historisch bedingten Planungs- und Bauprozess bestimmt. Die städtebauliche Planung zugunsten der „Südumgehung“ gehen in einen Zeitraum zurück, in dem Alleen keinem gesonderten naturschutzrechtlichen Schutz unterstellt waren. Vor diesem Hintergrund sind die beiden betreffenden Bauleitplan- verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Südumgehung“ und zur II. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ eingeleitet und bis zur Rechtskraft im Jahre 2006 durchge- führt worden. Basierend darauf sind bereits mit der Fertigstellung des Unterführungsbau- werkes unter der Bahnlinie Wanne-Bremen im Jahre 2016 und mit dem nachfolgenden Abschluss des 1. Bauabschnittes der „Südumgehung“ einschließlich des Brückenbau- werks über den Tiberbach und dem gleichzeitigen Umbau des mit diesem Kreuzungsbau- werk baulich verbundenen Mischwasserhauptsammlers 1 sowie der langfristig vorlaufen- den ingenieurtechnischen sowie finanzierungs- und fördertechnischen Vorbereitung zwis- chenzeitlich Tatsachen geschaffen worden, ohne dass zu irgendeinem Zeitpunkt inner- halb dieses etwa 15 Jahre andauernden Prozesses elementare Zweifel an der Realisie- rungsfähigkeit der „Südumgehung“ hätten aufkommen und eine Abkehr von der begonnen Planung sowie ihrer Umsetzung hätten geboten erscheinen lassen müssen. Dies gilt auch und insbesondere im Hinblick darauf, dass mit den Befreiungsbescheiden für die beiden betroffenen Alleen „Hülstener Straße“ und „Halterner Straße“ die diesbezüglich entstan- denen Vollzugshindernisse als ausgeräumt betrachtet werden konnten.

Im Ergebnis handelt es sich bei dem geplanten Ausbau der „Hülstener Straße“ nunmehr faktisch um einen erforderlichen Lückenschluss, für den keine zumutbaren und der zuge- dachten Verkehrsfunktion der Südumgehung entsprechende Alternativen bestehen. Lie- gen bereits im Hinblick auf die Alternativlosigkeit der Trassenplanung Merkmale eines sin- gulären Sonderfalls vor, so wird diese Feststellung mit Blick auf den gesamten Planungs- prozess und die darin unerwartet hervorgetretenen Realisierungshindernisse zusätzlich bekräftigt.

## **b.) Überwiegen der Gründe des öffentlichen Interesses gegenüber den Belangen des Naturschutzes**

Auch wenn das straßenbauliche Vorhaben durch die beiden Bebauungspläne „Südumgehung“ und „Gausepatt“ in zwei Abschnitte unterteilt worden ist, so kann aus den jeweiligen Planbegründungen und aus der zeitgleichen Durchführung der Planverfahren abgeleitet werden, dass die Planung letztlich auf die Herstellung eines durchgehend verlaufenden Netzeschlusses zwischen der K27 im südöstlichen und der L551 im südwestlichen Quadranten des Stadtgebietes gerichtet ist. Maßgebliches Ziel der Planung ist – wie dargelegt – die verkehrliche Entlastung der Innenstadt. Um den dabei angestrebten Rückbau zentraler Straßenzüge als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sowie straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu Lasten des MIV und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität im Hauptgeschäftsbereich der Stadt realisieren zu können, ist eine qualifizierte und straßenrechtlich zugleich klassifizierte Ortsumgehung nicht nur aus Sicht der kommunalen Stadtentwicklung, sondern ebenso nach entsprechenden Feststellungen der unteren und der höheren Straßenverkehrsbehörde als unverzichtbare Voraussetzung zu betrachten.

Im Rahmen der Planungs- und Abwägungsentscheidungen, die die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dülmen in den betreffenden Bebauungsplanverfahren unter Bezug auf die zuvor genannten Verkehrsuntersuchungen vollzogen hat, wurde entsprechend der zugrundeliegenden gutachterlichen Verkehrsprognose davon ausgegangen, dass die Südumgehung für den Bereich des Straßenzuges der Lüdinghauser Straße im Vergleich zum maßgeblichen Prognosefall Null-Plus zu einer Minderung des Gesamtverkehrs von bis zu 16% und von bis 62% des LKW-Verkehrs führt. Für den Bereich des Mühlenweges wurde dieser Minderungseffekt mit bis zu 32% des Gesamtverkehrs und bis zu 50% des LKW-Verkehrs prognostiziert<sup>1</sup>. Das öffentliche Interesse an der vollständigen Herstellung der Südumgehung ist insoweit evident. Es erschließt sich ohne weitere Nachweise, dass der Mühlenweg (K 17), ohne eine fehlende direkte Anbindung des bereits fertiggestellten Abschnittes der Südumgehung an die Halterner Straße nicht nur keine Minderung, sondern vielmehr als faktische Ausweichstrecke eine dauerhafte Mehrbelastung erhält. Ebenfalls als selbstverständlich betrachtet werden kann, dass der bisher fehlende Netzschluss die Attraktivität und Leichtigkeit des Verkehrsflusses auf der Südumgehung deutlich beeinträchtigt und damit die ihr zugeordnete verkehrliche Funktion nicht erreicht. Insoweit ist das städtebaulich begründete Ziel der Planung nicht erreicht.

Bezüglich der entgegenstehenden Belange des Naturschutzes bedarf es einer konkretisierenden Betrachtung des mit der betreffenden Allee verbundenen Schutzniveaus, sowie in umgekehrter Richtung einer Auseinandersetzung der mit Durchführung des Straßenbauvorhabens im Rahmen der beantragten Befreiung verbundenen Auswirkungen auf den Schutzgegenstand. Nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen im Rahmen des aktuell erstellten Baumgutachtens (2023)<sup>2</sup> ist davon auszugehen, dass die „Linden- und Spitzahornallee an der Hülstener Straße“ einen für Alleen typischen Gesamtzustand aufweist. Davon unabhängig ist jedoch eine faktische Vorschädigung der Allee insoweit erkennbar, als von den im Jahre 2003 gutachterlich erfassten Bestand von 56 Bäumen<sup>3</sup> aufgrund natürlicher Ausfälle bzw. infolge der zur Verkehrssicherung erforderlicher Fällungen aktuell nur noch insgesamt 39 Alleeebäume existieren. Dabei ist die südliche Straßenseite mit einem Ausfall von 11 der insgesamt 17 entfallenen Bäume deutlich stärker betroffen, als die nördliche Seite der Allee und weist im status quo mehrere unübersehbare Lücken auf. Für fünf der dort gegenwärtig noch vorhandenen 21 Bäume werden im Baumgutachten 2023 Handlungsempfehlungen benannt, wobei an einem Baum ein Pilzbefall festgestellt

<sup>1</sup> Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11.07.2002 (Vorlage Nr. BA 186/2002)

<sup>2</sup> Gutachten „Allee Hülstener Straße“, arboristnrw, Heiner Löchteken, Ö.b.v. Baumsachverständiger, 03.07.2023 und 23.09.2023

<sup>3</sup> „Allee an der Hülstener Straße“, 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, Ulrich Pöppelmann Sachverständiger Baumwesen, 15.12.2015

und für einen weiteren unmittelbar benachbarten Baum vermutet wird, so dass hier zwei weitere Ausfälle naheliegend erscheinen. Bei zwei der nach dem Antrag zur Entnahme vorgesehenen Bäumen handelt es sich um junge und entsprechend kleinwüchsige Nachpflanzungen. Auch die durchschnittliche Höhe der betreffenden Bäume auf der südlichen Seite der Allee fällt mit knapp 19m geringer aus als bei den Bäumen auf der nördlichen Seite mit einer Durchschnittshöhe von über 21m<sup>4</sup>.

Ausgehend von der gesetzlichen Begründung zur Einführung des naturschutzrechtlichen Schutzes der Alleen, richtet sich die Intention des Gesetzgebers, darauf, der besonderen Bedeutung der Alleen als landschaftsgliedernden und landschaftsprägenden Elementen der nordrhein-westfälischen Kulturlandschaft Rechnung tragen zu wollen. Während die gesetzliche Regelung des § 41 LNatSchG dazu ein grundsätzliches Veränderungsverbot für Alleen enthält, werden zugunsten der nachhaltigen Sicherung des Bestandes Ersatzpflanzungen bei Fällungen aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie rechtzeitige und ausreichende Neupflanzungen eingefordert. Dabei geht der Gesetzgeber offensichtlich zum einen von der Erkenntnis aus, dass dem im Grundsatz angestrebten Erhalt jedes einzelnen Alleebaumes naturgegebene Grenzen gesetzt sind, aber zum anderen durch Ersatz- und Nachpflanzungen die Kontinuität des Erscheinungsbildes der Allee in ihrer Gesamtheit erhalten werden kann und soll. Wenn das Schutzbedürfnis einer Allee im Sinne des § 41 LNatSchG somit primär auf den Erhalt ihrer landschaftsgliedernden sowie landschaftsprägenden Wirkung ausgerichtet ist, folgt hieraus offensichtlich auch die Zweckbestimmung der Verbotstatbestände des § 41 Abs. 1 LNatSchG. Das konkrete Schutzbedürfnis der bestehenden Allee und damit auch die Auswirkung möglicher Befreiungen auf dieses Schutzgut bemisst sich somit vordringlich an den Folgen für die landschaftsgliedernde und landschaftsprägende Bedeutung der Allee. Ausgehend von diesem Bewertungsmaßstab für das konkrete Schutzbedürfnis der Allee orientiert sich der vorliegende Befreiungsantrag an der gebotenen Vermeidung und Minimierung des Eingriffs in das Schutzgut, indem sich dieser auf den für das Landschaftsbild weniger prägenden und zudem lückenhaften Baumbestand im westlichen Abschnitt der Allee konzentriert. Demgegenüber bleibt die Allee in ihrem noch weitgehend gleichmäßig vorhandenen Altbaumbestand im östlichen Bereich vollständig als wesentliches Gliederungs- und Gestaltungselement erhalten. Bezüglich des westlichen Abschnittes ist zu berücksichtigen, dass die dort ohnehin gebotenen Nachpflanzungen mit Jungbäumen in den bestehenden Lücken zukünftig das Erscheinungsbild der Allee bestimmen dürften und die plangemäßen Ersatz- und Ergänzungspflanzungen insoweit nur einen begrenzten Einfluss auf das Erscheinungsbild der Allee nehmen werden. Die dem gesetzlichen Alleeschutz offensichtlich zugrundeliegende Vorstellung eines kontinuierlichen Fortbestandes von Alleen durch Nachpflanzungen bei (natürlichem) Abgang bestehender Einzelbäume wird somit im Ziel gefolgt. Unabhängig davon wird die konkrete landschaftsprägende Wirkung der Allee im westlichen Abschnitt nach der vor einigen Jahren erfolgten Beseitigung des auf der nördlichen Seite zuvor dominierenden Pappelbestandes sichtbar reduziert, so dass nunmehr weniger der dortige Baumbestand als vielmehr die unmittelbar nördlich angrenzende gewerbliche Grundstücksnutzung und der dortige Hallenbaukörper hier einen prägenden Einfluss auf das städtebauliche Erscheinungsbild ausüben. Hinzu tritt, dass die Anordnung der dort noch vorhandenen Bäume im Einmündungsbereich der Hülstener Straße z. T. offensichtlich bereits seit jeher von den charakteristischen Merkmalen einer Allee insoweit abweicht, als dort nur ein einseitiger Baumbestand vorliegt. Daher führt die Beseitigung der acht Einzelbäume in diesem Bereich nicht zu einer elementaren Beeinträchtigung der Allee. Gleichwohl soll unter dem Aspekt der Sicherung und Entwicklung des Alleenbestands für den an dieser Stelle vorzunehmenden Eingriff ein Ersatz erfolgen. Dies soll in der Form geschehen, dass eine Ergänzung einer bislang einseitig bestehenden Baumreihe im Bereich des Wirtschaftsweges 126 auf einer Länge von ca. 250m hin zu einer Allee erfolgt.

---

<sup>4</sup> Gutachten „Allee Hülstener Straße“, arboristnrw, Heiner Löchteken, 03.07.2023 a.a.o

Ausgehend von den Ergebnissen der bereits im Rahmen des zugrundeliegenden Bebauungsplanes in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführten artenschutzrechtlichen Vorprüfung sowie dem zugehörigen Nachtrag zur Brutvogelkartierung und zur Baumhöhlenkontrolle aus dem Jahr 2023<sup>5</sup> stehen der beantragten Befreiung artenschutzrechtliche Belange im Sinne des § 44 BNatSchG nicht entgegen.

### **c.) Notwendigkeit der Befreiung**

Im Hinblick auf die Fragestellung, ob die beantragte Befreiung notwendig und in diesem Sinne vernünftigerweise geboten ist, sind die möglichen Standort- oder Ausführungsalternativen zu der vorliegenden Planung und ihrer vorgesehenen Umsetzung dahingehend zu untersuchen, ob sie eine zumutbare und vorzugswürdige Alternativlösung darstellen.

Ausgehend von dem einleitend beschriebenen Planungsprozess drängen sich für diese Prüfung zunächst die Alternativen auf, die im Rahmen des vorausgehenden Verfahrens zur IV. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ betrachtet wurden und im Nachgang dazu im Rahmen des anschließenden verwaltungsgerichtlichen Klageverfahrens und in dessen Folge in modifizierten Varianten betrachtet wurden. Insoweit kann für die hier erforderliche Bewertung der Alternativen inhaltlich im Wesentlichen auf die betreffenden Vorgänge Bezug genommen werden. Im Hinblick auf den zwischenzeitlich erreichten baulichen Realisierungsstand der „Südumgehung“ scheiden damit zunächst bereits diejenigen Alternativen als unzumutbar aus, die im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplanes „Südumgehung“ als mögliche Trassenvarianten mit zentrumsfernerer Linienführung betrachtet wurden und durch die Umsetzung des Bebauungsplanes „Südumgehung“ als faktisch obsolet zu betrachten sind.

Als ebenso unzumutbare Alternative im Vorfeld auszuschneiden ist eine von der „IG Hülstener Straße“ vorgeschlagene Trassenführung über die Straße „Gausepatt“ und den Koppelweg. Als ein wesentlicher Grund dafür ist die mangelnde verkehrliche Funktion dieser vermeintlichen Alternative zu werten. Bereits im Rahmen der verkehrsgutachterlichen Untersuchung, die der zuvor angesprochenen Trassenentscheidung für die „Südumgehung“ zugrunde lag, wurde festgestellt, dass eine bogenförmige Linienführung von der Bischof-Kaiser-Straße über den Koppelweg bis zur Halterner Straße die angestrebte Entlastungswirkung des Innenstadtstraßennetzes aufgrund der Streckenlänge und der zentrumsferneren Anschlusspunkte allenfalls suboptimal erfüllen würde. Eine Trassenführung über die Straße „Gausepatt“ und den Koppelweg würde nicht nur in vergleichbarer Weise die beiden zuvor genannten Nachteile der seinerzeit verworfenen Trassenvariante aufweisen, sondern mit den erforderlichen zweifachen Abbiegevorgängen die Attraktivität der Streckenführung ersichtlich weiter verringern. Hinzu tritt, dass die Sicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Trasse dadurch beschränkt ist, dass sowohl der „Gausepatt“ als auch der Koppelweg Anbaustraßen mit einer entsprechend hohen Anzahl von Grundstückszu- und -abfahrten sind und zudem der Anschluss an die Halterner Straße als unsignalisierter Netzknoten ausgebaut ist, ohne dass ein verkehrsgerechter Ausbau in Form eines Kreisverkehrs unter Berücksichtigung der dortigen Grundstücks- bzw. Eigentumsverhältnisse realisierbar wäre. In jedem Fall aber wären hierfür Eingriffe in die Allee an der Halterner Straße erforderlich.

Für die im Übrigen betrachteten Alternativen wird auf die entsprechenden Darstellungen in der Anlage 4.0 – 4.13 Bezug genommen.

### **Alternative 0**

Ausgehend von der dargelegten verkehrlichen und damit verbundenen stadtentwicklungspolitischen Zielsetzung der Planungen für die Südumgehung sowie von der Bedeutung des

---

<sup>5</sup> Gutachterliche Einschätzung zur Betroffenheit der Belange des Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG - Artenschutzprüfung Stufe 1 – Vorprüfung

Ausbau Hülstener Straße (geplanter Neubau der K17n / südliche Entlastungsstraße) mit Nachträgen vom 13.06.2017 und vom 18.09.2023 in Dülmen, Umweltbüro Essen, 20.09.2023

Lückenschlusses im Bereich der Hülstener Straße im Rahmen dieser Zielsetzung ist der Verzicht auf diesen Lückenschluss als potentielle Alternative 0 keine betrachtungswürdige Alternativlösung. Demgegenüber ließe sich die in der Fassung der vorausgehend rechtskräftigen IV. Änderung des Bebauungsplanes „Gausepatt“ inhaltlich vorbereitete Straßenplanung als Alternative 0 betrachten. Ihre verkehrliche Eignung steht im Hinblick auf die zu diesem Zweck durchgeführte Planung außer Zweifel. Wie zuvor erläutert, sieht diese Planung eine Zerteilung der Fahrbahn vor, so dass die westliche Richtungsfahrbahn in der Trasse der bestehenden Hülstener Straße verlaufen würde, während die östliche Richtungsfahrbahn in Höhe der Grundstückszufahrt zum nördlich angrenzenden Gewerbebetrieb nach Süden verschwenkt und die südliche Baumreihe in diesem Abschnitt in einer Mittelinsel verbliebe. Dazu hatte der Gutachter im Rahmen des Baumgutachtens 2015 festgestellt, dass im Bereich des neuen Mittelstreifens aus gutachterlicher Sicht ein Erhalt der Bäume bei einer Realisierung der derzeitigen Straßenplanung nicht möglich sei und dies insbesondere mit der Anlage der in der Mittelinsel geplanten Entwässerungsmulde sowie mit den massiven Rodungs- und Erdarbeiten im Bereich der Baumwurzeln am südlichen Rand der Allee begründet. Bei einer entsprechend empfohlenen Umplanung könnten die vitalen Bäume mehr als 15 bis über 30 Jahre am Standort verbleiben. Des Weiteren sei es möglich, die Bäume (Nr. 2, 5, 7, 16, 17, 18, 21, 25, 26, 30, 38, 43 und 51)<sup>6</sup> mit der eingeschränkten Vitalität (Vitalitätsstufe 2) und den deutlich geringeren Reststandzeiten nach Bedarf und Notwendigkeit an den jetzigen Standorten zu ersetzen. Für die Durchführung der Baumaßnahme sei die entsprechende Richtlinie für den Baumschutz (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) oder die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten. Die Erdarbeiten in den Wurzelbereichen der Bäume dürften nur in Handschachtung oder im Saug- und Spülverfahren durchgeführt werden. Ausgehend von diesen gutachterlichen Einschätzungen und Empfehlungen ist entsprechend der Entscheidung, die die Stadt Dülmen mit der IV. Änderung des Bebauungsplanes getroffen hat, weiterhin von einem gegenüber der Vorzugsalternative erheblichen Mehraufwand für die Herstellung der erforderlichen Anlagen zur Straßenentwässerung als Ersatz für die geplante Entwässerungsmulde sowie für die erforderlichen umfassenden Baumschutzmaßnahmen zugunsten des Erhalts der südlichen Baumreihe auszugehen.

Unabhängig davon erfordert die Alternative 0 im Bereich der Allee Hülstener Straße unter aktuellen Bedingungen die Beseitigung von vier Bäumen (zum Planungszeitpunkt noch von 9 Bäumen).

### Planungsalternative 1

Bei der Planungsalternative handelt es sich um die Ausführungsalternative des betreffenden Straßenbauvorhabens, die dem Bebauungsplan „Gausepatt“ in der Fassung seiner IV. Änderung zugrunde lag. Bezüglich der Trassenführung und der straßenbaulichen Ausbaumerkmale ist die Planungsalternative mit der aus ihr abgeleiteten Vorzugsalternative nahezu identisch. Der entscheidende Unterschied demgegenüber besteht in der Absicht, zugunsten einer effektiven und damit auch kostengünstigen Durchführung der Straßenbaumaßnahme sowie zur Neupflanzung einer 4-reihigen Allee mit optimierten und insoweit nachhaltig wirkenden Standortbedingungen den Altbaumbestand vollständig zu beseitigen. Soweit der Gesetzgeber im Rahmen des mit § 41 LNatSchG formulierten Alleeschutzes von der Vorstellung geleitet ist, durch sukzessive Ersatzpflanzungen für abgängige Bäume den dauerhaften Erhalt von Alleen zu gewährleisten, nicht hingegen in diesem Rahmen und unter Bezug auf § 41 Abs. 3 LNatSchG auch einen präventiven Austausch vorgeschädigter bzw. in ihrer Vitalität eingeschränkter Bäume vornehmen zu können, entfällt die auf diesen Zweck gerichtete Begründung für diese Ausführungsalternative. Dabei kann unter

---

<sup>6</sup> Die genannten Nummern beziehen sich auf die Nummerierung i. R. des vorausgehenden Baumgutachtens 2003. Nach der Nummerierung in Anlage 1 handelt sich um die Bäume mit den Nrn.: 2, 5, 6, 11, 12, 13, 15, 18, 19, 23, 31 und 37)

Bezug auf die Ergebnisse der Untersuchungen i. R. des Baumgutachtens 2015 (S. 29) davon ausgegangen werden, dass im Hinblick auf die geringe Wurzel Ausbildung der nördlichen Alleebäume im heutigen straßenseitigen Randbereich alternativ der Erhalt dieses Baumbestandes möglich und mit vertretbarem Aufwand für Wurzelschutzmaßnahmen realisierbar ist.

#### Alternative 1a:

Die Alternative 1a stellt eine Ausführungsalternative der im Bebauungsplan „Gausepatt“ – IV. Änderung vorgesehenen Trassenvariante 1 dar. Abweichend davon wird davon ausgegangen, dass bei der Umsetzung des Straßenbauvorhabens die im östlichen Abschnitt der Allee weitgehend geschlossene nördliche Reihe mit 14 Alleebäumen durch geeignete Maßnahmen zum Baumschutz gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 erhalten bleiben und die im Bebauungsplan an den entsprechenden Stellen festgesetzten Anpflanzungen von Einzelbäumen erst im Falle eines späteren Verlustes im Einzelfall umgesetzt werden. Darüber hinaus sieht die Alternative 1a auch den Erhalt von drei weiteren Alleebäumen im westlichen Abschnitt vor. Die Erhaltungsfähigkeit der betreffenden 17 Alleebäume unter Berücksichtigung der genannten Baumschutzmaßnahmen, ggf. auch baumindividuelle Schutzvorkehrungen und insbesondere Wurzelsuchgräben wird im Rahmen des aktuell vorliegenden Baumgutachtens auch bereits für die bisher geplante und als solche im zugrundeliegenden Bebauungsplan nachrichtlich dargestellte Lage des Straßenkörpers ausdrücklich bestätigt<sup>7</sup>.

Zugunsten einer Verbesserung der Erhaltungsbedingungen des verbleibenden Baumbestandes sieht die Ausführungsalternative in dem betreffenden östlichen Abschnitt ergänzend vor, den Straßenkörper um bis zu etwa 2,50 m in südlicher Richtung zu verschieben und damit vom Baumbestand abzurücken. Damit verbunden ist zwangsläufig auch eine entsprechende Verschiebung des parallel verlaufenden Fuß- und Radweges südlich der Straßentrasse sowie der beidseitig des Fuß- und Radweges im Bebauungsplanes festgesetzten Baumpflanzungen. Die beschriebenen Maßnahmen sind nach Art und Umfang in ihrer Gesamtheit mit den Festsetzungen des zugrundeliegenden Bebauungsplanes vereinbar und insoweit planungsrechtlich umsetzbar.

Wie zuvor ausgeführt, beschränkt sich der Eingriff in die Allee im östlichen Bereich im Wesentlichen auf den für das Landschaftsbild weniger prägenden und zudem lückenhaften Bestand von 14 Bäumen auf der südlichen Seite. Im Hinblick auf das konkrete Schutzbedürfnis ist dabei zu berücksichtigen, dass die landschaftsprägende Wirkung der Allee in diesem Bereich insbesondere von der Höhe, dem Kronendurchmesser und der Geschlossenheit des Baumbestandes auf der nördlichen Seite der Straße bestimmt wird, während die Wirkung der Bäume auf der südlichen Seite zumindest abschnittsweise durch den von der Planung unberührten Baum- und Gehölzbestand innerhalb der anschließenden öffentlichen Grünfläche mitgeprägt wird. Insoweit ist auch unabhängig von den hier ebenfalls geplanten Ersatzpflanzungen die Bedeutung der südlichen Alleebäume für die schutzbedürftige landschaftsprägende Wirkung der Allee in entsprechender Weise zu relativieren. In der Folge bliebe auch nach Beseitigung des Altbaumbestandes für den weit überwiegenden Teil des hier betroffenen Straßenabschnittes eine durchgehende Baumreihe erhalten, die in ihrer kulissenhaften Wirkung weiterhin die bisherige Funktion der Allee als Gliederungs- und Gestaltungselement wahrzunehmen geeignet ist. Damit folgt die Alternative soweit möglich dem in § 41 LNatschG NRW intendierten Schutzziel bzw. dem daraus abgeleiteten Schutzbedürfnis der Allee. Bezogen auf die bereits bestehenden Lücken im Baumbestand sowie auf die beiden Bäume, für die das Baumgutachten 2023 Handlungsempfehlung formuliert, entspricht die mit Alternative 1a verbundene Vorgehensweise im engeren Sinne den Forderungen nach Neupflanzungen zugunsten einer nachhaltigen Sicherung und Entwicklung, wie sie § 41 Abs. 3 LNatschG explizit als behördlichen Auftrag benennt.

<sup>7</sup> vgl. Gutachten „Allee Hülstener Straße“, arboristnrw, Heiner Löchteken, a.a.o 03.07.2023, S. 34 f. und 23.09.2023, S. 10.



Aufgrund der weiterhin plangemäßen linearen Streckenführung ist die Alternative in ihrer verkehrlichen Funktion als optimal zu werten. Die von der Umsetzung betroffenen Flächen befinden sich vollständig im Eigentum der Stadt Dülmen, so dass die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung gegeben sind.

Bedingt durch die erforderlichen Baumschutzmaßnahmen erhöhen sich gegenüber der Planungsalternative 1 die Herstellungskosten und der Aufwand für Baumkontrollen und –pflege, gleichzeitig sinkt der Aufwand für Baumfällungen und Ersatzpflanzungen.

#### Alternative 2:

Sie entspricht der im Rahmen des Bauleitplanverfahrens entwickelten und als solche in die dortige Abwägung einbezogenen Variante 2. Aufgrund des verschwenkten Fahrbahnverlaufes auf die bisher unbebauten Teilflächen des nördlich angrenzenden Gewerbegebietes kann der Baumbestand unter Einhaltung eines normgerechten Baumschutzbereiches (Kronentraufe + 1,5 m) im östlichen Teilabschnitt der Allee weitgehend erhalten werden. Gleichwohl ist aufgrund der definierten Lage des Anschlusspunktes an den bereits fertiggestellten Abschnitt der Südumgehung und durch das dortige Brückenbauwerk unter Berücksichtigung der zugrundeliegenden Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h nach der damaligen Planung die Beseitigung von 2 Bäumen im Osten des Abschnittes erforderlich. Da das Brückenbauwerk jedoch in seinen tatsächlichen Konstruktionsmerkmalen von den ursprünglichen Annahmen abweichend erstellt wurde, ist die Alternative in diesem Bereich als überholt zu betrachten. Unter den insoweit aktualisierten Bedingungen (vgl. Variante 4a) erhöht sich die Anzahl der dort erforderlichen Fällungen auf 4 Bäume.

Da die Alternative mit Rücksicht auf die bestehende bauliche und sonstige gewerbliche Nutzung im westlichen Bereich in die Trasse der Hülstener Straße einschwenkt, werden dort 9 Bäume beseitigt werden müssen, so dass die Allee in ihrem Erscheinungsbild entsprechend weitreichend fragmentiert und in ihrer Funktion als Gliederungs- und Gestaltungselement stark beeinträchtigt werden würde.

Aufgrund des zwar nicht linearen aber zügig durchfahrbaren Streckenverlaufes ist die Alternative in ihrer verkehrlichen Funktion als ausreichend zu werten. Die von der Umsetzung betroffenen Flächen befinden sich zum Teil im privaten Eigentum, so dass die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung derzeit nicht gegeben sind und eine Realisierung daher gegenüber der Auswahlalternative mit zusätzlichem Zeit- und Kostenaufwand für entsprechende Bauleitplanung sowie für den Erwerb und/oder erforderliche bodenordnende Maßnahmen verbunden wäre.

Soweit die Straßentrasse in einem Abstand von mehr als der Kronentraufe (+1,5m) an den Bestandsbäumen vorbeiführt, reduziert sich gegenüber der Alternative 1a der Aufwand für erforderlichen Baumschutzmaßnahmen im Rahmen der Herstellungskosten sowie für nachfolgende Baumkontrollen und –pflege. Durch den umfangreicheren Erhalt von Bäumen sinkt auch der Aufwand für Baumfällungen und Ersatzpflanzungen.

#### Alternative 3:

Sie entspricht der im Rahmen des Bauleitplanverfahrens entwickelten und als solche in die dortige Abwägung einbezogenen Variante 3. In ihrem Streckenverlauf ähnelt sie der Variante 2, greift jedoch zugunsten des Erhalts weiterer Bäume auf der nördlichen Seite der Allee umfangreicher in das angrenzende Gewerbegrundstück und die dortige Nutzung ein, so dass über den zusätzlichem Zeit- und Kostenaufwand für entsprechende Bauleitplanung ein erweiterter Aufwand für den Erwerb und/oder erforderliche bodenordnende Maßnahmen verbunden wäre.

Demgegenüber reduziert sich die Anzahl der erforderlichen Fällung von Alleeebäumen auf 6. Die Beeinträchtigungen in der Funktion der Allee als Gliederungs- und Gestaltungselement sind vor diesem Hintergrund ebenfalls entsprechend geringer. Da sich der Verlauf der linearen Streckenführung der Alternative 1a annähert ist die verkehrliche Funktionalität

ebenfalls sehr hoch. Eingeschränkt wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs jedoch durch den Umstand, dass der westliche Fahrstreifen im Kurvenverlauf bis auf etwa 4 m an die Gebäudeteile des angrenzenden Gewerbebetriebes heranrückt.

Entsprechend den vorausgehenden Ausführungen zur Alternative 2 ist auch die Alternative 3 unter Bezug auf den Streckenverlauf unmittelbar westlich des Brückenbauwerks am Tiberbach als überholt zu betrachten, so dass sich die Anzahl der dort erforderlichen Fällungen unter aktualisierten Bedingungen (vgl. Variante 4b) von 2 auf 4 Bäume erhöhen würde.

#### Alternative 4:

Sie entspricht der auf Anregung aus der Öffentlichkeit im Rahmen des Bauleitplanverfahrens entwickelten und als solche in die dortige Abwägung einbezogenen Variante 4. Die Alternative wird von der Zielsetzung bestimmt, den Eingriff in die Allee zu minimieren und zugleich eine lineare, unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimale Streckenführung zu gewährleisten. Wie auch bei den Alternativen 2 und 3 ist aufgrund des Netzschlusses im Osten die Beseitigung von 2 Alleebäumen erforderlich, im Übrigen bleibt die Allee an der Hülstener Straße in ihrem Bestand unberührt. Entsprechend den vorausgehenden Ausführungen zu den Alternativen 2 und 3 ist auch die Alternative 4 unter Bezug auf den Streckenverlauf unmittelbar westlich des Brückenbauwerks am Tiberbach als überholt zu betrachten, so dass sich die Anzahl der dort erforderlichen Fällungen unter aktualisierten Bedingungen (vgl. Varianten 4a und 4b) von 2 auf 4 Bäume erhöhen würde. Zugunsten einer linearen Streckenführung und optimierter Standortbedingungen der Alleebäume im westlichen Streckenabschnitt ist gegenüber den Alternativen 1-3 eine Verschiebung der Kreisverkehrsanlage im Anschluss an die Halterner Straße in nördlicher Richtung geplant. Dies bedingt jedoch dort die Beseitigung von drei Alleebäumen, die über den bisherigen Befreiungsbescheid für diesen Bereich hinausgehen. Durch den umfangreicheren Erhalt von Bäumen sinkt auch der Aufwand für Baumfällungen und Ersatzpflanzungen.

Da die Straßentrasse in der Alternative 4 nahezu vollständig über private Grundstücksflächen verläuft und dabei im westlichen Abschnitt in die ausgeübte gewerbliche Nutzung der Freiflächen eingreift sowie darüber hinaus einen Teilabriss der dortigen Gewerbehalle erfordert, sind mit der Umsetzung erhebliche Kosten für Grundstückserwerb und Entschädigung verbunden. Wie bei den Alternativen 2 und 3 entsteht zudem zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand für die erforderliche Bauleitplanung.

#### Alternative 4a

Die im Nachgang zum Bauleitplanverfahren entwickelte Variante 4a berücksichtigt den Umstand, dass die in Alternative 4 vorgesehene Trassenverschwenkung westlich der Straße „Gausepatt“ aufgrund des zwischenzeitlich realisierten Brückenbauwerks und der zugehörigen Brückenkappen am Tiberbach einen größeren Kurvenradius erfordert, so dass dort nicht zwei, sondern vier Alleebäume entfallen müssen. Unabhängig davon verläuft der straßenbegleitende Fuß- und Radweg nahezu vollständig in der Fläche der Hülstener Straße, ohne dass dies jedoch einen Einfluss auf den Alleebestand hätte. Insoweit stellt die Alternative 4a lediglich eine unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse aktualisierte Version der Alternative 4 dar.

#### Alternative 4b

Bei der ebenfalls im Nachgang zum Bauleitplanverfahren entwickelten Variante 4b handelt es sich – wie im Verhältnis der Alternativen 4 und 4a - um eine aktualisierte Version der Alternative 3. Auch hierbei ist aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten im Bereich des Brückenbauwerks am Tiberbach die Beseitigung von vier Alleebäumen zu Verschwenkung der Trasse vorgesehen. Darüber hinaus wird gegenüber der Alternative 3 die Verschwenkung im westlichen Bereich dahingehend modifiziert, dass der Eingriff in das im privaten Eigentum befindliche Gewerbegrundstück geringfügig verringert wird, ohne dass dies im

Hinblick auf den Erhalt des Baumbestandes bzw. den erforderlichen Eingriff in die Allee zu einem anderen Ergebnis führt.

#### Alternative 4c

Die Alternative basiert auf einer Darstellung, die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens aus der Öffentlichkeit als Vorschlag unterbreitet worden ist. Offensichtlich wird die dabei vorgesehene Fahrbahntrassierung von dem Ziel bestimmt, einen Eingriff in die Allee vollständig zu vermeiden, indem die Straßentrasse unmittelbar angrenzend an die nördliche Baumreihe der Allee über das dortige Gewerbegrundstück verlaufend vorgesehen ist. Bereits im Hinblick darauf, dass die bei dieser Trassierung angenommene Querung des Tiberbaches aufgrund der Lage und bautechnischen Gegebenheiten des dortigen Brückenbauwerkes in der vorgelegten Form nicht realisierbar wäre und zudem vorsieht, den Straßenkörper in erheblichem Umfang in die bisher unberührten Baumschutzbereiche der nördlichen Allee-bäume zu verlegen, kann die Alternative 4c bereits ohne detailliertere Betrachtung mangels technischer Eignung als unzumutbar bewertet werden. Vor diesem Hintergrund wurde der mit diesem Vorschlag verbundene Planungsansatz im zugrundeliegenden Bauleitplanungsprozess in die Variante 4 überführt und entspricht insoweit der hier betrachteten Alternative 4

#### Alternative 4d

Die Alternative basiert auf einer Darstellung, die im Rahmen des o. g. verwaltungsgerichtlichen Klageverfahrens von Seiten der Kläger skizzenhaft vorgelegt wurde. Die dort geplante Querung des Tiberbaches entspricht inhaltlich der Alternative 4c, so dass der Alternative bezüglich der fehlenden Realisierungsvoraussetzungen ebenfalls nicht die erforderliche Eignung zuerkannt werden kann, um als zumutbare Alternative in Betracht gezogen werden zu können.

Abweichend von Alternative 4c werden bei der Trassenführung die jeweiligen Baumschutzbereiche der nördlichen Allee-bäume berücksichtigt. In der Konsequenz dieser Linienführung greift der Straßenkörper in etwa gleichem Umfang wie die Alternative 4 in die Nutzung und Bebauung des angrenzenden privaten Gewerbegrundstückes ein.

Unter Berücksichtigung eines an die baulichen Gegebenheiten im Bereich des Kreuzungsbauwerkes Tiberbach angepassten Anschlusses an die bereits fertiggestellte Südumgehung entspräche die Alternative 4d der als solcher nach straßenbautechnischen Anforderungen ausgearbeiteten Alternative 4 bzw. der daraus abgeleiteten Alternative 4a. Insoweit ist auf die entsprechenden Ausführungen zu verweisen.

#### Alternative 4e-g

Die Alternativen basieren ebenfalls auf Darstellungen, die im Rahmen des o. g. verwaltungsgerichtlichen Klageverfahrens von Seiten der Kläger skizzenhaft vorgelegt wurden. In der Trassierung unterscheiden sich die drei Alternativen lediglich bezüglich des östlichen Anschlusses an die bereits fertiggestellte Südumgehung und die dabei vorgesehene Querung des Tiberbaches. Unter Berücksichtigung der zu den Alternativen 4c und 4d genannten bautechnischen Gegebenheiten des dortigen Brückenbauwerkes stellen sich die beiden Alternativen 4e und f diesbezüglich als nicht realisierungsfähig dar, während die Alternative 4g im anschließenden Kurvenverlauf auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h basiert und insoweit von der der Südumgehung zugrundeliegenden Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h abweicht und damit eine geringere verkehrliche Qualität aufweist. Insoweit bedürften alle drei Alternativen einer entsprechenden Anpassung, wie sie auch zuvor für die Alternative 4d beschrieben wurde und für den betreffenden Streckenabschnitt inhaltlich zur Trassierung der Alternative 4a führen würde.

Im weiteren westlichen Verlauf, in dem die drei Alternativen einen identischen Trassenverlauf aufweisen, entspricht dieser über einen weiten Streckenabschnitt den Alternativen 3. Während letztere jedoch im Bereich der Zufahrt zum nördlich angrenzenden Gewerbegrundstück in die Trasse der Hülstener Straße einschwenkt, sehen die Alternativen 4e-g

eine geringfügigere Verschwenkung des Straßenkörpers vor und führen diesen zwischen der dort gelegenen Gewerbehalle und den Baumstandorten auf der nördlichen Seite der Hülstener Straße unmittelbar nördlich des an die Baumreihe anschließenden Entwässerungsgrabens in Richtung Halterner Straße fort. Dabei wird für den dortigen Netzanschluss von einer gegenüber der Vorzugsalternative 1a unveränderten Lage der Kreisverkehrsanlage ausgegangen. Im Ergebnis sieht der entsprechende Vorschlag zur Straßentrassierung einen vollständigen Erhalt der Allee sowie auch der benachbarten Bebauung bei gleichzeitig weitgehend linearer Streckenführung vor. Neben der zuvor angesprochenen Notwendigkeit zur Anpassung des Straßenverlaufes im östlichen Abschnitt, die dort zwangsläufig die Beseitigung von vier Alleebäumen zur Folge hätte, weist auch der westliche Abschnitt der Alternativen Planungselemente auf, die ohne entsprechende Modifizierung einer zweckentsprechenden Realisierungsfähigkeit entgegenstehen.

Zum einen betrifft dies den Abstand, mit dem die Trasse an der bestehenden Bebauung auf dem nördlich angrenzenden Gewerbegrundstück vorbeigeführt werden soll. Entsprechend der dazu vorgelegten Darstellung würde der Abstand der westlichen Richtungsfahrbahn zu dem Gebäude nur ca. 4,60 m bzw. zu dem zugehörigen Vordach nur ca. 2,30 m betragen. Bereits dieser Abstand dürfte i. H. auf den Anprallschutz und erforderlichen Schutzraum schwerlich mit den Anforderungen an die Verkehrssicherheit zu vereinbaren sein. Zudem zu berücksichtigen ist, dass der in der vorliegenden Darstellung offensichtlich zugrunde gelegte Straßenquerschnitt von 6,50 m lediglich das Maß für die Fahrbahn mit zwei Richtungsfahrbahnen von jeweils 3,25 m Breite erfasst. Dem gesamten Straßenkörper sind jedoch beidseitig Flächen für Randstreifen, Bankett und Böschung von jeweils mindestens 1,50m zuzurechnen, so dass der Gesamtquerschnitt mindestens 9,50m umfasst. Somit würde der Straßenkörper faktisch bis etwa an das Gebäudevordach und bis auf etwa 3m an das Gebäude heranrücken, so dass eine Andienung des unter dem Vordach befindlichen Sektionaltors ebenso wie der bisherige betriebsinterne Lagerverkehr zwischen dem westlichen und östlichen Teil des Betriebsgrundstückes künftig stark beschränkt bzw. faktisch ausgeschlossen werden würde.

Zum anderen entspricht die vorgesehene Einmündung der Fahrbahn in den Kreisverkehr nicht den maßgeblichen Entwurfsparametern der RAS 06<sup>8</sup>. Um eine aus Gründen der Verkehrssicherheit gebotene senkrechte Knotenpunktzufahrt herstellen zu können, wäre eine Verschiebung des Kreisverkehrs in nördlicher Richtung erforderlich, so dass sich die Ausgestaltung des Kreisverkehrs den Alternativen 4 bzw. 4a annähert.

Zudem zu berücksichtigen ist, dass aufgrund der erforderlichen Querungshilfe in der Knotenpunktzufahrt zum Kreisverkehr und dem damit vorgegebenen Anschlusspunkt für den Radweg die zwischen den Baumstandorten Nr. 2 und 3 gelegene Zufahrt zu dem südlich der Hülstener Straße befindlichen Betriebsgrundstück zwangsläufig über den Baumstandort Nr. 42 geführt werden müsste und somit entfiel.

Aus den vorgenannten Gründen ist davon auszugehen, dass eine entsprechend modifizierte Version der Alternativen 4e-g abweichend von der ihnen zugrundeliegenden Zielsetzung im Ergebnis die Beseitigung von insgesamt fünf Bäumen der Allee Hülstener Straße und drei weiterer Bäume in der Allee Halterner Straße erfordern würde.

Mit ihrer weitgehend linearen Streckenführung könnte eine in vorbezeichneter Weise modifizierte Alternative einen Teil der verkehrlichen Funktionsanforderungen erfüllen, demgegenüber wird die verkehrliche Qualität durch die erheblichen Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufgrund der Annäherung an die bestehende Bebauung im Kurvenverlauf stark vermindert.

Durch den dennoch umfangreicheren Erhalt von Bäumen sinkt gegenüber der Vorzugsalternative 1a der Aufwand für Baumfällungen und Ersatzpflanzungen. Da die Straßentrasse in der Alternative 4 nahezu vollständig über private Grundstücksflächen verläuft und dabei im westlichen Abschnitt sehr weitgehend in die dortige gewerbliche Nutzung eingreift, sind

---

<sup>8</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2006, S. 115 / 116.

mit der Umsetzung erhebliche Kosten für Grundstückserwerb und Entschädigung verbunden. Darüber hinaus entsteht zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand für die zur Umsetzung erforderliche Bauleitplanung.

#### Vorzugsalternative - Alternative 5

Die Alternative 5 wurde aus einem Trassierungsvorschlag entwickelt, der im Rahmen der Beratungen des Naturschutzbeirates über den vorausgehenden Befreiungsantrag entstanden ist. Dabei wird die Trasse der Südumgehung vom östlichen Anschlusspunkt am Brückenbauwerk über den Tiberbach in südlicher Richtung verschwenkt, um sie danach parallel zur Fahrbahn der Hülstener Straße, jedoch südlich der bestehenden Alleeebäume in Richtung Halterner Straße fortzuführen. Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse etwa in Höhe der bisherigen Grundstückszufahrt zu dem nördlich der Hülstener Straße gelegenen Gewerbebetrieb unter Nutzung der dortigen Lücken im Bestand der Alleeebäume in die der Alternative 1a entsprechende Trassenführung ein und folgt dieser bis zum geplanten Kreisverkehr an der Halterner Straße (L551). Damit kann der Baumbestand im östlichen Abschnitt der Allee in seiner Gesamtheit erhalten werden. Im westlichen Abschnitt der Allee ist bei Umsetzung der Alternative 5 die Fällung von acht Alleeebäumen erforderlich, wobei sich sieben dieser acht Bäume direkt in der Trasse der Südumgehung bzw. in der Trasse des den künftigen Kreisverkehr am Kreuzungspunkt Südumgehung und Halterner Straße umlaufenden Radweges befinden. Die Fällung eines weiteren Baums ist hier erforderlich, um die schon bestehende Zufahrt zum Parkplatz des südlich an die Hülstener Straße angrenzenden Restaurantbetriebs mit Blick auf die Errichtung des Kreisverkehrs nach Osten zu verschieben.

Um den in der Alternative 5 in südlicher Richtung verschwenkten Straßenkörper in den Grenzen der durch den Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsfläche und zugleich auf städtischen Eigentumsflächen zu belassen, ist vorgesehen, den straßenbegleitenden Fuß- und Radweg nicht mehr der vorherigen Planung und dem weiteren Verlauf der Südumgehung entsprechend auf der südlichen Seite der Fahrbahn anzuordnen, sondern auf deren nördliche Seite zu verlegen und dabei teilweise über die bisherige Fahrbahn der Hülstener Straße verlaufen zu lassen. Dies bedeutet für den Fuß- und Radverkehr, der lediglich eine Strecke entlang der Südumgehung von der Halterner Straße in Richtung Dernekämper Höhenweg bzw. in Gegenrichtung zurückzulegen beabsichtigt, hierzu in der Alternative 5 zunächst eine notwendige, bisher nicht vorgesehene Querung der Fahrbahn der Südumgehung im Kreuzungsbereich „Gausepatt“ und ggf. auch im Bereich der Halterner Straße vornehmen zu müssen. Um weiterhin die Erreichbarkeit der Sportanlagen südlich der Hülstener Straße für den Fuß- und Radverkehr sicherzustellen ist beabsichtigt, die Sportanlagen über eine weitere, leicht östlich der Zufahrt verortete Querungshilfe an den nördlich der Fahrbahn verlaufenden Fuß- und Radweg anzuschließen. Auch wenn eine solche zusätzliche Fahrbahnquerung unter dem Aspekt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zunächst einmal als nicht optimal zu bewerten ist, führt sie gleichwohl zu dem, dass auf der südlichen Seite der Fahrbahn im Bereich zwischen Halterner Straße und der Zufahrt zu den Sportanlagen weitere Bäume erhalten bleiben können und ermöglicht dem nicht-motorisierten Ziel- und Quellverkehr der Sportanlagen zudem eine umwegefreie Anbindung an den nördlich der Fahrbahn verlaufenden Fuß- und Radweg.

Der zweifach verschwenkte Fahrbahnverlauf und die dabei vorgesehenen engen Radien bzw. die kurzen Verzugslängen orientieren sich ebenfalls an den verfügbaren Flächenpotentialen und führen im Resultat zu einer Linienführung, die nach verkehrlichen Maßstäben hinter den Ausbaumerkmale im übrigen Straßenverlauf der Südumgehung und insbesondere hinter einer richtlinienkonform ausgestalteten Planung für eine Ortsumgehung zurückbleiben. Als kritisch zu betrachten bleibt in diesem Zusammenhang, dass die Fahrbahn in untypischer und unnatürlicher Weise aus der symmetrisch angelegten Sichtachse der Allee herausgeleitet wird und unter Berücksichtigung der dort für den Radverkehr verbleibenden

Fahrbahn der Hülstener Straße in sicherheitsrelevanter Weise die Orientierung für den Kraftfahrzeugverkehr zu beeinträchtigen geeignet ist.

Auch in der Alternative 5 lässt sich nicht vermeiden, dass die nach Süden verschwenkte Trasse einen Eingriff in den dortigen Baum- und Gehölzbestand außerhalb der Allee erforderlich macht. Da die entstehenden räumlichen Verhältnisse durch die nach Süden verschwenkte Trasse und den nördlich der Fahrbahn vorgesehenen Radweg im westlichen Abschnitt die dort nach den Festsetzungen des zugrundeliegenden Bebauungsplanes vorgesehene Anpflanzungen ausschließen, wird ein entsprechender naturschutzrechtlicher Ausgleich an anderer Stelle realisiert werden. Insoweit weicht die Alternative 5 von den für die Anpflanzung getroffenen Festsetzung des Bebauungsplanes ab. Während die entsprechenden Festsetzungen zur Anpflanzung von Bäumen in den Bereichen, in denen die Bestandsbäume der Allee erhalten bleiben, als obsolet betrachtet werden kann, bedarf es für die übrigen Abweichungen im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des Entwurfes einer gesonderten Auseinandersetzung mit den konkreten maßgeblichen planungsrechtlichen Anforderungen.

Trotz der Bemühungen, die Alternative 5 entsprechend den Alternativen 1 und 1a auf die bereits im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen zu beschränken, erfordert die Anlage des Radweges auf der Nordseite der Fahrbahn im Anschlussbereich an den Kreisverkehr an der Halterner Straße die Inanspruchnahme bzw. den Erwerb einer knapp 30 m<sup>2</sup> großen Teilfläche aus dem dort angrenzenden und in Privateigentum befindlichen Gewerbegrundstück. Nach den bisherigen Gesprächen mit dem Grundstückseigentümer ist jedoch davon auszugehen, dass der erforderliche Grunderwerb durch die Stadt kurzfristig erfolgen kann.

Wie ausgeführt ist durch den zweifach verschwenkten Fahrbahnverlauf die verkehrliche Qualität der Streckenführung im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gemindert. Unabhängig von naturschutzrechtlichen Kriterien bleibt aufgrund des umfangreichen Erhalts von Bäumen der Aufwand Baumfällungen und Ersatzpflanzungen sowie gegenüber der Alternative 1a auch der Aufwand für Maßnahmen zum Baumschutz während der Bauphase begrenzt.

#### Zusammenfassung:

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass ein Teil der aus der Öffentlichkeit bzw. von Seiten des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland vorgeschlagenen Alternativlösungen zu der dem Befreiungsantrag zugrundeliegenden Vorzugsalternative insoweit als unzumutbar zu werten sind, als sie bereits grundsätzlich nicht dazu geeignet sind, den mit der Befreiung verfolgten Zweck, die Dülmener Innenstadt von Verkehren zu entlasten, um dort im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen und u. a. verkehrsberuhigte Bereiche einrichten zu können, zu erfüllen. Dies betrifft alle Alternativen, die eine von der Trassenführung im Bereich der Hülstener Straße gänzlich abweichende, weiträumigere Streckenführung der „Südumgehung“ beinhalten und damit nicht den zugrundeliegenden Allgemeinwohlbelang zu erfüllen geeignet sind.

Einem weiteren Teil der vorgeschlagenen Alternativen fehlt die für eine Zumutbarkeit erforderliche Eignung, weil sie aufgrund fehlerhafter Annahmen zu den bautechnischen Gegebenheiten sowie zu den straßenbautechnischen und straßenrechtlichen Anforderungen an das betreffende Straßenbauvorhaben nicht realisierbar sind, bzw. die zu einer teilweisen Umsetzung erforderlichen baulichen Maßnahmen völlig außer Verhältnis zum beabsichtigten Zweck stünden. Dies betrifft sowohl die Ausgestaltung des Anschlusses an den Kreisverkehr bzw. dessen Lage an der Halterner Straße wie auch den Anschluss an den bereits fertiggestellten Abschnitt der Südumgehung und die dazu erforderliche Querung des Tiberbaches über das dazu bereits ebenso fertiggestellte Brückenbauwerk an der Einmündung der Straße „Gausepatt“.

Die Alternativlösungen 2, 3, 4 bzw. 4a und 4b sowie eine unter den o.g. Gesichtspunkten modifizierte Alternative 4g erfordern aufgrund ihrer Trassenführungen nicht nur einen erneuten Bauleitplanungsprozess, sondern sind insbesondere mit der erheblichen Restriktion verbunden, in unterschiedlichem Umfang private Grundstücksflächen in Anspruch zu nehmen dabei in unterschiedlicher Intensität in die bestehenden Nutzungen und Verfügungsbefugnisse einzugreifen. Unabhängig davon, dass die Schaffung der eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung entsprechender Alternativen im Hinblick auf die nach diesseitigem Kenntnisstand entgegenstehenden Interessen des betroffenen Grundstückseigentümers zumindest mit erheblichen Verzögerungen und Risiken verbunden sein dürfte, ergeben sich daraus deutliche Mehrkosten für den Grunderwerb und ggf. entstehende Entschädigungsleistungen. Im Rahmen der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Satzungsbeschlusses wurden die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb bei Umsetzung der Variante 4 mit 230.000 € und der Verkehrswert der vom (Teil-)Abriss betroffenen Immobilie mit 180.000 € beziffert. Für beide Kostenansätze aus dem Jahr 2018 sind aufgrund der überproportionalen Wertentwicklungen des Immobilienmarktes entsprechend deutliche Steigerungsraten zu berücksichtigen, so dass die Summe der entsprechenden Kosten aus heutiger Sicht ½ Mio. € überschreiten dürfte.

Demgegenüber ist die Bedeutung dieser Alternativen im Hinblick auf das konkrete Schutzbedürfnis der beiden hier betreffenden Alleen zu relativieren. Bereits bei ausschließlich quantitativer Betrachtung ist festzustellen, dass für die Umsetzung dieser Alternativlösungen eine Beseitigung von 10 -13 Alleebäumen (davon 2- 9 Bäume in der Allee Hülstener Straße) erforderlich ist. Im westlichen Bereich der Hülstener Straße, in dem die Allee bereits ohnehin eine etwa 90m lange Zäsur aufweist, reduziert sich die Anzahl der auf der nördlichen Seite des zur Halterner Straße gelegenen Fragments in allen hier betrachteten Alternativen mit Ausnahme der Alternative 4 auf insgesamt nur noch vier Bäume, für deren Erhalt an der Halterner Straße drei zusätzliche Alleebäume zu beseitigen wären. Darüber hinaus stünden den vier verbleibenden Bäumen eine Anzahl von insgesamt 6 potentiellen Ergänzungspflanzungen gegenüber, um die östlich anschließende Lücke im Baumbestand zu schließen. Die mit dem Alleeschutz verbundene Gliederungs- und Gestaltungswirkung würde in der konkreten Situation somit de facto eher von den neu anzupflanzenden Bäumen als vom Altbaumbestand bestimmt. Insoweit marginalisiert sich in diesem Abschnitt auch erkennbar der Unterschied zur Auswahlalternative.

Im östlichen Bereich hingegen kann in der Auswahlalternative der gesamte Bestand an Alleebäumen erhalten werden. Ausgehend von dem hohen Gewicht, das die Rechtsprechung dem gesetzlichen Schutz der Alleen im Rahmen von Entscheidungen über naturschutzrechtlichen Befreiungen von dieser Norm zumisst, fällt der Alternative 5 gegenüber der Alternative 1a eine Präferenz zu, auch wenn letztere in verkehrlicher und in weiterem Sinne städtebaulicher Hinsicht deutliche Vorzüge aufweist.

Zusammenfassend stellt sich die beantragte naturschutzrechtliche Befreiung zugunsten der Auswahlalternative 5 aufgrund des gegenüber der Alternative 1a minimierten Eingriffs in die Substanz der Allee und im Hinblick auf den erheblichen Mehraufwand der im Übrigen als umsetzungsfähig in Betracht zu ziehenden Alternativen 0, 1, 2, 3 und 4 und ihres demgegenüber geringen Nutzens für das mit der Allee verbundene Schutzbedürfnis als vernünftigerweise geboten und insoweit als notwendig dar.