

# Begründung gem. § 9 (8) BauGB zum Entwurf des Bebauungsplan Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" mit integriertem Grünordnungsplan

20. Februar 2004

Planverfasser im Auftrag des Sanierungstreuhanders SALEG  
und in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt  
und dem Tiefbauamt der Stadt Dessau:

Inhalt	Seite
<b>1 Zweck und Ziel des Bebauungsplans</b>	
1.1 Vorbemerkung	3
1.2 Ziele der Verkehrsentwicklung	3
1.3 Sanierungsziele	8
1.4 Erfordernis der Planaufstellung	13
<b>2 Lage, räumlicher Geltungsbereich</b>	
2.1 Lage im Stadtgebiet	14
2.2 Räumlicher Geltungsbereich	14
<b>3 Planungsrecht, sonstige relevante Planungen</b>	
3.1 Planungsrechtliche Situation	14
3.2 Sonstige relevante Planungen	15
3.3 Verfahrensverlauf	16
<b>4 Planungskonzept</b>	
4.1 Verkehrskonzept	18
4.1.1 Entlastungsstraße Schlachthof	19
4.1.2 Bestehende Verkehrsverhältnisse	20
4.1.3 Zukünftige Verkehrsverhältnisse	20
4.1.4 Sonstige Erschließung	23
4.2 Städtebauliches Konzept	24
4.3 Grünordnerisches Konzept	26
<b>5 Bestandsaufnahme</b>	
5.1 Aktuelle Nutzung	
5.1.1 Nutzungen	27
5.1.2 Bauform/Gebäudehöhen	28
5.1.3 Gestaltelemente	28
5.2 Eigentumsverhältnisse	28
5.3 Verkehrserschließung	
5.3.1 Straßen	28
5.3.2 Fußwege/Radwege	29
5.3.3 Ruhender Verkehr	29

5.3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	29
5.3.5	Bahnanlagen	29
5.4	Stadttechnische Erschließung	29
5.5	Natur und Landschaft, Beschreibung u. Bewertung	
5.5.1	Naturraum	30
5.5.2	Schutzgut Boden	30
5.5.3	Schutzgut Wasser	30
5.5.4	Schutzgut Klima/Luft	31
5.5.5	Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften	31
5.5.6	Schutzgut Orts- u. Landschaftsbild/Erholungseignung	33
5.5.7	Schutzgebiete/-objekte	33
5.5.8	Zusammenfassende Bewertung	34
<b>6</b>	<b>Wesentliche Auswirkungen der Planung</b>	
6.1	Entlastungsstraße Schlachthof	34
6.1.1	Natur und Landschaft	34
6.1.2	Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils	38
6.1.3	Belange der Bevölkerung	46
6.1.4	Immissionen (Luft, Lärm)	46
6.1.5	Zusammenfassung der Auswirkungen der Entlastungsstraße Schlachthof	49
6.2	Übriger Geltungsbereich	50
<b>7</b>	<b>Begründung der wesentlichen Festsetzungen</b>	
7.1	Art, Maß und Umfang der Nutzungen	
7.1.1	Art der baulichen Nutzung	54
7.1.2	Maß der baulichen Nutzung	57
7.1.3	Bauweise	57
7.1.4	Überbaubare / nicht überbaubare Grundstücksfläche	57
7.1.5	Von Bebauung freizuhaltende Flächen und ihre Nutzung	58
7.1.6	Geh-,Fahr- und Leitungsrechte	58
7.2	Verkehrerschließung	
7.2.1	Straßen	59
7.2.2	Fußwege/Radwege	60
7.2.3	Ruhender Verkehr	60
7.3	Immissionsschutz - Lärm	
7.3.1	Gewerbelärm-Kontingentierung	61
7.3.2	Schutz vor Straßenlärm	63
7.4	Grünordnung	
7.4.1	Öffentliche Grünflächen	64
7.4.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden , Natur und Landschaft	65
7.4.3	Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	66
7.5	Örtliche Bauvorschriften	67
7.6	Kennzeichnungen und nachrichtl. Übernahmen	68
<b>8</b>	<b>Stadttechnische Erschließung</b>	70
<b>9</b>	<b>Eingriff und Ausgleich</b>	
9.1	Eingriffsvermeidung und -minimierung	71
9.2	Eingriffs- / Ausgleichs-Bilanzierung	72
<b>10</b>	<b>Flächenbilanz</b>	75
<b>11</b>	<b>Planverwirklichung</b>	
11.1	Maßnahmen zur Bodenordnung	76
11.2	Kosten und Finanzierung	76
<b>12</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	76
<b>13</b>	<b>Quellennachweis</b>	78

# **1. Ziel des Bebauungsplans**

## **1.1 Vorbemerkung**

In Dessau gilt in den letzten Jahren nach einem schwierigen Umbruch das besondere Interesse der Pflege des kulturellen und architekturgeschichtlichen Erbes und einer zeitgemäßen Stadt- und Wohnumfeldentwicklung. In besonderem Maße werden entsprechende Anstrengungen im Sanierungsgebiet Dessau-Nord gebündelt. Da es das einzige erhaltene, zusammenhängende Gebiet aus der Gründerzeit ist, genießt es in unserer an historischer Bausubstanz armen Stadt besondere Aufmerksamkeit. Dieses Viertel wird mit besonderen planerischen Anstrengungen und finanziellen Förderungen revitalisiert und wieder in einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort verwandelt.

Aber gerade dieser Grundkonsens in der Entwicklungsrichtung ist auf Grund unterschiedlicher Einflüsse der tatsächlichen Entwicklung, wie verfestigter Bestandsstrukturen und wirtschaftlicher Rahmendaten immer wieder relativiert worden.

Der Entwurf des B-Planes wurde Mitte 2003 in das Verfahren der 3. öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gebracht.

Dies war damit begründet, dass zwischenzeitlich die Sanierungsziele weiterentwickelt worden sind und die Notwendigkeit bestand, die gesamtstädtischen Ziele der Verkehrsentwicklung neu in Bezug zu diesem Planbereich zu setzen.

Die Ergebnisse der vom Stadtrat beschlossenen Abwägung (1., 2. und 3. öffentliche Auslegung und TÖB-Beteiligung) sowie aktualisierende Ergänzungen zu Sachständen sind nur in die Genehmigungsfassung des B-Planes Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" eingestellt worden.

## **1.2 Ziele der Verkehrsentwicklung**

Aus dem sprunghaft angestiegenen Kfz-Verkehr in Dessau erwachsen zwangsläufig Nutzungskonflikte im städtischen Raum, die ein Spektrum von fehlender Wohnruhe, verkehrsüberflutetem Stadtzentrum bis hin zur unzureichenden Verkehrserschließung von Gewerbe- und Industriegebieten umfassen.

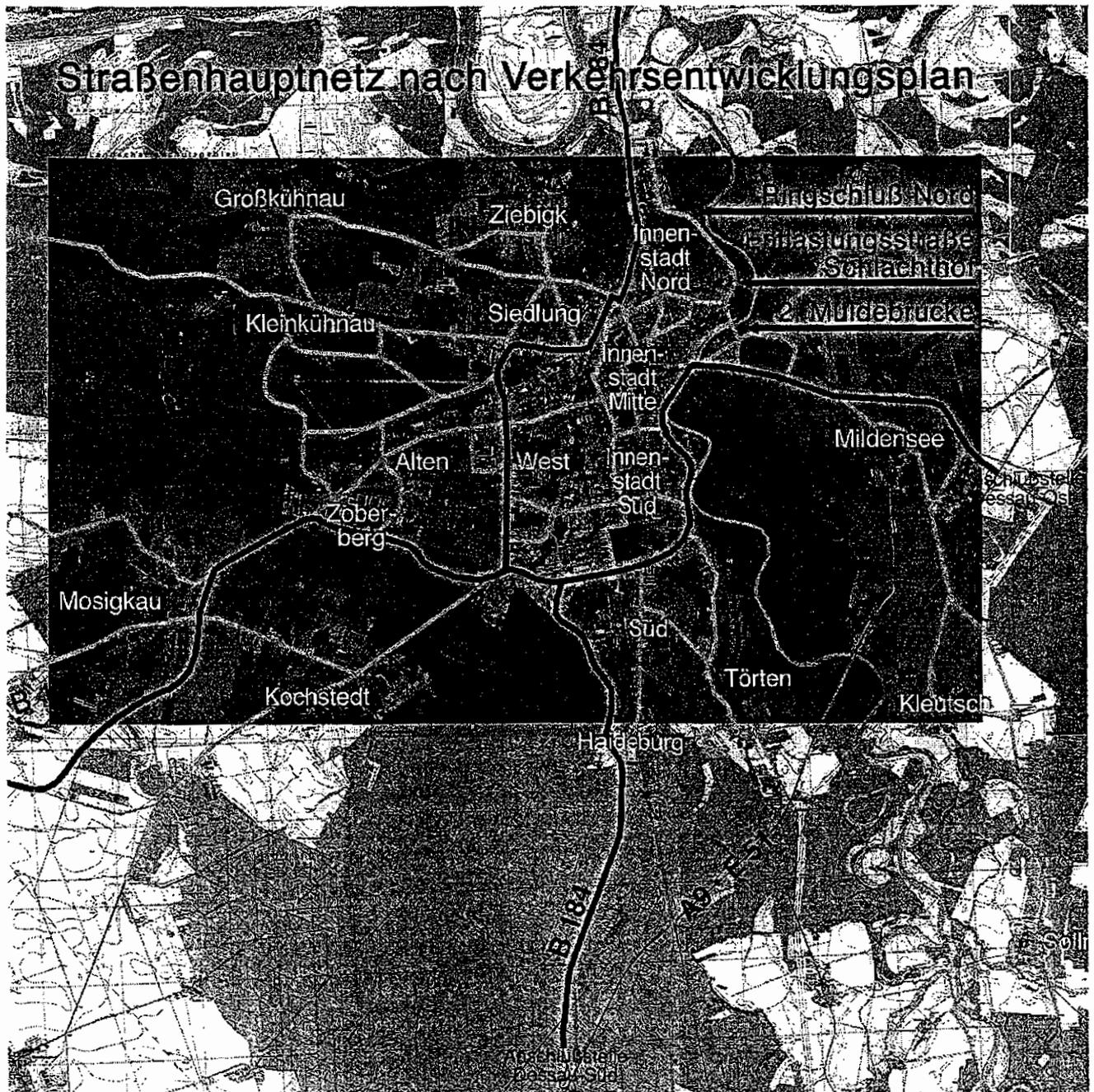
Konzeptionelle Aussagen zur Minderung oder Bewältigung dieser Konfliktsituationen sind im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau festgeschrieben, der als Teilplan Bestandteil der zur Genehmigung eingereichten Fassung des Flächennutzungsplanes ist und den künftigen Umfang des Straßenhauptnetzes in seinen grundlegenden Strukturen beschreibt. Bestandteil dieses Straßenhauptnetzes ist die Oststrandstraße. Diese, die B185 und den Industriepark "Waggonbau" verbindende Planstraße ist in die Bauabschnitte "Ring-

schluss Nord", "Entlastungsstraße Schlachthof" und "2. Muldebrücke" untergliedert (sh. S. 4)

Schon 1990 war klar, dass der gezielte Ausbau der städtischen Verkehrsnetze angesichts der massiven Zunahme des PKW- und LKW-Verkehrs auf der Grundlage einer abgestimmten Verkehrskonzeption voranzutreiben ist, weil die damalige Verkehrsinfrastruktur den neuen Anforderungen nicht gerecht werden konnte.

Die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau verankerten verkehrspolitischen Ziele und die daraus erwachsenen Maßnahmen des kommunalen Verkehrsbaus wurden bereits am 7.10.1992 durch die Stadtverordnetenversammlung bestätigt.

Grafik unten:  
Straßenhauptnetz aus der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Dessau mit Unterabschnitten Ringschluss Nord, Entlastungsstraße Schlachthof und 2. Muldebrücke



Sie bildeten die Grundlage für umfangreiche städtische Investitionen auf dem Gebiet des Radverkehrs, des Öffentlichen Personenverkehrs und des Kfz-Verkehrs.

Der Ringschluss Nord und die Entlastungsstraße Schlachthof, waren bereits Bestandteil des Straßenhauptnetzes im Verkehrskonzept des Jahres `92. Die Anpassung des Verkehrskonzeptes der Stadt an die vielfältigen städtebaulichen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre wurde 1999 in der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes vorgenommen. Im Rahmen dieser Fortschreibung wurde die 2. Muldebrücke in die Verkehrskonzeption der Stadt Dessau aufgenommen, da die nachstehenden Zielstellungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung damit noch wirkungsvoller umgesetzt werden können:

> Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau orientiert auf die schrittweise Durchsetzung eines integrierten Verkehrsmanagements.

> Zwischen dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn) und dem KFZ-Verkehr wird eine Arbeitsteilung angestrebt, die einen stadtverträglichen Gesamtverkehr zum Ziel hat. Stadtverträglich heißt u. a.:

- Revitalisierung der Dessauer Innenstadt durch Verkehrsberuhigung der Zerbster Straße und Verkehrsentlastung der Kavallerstraße/Museumskreuzung als Voraussetzung innerstädtischen Flairs und einer für Investoren attraktiven Standortqualität.
- Entlastung der Wohngebiete sowie der Haupttrassen des ÖPNV vom Kfz-Verkehr im Interesse einer wachsenden Wohnqualität und im Sinne der angestrebten Förderung von Bus und Bahn.
- Verbesserung der Straßenerschließung für die Gewerbe- und Industriestandorte zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Dessau.

> Die schrittweise Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf ein Entlastungsstraßennetz, das gleichzeitig der Verbesserung der Wirtschafterschließung dient, ist deshalb ein wesentliches Element Dessauer Verkehrsplanung, welches in der durch den Stadtrat am 24.3.1999 beschlossenen Zielplanung zum Straßenhauptnetz seinen Ausdruck gefunden hat. Die grundlegende Struktur des Straßennetzes im Verkehrsentwicklungsplan 92, darunter auch die Ostrandstraße, wurden als Voraussetzung einer stadtverträglichen Verkehrsentwicklung in seiner 2. Fortschreibung bestätigt und erhärtet.

Die als Hauptsammelstraße fungierende Ostrandstraße dient einerseits der Entlastung des Stadtkerns und der Wohngebiete in Dessau Nord vom verlagerbaren Verkehr und andererseits der direkten Verknüpfung der Straßenerschließung der Gewerbe- und Industrieunternehmen auf dem Gelände des Waggonbau Dessau und dem Areal des Schlachthofes in Dessau Nord mit dem Bundesstraßennetz und der östlich

Dessaus verlaufenden Bundesautobahn A9.

Mit der Ostrandstraße wird die gleiche Strategie der konsequenten Koppelung von Wirtschafterschließung mit der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten verfolgt, die in den bereits fertiggestellten Straßennetzabschnitten (Südtangente, Randstraße Alten, Westtangente, Sollnitzer Allee usw.) schon heute eine stadtverträglichere Kfz-Verkehrsführung und eine Förderung der Verkehre des Umweltverbundes ermöglicht.

Ausgehend von der erfolgten Fertigstellung der Südtangente, der Randstraße Alten, der Osttangente, der Westtangente und der Südanbindung ist das im Verkehrsentwicklungsplan verankerte Straßennetz der Zielplanung zum überwiegenden Teil bereits verkehrswirksam.

Die verbliebenen Fehlstellen im künftigen Straßennetz der Stadt bestehen im Wesentlichen aus den im Norden der Stadt Dessau liegenden Straßenabschnitten:

- Bahnhofstraße
- Stadteinfahrt Nord
- Ostrandstraße

Die nachteiligen Wirkungen dieser Fehlstellen im Straßennetz der nördlichen Stadtgebiete wurden in einer Verkehrsuntersuchung über Auswirkungen veränderter Straßennetzstrukturen im Straßennetz auf Verkehrsentwicklung und Verkehrszusammensetzung dargestellt. Die im Rahmen des ExWoSt-Forschungsfeldes "Städte der Zukunft" erarbeitete Untersuchung kommt auf der Grundlage von systematisch über die Jahre 1991, 1994 und 2000 erhobene Verkehrsdaten zu folgendem zusammenfassenden Ergebnis:

*"Das innerstädtische Hauptstraßennetz in der Stadt Dessau war in der Vergangenheit durch eine auf das Stadtzentrum ausgerichtete radiale Straßennetzstruktur geprägt. Seit der Wende erfolgt zur Förderung von Lebens- und Einkaufsqualität im Stadtzentrum durch Reduzierung des motorisierten Straßenverkehrs, ein Umbau der innerstädtischen Hauptstraßenstruktur. Tangentiale Randstraßen sind ergänzt worden, das radiale Hauptstraßennetz wird zu Gunsten der Beschleunigung des ÖPNV zurückgebaut und das aufs Stadtzentrum ausgerichtete Radwegenetz ist ergänzt und im Bestand verbessert worden.*

*Bereits im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1992 werden verkehrspolitische Ziele im Sinne einer stadtverträglichen Mobilitätssteuerung formuliert, die in der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahr 1999 (mit Beschluß des Stadtrates Nr.: 939/99 vom 24.03.1999) bestätigt und präzisiert wurden. Auf dieser Grundlage wurden folgerichtig dementsprechende Zielstellungen in die Qualitätsvereinbarung der Stadt Dessau zum ExWoSt-Forschungsfeld "Städte der Zukunft" im Jahre 1997 aufgenommen.*

*Ein wesentlicher Teil tangentialer Netzergänzungen konnte im Süden und Westen der Stadt fertiggestellt werden und steht dem Kfz-Verkehr seit Anfang des Jahres 2000 zur Verfügung.*

*Aufgabe dieser Arbeit im Rahmen von ExWoSt war es, die verkehrlichen Wirkungen der Straßennetzergänzungen (Südtangente, Westtangente, Osttangente) im Rahmen der indikatorengestützten Erfolgskontrolle zu erfassen und zu analysieren.*

*Auf der Grundlage von vorliegenden Zählergebnisse aus den Jahren*

Anm.:

Die Ausgangssituation im Straßennetz von 1991 und die bis 2000 realisierten Ausbau-Etappen im Straßennetz sind dem Planteil des Verkehrsentwicklungsplanes zu entnehmen.

*1991 und 1994 und Verkehrszählungen im Mai/Juni 2000 konnten die Entwicklungen der Verkehrsbelastung und der -zusammensetzung auf den radialen Zufahrten zum Stadtzentrum für den Rad- und Kfz-Verkehr und die positiven Auswirkungen von Netzergänzungsmaßnahmen auf die Verkehrsentwicklung im Stadtzentrum nachgewiesen werden. Dabei konnte auch ein Bezug zur Entwicklung von Strukturdaten (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) zu den lokalen Unterschieden an den Zählstellen hergestellt werden.*

*In Stadtbereichen, in denen sich bereits die Verkehrsverlagerungen durch fertiggestellte Verbindungen für den Kfz-Verkehr auswirken, konnte ein Rückgang der Kfz-Verkehrsbelastungen im Straßenhauptnetz zur Innenstadt um 45 % erreicht werden. Und der Schwerverkehr hat auf diesen Straßen bis zum Jahr 2000 um 57 % gegenüber dem Jahr 1991 abgenommen.*

*In den nördlichen Stadtteilen, in denen bisher noch keine netzwerkstärkenden Straßenneubauten zu einer Entlastung führen, haben die Belastungen im Straßenverkehr dagegen um etwa 30 % zugenommen, wobei die Belastungen im Schwerverkehr um 10 % angewachsen sind.*

*Unter Beachtung dieser unterschiedlichen Entwicklungen im Kfz-Verkehr kann daher nur die Empfehlung ausgesprochen werden, das tangentielle Straßennetz im Norden der Stadt zu ergänzen, um auf diese Weise den Innenstadtbereich und auch die angrenzenden Wohngebiete vom verlagerten Kfz-Verkehr zu befreien, wie dieses bereits erfolgreich im Süden und Westen der Stadt geschehen ist."*

Damit bestätigt die reale Entwicklung des Stadtverkehrs die im Rahmen der verkehrsplanerischen Modellrechnungen nachgewiesenen positiven Wirkungen des neuen Straßenhauptnetzes in der Stadt Dessau.

Aufgrund der städtischen Beschlusslage zum Verkehrsentwicklungsplan und den damit einhergehenden Bewohnerforderungen aus dem Sanierungsgebiet Nord zur wirksamen Verkehrsentslastung dieses Gebietes wird die "Entlastungsstraße Schlachthof" bereits realisiert -beginnend mit der medientechnischen Erschließung. Über den Entwurf des B-Planes Nr. 147 werden - in Verbindung mit der Abwägung eingegangener Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren durch den Stadtrat vom 29.08.01 - die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen.

Deshalb werden die oben dargestellte Verkehrsproblematik und die abgeleiteten Zielsetzungen der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes in den Begründungszusammenhang des Plangebietes "Schlachthof Dessau-Nord" eingeführt.

In Umsetzung des Stadtratsbeschlusses vom 24.03.99 sind zwischenzeitlich die Verfahren zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes präzisiert worden. Das Planfeststellungsverfahren "2. Muldebrücke" wird parallel zum Planfeststellungsverfahren "Ringschluss Nord" durchgeführt. Damit wird die planungsrechtliche Sicherung der beiden Vorhaben entsprechend der Funktionszusammenhänge beider Bauabschnitte der Ostrandstraße zeitgleich festgeschrieben. Die Entlastungsstraße Schlachthof ist Teilabschnitt der Ostrandstraße, die, ergänzt durch die weiteren Teilabschnitte des zukünftigen Straßenhauptnetzes, auf der Grundlage des vorlie-

genden B-Planes realisiert werden soll. Das politische Votum für den Bau der Ostrandstraße in allen Teilabschnitten wurde im Beschluss zur Ausbauplanung des Straßenhauptnetzes durch den Stadtrat am 05.10.2000 nochmals mehrheitlich bestätigt.

### 1.3 Sanierungsziele

Gegenüber der förmlichen Festlegung der Satzung über städtebauliche Sanierungsmaßnahmen "Sanierungsgebiet Dessau-Nord" (Beschluss-Nr. 03/94 der Stadtverordnetenversammlung) und der städtebaulichen Rahmenplanung für das Schlachthofviertel, Stand Jan. 1997, ergab sich zunächst die Notwendigkeit, den nur für Gewerbe geeigneten Anteil der Flächennachnutzung zu erhöhen und dabei die der Ver- und Entsorgung dienenden Flächen zu integrieren.

Damit wurde auch die Neuformulierung der Sanierungsziele, die sich auf das Plangebiet beziehen, erforderlich.

Die geplante Flächenwidmung liegt zum einen im vorhandenen und aus heutiger Sicht in größerem Umfang zu erhaltenden Bestand begründet. Es handelt sich dabei vor allem um das Kühlhaus mit einer Reihe von Nachnutzungen (Mietbasis), eine Autowerkstatt, die Gasversorgung/DVV, Umformzentrale-Fernwärme und ein Heizwerk.

Zum anderen gibt es für das Heizwerk (Fernwärmeversorgungs GmbH) einen bestehenden Rechtstitel als Ergebnis einer Genehmigung nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 25.10.1994, welcher in den vorbereitenden



Untersuchungen von complan 1993 noch nicht berücksichtigt werden konnte. Ein Verzicht des Betreibers der Anlage auf seinen Rechtstitel konnte nicht erreicht werden. Diese relativ hohe Vorbelastung ermöglicht kaum noch eine Ausdehnung der Wohnfunktion im Sinne eines allgemeinen Wohngebietes in Richtung Osten. Selbst für die Wohnnutzung innerhalb eines Mischgebietes werden die Grenzwerte erreicht.

Für die eingeschränkten Gewerbegebiete waren im weiteren die prognostizierten lärmrelevanten Auswirkungen der Ost- randstraße, Teilstück Entlastungsstraße Schlachthof, in die Planung einzustellen.

Auf der Basis eines vorliegenden Schallschutzgutachtens (siehe auch Kap. 6.1.4 und 7.3.1) ist die Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel für die Gewerbegebiete und passiven Schallschutzmaßnahmen für fast alle geplanten Gebiete notwendig. Diese Situation wurde in den Sanierungszielen berücksichtigt.

• „Entlastungsstraße Schlachthof“

Aufgrund der vorgenannten Situation wird mehr gewerblicher Güterverkehr (insbesondere Lkw-Verkehr) entstehen. Es ist erklärtes Ziel der Stadt, den Gewerbeverkehr weitgehend aus den Wohnbereichen des Sanierungsgebietes herauszulösen. Deshalb wird die bisher in der städtebaulichen Rahmenplanung vorgesehene Nutzung der Schlachthofstraße und der Eduardstraße als Zufahrtswege zum Plangebiet "Schlachthof Dessau-Nord" unter den Bedingungen des erhöhten LKW-Verkehrs nicht mehr günstig.

Im vorliegenden Konzept soll die „Entlastungsstraße Schlachthof“ deshalb 3 Funktionen übernehmen:

- a) Erschließung der angrenzenden Bauflächen
- b) Entlastung für die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete des Sanierungsgebietes Dessau Nord, insbesondere für die Schlachthofstraße, Eduardstraße, Mendelssohnstraße und Lessingstraße
- c) Verbindung als Teilstück des Ringschlusses Nord (zu einem späteren Zeitpunkt)

Die Verbindungsfunktion basiert auf dem Beschluss der zweiten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau (Stadtratsbeschluss Nr. 939/99 vom 24.03.99). Bei der Konkretisierung der Verkehrs- und Fachplanungen Ringschluss Nord, Entlastungsstraße und zweite Muldebrücke liegen auch die nachstehenden Grundsätze der Dessauer Verkehrsplanung als Oberziele zugrunde:

- > Verkehrsentlastung der Innenstadt und der Wohngebiete
- > Stadtverträgliche und leistungsgerechte Verkehrserschließung der Gewerbe- und Industriestandorte

Die angestrebte Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums und des Stadtgebietes Nord ist allein durch den Bau der Stadteinfahrt Nord, also unter Verzicht auf die Realisierung des Ring-

schluss und der zweiten Muldebrücke, nicht umsetzbar. Die bei dieser Straßennetzkonstellation zu erwartenden täglichen Verkehrsmengen, ca. 19.000 Kfz/24 h im Bereich des Friederikenplatzes, ca. 12.000 Kfz/24 h in der Karlstraße und 15.000 Kfz/24 h in der Kurt-Weill-Straße (Abschnitt zwischen Albrechtsplatz und Karlstraße) würden zu einem neuen städtebaulichen Mißstand führen, der den oben genannten Planungsgrundsätzen hinsichtlich der Wohnqualität und den bisherigen Sanierungszielen widerspricht, weil sich die gegenwärtigen Verkehrsbedingungen deutlich verschlechtern würden.

Der Bau des Ringschlusses, der Entlastungsstraße Schlachthof und der zweiten Muldebrücke sichert schon ohne flankierende verkehrslenkende Maßnahmen eine deutliche Minderung der Verkehrszunahme in Dessau Nord, er gewährleistet die angestrebte Verringerung der derzeitigen Verkehrsbelastungen in den Wohnquartieren, insbesondere im Zuge der Kurt-Weill-Straße, der Karlstraße und des Friederikenplatzes allerdings noch nicht im vollen Umfang.

Deshalb muss die Kopplung der geplanten Straßennetzerweiterung mit restriktiven, verkehrslenkenden Maßnahmen im Stadtgebiet Nord erfolgen. Die Einführung von Maßnahmen nach dem Tempo-30-Konzept der Stadt Dessau (Rechts-vor-Links-Regelungen in den jetzigen Hauptstraßen, Lichtsignal-Zuflußbegrenzungen, Geschwindigkeitsminderungen durch Engstellen usw.) im Zusammenhang mit dem Bau des Ringschlusses und der zweiten Muldebrücke werden jedoch zu deutlich stärkeren Verlagerungseffekten des wohngebietsfremden Verkehrs und somit zur Verkehrsberuhigung der "nördlichen" Wohngebiete führen.

Nach den Modellrechnungen unter Einschluß der baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen kann eine Senkung der Verkehrsbelastungen in Dessau Nord gegenüber dem Istzustand (bei gleichzeitiger Verkehrsentlastung im Dessauer Stadtzentrum) nachgewiesen werden.

Die Dimensionierung der Entlastungsstraße Schlachthof soll sich gegenüber dem bisher geplanten "Erschließungsstandard" aufgrund der beschriebenen 3 Funktionen nicht ändern. Nur in den Knotenpunktzufahrten wird bei der Funktion c die Einordnung von Linksabbiegespuren notwendig.

• "Ostrandstraße"

Die gesamte Ostrandstraße (also auch die Entlastungsstraße Schlachthof) soll keine Widmung als Bundes- oder Landesstraße erhalten, sondern eine Gemeindestraße werden. Deshalb ist ein Planfeststellungsverfahren von vornherein nicht zwingend notwendig. Nach § 37 Abs. 4 StrGLSA können Bebauungspläne die Planfeststellung ersetzen.

Dies gilt besonders in bebauten Innenbereichen, bei denen neben den straßenrechtlichen Ausweisungen gleichzeitig die bauliche Nutzung der Nachbargrundstücke geregelt werden

soll. Das trifft auf das Plangebiet zu. Ebenso sind Abschnittsbildungen zulässig, wenn diese eine selbständige Verkehrsbedeutung haben. Im konkreten Fall würde die Ostrandstraße in 3 Abschnitte gegliedert:

- 1.BA Entlastungsstraße Schlachthof von Lessingstraße bis Friederikenplatz
- 2.BA Ringschluss Nord von der Erschließungsstraße Industriepark Waggonbau bis zur Lessingstraße
- 3.BA 2. Muldebrücke vom Friederikenplatz bis zur Oranienbaumer Chaussee

Für den 1. BA wird das Baurecht über den vorliegenden Bebauungsplan herbeigeführt. Für den 2. und 3. BA ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Die selbständige Verkehrsfunktion des Abschnittes „Entlastungsstraße Schlachthof“ ergibt sich aus den oben beschriebenen Erschließungs- und Entlastungsfunktionen.

Um eine „durchgängige Betrachtung“ aller drei Abschnitte zu sichern, wurde für die gesamte Ostrandstraße eine UVS erarbeitet, die in die Begründung des Bebauungsplanes einfließt (siehe auch Kap. 3.3.3, 5.5 und 6). Aus dem Ergebnis dieser UVS ist ersichtlich, dass dem Gesamtvorhaben für die dort behandelten Sachverhalte auch im 2. und 3. Abschnitt keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Somit sind aus umweltrelevanter Sicht die Sanierungsziele nicht weiter zu ergänzen oder zu ändern.

- **Abgeleitete Ziele**

Auf der Grundlage der 1993er Oberziele "Umgestaltung des Schlachthofes mit Öffnung zum Wohngebiet und Herstellen der Durchlässigkeit für Bürgerinnen und Bürger" sowie der "Verknüpfung von Wohngebiet und Grünflächen mit dem Landschaftsraum Muldufer" wurde Anfang 1997 eine städtebauliche Rahmenplanung für das Schlachthofgelände erarbeitet und mit seinem Freiraum- und Erschließungskonzept sowie dem möglichen Baumassen- und Nutzungskonzept beschlossen. Daraus wurde ein B-Plan-Vorentwurf "Schlachthof Dessau-Nord" entwickelt, der die heutigen Anforderungen aus der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung und die Möglichkeiten zur Weiternutzung der restlichen Bestandsgebäude und nach der Aufgabe des Schlachthofgeländes etablierten Nutzungen nicht konsequent absicherte. Die Berücksichtigung der beschlossenen 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes und der heutigen Bestandssituation erfordern ebenso eine Fortschreibung der Sanierungsziele, die dem jetzigen Bebauungsplan-Entwurf zugrunde liegen sollen.

# Sanierungsgebiet Dessau-Nord



oben: Luftbild mit Sanierungsgebietsgrenzen und Darstellung des aktuell geplanten Straßennetzes im Plangebiet des BPl. Nr. 147

## Die Sanierungsziele in der "Städtebaulichen Rahmenplanung für das Schlachthofviertel" (Jan. 1997):

In der Rahmenplanung für das Schlachthofviertel wurden Anfang 1997 die Sanierungsziele konkretisiert. Dazu wurde im Vorwort des Baudezernenten ausgeführt: "...So deutlich die städtebaulichen Ziele für die straßenbegleitende Grün-

Die in der nebenstehenden linken Spalte zitierten "alten" Ziele des 1997er Rahmenplanes sind so allgemein gehalten, dass sie auch heute weiter gelten können. Insbesondere bleibt das in der bisherigen Bauleitplanung bereits formulierte Ziel, an geeigneter Stelle im Stadtgebiet Dessau einen Ersatzstandort für die Verlagerung des Tierheims am Reichardtswall zu finden. Die in der Zwischenzeit konkretisierten weiteren Dessauer Entwicklungs-Randbedingungen machen jedoch auch eine Konkretisierung der Sanierungsziele erforderlich, welche -soweit möglich- in den verbindlichen Bauleitplan zu übersetzen sind:

- **Berücksichtigung der Ziele und Inhalte der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes durch**

derzeitbebauung und deren blockbildende Ergänzungen mittlerweile auch formuliert und zum Teil erfolgreich umgesetzt sind, so offen sind die konkreten Ziele für die bauliche Entwicklung im ehemaligen Schlachthofgelände."

In der Analyse heißt es im beschlossenen Rahmenplan weiter: "...Das Schlachthofviertel liegt an der Nahtstelle zwischen der gründerzeitlichen Stadtentwicklung, die im Westen anschließt, und dem auf die Landschaft bezogenen ehemaligen Bürgerpark Friedrichsgarten im Osten. Diese Nahtstelle ist durch das Kraftwerk, die vorhandenen Bahnanlagen, große Garagenanlagen und weitere unstrukturierte Gewerbenutzungen sowie das brachgefallene Schlachthofgelände selbst nicht verbindend ausgestaltet, sondern als trennende Fuge übriggeblieben.

Außer der Frage nach der sinnvollen Nutzung ist die verkehrliche Einbindung zu beantworten... Heute wird selbstverständlich von einer Fortsetzung der Straße Friederikenplatz als Rückgrat der Schlachthoferschließung ausgegangen...

Darüberhinaus sind die Rudimente der gründerzeitlichen Blockrandbebauung als Ansätze einer erstrebenswerten Blockbildung und die Typologie der Stadtvillen am Muldufer interessant. So sollen die erhaltenswerten gründerzeitlichen Baustrukturen in der neuen Konzeption berücksichtigt werden. Im übrigen relativieren die vorhandenen und bleibenden gewerblichen und industriellen Baustrukturen die Suche nach dem geeigneten städtebaulichen Maßstab."

Zusammengefasst lassen sich damit als Ziele für die Planung und natürlich die Umsetzung dieser Planung nennen:

- **die Wiederherstellung historischer Bezüge,**
- **die Verflechtung von Stadt- und Landschaftsraum sowie**
- **die Etablierung möglichst gemischter Nutzungen zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung**

- **Übernahme der Straßennetzerweiterung und Kopplung mit restriktiven, verkehrslenkenden Maßnahmen im Sanierungsgebiet Nord**
- **Sicherung von Flächen für eine zweite Muldebrücke**
- **Sicherung und verträgliche Weiterentwicklung der vorhandenen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Versorgung) unter Beachtung grüngestalterischer und stadtökologischer Aspekte und Berücksichtigung vorhandener Vorbelastungen**
- **Festsetzung von immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln für Gewerbegebiete und passiven Schallschutzmaßnahmen für Wohnfunktionen**
- **Sicherung vorhandener Sport- und Freizeitanlagen**
- **Flächenrecycling statt Neubau auf der grünen Wiese**
- **Integration von denkmalgeschützten Gebäuden in das städtebauliche Gesamtkonzept**
- **Verflechtung von Stadt- und Landschaftsraum im Zuge des Aufbaus eines internen Freiraumsystems**

#### 1.4 Erfordernis der Planaufstellung

Die Aufstellung des B-Planes ist aus nachstehenden Gründen erforderlich:

- Fortführung bisher erfolgreicher Sanierungsmaßnahmen
- Planung und Realisierung der das Plangebiet querenden und erschließenden Straßen mit dem "Rückgrat" der Entlastungsstraße
- Zonierung der beabsichtigten und sich überwiegend aus dem Bestand ergebenden Nutzungsmöglichkeiten in Wechselwirkung zu Auswirkungen der o.g. künftigen Funktion "C" der Entlastungsstraße.

Aufgrund dieses städtebaulichen Ordnungsbedarfs wird der Bebauungsplan als vorzeitiger B-Plan gemäß § 8 Abs. 4 BauGB vor dem Flächennutzungsplan aufgestellt.

Mit der Umsetzung des Bebauungsplanes ist untrennbar die komplette Neuordnung der technischen und verkehrlichen Infrastruktur verknüpft. Dies ist ein entscheidender Ansatzpunkt für die Umsetzung der Sanierungsziele und den Einsatz umweltschonender Maßnahmen/Verfahren/Einrichtungen/Methoden im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Der Umbau des früheren Schlachthofgeländes stellt einen wichtigen Baustein der Innenentwicklung der Stadt Dessau dar, weil damit der Forderung nach sparsamem Umgang mit der nicht vermehrbaren Ressource "Boden" entsprochen wird.

## 2 Lage, räumlicher Geltungsbereich

### 2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt am östlichen Rand Dessaus, zwischen den gründerzeitlichen Stadtquartieren im Bereich Lessing-, Mendelssohn-, Karl-, Rabe-/Reinicke- und Schlachthof-Straße und dem auf die Landschaft bezogenen ehemaligen Bürgerpark Friedrichsgarten im Osten, der durch die Mulde begrenzt wird.

Aus dem Titelblatt dieser Begründung und nebenstehendem Luftbild kann die Lage im Stadtgebiet entnommen werden. Der detaillierte Verlauf der Plangebietsgrenzen ist aus der Planzeichnung des B-Planes Nr. 147 ablesbar.

### 2.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes lässt sich folgendermaßen umschreiben:

Im Uhrzeigersinn wird er in etwa begrenzt

- im Norden durch die Lessingstraße,
  - im Osten durch die wasserseitige Böschungsschulter des Reichardtwalls sowie den landseitigen Dammfuss der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (gegenüber dem bisherigen Entwurf unter Ausschluss des bahneigenen Flurstückes 1077),
  - im Süden/Südosten durch den landseitigen Dammfuß des Hochwasserschutzdeiches entlang der Mulde (Der Geltungsbereich des B-Planes ist im Verfahrensverlauf an die Grenze des laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Deichrekonstruktion angepasst worden),
  - im Westen durch die Schlachthofstraße/Eduardstraße.
- Der Geltungsbereich des B-Planes (Satzung) wurde gegenüber der Planfassung (Entwurf) des Standes 12. 12. 2002 geringfügig aufgrund einer Angleichung mit dem Zuordnungsplanverfahren (ZOP) 141 "Sportplatz Einheit" geändert. Betroffen ist ausschließlich kommunales Flurstückseigentum.



## 3 Planungsrecht, Sonstige relevante Planungen

### 3.1 Planungsrechtliche Situation

Bis zur endgültigen Rechtskraft des B-Planes können Bauanträge nach § 33(1) BauGB beurteilt werden. Dabei sind die Festsetzungen des B-Plans schriftlich anzuerkennen. Darüberhinaus gelten aufgrund der Lage im Sanierungsgebiet die Regelungen des §144(1,2) BauGB.

Der Flächennutzungsplan (FNP), der vom Stadtrat beschlossen und im Genehmigungsverfahren befindlich ist, stellt für das Plangebiet gemischte und gewerbliche Bauflächen dar.

Anm.:

Das Planfeststellungsverfahren für die Rekonstruktion des Hochwasserschutzdammes im Süden / Südosten ist eingeleitet.

Der vorliegende B-Plan Nr. 147 ist insofern aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Gemäß §2 Abs.3 Nr.3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) müssen Bebauungspläne, die ein Planfeststellungsverfahren ersetzen, dann einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, wenn das beabsichtigte Vorhaben in der Anlage zu § 3 UVPG aufgelistet ist. Das im Plangebiet relevante Straßenbauprojekt "Ringschluss Dessau-Nord" ist ein Vorhaben, das mit seinen Abschnitten Ringschluss-Nord und 2. Muldebrücke über ein Planfeststellungsverfahren abgesichert wird. Da es sich aber um keine Bundesfernstraße handelt (sondern um eine Hauptsammelstraße C IV), ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht zwingend vorgeschrieben. Die Stadt Dessau hat wegen der Bedeutung des Straßenbauprojekts "Ringschluss Dessau-Nord" beschlossen, dennoch eine UVP durchzuführen und dementsprechend die Umweltverträglichkeitsstudie "UVS Ringschluss Dessau-Nord mit zweiter Muldebrücke" als wesentlichen Teil der UVP erarbeiten lassen (sh. Anhang Quellen).

Da der Abschnitt "Entlastungsstraße Schlachthof" hinsichtlich der Planungsgrundlagen allerdings schon weit entwickelt und mit der städtebaulichen Entwicklung im Gebiet des Schlachthofes direkt verknüpft ist sowie die Dringlichkeit der Sanierungsfortführung besteht, soll dieser Abschnitt innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans Nr.147 planungsrechtlich abgesichert werden.

Die Ergebnisse des B-Plans stimmen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung überein.

### 3.2 Sonstige relevante Planungen

- Das Plangebiet ist Teil des festgestellten Sanierungsgebietes Dessau-Nord (sh. auch "Vorbereitende Untersuchung").
- Im städtebaulichen Rahmenplan zum Schlachthofviertel (1997) wird das Plangebiet als Nahtstelle zwischen städtischer Bebauung und Landschaft (Muldaue) gesehen. Es nimmt Vernetzungsfunktionen wahr und muss dementsprechend ausgebildet werden. Im übrigen sind die Sanierungsziele wie vorgenannt zu konkretisieren.
- Der Landschaftsplan der Stadt Dessau wurde im inhaltlichen Arbeitsstand des Entwurfes in den Flächennutzungsplan übernommen, welcher zur Genehmigung im LVA eingereicht wurde. Zu der geplanten Bebauung des Schlachthofviertels werden im Landschaftsplan keine erheblichen Bedenken geäußert.
- Ein auf den Geltungsbereich des B-Planes 147 bezogener Grünordnungsplan (GOP) wird in den Bebauungsplan integriert. Dies erfolgt mit vorliegendem Entwurf unter Einbeziehung der v.g. Beschlusslage zur Abwägung.

Anm.:

Die wesentlichen Ergebnisse der o.a. UVS sowie weitere für die UVP erforderlichen Aussagen sind in diese Begründung integriert. Für genauere Informationen wird das Heranziehen der Originalarbeiten empfohlen.

- Die UVS zur Ostrandstraße wird im Grünordnungsplan berücksichtigt.
- Die schalltechnische Untersuchung des Büros Dr. Zöllner zum B-Plan Nr. 147(1999) und die schalltechnischen Berechnungen zum Neubau der Entlastungsstraße Dessau-Nord (Halle-Projekt 9/2000) werden für die B-Plan-Festsetzungen berücksichtigt.
- Zum Zeitpunkt der Erstellung der Satzungsfassung des B-Planes wird das Zuordnungsverfahren (ZOP) 100.1 mit Bestand "Schlachthof" durchgeführt. Im Rahmen neuer Zuordnungen erfolgen geringfügige Änderungen in der Flächenausweisung und damit Angleichungen an den zukünftigen Stand der Zuordnung.
- Der Geltungsbereich des B-Planes wird darüber hinaus vom ZOP 141 "Sportplatz Einheit" im östlichen Anschluss berührt.

### 3.3 Verfahrenverlauf

- Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" wurde am 29.11.1995 beschlossen (Aufstellungsbeschluss Nr. 771/95 des Stadtrates der Stadt Dessau) und am 18.12.1995 bekanntgemacht.
- Es wurde eine frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB durchgeführt. Dabei erfolgte vom 01.08.-29.08.1997 die Offenlage des städtebaulichen Rahmenplanes im damaligen Sanierungsamt.
- Gemäß § 4 BauGB sind die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 20.11.1997 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert worden.
- Der Entwurf des Bebauungsplans wurde am 09.06.1999 beschlossen und in der Zeit vom 10.06.1999 bis zum 12.07.1999 nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.
- Der Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss hat am 27.11.2000 den Entwurf des Bebauungsplans beschlossen und zur 2. öffentlichen Auslegung bestimmt. Weil sich inhaltlich und verfahrenstechnisch in der Zwischenzeit Änderungen ergeben haben, wird der Verfahrensschritt der Offenlegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) auf Grundlage des § 3 Abs. 3 BauGB wiederholt.
- In der Zeit vom 04.01.2001 bis zum 05.02.2001 hat der Entwurf des Bebauungsplanes erneut offengelegen.
- Der Stadtrat hat am 29.08.2001 die vorgebrachten Anregungen der Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange geprüft.
- Der Wirtschafts-, Planungs- und Bauausschuss hat am 26.02.2003 den Entwurf des Bebauungsplans beschlossen und aufgrund der sich ergebenden weiteren Änderungen zur 3. öffentlichen Auslegung bestimmt.

- In der Zeit vom 07.04.2003 bis zum 09.05.2003 hat der Entwurf des Bebauungsplanes erneut offengelegen.
  - Der Stadtrat hat am 17.12.2003 die vorgebrachten Anregungen der Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange geprüft.
- Die Anregungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger aus dem bisherigen Verfahren sind auf der Basis der vom Stadtrat gefassten Abwägungsbeschlüsse im vorgeschriebenen Umfang in die vorliegende Genehmigungs-Fassung des B-Planes Nr. 147 eingeflossen.

## 4 Planungskonzept

### 4.1 Verkehrskonzept

Entsprechend der zweiten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird davon ausgegangen, dass die Straßen in Dessau Nord einschließlich des Friederikenplatzes überwiegend nur noch der verkehrlichen Erschließung des Stadtteils dienen. Durch die Hauptsammelstraße "Ringschluss Dessau Nord" mit einem geplanten zweiten Muldübergang soll die Anbindung an das Hauptstraßennetz erfolgen. Die Entlastungsstraße Schlachthof ist Teil des Ringschlusses Nord und dient gleichzeitig auch der Entlastung des Stadtteils Dessau-Nord von gebietsfremdem Verkehr.

Neben der notwendigen Erschließungsfunktion sichert die Entlastungsstraße Schlachthof in Verbindung mit dem Ringschluss Nord und der 2. Muldebrücke eine stadtverträgliche Führung des Gewerbe- und Wohngebietsverkehrs zwischen dem übergeordneten Straßennetz (B 185, B 184) und dem entstehenden Gewerbe- und Mischgebiet auf dem Schlachthofgelände sowie den gründerzeitlichen Wohngebieten, da die bisher notwendige Nutzung der Schlachthofstraße als Hauptzufahrt entfallen kann. Erst dadurch wird die dort bestehende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme voll wirksam. Gleichzeitig können die neu zu projektierenden Ost-West-Straßenanbindungen im B-Plan-Gebiet ebenfalls geschwindigkeitsreduziert oder verkehrsberuhigt gestaltet werden.

Die Ostrandstraße bedeutet ein Straßenneubauvorhaben. Es ist Bestandteil des im Verkehrsentwicklungsplan festgesetzten künftigen Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau.

Mit dem Bau der Ostrandstraße wird die gleiche Strategie der konsequenten Koppelung von Wirtschafterschließung mit gleichzeitiger Verkehrsberuhigung in Wohngebieten verfolgt, die in den bereits fertiggestellten Straßenabschnitten (Südtangente, Westtangente, Sollnitzer Allee usw.) schon heute eine stadtverträgliche Führung des Kfz-Verkehrs und eine Förderung der Verkehre des Umweltverbundes ermöglicht.

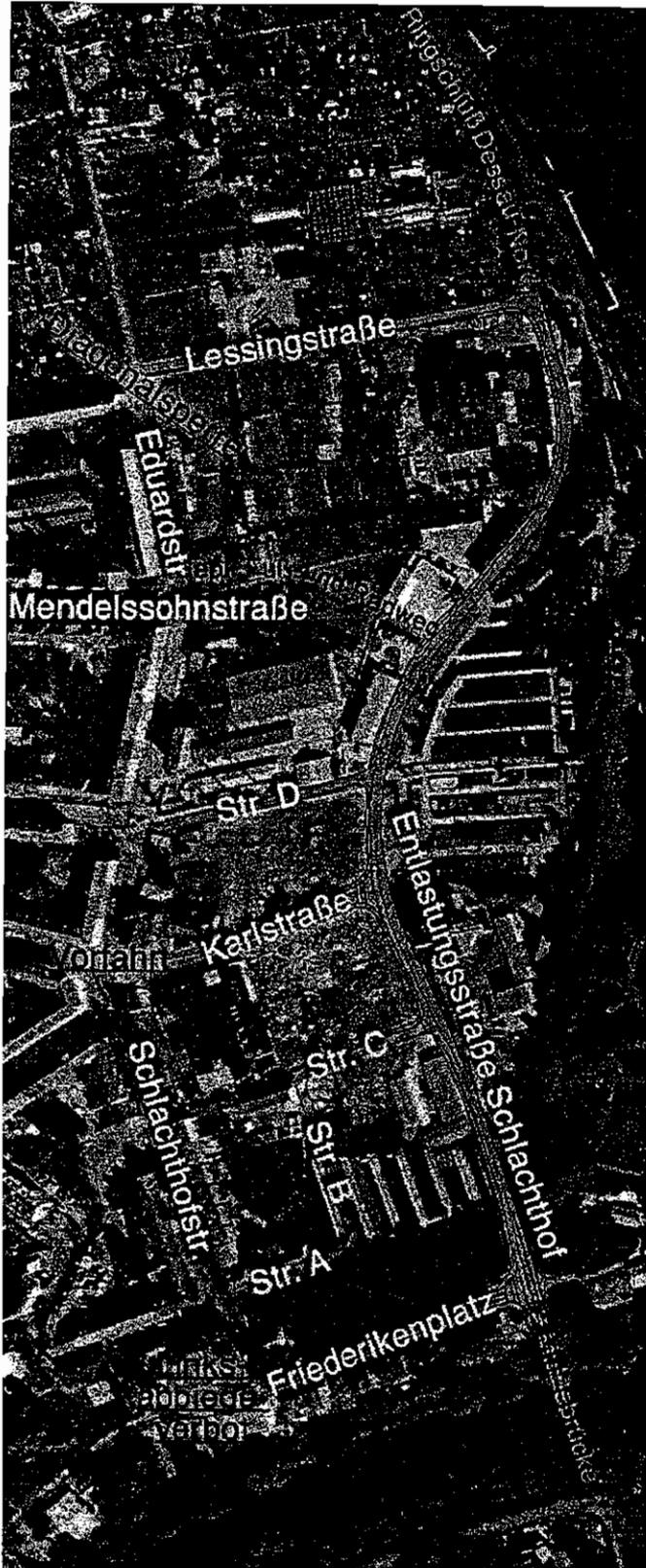
Die Bindung erheblicher Verkehrspotentiale durch die Ostrandstraße, die die Verkehrsströme in Nord-Süd- sowie Nord-Ost- Richtung um die Innenstadt und das Stadtgebiet Dessau Nord führt, sichert eine erhebliche Verkehrsentslastung der Dessauer Innenstadt und des Stadtteiles Dessau-Nord, insbesondere im Bereich der Karlstraße, Kurt-Weill-Straße und Albrechtstraße sowie des Friederikenplatzes. Durch den Netzschluss zwischen der an die B 184 angebundenen Haupteerschließungsstraße des Industrieparks Waggonbau Dessau (WBD), der Erschließungsstraße des Gewerbegebietes auf dem Schlachthofgelände (Entlastungsstraße Schlachthof) und der B 185 (Autobahnzubringer-Ost) wird neben Entlastungseffekten im Stadtgebiet Dessau-Nord und im Stadtzentrum auch die Erschließungsqualität der genann-

unten:

Integration des Straßennetzes auf der Basis der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Dessau mit den Unterabschnitten der Entlastungsstraße Schlachthof und 2. Muldebrücke in das Luftbild/Stand 1997

ten Gewerbestandorte nachhaltig verbessert.  
Die Ostrandstraße gliedert sich in 3 Bauabschnitte:

- a) 1.BA Entlastungsstraße Schlachthof
- b) 2.BA Ringschluss Nord
- c) 3.BA 2. Muldebrücke



#### 4.1.1 Entlastungsstraße Schlachthof

Die Trassenlänge des Neubauabschnittes Entlastungsstraße Schlachthof beträgt ca. 750 m. Als Straßenquerschnitt ist eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen und einem einseitigen Rad-/Gehweg vorgesehen.

Der Bauanfang der Entlastungsstraße Schlachthof wird durch die Lage des Friederikenplatzes und der 2. Muldebrücke bestimmt.

Das Bauende bildet die Einmündung Lessingstraße/Entlastungsstraße Schlachthof, die in ihrer Lage auf die Fortführung des Straßenzuges im Bauabschnitt Ringschluss Nord abgestimmt wird.

Die Neubaustrecke der Entlastungsstraße Schlachthof lehnt sich über weite Bereiche an die Trasse der bisherigen Gleisanlagen der Anschlussbahn des Heizwerkes-Ost und an die bestehenden Straßenführungen an. Damit kann die ökologische Eingriffsintensität des Straßenbaus gemindert werden und eine beidseitige, also optimale Erschließungsfunktion der Entlastungsstraße erreicht werden, ohne in bestehende Bebauung eingreifen zu müssen.

Die Entlastungsstraße Schlachthof ist Bestandteil des im Verkehrsentwicklungsplan und im Entwurf zum Flächennutzungsplan festgesetzten künftigen Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau.

Nach §3 des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt ist die Entlastungsstraße Schlachthof als Gemeindestraße zu klassifizieren. Diese Einstufung gilt sowohl für die Entlastungsstraße als Einzellösung (vorgezogene Realisierung) als auch in Verbindung mit dem Ringschluss Nord und der 2. Muldebrücke.

Entsprechend der funktionalen Gliederung des Straßennetzes gemäß RAS-N ist die Entlastungsstraße Schlachthof als Haupt-sammelstraße (C IV) einzustufen.

#### 4.1.2 Bestehende Verkehrsverhältnisse

Aus der Verkehrserhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Dessau Nord ergeben sich folgende Kennziffern für den Istzustand des Straßenverkehrs in diesem Stadtgebiet:

- Für das Stadtgebiet Dessau Nord östlich der Albrechtstraße wurden folgende Verkehrsströme ermittelt:
  - Quellverkehr ca. 5.600 KFZ/24h
  - Zielverkehr ca. 5.300 KFZ/24h
  - Durchgangsverkehr ca. 6.800 KFZ/24h
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs in Dessau Nord, also des Verkehrs, der weder sein Ziel noch seine Quelle in Dessau Nord hat, beträgt ca. 55% an dem in das Stadtgebiet einfahrenden bzw. aus dem Gebiet ausfahrenden Verkehr.
- Der stärkste Durchgangsverkehr wurde in der Albrechtstraße und zwischen der Kurt-Weill-Straße und dem Friederikenplatz ermittelt. Für die Wegebeziehungen Friederikenplatz-Goethestraße und Friederikenplatz-Schillerstraße bewegen sich die Durchgangsverkehre im vernachlässigbaren Bereich.

Die bestehende Verkehrssituation im Stadtgebiet Dessau-Nord wird gegenwärtig durch eine hohe Verkehrsbelastung der gründerzeitlichen Wohnquartiere geprägt. Besonders die Belastung des Straßenzuges Albrechtstraße - Kurt-Weill-Straße - Karlstraße - Friederikenplatz stellt eine Konfliktsituation dar, die nicht mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes zur Verkehrsberuhigung von Wohngebieten der Stadt Dessau vereinbar ist.

#### 4.1.3 Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Die schrittweise Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf ein Entlastungsstraßennetz, das gleichzeitig der Verbesserung der Wirtschafterschließung dient, ist ein wichtiges Planungsinstrument, welches in der am 24.3.1999 durch den Dessauer Stadtrat beschlossenen 2. Fortschreibung des Verkehrskonzeptes der Stadt seinen Ausdruck gefunden hat.

Die Straßennetzstruktur für den B-Plan Nr. 147, in dessen Geltungsbereich die Entlastungsstraße Schlachthof liegt, wurde folgerichtig aus der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Dessau und den damit verbundenen politischen Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung abgeleitet. Maßgebend für die Struktur des im Geltungsbereich des B-Planes liegenden Straßennetzes ist die als Entlastungsstraße Schlachthof bezeichnete Nord-Süd orientierte Straßenachse, die als Spange zwischen dem Friederikenplatz und der Lessingstraße liegt.

Die übrigen Erschließungsstraßen des B-Plangebietes ver-

binden das bestehende Straßennetz des Stadtgebietes Dessau-Nord mit der Entlastungsstraße Schlachthof.

Entgegen dem Beschluss über die Abwägung zu den vorgebrachten Anregungen zum Planentwurf (Stand 23.10.2000) vom 29.08.2001 hat hierbei folgende Änderung in der Straßenplanung stattgefunden: Die vorgesehene Stichstraße mit Wendehammer (verlängerte Mendelssohnstraße) entfällt, da nach nochmaliger Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der Erschließungserfordernisse entschieden wurde, statt der Straßenführung hier eine durchgehende Rad-/Fußwegeverbindung zwischen Eduardstraße und Entlastungsstraße vorzusehen.

Die Entlastungsstraße Schlachthof ist eine selbständige, nutzungsfähige Erschließungsstraße im Gewerbegebiet Schlachthof, die in Verbindung mit der 2. Muldebrücke und dem Ringschluss Nord auch über den Bebauungsplan hinausreichende Verkehrsaufgaben übernehmen soll.

Als nutzungsfähiger Unterabschnitt dient die Entlastungsstraße Schlachthof der Straßenerschließung der bestehenden und künftigen Gewerbeunternehmen auf dem Areal des Schlachthofes in Dessau Nord und der Entlastung von Wohngebietsstraßen (Schlachthofstr., Eduardstr., Lesingstr.) in Dessau Nord vom verlagerbaren Kfz-Verkehr, insbesondere vom Wirtschafts- und Schwerverkehr und dem Wirtschaftsverkehr aus der Scheplake.

Unter Ansatz der vollständigen Wirksamkeit des Ringschlusses Nord und der 2. Muldebrücke fungiert die Entlastungsstraße Schlachthof u.a. als direkter Zubringer von den Gewerbestandorten (Gewerbegebiet Schlachthof, Industriepark Waggonbau Dessau) zur Bundesautobahn A9 und zum übergeordneten Bundesstraßennetz (B184, B185) und ermöglicht so eine umfassende Verkehrsentslastung von Stadtkern und Wohngebieten.

Durch den Vergleich der Planungsfälle ohne Ostrandstraße/Entlastungsstraßennetz gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau (PF 0,2) mit einer Belegung (außerhalb Plangebiet)

- Schlachthofstraße 11.377 KFZ/24h
- Karlstraße 7.617 KFZ/24h

und mit voll funktionsfähiger Ostrandstr. (PF As-4.4/605 Vb)

- Schlachthofstraße 4.643 KFZ/24h (-6.743!)
- Karlstraße 5.871 KFZ/24h (-1746!)

wird die bestehende Konfliktsituation und die Möglichkeit der Konfliktminderung zwischen der dortigen überwiegenden Wohnnutzung und dem fließenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, durch die Verwirklichung der vorliegenden Planung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes verdeutlicht.

Die Entlastungsstraße Schlachthof hat die folgenden 3 verkehrlichen Aufgaben:

- a) Direkte Straßenerschließung für die geplanten und vorhandenen Gewerbeansiedlungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes Nr. 147:

Die Erschließungsfunktion der Entlastungsstraße Schlachthof ergibt sich aus den im vorliegenden B-Plan entlang dieser Straßenachse vorgesehenen Gewerbegebieten, deren Straßenanbindung direkt über die Entlastungsstraße Schlachthof realisiert wird.

- b) Wohngebietsverträgliche Straßenanbindung der bestehenden Gewerbeansiedlungen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des BPl. Nr. 147:

Die im Bereich der Lessingstraße/Scheplake bestehenden Gewerbebetriebe

- Gütertransporte A. Oertel
- Baustoffservice GmbH Dessau, Baustoffe und Malerbedarf, Groß- und Einzelhandel
- Gärtnerei Steffen
- Gefahrenmeldetechnik Hermann GmbH
- Sanitär-, Gas- und Heizungsinstallation, Firma Löser & Martinke
- Tectem, Bezirksvertretung Dessau
- Haushalttechnikhandel Halle-Dessau KG
- B & K Thermotransporte und Spedition
- Mulde-Bau Dessau GmbH

sowie die auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofes und angrenzend etablierten Betriebe

- ATEX-Autoexperte Firma Th. Rust
- Fernwärmeversorgungs-GmbH Dessau (Betriebsleitung, technische Betriebsführung, Heizwerk Ost)
- Gasversorgung Dessau GmbH
- Dessauer Fleischzentrum GmbH
- LVM-Versicherungen
- Futtermarkt
- C & M Getränkemarkt

sind gegenwärtig nur über das bestehende Wohngebietsstraßennetz erreichbar.

Durch den Bau der Entlastungsstraße Schlachthof ist eine wohngebietsverträglichere Führung des gewerblichen Ziel- und Quellverkehrs der o.g. teilweise verkehrsintensiven Unternehmen möglich, die besonders positive Entlastungseffekte in der Lessingstraße, Eduardstraße und Schlachthofstraße erwarten lassen. Durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Diagonalsperre Lessingstraße, Linksabbiegeverbot vom Friederikenplatz in die Schlachthofstraße, Hauptstraßenführung im Zuge der Karlstraße/verlängerte Karlstraße > sh. auch Luftbild S. 17) kann eine erhöhte Bindung erheblicher Verkehrspotentiale auf der Entlastungsstraße Schlachthof erreicht werden.

Das bedeutet, schon die Funktionsfähigkeit der Entlastungsstraße Schlachthof als Einzellösung (ohne Ringschluss Nord

Anm.:

Die vollständigen Planunterlagen zum Dessauer Straßennetz incl. der abgehandelten Alternativen und Belastungsauswirkungen sind in der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes enthalten.

und 2. Muldebrücke) würde zu spürbaren Verkehrsentlastungen in der Schlachthofstraße, Eduardstraße und Lessingstraße führen!

- c) Wohngebietsverträgliche Straßenanbindung des Gewerbegebietes Schlachthof an das übergeordnete Straßennetz und stadtverträgliche Führung des aus Wohngebieten und Stadtzentrum verlagerbaren Kfz-Verkehrs:

Die Erschließungs- und Entlastungswirkungen der Entlastungsstraße Schlachthof werden durch die geplante Einbindung der Entlastungsstraße Schlachthof in die Vorhaben Ringschluss Nord und 2. Muldebrücke noch deutlich verstärkt. Durch den Netzschluss des Ringschlusses Nord zwischen der Haupteerschließungsstraße des Industrieparks Waggonbau Dessau (WBD) und der Erschließungsstraße des Gewerbegebietes auf dem Schlachthofgelände wird die Erschließungsqualität dieser Gewerbestandorte nachhaltig verbessert, die darüber hinaus durch den Bau der 2. Muldebrücke, d.h. durch die direkte Straßenverbindung zur Autobahn A9 und zu den Bundesstraßen B184 und B185 qualifiziert wird. Des Weiteren ist die geplante Straßenverbindung "Ostrandstraße" Teil des künftigen Straßenhauptnetzes der Stadt Dessau und bildet eine Voraussetzung für die Umsetzung der gesamtstädtischen Zielstellungen hinsichtlich der Verkehrsentlastung der Wohngebiete und des Stadtzentrums gemäß Beschluss des Stadtrates vom 24.03.1999 zum Verkehrsentwicklungsplan.

Dies wird besonders durch die Analyse der verkehrlichen Auswirkungen deutlich (sh. auch Belastungszahlen auf S. 21), die sich aus dem Verzicht einer Realisierung der Ostrandstraße ergeben würden.

#### 4.1.4 Sonstige Erschließung

Analog zum Stellplatzkonzept für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord soll der allgemeine Quartiers-Stellplatzbedarf im Zuge der vorgeschlagenen Straßen- und Blockumgestaltungen befriedigt werden. Üblicherweise sind Stellplätze und Garagen auf den überbaubaren Flächen oder den Flächen für Nebenanlagen einzurichten. Im Zuge der Umgestaltungen von Straßen und Blöcken sind Stellplätze aber auch außerhalb der überbaubaren Flächen möglich.

Neben dem Straßennetz wird in engerer Maschenweite ein Fuß- und Radwegenetz angeboten, das eine sehr komfortable Erschließung mit diesen Verkehrsarten ermöglicht. Teilweise straßenbegleitende, teilweise unabhängig geführte und begrünte Fuß- und Radwege steigern die Durchlässigkeit des Gebietes und erhöhen die Verknüpfungspunkte der vorhandenen wie auch der geplanten Wohnstandorte von Dessau-Nord mit der Landschaft.

Vorteil des verkehrlichen Erschließungssystems im Plange-

biet ist seine Möglichkeit zur abschnittsweisen Realisierung. Es stellt eine sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Straßen und im Endeffekt auch der historischen Stadtstrukturen dar und gewährleistet eine wirtschaftliche Unterhaltung.

## 4.2 Städtebauliches Konzept

Allgemein gültige städtebauliche und dem Nachhaltigkeitsprinzip verbundene Zielvorstellungen sind:

- Funktionsmischung auf Stadtteilebene
- Flächenschonende Siedlungsstrukturen.

Basierend auf den fortgeschriebenen Sanierungszielen und den Zielen des Flächennutzungsplanes wird mit der Weiterführung des Planverfahrens die Schaffung des Planungsrechts gemäß § 30 BauGB vorbereitet.

Damit können dann neben der Beseitigung städtebaulicher Missstände im Gebiet (Brachflächen) auch Nutzungen und Einrichtungen (Lebensmittelmarkt) realisiert werden, die in den westlich angrenzenden Quartieren nicht oder in nicht ausreichendem Maße vorhanden sind. So wird eine entscheidende Voraussetzung für den Erhalt/die Modernisierung dieser Quartiere erfüllt. Mit der Ausweisung von Mischgebieten und eingeschränkten Gewerbegebieten ergibt sich auch die Möglichkeit, störende oder nicht mehr erweiterungsfähige Nutzungen aus dem angrenzenden Sanierungsgebiet zu verlagern und dabei gleichzeitig traditionelle Benachbarungen und Gemenge zu erhalten. Damit ist der städtebauliche Umbau des früheren Schlachthofgeländes ein wichtiger Baustein für die Erneuerung der Stadt Dessau.

Insgesamt muss von einer planungsrechtlichen Neuordnung ehemals genutzter, brachgefallener Flächen gesprochen werden, bei der eine Neuausweisung bzw. Erweiterung bebaubarer Flächen im wesentlichen nicht stattfindet. Da es sich beim Plangebiet zum allergrößten Teil eindeutig um einen Innenbereich nach § 34 BauGB handelt, wären Vorhaben auch über Baugenehmigungsverfahren realisierbar, was heißt, dass das Gebiet Schlachthof auch ohne Bebauungsplan bebaut werden könnte. Erfahrungsgemäß entstehen aber bei einer Häufung solcher einzelner Bau-Genehmigungsverfahren städtebaulich nicht akzeptable Situationen. Mit dem Beschluss zur Aufstellung des B-Plans Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" wollte die Stadt Dessau eine geordnete Entwicklung der Flächen innerhalb eines abgestimmten Rahmens organisieren.

Die grundsätzliche Beschlusslage der politischen Gremien beinhaltet darüberhinaus die Entwicklung von Baugebieten im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147 als Teil des Sanierungsgebietes Dessau-Nord.

Wohnnutzungen (allgemeine Wohngebiete) werden nur be-

grenzt ausgewiesen, und sichern lediglich bereits bestehende Nutzungsverhältnisse ab. Die Vorprägung des Plangebietes, insbesondere durch das nach dem Bundesimmissionschutzgesetz genehmigte Spitzenlastheizwerk, lassen Neuausweisungen empfindlicher Nutzungen wie Wohnen oder Anlagen zur Erholung nicht mehr zu. Desweiteren gibt es bestandsgeschütztes Gewerbe (Kühlhaus, Autowerkstatt) für die durch neue Wohnnutzungen unzumutbare Einschränkungen entstehen würden (Gefahr von Schadenersatzforderungen für die Stadt Dessau).

Mit der zukünftigen und o.g. Funktion "C" der Entlastungsstraße Schlachthof sind darüberhinaus die von dieser zu erwartenden Emissionen in die Planung eingestellt worden.

Als neuzubesiedelnde Flächen für **Gewerbe** sind im Wesentlichen nur die perspektivische Nachnutzung der großen Garagenanlage am Friederikenplatz auf städtischem Grund sowie Teilflächen des vormals bebauten ehemaligen Schlachthofgeländes vorgesehen. Durch die Begrenzung der Fläche sowie die Nutzungsbeschränkung auf emissionsarmes, auch in Mischgebieten zulässigem Gewerbe, werden zusätzliche Belastungen bestehender Nutzungen minimiert.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 29.08.01 (Abwägung) wurde festgelegt, dass die nördlich des Heizwerkes gelegenen Garagenflächen (vorher als GEE festgesetzt) nun als öffentliche Grünflächen genutzt werden sollen und dementsprechend festzusetzen sind.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes soll darüberhinaus sichergestellt werden, dass das Quartier einen städtebaulich gegliederten und durchgrüneten Charakter entwickelt. Darüberhinaus soll mit der Neuordnung der Flächen die Durchlässigkeit des Gebietes gesteigert werden, um der Bedeutung als Nahtstelle zwischen Stadt und Landschaft gerecht zu werden.

Weiterhin sind die Reste der gründerzeitlichen Blockrandbebauung als Ansätze einer erstrebenswerten Blockbildung und die Typologie der Stadtvillen am Muldufer interessant. So werden die erhaltenswerten gründerzeitlichen Baustrukturen berücksichtigt. Genauso sind die vorhandenen Baudenkmale zu erhalten und in die künftige Struktur zu integrieren. Im übrigen relativieren aber die vorhandenen und bleibenden gewerblichen und industriellen Baustrukturen die Suche nach dem geeigneten städtebaulichen Maßstab.

Mit der Entlastungsstraße Schlachthof endet die künftig geplante bauliche Entwicklung. Dem gesamtstädtisch bedeutsamen Heizwerk Ost obliegt östlich dieser Straße Bestandschutz. Die jetzige Garagenanlage "Friedrichsgarten" wird perspektivisch zu einer öffentlichen Grünfläche umgestaltet. Damit und in Verbindung mit dem beabsichtigten Rückbau des Tierheimes wird ein wichtiger Beitrag zur Verstärkung des Schutzes der angrenzenden, zum Teil empfindlichen Landschaftsbereiche der Muldeau (FFH-Gebiet) geleistet.

Die mit dem Bebauungsplan angestrebte städtebauliche Entwicklung auf ehemals bebauten Flächen entspricht in besonderem Maße der Forderung nach sparsamem Umgang mit der nicht vermehrbaren Ressource Boden. Der Bebauungsplan leistet so einen wichtigen Beitrag für eine haushälterische Bodenpolitik und eine an Nachhaltigkeitskriterien orientierte Stadtentwicklung.

Die möglichen Baumassen- und die Nutzungsstrukturen sollen sich an den vorhandenen, unvollständigen Blockstrukturen und den bekannten Nutzungsanforderungen orientieren.

Die dabei zum einen entstehende "Gemengelage" wird nicht als Gefahr für eine nachhaltige Stadtentwicklung, sondern im Gegenteil als eine Chance für einen bedarfsgerechten Prozess und eine zwischen den inhomogenen Einzelteilen vermittelnde Möglichkeit für Urbanität gesehen. Mit dieser Funktionsmischung werden auch die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, Verkehr zu vermeiden bzw. zu verlagern. Die zum anderen entstehende Gestaltungsvielfalt mit ihren Unterschieden in der Kubatur wird als Möglichkeit der besonderen Identifikationsbildung der Nutzer bzw. Bewohner mit ihrem Quartier gesehen.

Als selbstverständliche Planungsrandbedingung wird dabei gesehen, den Kriterien einer behutsamen Stadterneuerung mit der Sicherung stadtgeschichtlich wichtiger Spuren und der Berücksichtigung von baugeschichtlich wertvoller und nutzbarer Substanz zu entsprechen.

Das Plangebiet wird entsprechend der angestrebten Gebietscharakteristik nach den Regelungen der gültigen Baunutzungsverordnung festgesetzt.

### **4.3 Grünordnerisches Konzept**

Im städtebaulichen Rahmenplan zum Schlachthofviertel (1997) wurde das Plangebiet als Nahtstelle zwischen städtischer Bebauung und Landschaft (Muldaue) gesehen. Es nimmt Vernetzungsfunktionen wahr und soll dementsprechend ausgebildet werden.

Dies bedeutet heute die

- Berücksichtigung der fußläufigen Erschließung des Reichardtwalles. Alle vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen müssen dabei mit der Oberen Wasserbehörde abgestimmt werden, weil es sich um eine "Fläche für den Hochwasserschutz" handelt.
- Einbindung der Sportanlagen
- Verbindung der Grünstrukturen des Dessauer Nordens (Straßenbäume, Kleingärten) mit dem Schlachthofgelände
- Durchgrünung des Schlachthofgeländes zur Wohnumfeldverbesserung und zur Stärkung der o.a. Vernetzungsfunktion
- Verminderung des Versiegelungsgrades.

Diese Auflistung entspricht weitgehend auch den im Land-

schaftsplan für das Plangebiet und seine nächste Umgebung formulierten Zielen.

Das im Grünzug Reichardtwall gelegene Tierheim Friedrichsgarten widerspricht den Zielen der bestätigten städtebaulichen Rahmenplanung. Es soll deshalb am heutigen Standort bauleitplanerisch nicht gesichert werden, genießt allerdings Bestandsschutz, bis eine anderweitige, nachhaltige Lösung für diesen Bedarf gefunden worden ist.

## 5 Bestandsaufnahme

### 5.1 Aktuelle Nutzung

#### 5.1.1 Nutzungen

Das Plangebiet ist geprägt durch (sh. auch Luftbild unten):

- das sanierte Heizwerk (1) im östlichen Teil;
- die Fläche der bereits abgebauten, in Nord-Süd Richtung querenden Bahnanlagen (2);
- große Garagenanlagen im mittleren und südl. Bereich (3);
- Wohnnutzungen im südwestlichen und südl. Teil (4);
- Sportanlagen: Tennisplätze im Norden, Sportinfrastruktureinrichtungen im Südosten (5);
- weitere unstrukturierte Gewerbenutzungen, teilweise bereits abgebrochen (6);
- das brachgefallene, weitgehend freigelegte Schlachthofgelände selbst, an der Schlachthofstraße bereits mit neuen Nutzungen untersetzt (7):



### **5.1.2 Bebauungsform/Gebäudehöhen**

Entsprechend der überkommenen und sehr unterschiedlichen Nutzungsstrukturen weist das Gebiet eine sehr heterogene Baustruktur auf.

Einheitlich wirken vor allem die Stadtvillen am Friederikenplatz, die sich in klarer Bauflucht und einheitlicher Geschossigkeit darstellen.

Ein wichtiges Strukturelement ist die (im weiter westlichen Sanierungsgebiet i.d.R. vorhandene) Blockrandbebauung im Südwesten mit einer erhaltenswerten Gestalt. Dies ist auch wegen des von ihr ausgehenden Schutzes vom rückwärtigen Bereich der Schlachthofstraße vor Lärmbelastungen von Bedeutung.

Die heterogene Baustruktur findet ihre Entsprechung in den ansonsten unterschiedlichen Gebäudehöhen. Die unterschiedlichen Gebäudehöhen sind auch die Grundlage für die im Kap. 7 begründeten Festsetzungen der Geschossigkeiten, Traufhöhen und Gebäudehöhen. In den westlichen Baufeldern besteht dabei die Aufgabe, Bezug zu maßstabgebenden Beständen herzustellen.

### **5.1.3 Gestaltelemente**

Ebenso heterogen stellen sich die außen sichtbaren Strukturelemente der vorhandenen Bauten dar: Es gibt unterschiedliche Flachdächer und viele Formen von geneigten Dächern sowie unterschiedliche Fassadengestaltungen, so dass daraus keine verbindlichen Vorbilder für Neubauten abgeleitet werden sollen.

## **5.2 Eigentumsverhältnisse**

Die bestehenden und zu erhaltenden Nutzungen liegen größtenteils im Eigentum der Nutzer. Die übrigen Liegenschaften sind Sanierungsvermögen und sollen (außer den öffentlich gewidmeten Flächen wie Grün- und Verkehrsflächen) ihren künftigen Nutzungen entsprechend privatisiert werden.

## **5.3 Verkehrserschließung**

### **5.3.1 Straßen**

Die straßenverkehrliche Anbindung des Quartiers erfolgt bisher über die Erschließungsstraßen Lessing-, Mendelssohn-, Karl- und Reinickestraße in Ost-West-Richtung sowie Schlachthof- und Eduardstraße in Nord-Süd-Richtung. Die Straße Friederikenplatz am südlichen Planrand bindet das Plangebiet in das überörtliche Straßenverkehrsnetz ein. Mit der verlängerten Karlstraße wurde als Neubauvorhaben die erste Ost-West-Straßenerschließung im Plangebiet realisiert.

### **5.3.2 Fußwege/Radwege**

Das in großen Teilen undurchlässige Plangebiet wirkte in der Vergangenheit im Zusammenhang mit den Bahnanlagen als Barriere zwischen der im Westen anschließenden Wohnbebauung und dem Friedrichsgarten im Osten. Die Erholungsqualitäten des Reichardtwalls können in der derzeitigen Situation noch nicht genutzt werden, da er bisher nicht in Bezug zu seinem Umfeld tritt, sondern im Gegenteil die Barrierewirkung verstärkt. Die Fußgänger-Querverbindungen im Plangebiet werden schrittweise realisiert.

### **5.3.3 Ruhender Verkehr**

Im mittleren und südlichen Teil des Plangebiets befinden sich große Garagenanlagen und auch die waldähnliche Grünfläche am Friederikenplatz wird teilweise als Parkraum genutzt. In der Nordgruppe befinden sich 419 Garagen, in der Südgruppe 208 und westlich des Umformzentrums 11 Eigentumsgaragen.

### **5.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr**

Das Plangebiet selbst ist derzeit mangels Notwendigkeit nicht in das Dessauer ÖPNV-Netz eingebunden. Dieses endet mit den Straßenzügen Schlachthof-Eduardstraße, die den westlichen Rand des Geltungsbereichs bilden.

### **5.3.5 Bahnanlagen**

Die Industriegleis-Abzweige von der Trasse der Wörlitzer Bahn ins frühere Schlachthofgelände sind weitgehend abgebaut.

## **5.4 Stadttechnische Erschließung**

Durch das Plangebiet verlaufen mehrere Energietrassen (Fernwärme, Gas, Strom) von gesamtstädtischer Bedeutung. Wesentliche stadttechnische Anlagen im B-Plan-Gebiet sind das Heizwerk Ost, die Fernwärme - Umformer - Zentrale sowie mehreren Trafostationen. Das leitungsgebundene Ver- und Entsorgungssystem des Plangebietes erfordert eine komplette Neuordnung.

## **5.5 Natur und Landschaft**

### **Beschreibung und Bewertung**

Die folgende Beschreibung und Bewertung basiert auch auf den Ergebnissen der "UVS-Ringschluss Dessau-Nord mit zweiter Muldebrücke" (sh. auch Quellennachweis, Kap. 12).

#### **5.5.1 Naturraum**

Das Plangebiet liegt am westlichen Rand der Muldeau und war ursprünglich einmal Teil dieser Aue. Durch den Reichardtwall sowie im Süden durch einen Hochwasserschutzdeich ist die Aue heute vollständig räumlich und funktionell abgetrennt. Im Norden wird diese Trennung durch den als Fortsetzung des Reichardtwalls einzustufenden Bahndamm der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn fortgesetzt. Auentypische Elemente sind im Plangebiet nicht mehr vorhanden.

#### **5.5.2 Schutzgut Boden**

Bei den aufgelassenen Gärtnerflächen südlich und östlich der Tennisplätze und den Hausgärten der Wohnbebauung an der Schlachthofstraße kann von natürlich gelagerten Böden ausgegangen werden, die allerdings aufgrund ihrer Nutzung und Umgebung deutlich anthropogen geprägt sind (nährstoffreich, trittbelastet, durch Immissionen verändert). Die übrigen Böden im Geltungsbereich (ehemalige Auenböden) sind durch Aufschüttungen, Verdichtungen und Einebnungen vollständig überformt (Reichardtwall, Gewerbe/Industrie, Tennisplätze). Den größten Anteil im Geltungsbereich haben überbaute, versiegelte oder anderweitig befestigte Flächen (kein Boden im engeren Sinne).

Seltene Bodentypen / -gesellschaften mit dementsprechend hoher Schutzwürdigkeit sind nicht vorhanden. Ein Entwicklungspotential der Böden mit dem Ziel einer Steigerung/Verbesserung ihrer Lebensraumfunktion ist in planungsrelevanten Zeiträumen (d.h. etwa 30 Jahre) und angesichts der Lage und Vornutzung des Gebietes nicht gegeben.

#### **5.5.3 Schutzgut Wasser**

##### Oberflächengewässer

Offene, natürlich entstandene Wasserflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

##### Grundwasser

Die ehemals den Bedingungen einer Auenlandschaft entsprechenden Grundwasserverhältnisse sind im Plangebiet durch die anthropogenen Flächennutzungen (insbesondere Bodenversiegelungen) gestört. Zu Grundwasserflurabständen liegen lediglich für den Bereich des Friederikenwalls Informationen vor. Hier wurden im Rahmen von Untergrunderkundungen Grundwasserflurabstände zwischen 2,3 und 4 m ermittelt. Es wird angenommen, dass im übrigen Geltungsbereich ähnliche Bedingungen herrschen.

Die Gefahr der Grundwasserverschmutzung ist nicht nur angesichts des hohen Versiegelungsgrades eher gering.

#### **5.5.4 Schutzgut Klima/Luft**

Eine klimatische Bedeutung des bebauten Plangebietes für die angrenzenden bebauten Flächen ist nicht gegeben (z.B. Frischluftschneise, -lieferant, Bioklimafunktion).

Die Bedeutung des Reichardtwalles als klimatisch verbindendem Element ist wegen der guten Luftaustauschmöglichkeiten mit der Muldaue als hoch einzustufen. Hier kommt es aber zu keinen Veränderungen gegenüber der heutigen Situation. In der kleinmaßstäblichen Stadtklimauntersuchung Dessau (1995) wird das Gebiet überwiegend als schwache Wärmeinsel mit mäßig belastenden lufthygienischen und bioklimatischen Eigenschaften eingestuft. Nach Osten in Richtung Muldaue grenzen klimatisch zunehmend hochwertigere Flächen an, nach Westen in Richtung Stadtzentrum werden die lufthygienischen und bioklimatischen Eigenschaften schlechter.

Räumlich eng begrenzte klimatische Funktionen mit positiven lufthygienischen und bioklimatischen Eigenschaften (Schattenspende, Luftfilterung, höhere Luftfeuchtigkeit, Windruhe) hat der verlängerte Friederikenplatz für die auf drei Seiten angrenzende Wohn- und Mischbebauung.

#### **5.5.5 Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften Vegetation/Biotope**

Die Gehölz-Vegetation von verlängertem Friederikenplatz und Reichardtwall setzt sich vornehmlich zusammen aus verschiedenen Ahornarten, Robinie, Eschen, Buchen, Weißdorn, einigen Eichen und Birken. Im bebauten Plangebiet herrschen Pappeln, Birken und Weiden vor, im Bereich der aufgelassenen Gärtnerei und den verwilderten Gärten wachsen neben Obstbäumen auch vermehrt Ziergehölze. Eine genaue Zusammenstellung aller Gehölze des Plangebietes kann dem Baumbestandsplan mit zugehöriger Liste zum B-Plan Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" entnommen werden (Grünflächenamt Dessau 1997).

#### **Sonstige Vegetation**

Die übrigen Vegetationsbestände des Plangebietes sind in ihrer Existenz an die Standortbedingungen und Nutzungsintensitäten der Gewerbe-/Industrieflächen und Straßenränder/Fußwege gebunden. Je extensiver / seltener die Nutzung stattfindet oder je länger die letzte Nutzung zurück liegt, desto üppiger / artenreicher ist in der Regel die Vegetation. Die Strauch- und Krautvegetation des Plangebietes ist überwiegend saumartig ausgebildet, lediglich im Bereich des Reichardtwalles kommt sie auch großflächiger vor. Sie setzt sich aus üppigen Durchdringungskomplexen von Ruderalarten eher sandiger, nährstoffreicher Standorte zusammen. Cha-

rakteristisch sind Arten wie Schlehe, Weißdorn, Hopfen, Wachholder, Weiden, Vogelbeere, verschiedene Rosen- und Brombeerarten, Rainfarn, Beifuß, Wiesenkerbel, Giersch, Quecke, Johanniskraut, Goldrute, Hartheu, Königskerze, Nachtkerze, Natternkopf, Weidenröschen, Reitgras, Spargel, Zaubwinde, Klettenlabkraut, Reseda, Mäusegerste u.a. An Biotoptypen gem. "Katalog der Biotoptypen und Nutzungstypen" (Landesamt für Umweltschutz LSA, 1992) kommen im Plangebiet in verschiedenen Ausprägungen folgende vor:

<u>BGs</u>	Sportanlagen
<u>BS</u>	Bebauung
<u>BVu</u>	Vegetationsfreie, unversiegelte Flächen
<u>BVw</u>	Vegetationsfreie, teilversiegelte Flächen, versiegelte Straßen
<u>HN</u>	Nicht standortgerechte Gehölzanpflanzungen, insbesondere im Bereich der Sportanlagen im Südosten des Geltungsbereichs
<u>HR</u>	Baumreihen aus heimischen und nicht heimischen Arten
<u>HU</u>	Gebüsche mit und ohne Baumüberstand, frische Standorte, ruderalisiert. Im Bereich Friederikenplatz auch weitgehend standortgerechte, heimische Laubgehölze
<u>KGt</u>	Trittrasen
<u>KSm</u>	Frische Staudenfluren auf nährstoffreichen Standorten, meist von Brennnessel, Giersch, Rainfarn und/oder Beifuß dominiert, teilweise mit Bäumen/Sträuchern durchwachsen
<u>KSt</u>	Eher trockene, wärmeliebende Staudenfluren auf nährstoffreichen Standorten mit Natternkopf und Steinklee als Bestandsbildner

BS, BVu und BVw haben im Geltungsbereich die größten Flächenanteile.

> Die oben beschriebenen Vegetationstypen sind weit verbreitet und unterliegen keiner Gefährdung. Seltene und/oder geschützte Arten/Bestände sind nicht vorhanden. Ihre ökologische und naturschutzfachliche Bedeutung ist gering bis sehr gering (sh. auch Grünordnungsplan, Teil Realnutzung, Biotope, Befestigungen, Konflikte).

### **Fauna**

Die Fauna des Plangebietes konzentriert sich auf die struktureicheren Flächen im Norden und die direkte Übergangszone zum Reichardtswall. Sie ist wegen der andauernden Störungen insbesondere durch den Menschen (v.a. als Fußgänger und Sporttreibender), aber auch durch die Aktivitäten im Tierheim als "an den Menschen angepasst" (Kulturfolger) und insofern im besiedelten Bereich und seinen Rändern als weit verbreitet einzustufen. Die Schutzwürdigkeit solcher Kulturfolger ist im Vergleich zu seltenen/gefährdeten Tiergruppen sowohl gesamtstädtisch als auch im regionalen Vergleich gering. Die Beseitigung eines Teils ihres Lebensraumes führt deshalb zu keiner Gefährdung des gesamten Bestandes.

Faunistische Wechselbeziehungen können insbesondere zwischen dem struktureicheren Reichardtswall und der Auenlandschaft im Osten angenommen werden, wobei der Abschnitt nördlich der Sportanlagen als etwas bedeutungsvoller einzustufen ist (obwohl das Tierheim ebenfalls als Störfaktor gelten muss).

### **Anm.:**

Auf gezielte Erhebungen zur Fauna konnte verzichtet werden, weil  
> im Landschaftsplan keine Hinweise gegeben sind, die eine vertiefte Betrachtung erforderlich machten.  
> während der Begehungen im Plangebiet keine seltenen/gefährdeten Tiere gesichtet wurden. Insofern konnte die "hohe" Wert-/Funktionseinstufung des Plangebietes für das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften im Landschaftsplan nicht bestätigt werden.  
> die "UVS Ringschluss Dessau-Nord" für das Plangebiet bis auf die gefährdete Sandbienenart *Andrena labialis* keine seltenen / gefährdeten Tierarten dokumentiert. Die Sandbiene lebt im Bahnschotter des stillgelegten Industriegleises westlich des Reichardtswalls.

In der "UVS Ringschluss Dessau-Nord" wird in Kap. 5.2.2.3 ausführlich auf die Fauna eingegangen. Deshalb genügt an dieser Stelle der Hinweis darauf.

#### **5.5.6 Schutzgut Orts- u. Landschaftsbild / Erholungseignung**

Die großflächigen, markanten Gehölzstrukturen des verlängerten Friederikenplatzes bzw. des Reichardtwalles rahmen das bebaute Plangebiet im Süden und Osten kulissenhaft ein. Die grüne Achse des Reichardtwalles vermittelt zu den Aueflächen der Mulde -unterbrochen von den Sportanlagen "Friedrichsgarten". Mitten in der Grünachse Reichardtwall liegt als weiterer landschaftlicher Störfaktor das Tierheim "Friedrichsgarten".

Die Schlachthofstraße am westlichen Rand außerhalb des Plangebietes ist neu gestaltet und beiderseits von teilweise neu gepflanzten Bäumen gesäumt; ihre nördliche Fortführung, die Eduardstraße, wird derzeit neu gestaltet. Auch sie wird zukünftig beidseitig von Bäumen gesäumt. Innerhalb des bebauten Plangebietes ist der Anteil an optisch wirksamen Grünstrukturen im Nordwesten/Norden am größten, bedingt durch die hier herrschende Sport-Nutzung, die "verwilderte" Gärtnerei und einige ebenfalls verwilderte Klein-/ Hausgärten. Auf den übrigen Flächen sind Gehölze selten.

Die "UVS Ringschluss Dessau-Nord" kommt zu dem Ergebnis, dass der größte Teil des Geltungsbereichs eine geringe, z.T. auch sehr geringe Wertigkeit besitzt. Mittlere Wertigkeit erreichen die Sportanlagen im Nordwesten (Tennis) und Südosten sowie der östliche Teil des Reichardtwalls. Der an das Schlachthofgelände anschließende Teil des Reichardtwalls und der verlängerte Friederikenplatz sind "hoch" eingestuft. Eine sehr hohe Wertigkeit schließlich haben die an die Mulde angrenzenden Flächen im Südwesten des Geltungsbereichs.

#### **Erholung**

Abgesehen von der Möglichkeit der sportlichen Betätigung im Plangebiet, die weiterhin bestehen bleibt, sind die Erholungsmöglichkeiten sehr eingeschränkt, weil die denkbaren Erholungsflächen verlängelter Friederikenplatz und Reichardtwall nur schlecht erschlossen sind und nicht zum Spaziergang einladen.

#### **5.5.7 Schutzgebiete/-objekte**

Im Geltungsbereich liegen keine Natur und Landschaft betreffenden Schutzgebiete. Die nachrichtlich im Plan dargestellten Flächen für den Hochwasserschutz dienen der Sicherung der Hochwasserdeiche.

Benachbart sind:

- Biosphärenreservat, Zone III (= LSG Mittlere Elbe); Die Begrenzung stellen die wasserseitigen Böschungsfüße des Hochwasserdeiches entlang der Mulde bzw. des Rei-

hardtalles dar.

- Denkmalschutzgebiet Dessau-Wörlitzer-Gartenreich  
Die Grenze verläuft wie vor.

### 5.5.8 Zusammenfassende Bewertung

Die Natur und Landschaft betreffenden Flächen, Einzelobjekte, Strukturen und Organismen im Plangebiet sind weit verbreitet, somit nicht in ihrem Bestand gefährdet und sie können sich an anderer Stelle in Dessau unter ähnlichen Standortbedingungen (wichtig ist dabei die Siedlungsrandlage) schnell etablieren. Sie sind an die Aktivitäten des Menschen angepasst, oft auch nur wegen dieser Aktivitäten existent.

## 6 Wesentliche Auswirkungen der Planung

Die wesentlichen Auswirkungen resultieren aus der geplanten "Entlastungsstraße Schlachthof". Die dazu getroffenen Umwelt-relevanten Aussagen entstammen der "UVS-Ringschluss Dessau-Nord mit zweiter Muldebrücke" (sh. dort). Die Auswirkungen der übrigen möglichen Bauvorhaben innerhalb des Geltungsbereichs werden in Kap. 6.2 zusammenfassend beschrieben.

### 6.1 Entlastungsstraße Schlachthof

#### 6.1.1 Natur und Landschaft

##### Geologie

Durch den Bau, den Betrieb und die Anlage der Entlastungsstraße selbst sind über den bestehenden Zustand hinaus keine erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten.

##### Boden

Der geplante Straßenbau führt im Bereich von Fahrbahn und Radweg (Asphalt) zur vollständigen Versiegelung und durch die Anlage von Verkehrsgrün (Bankett, Seitenstreifen, Böschungen, Entwässerungsanlagen) zur anthropogenen Überformung des Bodens.

Die Entlastungsstraße, befindet sich auf innerdeichs gelegenen Auenböden, die anthropogen vollständig überformt sind, insbesondere durch Bebauung und Überschüttung.

Die Inanspruchnahme bzw. Überschüttung von Boden durch den Straßenbau muss als erheblich und nachhaltig gewertet werden. Eine Relativierung dieser Bewertung ist jedoch notwendig, weil die betroffenen Böden bereits durch menschliche Nutzung (Gärten, Überschüttung, Abrissflächen usw.) sehr stark überformt sind.

##### Oberflächengewässer

Beeinträchtigungen sind nicht gegeben.

### **Grundwasser**

Ob wegen des relativ geringen Grundwasserflurabstandes während der Bauarbeiten und beim Betrieb der Straße ein Risiko für das Grundwasser hinsichtlich Schadstoff-Kontamination besteht, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. Hierzu sind genauere Kenntnisse über die Grundwasserstände vonnöten.

Das von der Fahrbahn abfließende Niederschlagswasser innerhalb der Lessingstraße und des Friederikenplatzes wird durch Kombinationen von Versickerungsmulden und Rigolen abgeleitet und versickert. Eine Verringerung der Grundwasserneubildung durch versiegelte Bodenflächen wird dadurch ausgeglichen.

Weitergehende Beeinträchtigungen des Grundwasser durch Bau, Betrieb und Anlage der Straße treten nicht ein.

### **Klima/Luft**

Die Entlastungsstraße Schlachthof verläuft durch einen Raum, der für die Frischluftversorgung und damit für das Stadtklima von Dessau nur von untergeordneter Bedeutung ist. Durch die Straße selbst kann es bei Inversionswetterlagen (strahlungsreiche, windschwache Hochdruckwetterlagen) zur Verstärkung des bioklimatisch belastend wirkenden Stadtklimas kommen (stärkere Erwärmung, Wärmeinseln). Positiv zu vermerken ist, dass mit dem neuen Straßenraum eine Nord-Süd gerichtete Ventilationsbahn mit lokaler Bedeutung für die Frischluftversorgung in Dessau-Nord entsteht. Durch Bau, Betrieb und Anlage der Straße sind keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der klimatischen Verhältnisse zu erwarten.

### **Biotop- und Nutzungstypen**

Die Auswirkungen der Entlastungsstraße Schlachthof werde anhand der Flächeninanspruchnahme der verschiedenen Biotoptypen dargestellt. Die Beanspruchung etwas höherwertiger Biotoptypen erfolgt nur auf einer geringen Fläche von weniger als 1000 m<sup>2</sup>. Insgesamt kann der Eingriff durch den geplanten Straßenbau als mittel bewertet werden. Durch den Betrieb der Straße ergeben sich für die Vegetation Belastungen durch Schadstoff-Verfrachtungen (Straßenabwässer, Stäube, Gischt...).

### **Brutvögel**

Die geplante Entlastungsstraße Schlachthof, einschließlich der verkehrlichen Ergänzung durch den Friederikenplatz, befindet sich in einem Habitatraum, in dem insgesamt 32 Brutvogelarten nachgewiesen wurden. Der Habitatraum reicht weit über den Geltungsbereich des B-Plans hinaus.

Insgesamt hat der betrachtete Habitatraum aus avifaunistischer Sicht nur eine geringe bis mittlere Wertigkeit. Bestandsgefährdete Arten kommen im engeren Eingriffsraum nicht vor.

Die Avifauna wird durch den geplanten Eingriff nur in geringem Maße beeinträchtigt, auch weil die während des Baus der Straße betroffenen Brutvögel in angrenzende Bereiche

ausweichen können.

Somit wird prognostiziert, dass eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung der Avifauna durch den Bau, die Anlage und den Betrieb der Straßen nicht erfolgen wird.

#### **Heuschrecken; Solitärbiene**

Der Bahnschotter des stillgelegten, unmittelbar zu überbauenden Industriegleises westlich des Reichardtswalls ist kein Lebensraum seltener oder gefährdeter Heuschreckenarten. Jedoch tritt hier die gefährdete Sandbieneart *Andrena labialis* auf, deren Lebensraum beansprucht wird.

Insgesamt können die Auswirkungen als sehr gering bewertet werden.

Weitere Beeinträchtigungen der Heuschrecken und Wildbienen treten durch den Bau, den Betrieb und die Entlastungsstraße selbst nicht auf.

#### **Prüfung entsprechend des europäischen Naturschutzrechts (FFH- und Vogelschutz-Richtlinie)**

Die geplante Entlastungsstraße Schlachthof und der Friederikenplatz (Schlachthofstraße bis 2. Muldebrücke) lösen durch Bau, Anlage und Betrieb keine Betroffenheit auf das FFH-Gebiet „Untere Mulde“ aus. Zu dieser Aussage kommt auch die UVS "Ringschluss Dessau-Nord" (in Kap. 6.2.2.3). Das FFH-Gebiet liegt in seiner kürzesten Entfernung 35 m südlich der Entlastungsstraße. Bei solchen Entfernungen spielen die maßgeblichen Emissionen von der Straße (Stäube, Gischt) keine entscheidende Rolle mehr, weil sie in der Regel nach spätestens 25 m wieder zu Boden gegangen sind (Stellgrößen u.a. Windrichtung und -geschwindigkeit). In der UVS der Landschaftsplanung (Dr. Reichhoff GmbH) wird die Frage zu den aller Voraussicht nach erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, bezogen auf die Einzelabschnitte der Ostrandstraße, beantwortet.

Abgeleitet aus der UVS ist (nur) für die Straßenplanung "2. Muldebrücke" die Prüfung auf Verträglichkeit gem. 3.2 des RdErl. (MRLU v. 01.08.2001) erforderlich.

Für die beiden nördlichen Abschnitte der Ostrandstraße steht die Aussage, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (Ringschluss Nord unter Ausschluss der Var.2). Dies entspricht nach Auffassung der Stadt Dessau dem Ergebnis einer förmlichen Vorprüfung nach 3.1 RdErl. v. 01.08.01. Dabei ist einzustellen, dass dieser Erlass in zeitlicher Abfolge erst später, wie auch das BNatSchG NeuregG, bekannt gegeben und rechtswirksam wurde.

Die Frage des Zusammenwirkens der drei Straßenabschnitte und diesbezüglicher Eignung, erhebliche Beeinträchtigungen zu erzeugen, kann nicht im Rahmen des B-Plan-Verfahrens beschieden bzw. dazu Aussage getroffen werden. Im B-Plan-Geltungsbereich haben die neuen Straßenabschnitte auch ohne die Funktion "Ostrandstraße" eine eigene Verkehrsbedeutung.

Demgemäß kann die FFH-Verträglichkeitsprüfung für die

2. Muldebrücke nur unter Miteinbeziehung der nördlich gelegenen Teilabschnitte "Ringschluss Nord" und "B-Plan Nr. 147" erfolgen (Folgewirkung). Auslöser für die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist der geplante Bau der 2. Muldebrücke. Die notwendige Verträglichkeitsprüfung ist im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zu führen.

#### **Landschaftsbild / Ortsbild**

Die Entlastungsstraße Schlachthof verläuft durch unstrukturierte Industrie- und Gewerbeflächen. Neben Abrissflächen, leerstehenden Altgebäuden, Resten früherer Gartenanlagen, dem Neubau des Heizwerkes und der über dem Boden geführten Anbindungsleitung der Heiztrasse bestimmen rudera- le Sukzessionsflächen das Gebiet. Der Eingriff ins Land- schaftsbild ist unerheblich bzw. sehr gering. Im Falle der Re- alisierung der Straßenplanung integriert sich die Straße in die angrenzenden geplanten Bauflächen.

Auswirkungen auf das Landschaftsbild der angrenzenden na- turnahen Auenflächen der Mulde sind nicht zu erwarten, da zwischen der Straßentrasse und den Auenflächen ein massi- ver Deich liegt.

Im Resultat kann festgehalten werden, dass die Auswirkun- gen der Entlastungsstraße Schlachthof auf Natur und Land- schaft ein nur sehr geringes ökologisches Risiko darstellen. Bezüglich des Straßenabschnittes Friederikenplatz (Schlachthofstraße - Muldebrücke) ergeben sich punktuelle Eingriffe im Bereich des Knotens mit der Entlastungsstraße Schlachthof. Dieser Raum im Bereich des Eingangs zum Sportplatz wird heute durch weitgehend geschlossene Ge- hölzbestände bestimmt. Der geplante Straßenbau öffnet die- se Situation und stellt als technisches Bauwerk einen erhebli- chen Eingriff dar. Diese Wirkung wird noch verstärkt, weil an dieser Stelle auch die geplante Muldebrücke anknüpft. Die ruhige Wohnlage an der Mulde wird damit gestört.

**Fachplanerische Schutzgebiete, Kulturgüter, Denkmale**  
Fachplanerische Schutzgebiete, Kulturgüter und Denkmale werden von der Entlastungsstraße Schlachthof und der ver- kehrsplanerischen Ergänzung Friederikenplatz nicht berührt.

### 6.1.2 Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils

Die verkehrsplanerische Wertung der Entlastungsstraße Schlachthof ist vor dem Hintergrund der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau (VEP) verankerten stadt- und verkehrspolitischen Ziele vorzunehmen:

- Verkehrsentlastung von Stadtzentrum und Wohngebieten
- Verbesserung der Straßenerschließung von Industrie und Gewerbe

Deshalb müssen die Verkehrswirkungen der Straßennetzkonzeption des VEP mit den Wirkungen einer Straßennetzvariante, die den Bau der Ostrandstraße nicht vorsieht, verglichen werden. Die Wirkungsanalyse muss dabei im Interesse einer gesamtstädtischen Sichtweise die zwei Ebenen der Gesamtstadt und der Innenstadt umfassen.

Im Beschluss des Stadtrates Nr. 939/99 zur 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) vom 24.03.1999 wurde das sog. Gestaltungsszenario als die künftig anzustrebende Entwicklungsrichtung des Stadtverkehrs in Dessau klar favorisiert.

Das Gestaltungsszenario beschreibt eine Verkehrsentwicklung, die auf eine maßvolle Dämpfung des ungebrochenen Aufwärtstrends des Kfz-Verkehrs und auf die stadtverträgliche Verteilung der Verkehrsströme ausgerichtet ist. Als wesentliches Steuerungsinstrument zur Trendbeeinflussung sollen dabei der Ausbau des Entlastungsstraßennetzes (Tangentensystem) gemäß VEP-Planteil-Plan1, die Einschränkung des Beschäftigtenparkens im Innenstadtbereich, die offensive Förderung/Bevorrechtigung des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehrs und die Verkehrsberuhigung der Wohn- und Innenstadtbereiche dienen (Push-and-Pull-Prinzip).

Die Prognose der (rückläufigen) Einwohnerentwicklung für Dessau -nach FNP: 70.000 Einwohner in 2010- kann unabhängig davon zu einer gewissen Dämpfung des Aufwärtstrends beim Kfz-Verkehr und den daraus resultierenden Belastungswerten führen. Sie relativiert aber nicht grundsätzlich die dem Gestaltungsszenario zugrundeliegenden Annahmen und die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

Dies wird durch eine verkehrsplanerische Studie belegt, welche von der Stadt Dessau aufgrund der degressiven Einwohnerentwicklung in Auftrag gegeben worden ist.

Bei Betrachtung der gesamtstädtischen Wirkungen (Ebene 1) zeigt sich, dass der Verzicht auf den Bau der Ostrandstraße und der damit zwangsläufig verbundene Verzicht auf die Verkehrsberuhigung der Kavalierstraße gegenüber der im VEP verankerten Straßennetzplanung zu nachstehenden Mehrbelastungen führen wird:

**Mehrbelastung infolge Verzicht auf Ringschl.**

[Kfz/24h]

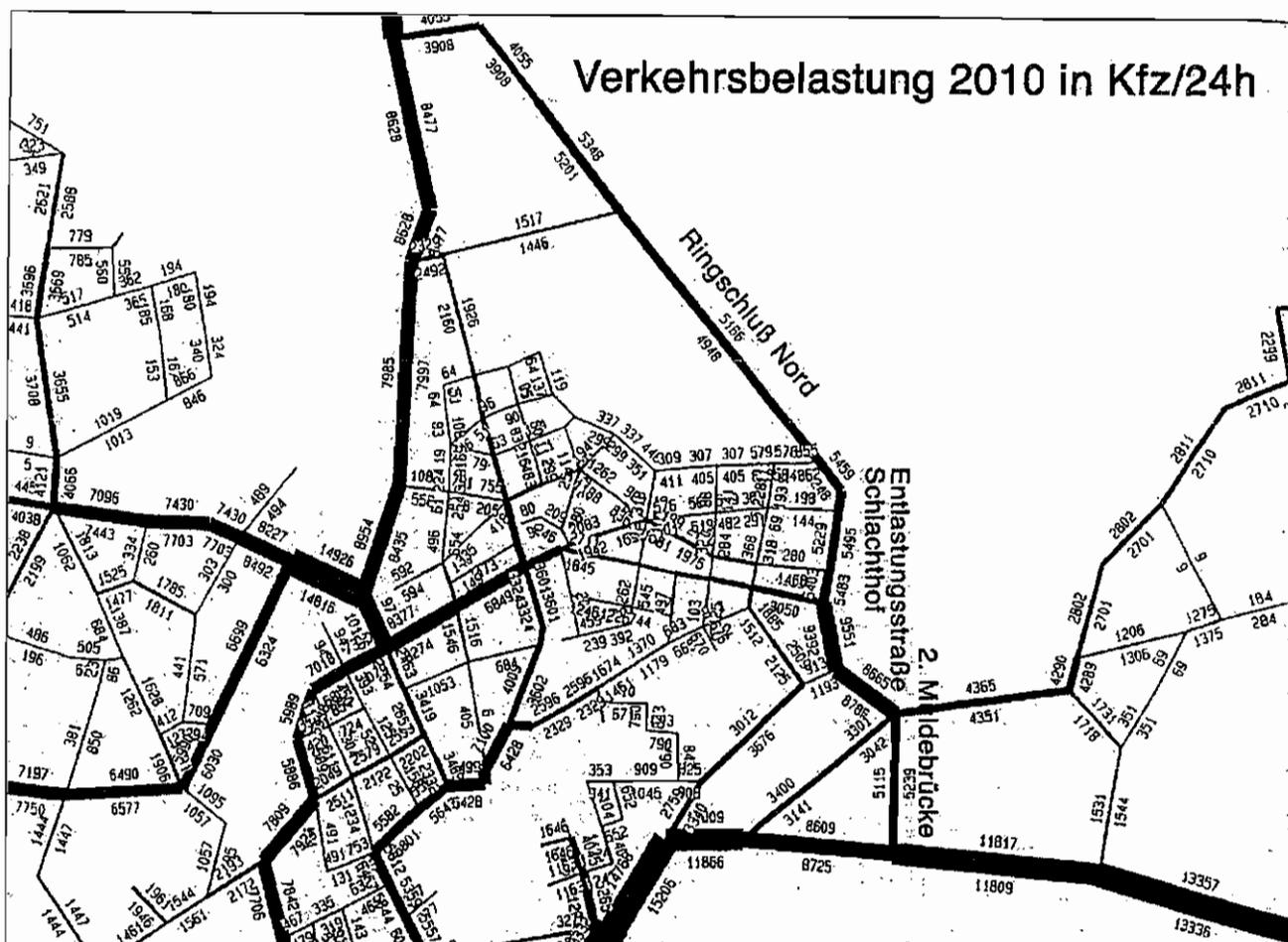
• Albrechtstr./Albrechtplatz	Wohngebiet	9983 / 6308
• Kavallerstraße	Wohngebiet/Zentrum	6891bis18705
• Franzstraße	Wohngebiet/Zentrum	8445
• Heidestraße	Wohngebiet	4562 bis 7154
• Askanische Straße	Wohngebiet/Zentrum	5469 bis 8815
• Antoinettenstraße	Wohngebiet/Zentrum	4402
• Friederikenplatz	Wohngebiet	3780
• Wasserstadt	Wohngebiet	3148
• B185/Muldebrücke.		9935

Besonders deutlich zeigt sich, dass die im VEP nachgewiesene mögliche und wirkungsvolle Umsetzung der o.g. stadt- und verkehrsplanerischen Zielstellungen im Bereich der Innenstadt (Ebene 2) ohne die Realisierung der Ostrandstraße nicht oder nur in geringem Maß erfüllt werden kann. Die fehlende Verkehrsentlastung im Bereich der Bundesstraße B184 widerspiegelt die hohe Wirkung der Ostrandstraße hinsichtlich der Verkehrsentlastungseffekte und der damit real erreichbaren Revitalisierung der Dessauer Innenstadt.

Die schon heute erlebbare massive Barrierewirkung des Verkehrs auf der Kavallerstraße im Kernstadtbereich wird bei Verzicht auf den Bau der Ostrandstraße zum unabänderbaren Dauerzustand. Damit würde die angestrebte städtebaulich-funktionale Verknüpfung der Kavallerstraße, des Stadtparkes und der Museumskreuzung mit dem Rathauscenter und der Zerbster Straße auch langfristig verhindert sowie eine sichere und attraktive fußläufige Vernetzung und weitere gestalterische Aufwertung dieser Innenstadtbereiche blockiert. Die im Verkehrskonzept der Stadt verankerte Verkehrsentlastung des Bundesstraßenkreuzes ermöglicht neben der Erhöhung der städtebaulichen Attraktivität und der positiven Ausstrahlung auf die stadtkernnahen Wohngebiete eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums für alle Verkehrsteilnehmer. Die positiven Effekte der schrittweisen Verdrängung des Kfz-(Durchgangs-)Verkehrs aus der Askanischen Straße und der Kavallerstraße kommen nicht nur dem Fußgänger-, Rad- und ÖPNV-Verkehr sondern auch der innerstädtischen Aufenthaltsqualität zugute. Auch für den mit dem Pkw in die Innenstadt kommenden Besucher verbessert sich die Innenstadterreichbarkeit.

Bisher ist der in der Askanischen Straße und der Kavallerstraße auftretende Kfz-Verkehr reiner Durchgangsverkehr, da eine Erschließungsfunktion dieser im Stadtkern gelegenen Bundesstraßenabschnitte nicht zugelassen werden konnte. Dies resultiert aus den hohen Verkehrsbelastungen in der Askanischen Straße und der Kavallerstraße, die das Parken im Straßenraum ausschließen. Die durch das Tangentensystem eintretenden Verkehrsentlastungen gestatten jedoch die künftige Nutzung dieser Straßenräume auch für die Einordnung von Parkplätzen für Innenstadtbesucher und für die Abwicklung des Lieferverkehrs. Eine erste Umsetzung der vorgesehenen Strukturänderungen im innerstädtischen





Grafik oben:  
Verkehrsverteilung (Prognosebelastung 2010) gemäß 2. Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau (1999).

Die Prognose der (rückläufigen) Einwohnerentwicklung für Dessau - nach FNP: 70.000 Einwohner in 2010 - kann als Gegenteil zum allgemeinen Anwachsen des Kfz-Verkehrs zu gewissen "Entschärfungen" der Prognosebelastungen für die Zukunft führen, relativiert aber nicht die in dem Gestaltungsszenario beschriebenen Verkehrsentwicklungsmaßnahmen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die für das geplante Dessauer Straßennetz (Zielplanung) prognostizierte Verkehrsverteilung alle berechnungserheblichen Verkehrsbeziehungen des Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs (somit auch die Relation Mildensee/Ziebigk) berücksichtigt, und zwar auf der Grundlage der im Verkehrsentwicklungsplan verankerten Zielsetzungen (Entlastung Stadtkern, Bau der Stadteinfahrt Nord, Ostrandstraße usw.).

Neben der wesentlichen Wirkung der Entlastungsstraße Schlachthof im funktionellen Zusammenhang des Gesamtverkehrssystems von Dessau hat sie natürlich auch eine wichtige selbständige Verkehrsbedeutung für das Schlachthofgelände und den Stadtteil Dessau-Nord.

Prinzipiell kann die Entlastungsstraße Schlachthof unabhängig von den Verbindungen mit der Erschließungsstraße des Industrieparkes Waggonbau (2.BA) und der Oranienbaumer Chaussee (3.BA) zwei der drei vorab unter Pkt.1.3 und Pkt. 4.1.3 umfassend erläuterten Verkehrsfunktionen selbständig übernehmen:

- Erschließung der geplanten Bauflächen im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147.
- Wohngebietsverträgliche Straßenanbindung der bestehenden Gewerbeansiedlungen innerhalb und außerhalb

des B-Plangebietes. Damit ist eine selbständige Verkehrsbe-  
deutung der Entlastungsstraße Schlachthof im vollen Umfang  
gewährleistet.

Die mit den beiden genannten Verkehrsfunktionen eintreten-  
den und durch gezielte verkehrsorganisatorische Maßnah-  
men noch zu steigernden Verkehrsentlastungseffekte für  
Teile des Wohngebietes Dessau-Nord wurden im Kap. 4.1.3  
bereits beschrieben.

Zur weitergehenden Erläuterung der Verkehrswirkung der  
Entlastungsstraße Schlachthof in Verbindung mit den übrigen  
Planstraßen sind folgende Zusammenhänge wesentlich:

- Ausgehend von der vorliegenden kennziffernbezoge-  
nen Verkehrsberechnung unter Ansatz der Flächenbilanz ist  
das im B-Plangebiet induzierte Verkehrsaufkommen mit ca.  
2960 Kfz/24h zu beziffern. Die Verteilung dieses  
Verkehrsaufkommens außerhalb des B-Plangebietes muss  
bis zur Realisierung der 2. Muldebrücke und des Ring-  
schlusses Nord zwangsläufig über das vorhandene Straßen-  
netz erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass die Karlstraße  
und der Friederikenplatz, bedingt durch ihre ausgeprägte  
Sammelstraßenfunktion im Stadtgebiet Dessau-Nord, den  
Hauptanteil dieses Verkehrsaufkommens (ca. 2370 Kfz/24h  
oder ca. 80%) bis zur Fertigstellung der gesamten Ostrand-  
straße aufnehmen müssen.
- In Kenntnis der annähernden Gleichverteilung des  
Quell- und Zielverkehrs für das Stadtgebiet Dessau-Nord auf  
den Straßenzügen Karlstraße und Friederikenplatz (51%  
bzw. 49% Q+Z Verkehr, s. Büro Schlothauer und Partner,  
Erhebung des Quell, Ziel und Durchgangsverkehrs 1999 für  
die Stadt Dessau) ist von folgender Verkehrsverteilung in den  
im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147 befindlichen Stra-  
ßenabschnitten der Karlstraße und des Friederikenplatzes  
auszugehen:

- Karlstraße (östlich Schlachthofstraße)	1200 Kfz/24h
- Friederikenplatz (östlich Schlachthofstraße)	1160 Kfz/24h
- Damit werden die für den Endzustand (Fertigstellung  
aller Abschnitte der Ostrandstraße) prognostizierten Ver-  
kehrsbelastungen im B-Plangebiet, die als Dimensionie-  
rungsgrundlage für die Verkehrs- und Lärmschutzanlagen  
herangezogen werden müssen, noch nicht erreicht. Dies gilt  
insbesondere für die Straßenabschnitte Entlastungsstraße  
(Lessingstraße -Friederikenplatz), Karlstraße (Schlachthof-  
straße-Entlastungsstraße) und Friederikenplatz (Schlachthof-  
straße-Entlastungsstraße), die somit deutliche Leistungsre-  
serven aufweisen.
- Die zielorientierte Nutzung dieser Leistungsreserven  
des Straßennetzes im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147  
ist entsprechend den Intentionen des Verkehrsentwicklungs-  
planes zur Verkehrsentlastung der Wohnstraßen Lessings-  
straße (westlich Eduardstraße), Eduardstraße, Schlachthof-

straße vorgesehen (sh. Kap. 4.1.3).

- Beispielsweise wird durch die Herstellung einer Diagonalsperre in der Lessingstraße (in Höhe Eduardstraße) eine konsequente Verdrängung des Gewerbeverkehrs aus der Lessingstraße (ca. 210 EW) und der Eduardstraße (ca. 240 EW) ermöglicht. Durch Hauptstraßenführungen über die o.g. Gewerbestraßen im B-Plangebiet und Abbiegeverbote sind Verkehrsentlastungen in der Schlachthofstraße (ca. 110 EW) erreichbar. Dem steht eine Mehrbelastung des Friederikenplatzes im Abschnitt Entlastungsstraße bis Schlachthofstraße (ca. 40 EW) gegenüber (Einwohnerdaten aus: Lärmminde-  
rungsplanung der Stadt Dessau 2010/2015). Dabei ist neben der unterschiedlichen Zahl der Betroffenen (Anzahl der EW) zu berücksichtigen, dass im genannten Abschnitt des Friederikenplatzes die Einhaltung der 16.BImSchV durch die Umsetzung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen (Prognosebelastung) gesichert ist und somit die persönliche Betroffenheit der Anwohner des Friederikenplatzes auf das immissionsschutzrechtlich zulässige Maß beschränkt bleibt. In der Lessingstraße, Eduardstraße und Schlachthofstraße ist eine Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz nicht gegeben.
- Wenn die geplanten Nachbar-Abschnitte der Entlastungsstraße (nördlich und südlich angrenzende Teile der Ostrandstraße) nicht wie geplant realisiert werden können, kommt es in den angrenzenden Wohngebieten zu keinen unzumutbaren zusätzlichen Belastungen.  
Infolge der bereits ca. 40%igen Auslastung des B-Plangebietes durch bestehende Gewerbebetriebe ist ein absoluter Verkehrsanstieg bei unterstellter vollständiger Nutzung des Plangebietes in der Karlstraße (außerhalb des B-Plangebietes/westlich Schlachthofstraße) und am Friederikenplatz (außerhalb des B-Plangebietes/ westlich Schlachthofstraße) um jeweils ca. 800 Kfz/24h zu erwarten. Dieser plangebietsbedingte Mehrverkehr kann bis zum Bau der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord mangels Alternativstrecken nicht aus dem Wohngebiet verlagert werden. Dies steht zwar den stadt- und verkehrspolitischen Zielstellungen bezüglich der angestrebten Verkehrsberuhigung in Wohngebieten entgegen, doch ist zu beachten, dass in Folge der hohen verkehrlichen Vorbelastung der Karlstraße und des Friederikenplatzes (außerhalb des B-Plangebietes/ westlich Schlachthofstraße) der bezifferte Verkehrsanstieg in der Größenordnung von nur ca. 10% liegt. Dies führt aus Sicht des Immissionsschutzes zu subjektiv nicht wahrnehmbaren Verschlechterungen der stadthygienischen Bedingungen in den betroffenen Straßen (Karlstraße und Friederikenplatz).
- Die Folgen der Realisierung der gesamten Ostrandstraße sind in der vorliegenden UVS und der schalltechnischen Untersuchung aufgezeigt und umfassend in der vorliegenden Planung über textliche Festsetzungen und Ge-

bietsausweisungen berücksichtigt. Negative Auswirkungen z.B. im Bereich Friederikenplatz und Karlstraße außerhalb des Plangebietes sind nicht gegeben, weil es zu keiner Erhöhung der Verkehrsbelegung in diesen Bereichen kommt.

- Die künftigen Netzverknüpfungen insbesondere über den Friederikenplatz und die Karlstraße sind wichtige Bestandteile der geplanten Straßenbaumaßnahmen im Sanierungsgebiet Dessau-Nord. Sie können nur im Kontext des Gesamtverkehrskonzeptes bewertet werden. Die zukünftige Anbindung beider Straßen dient wesentlich der Verknüpfung des Wohngebietes Dessau-Nord mit dem übergeordneten Straßennetz (Ostrandstraße). Einerseits sichern diese Anschlüsse die Verteilerfunktion der Ostrandstraße auch für Quell- und Zielverkehre des anliegenden Wohngebietes Dessau-Nord, andererseits ermöglichen sie die Wegeverkürzungen zu den jeweiligen Zielen im Wohngebiet. Damit werden erhebliche Wege innerhalb des Wohnstraßennetzes vermieden. Genau dies gewährleistet eine stadtverträgliche, auf kurze Wege orientierte Führung des Verkehrs. Ein Verzicht auf einen dieser beiden Anschlüsse an die Entlastungsstraße Schlachthof würde zu Verkehrskonzentrationen am anderen Anschlusspunkt führen und damit zwangsläufig zu einem Verkehrsanstieg. Die angestrebte Verkehrsberuhigung dicht bewohnter Straßenzüge würde damit an Qualität verlieren. Eine Zwischenlösung- z.B. die Trennung des Friederikenplatzes von der Entlastungsstraße bis zur Realisierung der 2. Muldebrücke- unterliegt darüberhinaus nicht dem planungsrechtlichen Regelungsgehalt des B-Planes.

Bei Berücksichtigung dieser Lösung wäre gleichzeitig eine wesentliche Grundfunktion der Entlastungsstraße Schlachthof, die Entlastung des Bereichs Schlachthofstraße / Eduardstraße, nicht mehr gewährleistet. Der Streckenverlauf wäre unterbrochen und der Verkehr von und nach Süden und Osten müßte weiterhin durch die Schlachthofstraße fahren. Damit würde eine Entlastung von ca. 560 Einwohnern (Schlachthof-, Eduard- und Lessingstraße) zugunsten des Wegfalles der Mehrbelastung von ca. 40 Einwohnern (Friederikenplatz östlicher Teil) verhindert. Für den Bereich Friederikenplatz westlich der Schlachthofstraße ergeben sich keine Verschlechterungen, da diese Verkehrsbelastung bis zur Realisierung der 2. Muldebrücke schon heute besteht.

- Um tatsächlich die angestrebten Verringerungen bei den derzeitigen Verkehrsbelastungen in den Wohngebieten von Dessau-Nord zu erreichen, soll (wie für die Innenstadt auch) die geplante Straßennetzerweiterung mit restriktiven, verkehrsordnerischen Maßnahmen im Stadtteil gekoppelt werden. Die Einführung des Tempo-30-Konzeptes der Stadt Dessau (Rechts-vor-Links-Regelungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen durch Engstellen usw.) führt zu deutlichen Verlagerungen des wohngebietsfremden Verkehrs auf die Entlastungsstraße und damit zur angestrebten Verkehrsberuhigung der Wohngebiete. Durch die Umsetzung dieser Maß-

nahmen ist eine Senkung der Verkehrsbelastung in Dessau Nord gegenüber dem derzeitigen Zustand nachweisbar, die Belegung der Karlstraße reduziert sich um 1800 Kfz/24h-gegenüber dem Zustand ohne Entlastungsstraße. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt über das Verkehrsrecht. Sie können nicht über die Festsetzungen des B-Planes abgesichert werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die ausgeprägte, selbständige Verkehrsbedeutung der Entlastungsstraße Schlachthof als Gewerbeerschließungsstraße auch eine Teilentlastung von Fremdverkehren im Wohnstraßennetz des Stadtgebietes Dessau-Nord bewirkt. Die bei vollständiger Auslastung der geplanten Nutzungsstruktur im Gebiet des B-Plans Nr. 147 zu erwartenden geringfügigen Mehrbelastungen im Sammelstraßennetz von Dessau-Nord haben keine spürbaren stadthygienischen Konsequenzen.

Die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau verankerten Ziele zur nachhaltigen Verkehrsentlastung von Wohngebieten -hier des Wohngebietes Dessau-Nord- können jedoch erst nach der Fertigstellung aller Abschnitte der Ostrandstraße umfassend erreicht werden. Die darüber hinaus angestrebte Minderung der Verkehrsbelastung in der Dessauer Innenstadt ist durch den Bau der Entlastungsstraße Schlachthof als Einzellösung grundsätzlich nicht möglich. Erst mit der Inbetriebnahme der kompletten Ostrandstraße und der Stadteinfahrt Nord kann eine entscheidende Senkung der innerstädtischen Verkehrsbelastung erreicht werden. Für die angestrebte Realisierung der Ostrandstraße in allen Teilbereichen liegt das eindeutige politische Votum durch die Beschlusslage des Stadtrates vor.

Die Auswirkungen einer denkbaren abschnittswisen Realisierung der Nachbarabschnitte der Entlastungsstraße Schlachthof (z. B. Entlastungsstraße Schlachthof plus Ringschluss Nord mit Weiterführung über den Friederikenplatz oder Entlastungsstraße Schlachthof plus 2. Muldebrücke mit Weiterführung über die Karlstraße) sind im vorliegenden Verfahren nicht abschließend zu klären und zu entscheiden. Diese Auswirkungen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen werden in den selbständigen Planfeststellungsverfahren zum Ringschluss Nord und zur 2. Muldebrücke ermittelt, aufgezeigt, diskutiert und abgewogen.

Generell sind die Verfahren zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes seit dem 24.03.99 präzisiert worden. Demgemäß ist das Planfeststellungsverfahren "2. Muldebrücke" parallel zum Planfeststellungsverfahren "Ringschluss-Nord" durchzuführen. Damit wird die planungsrechtliche Sicherheit der beiden Verfahren entsprechend ihres Funktionszusammenhanges zeitgleich festgeschrieben.

Daraus kann sich weiter ergeben, dass auch nur eine zeitgleiche Realisierung der 2. Muldebrücke und des Ringschlusses Nord zur Sicherung der beabsichtigten Verkehrs-

entwicklung führt. Über diese selbständigen Planfeststellungsverfahren ist aber rechtsverbindlich gesichert, dass mögliche Realisierungsabschnitte auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen als Teilabschnitte der Ostrandstraße einer umfassenden Abwägung unterzogen werden. Die zeitliche Einordnung der Realisierung der einzelnen Bauabschnitte der Ostrandstraße ist der jeweiligen Haushaltsplanung vorbehalten. Dem derzeitigen Stand der Finanzplanung entsprechend (Dezember 2002) ist vorgesehen, den 2. BA Ringschluss-Nord sowie den 3. BA 2. Muldebrücke den Jahren 2006/2008 zuzuordnen.

### **6.1.3 Belange der Bevölkerung**

Im Bereich der Straßentrasse der Entlastungsstraße Schlachthof befindet sich keine Wohnbebauung. Das betrachtete Gebiet dient auch nicht der Naherholung. Deshalb sind Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungssituation nicht gegeben. Mit einem Ausbau des Friederikenplatzes von der Schlachthofstraße bis zur Muldebrücke wird im Bereich dieses Straßenabschnitts für die Zeitdauer des Zwischenschritts die bislang ruhige Wohnsituation nur für die zwei östlichen Stadtvillen auf der Süd- bzw. Muldeseite negativ verändert, da die zwei westlich gelegenen derzeit bereits von der Ecke Schlachthofstraße belastet werden.

Die der aktiven Erholung dienenden Sportanlagen östlich der Entlastungsstraße werden durch den Straßenbau nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt.

Weitere Auswirkungen resultieren aus dem Straßenverkehr in Form von Lärm und Luftverschmutzung. In der durchgeführten und dieser Planung zugrundeliegenden Umweltverträglichkeitsstudie (sh. nächstes Kap. 6.1.4) wurde nachgewiesen, dass nur für eine sehr geringe Zahl von Anwohnern eine Verschlechterung der Immissions-Situation eintritt. Dabei handelt es sich um den Bereich Friederikenplatz, wo es zu einer Erhöhung der Lärmpegel kommen wird, ohne dass allerdings an allen Gebäuden die zulässigen Grenzwerte überschritten werden. Wo dies geschieht, werden passive Schallschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger durchgeführt. In den übrigen Bereichen (Karlstraße, Schlachthofstraße usw.) kommt es für die bestehenden Wohnbebauungen zu einer Verbesserung der Situation, da die Verkehrsbelastung gegenüber dem derzeitigen Zustand abnimmt.

### **6.1.4 Immissionen (Luft, Lärm)**

#### **Luftverunreinigung**

Bezüglich der Luftverunreinigung durch Kraftfahrzeuge kann prognostiziert werden, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommen wird. Insgesamt ist die auftretende Belastigung als gering einzuschätzen.

unten:

Darstellung des Straßennetzes auf der Basis der 2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Dessau mit dem Lärmpegelbereich  $\geq 65$  dB(A) in ROT und dem Bereich  $\geq 60$  dB(A) bis zur blauen Linie im 97er Luftbild gem. Berechnungen Halle-Projekt



## Lärm

Von der Halle-Projekt GmbH Bauplanung wurde die geplante Verkehrsstruktur schalltechnisch untersucht (sh. Quellennachweis, Kap. 13). Für das Plangebiet des BPl. Nr. 147 besteht die Besonderheit darin, dass neben den Ansprüchen gem. 16. BImSchV auf Lärmschutz dem Grunde nach der Lärmschutz im Städtebau nach DIN 18 005 zu beurteilen ist.

Bereits durchgeführte schalltechnische Untersuchungen des Büros Dr. Zöllner von 1999 (sh. Quellennachweis, Kap. 13) zeigen, dass in diesem Gebiet in der Zukunft eine komplexe Lärmsituation vorliegen wird. Die im vorliegenden Kap. 6.1.4 in die Begründung eingestellte schalltechnische Untersuchung berücksichtigt nur den durch Straßenverkehr verursachten Lärm. Auszugsweise ist daraus folgendes festzuhalten:

"Vorrangiges Ziel ist, durch Planung aktiver Schallschutzmaßnahmen die Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren. Kann eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch aktiven Schallschutz nicht verhindert werden, so sind die Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach herauszuarbeiten. Für den Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147 sind zusätzlich Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen, um dessen Genehmigungsfähigkeit aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu gewährleisten.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschreitet. Der Nachweis der Einhaltung der IGW bezüglich der Gebietskategorien erfolgt hinsichtlich der Gebäude und Außenwohnbereiche. Zur Einhaltung der IGW orientiert der Gesetzgeber primär auf aktive Schallschutzmaßnahmen. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind solche, die der Entstehung des Lärms entgegenwirken. Kann durch aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der IGW nicht nachgewiesen werden, so besteht ein

Anspruch auf angemessene Entschädigung des Eigentümers an Grundstücken und/oder Wohnraum durch den Verursacher des Lärms.

Der Beurteilungspegel wurde gemäß §3 der 16. BImSchV berechnet.

Erfolgen die Straßenbaumaßnahmen im Rahmen eines Bebauungsplanes, so sind aus städtebaulicher Sicht zusätzlich die schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" heranzuziehen. Bei den schalltechnischen Orientierungswerten handelt es sich um Richtwerte (nicht um Grenzwerte!), deren Einhaltung empfohlen wird. Überschreitungen der Richtwerte bis zu den Grenzwerten können im Rahmen der Abwägungen zum B-Plan toleriert werden, sie ziehen keinen unmittelbaren Anspruch auf Lärmschutz nach sich.

Im Gegensatz zur 16. BImSchV werden für die Berechnungen der Immissionen alle Straßen berücksichtigt und die Summenpegel gebildet.

Als Parameter wurden folgende aktive Schallschutzmaßnahmen in den Berechnungen berücksichtigt:

#### Lärmschutzwand

Im Bereich des Knotens Friederikenplatz/Entlastungsstraße erfolgt der Aufbau einer Lärmschutzwand zur Minderung der Lärmimmissionen für die Anlieger (Nr. 56 - 54b). Die Lärmschutzwand verläuft, beginnend mit einer Höhe von 4 m über OK-Gelände, in Richtung Kreuzung, schwenkt dann nach Süden in Richtung Brücke und wird auf der Brücke eine Höhe von 1m über OK-Brücke haben. Besondere Effektivität besteht hinsichtlich des Schutzes der Außenwohnbereiche, für die Obergeschosse und Dachgeschosse liegt dagegen eine geringe Schutzwirkung vor. Eine weitere Erhöhung der Wand wird aber aus der Kosten-Nutzen-Sicht nicht als günstig erachtet, die Wandhöhe müßte die 6m-Grenze überschreiten.

#### Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Geschwindigkeitsbeschränkungen zählen nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Schallschutzmaßnahmen. Sie fließen jedoch in die Berechnungen ein, so dass sie planerisch festgeschrieben sind. Überschlägig können folgende Auswirkungen eingeschätzt werden:

<u>zul. <math>V_{max}</math></u>	<u>Korrektur <math>D_v</math></u>
50 km/h	- 4 dB
30 km/h	- 6 dB

Die festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h für die Entlastungsstraße und 30 km/h für die neu geplanten Erschließungsstraßen liegen so, dass günstige Faktoren vorliegen.

Passiver Schallschutz erfolgt durch schallschutztechnische Dimensionierung der Außenbauwerksteile, vorrangig der Fenster. Dabei ist zu beachten, dass eine schallschutztechnische Verbesserung der Fenster zumeist Konsequenzen hinsichtlich der Lüftung nach sich zieht. Hier sind nach VDI 2719

geeignete Lösungen vorzusehen. Anspruch auf Schutz vor Außenlärm besteht auch nur für Räume, die zum überwiegenden Aufenthalt von Personen geeignet sind. Dies ist konkret und objektbezogen gesondert festzustellen (Hinweis: Die entsprechenden Festsetzungen werden in Kap. 7.3.2 abgeleitet).

Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, die festgeschriebenen Maßnahmen zu erfüllen. Die Leistungen können vom Eigentümer, nicht jedoch vom Mieter einer zu schützenden (vorhandenen) baulichen Anlage eingefordert werden. Der Träger der Straßenbaulast ist berechtigt, seiner Pflicht nachzukommen, indem er die Schallschutzmaßnahmen selbst vornimmt (oder vornehmen läßt) oder die Kosten hierfür erstattet. Für letzteres spricht insbesondere, dass der Eigentümer nicht gegen seinen Willen zu Maßnahmen gedrängt werden kann."

#### **6.1.5 Zusammenfassung der Auswirkungen der Entlastungsstraße Schlachthof**

##### **Entlastungsstraße Schlachthof**

Die Entlastungsstraße Schlachthof führt als Trassenelement der geplanten „Ostrandstraße zwischen B 184 und B 185“ (mit 2. Muldebrücke und Ringschluss Nord), wie in der Umweltverträglichkeitsstudie festgestellt und begründet, zu einem nur **sehr geringen ökologischen Risiko**.

Es entstehen störende Auswirkungen für die Übergänge und funktionalen Beziehungen zwischen Stadt und Landschaft, die aber teilweise bereits durch die historische Zäsur der Wörlitzer Bahn vorgegeben sind und auch ohne die Straße nur schwer aufzuheben sind. Einen unvermeidbaren Einschnitt bringt sie für den Bereich am Friederikenwäldchen, im Schlachthof selbst überlagert sie die Trasse der früheren Anschlussbahn.

Durch Anlage, Bau und Betrieb werden keine oder nur sehr geringe Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Oberflächengewässer, Grundwasser, Klima, Fauna, Landschaftsbild, Wohnen, Erholen verursacht.

Beeinträchtigungen vorhandener schutzwürdiger Flächennutzungen, fachplanerischer Schutzgebiete und Infrastruktureinrichtungen finden nicht statt.

Zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch / Wohnen, insbesondere durch Verkehrslärm kommt es (allerdings bei sehr geringer Betroffenheitszahl) entlang der Entlastungsstraße nur im Süden des Geltungsbereichs, wo die Muldebrücke und die Straße Friederikenplatz anknüpfen.

Zu den unvermeidbaren Eingriffen gehört die Beanspruchung von Boden und verschiedenen Biotop- und Nutzungstypen. Diese Eingriffe sind jedoch auf Grund der bereits gegebenen sehr starken anthropogenen Überformung der betroffenen

Böden und der relativ niedrigen Wertstufen der beanspruchten Biotop- und Nutzungstypen bezüglich ihrer Auswirkungen höchstens als „mittel“ zu bewerten.

### **Ausbau Friederikenplatz**

Der Bau bzw. Ausbau des Friederikenplatzes von der Schlachthofstraße bis zur Entlastungsstraße Schlachthof bzw. zur 2. Muldebrücke (verkehrsplanerische Ergänzung) weist ebenfalls ein nur geringes ökologisches Risiko auf. Die mit diesem Ausbau verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild, die Verschlechterung der Wohnsituation der östlichen 3 Stadtvillen und die zu erwartenden Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr stellen allerdings eine nachhaltige Beeinträchtigung dar.

## **6.2 Übriger Geltungsbereich**

- Die geplanten Bauflächen und Erschließungsanlagen sowie die geplante öffentliche Grünfläche südlich der Tennisanlage beanspruchen einen Teil der in Kap. 5.5.5 beschriebenen "verwilderten" Gärtnerei und Kleingärten. Damit gehen Lebensräume weitverbreiteter Tiere und Pflanzen verloren oder sie werden stark eingeengt. Diese Auswirkungen sind aber unerheblich, weil die betroffenen Organismen -gesamtsädtisch und regional betrachtet- weit verbreitet sind und durch die Planung in ihrem Bestand nicht gefährdet werden.
- Mit der Beseitigung von z.T. gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Dessau geschützten Bäumen kommt es zu Beeinträchtigungen der sowieso schon "dürftigen" Durchgrünung des Plangebietes.
- Mit der Versiegelung von Flächen ist der irreversible Verlust von Boden verbunden. Seltene Bodentypen (z.B. nasse o. sehr trockene Böden) kommen im Geltungsbereich nicht vor. Die Auswirkungen sind unerheblich, weil einerseits ein Großteil des Gebiets bereits versiegelt ist (und in letzter Zeit im Rahmen von Abrissarbeiten freigelegt wurde) und weil andererseits nur in sehr geringem Umfang natürlich gelagerter Boden überbaut wird, dessen Qualität gering ist.
- Mit der Versiegelung von Flächen ist die Reduzierung der Grundwasserneubildung verbunden, weil von einer versiegelten Fläche keine Niederschläge mehr versickern können. Der Wasserhaushalt eines Gebietes wird dadurch je nach wasserwirtschaftlicher Bedeutung mehr oder weniger stark gestört. Hinsichtlich schützenswerter Grundwasservorkommen und Schadstoffeinträgen durch Verkehr/Nutzung ist mit keinen nennenswerten Beeinträchtigungen zu rechnen (Trinkwasserschutzzone werden nicht berührt). Als erhebliche Vorbelastung ist der vorhandene hohe Versiegelungsgrad zu berücksichtigen. Insgesamt sind die Beeinträchtigungen wegen der Vorbelastung als gering einzustufen.

- Das gewohnte Erscheinungsbild des Raumes verändert sich nur wenig, weil das Gebiet "schon immer" von Bebauung geprägt war und weil insbesondere die prägenden Grüngürtel von verlängertem Friederikenplatz und Reichardtswall mit ihrer kulissenhaften Wirkung erhalten bleiben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Sinne der Forderungen "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" und "Flächenrecycling bei Gewerbe-/Industriegebieten" sowie dem Vermeidungsgrundsatz in § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz diese Eingriffe akzeptiert werden müssen. Die Alternative wäre nämlich eine Bebauung am heutigen Siedlungsrand "auf der grünen Wiese" mit der Folge erstmaliger Inanspruchnahme von Boden (der im Gegensatz zum Boden des Plangebietes diesen Namen noch verdient). Die Würde der im § 1a Abs 1 BauGB ausgesprochenen Forderung zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden mit seinen Funktionen im Naturhaushalt entgehen.

- Durch die geplante Verlängerung der Karlstraße wird das Ensemble der als eigenständige Baudenkmale ausgewiesenen Bauten des früheren Schlachthofes (Verwaltungsgebäude 1, Verwaltungsgebäude 2, Pfortnerhaus und Freibank) berührt und die bestehende Eingangs- und Umgebungssituation verändert. Diese Auswirkung der Planung ist in erster Linie aus den verkehrlichen Anforderungen abzuleiten und zu rechtfertigen.

Netzhierarchisch sind die vorhandene Albrechtstraße und die geplante Ostrandstraße im Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Dessau und im städtebaulichen Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord als Hauptsammelstraßen ausgewiesen. Die Netzverknüpfung zwischen diesen beiden Haupttrassen erfolgt über die westliche Kurt-Weill-Straße/Lidiceplatz/Karlstraße. Diese sind als Sammelstraße ausgewiesen und im Rahmen der Sanierung entsprechend aus- und umgebaut worden. Alle anderen Straßen des Sanierungsgebietes sind als Anliegerstraßen eingestuft und zum Teil schon entsprechend umgestaltet.

Damit ist der Anbindepunkt der notwendigen Verknüpfung zwischen den Hauptsammelstraßen Ostrandstraße (geplant) und Albrechtstraße mit der Einmündung Karlstraße/ Eduardstraße/Schlachthofstraße zwingend erforderlich. Ein Verzicht auf diesen Anbindepunkte würde erhebliche Straßenbaumaßnahmen im gesamten Sanierungsgebiet nach sich ziehen, so z. B. den Umbau der Mendelssohnstraße und Lessingstraße, die gerade mit Sanierungsgeldern umgestaltet worden sind.

Neben den erheblichen zusätzlichen finanziellen Aufwendungen würden mit dieser neuen Trassenführung bisher ruhige Wohnlagen ganz erheblich mit Verkehrslärm belastet, ohne dass sich durch die Entlastung der Karlstraße die Verhältnisse für eine deutlich größere Anzahl von Anwohnern verbessern. Bei einer eventuellen Führung über die

Lessingstraße würden zudem sensible Nutzungen (Grund- und Sekundarschule, Schillerpark) stark in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine alternative Linienführung zwischen dem Anbindepunkt Karlstraße und der geplanten Ostrandstraße gegenüber der direkten Verlängerung der Karlstraße würde nicht die vorgesehenen Lärmentlastungseffekte erbringen. Ein ersatzloser Wegfall dieser Verbindung und Führung über den Friederikenplatz würde zu keinerlei Entlastung der Schlachthofstraße führen.

Bei Führung über die verlängerte Mendelssohnstraße würden zusätzlich ca. 200 Anwohner der Eduardstraße gegenüber der jetzigen Lösung belastet. Dies ist aus Sicht der Stadt ein unverhältnismäßig hoher Anteil, zumal durch die geplante Führung kein Anwohner zusätzlich belastet wird, sondern nur Entlastungen auftreten.

Eine Führung über die verlängerte Hebbelstraße würde zu einem Versatz im Verlauf der Sammelstraße führen (zweimaliger 90°-Knick), was die wichtige geradlinige Führung und klare Orientierung innerhalb der Sammelstraße verhindert. Verlagerungen von Verkehr in bislang ruhige Wohnquartiere und besondere Belastungen für die Anwohner im Bereich des Versatzes (Abbrems- und Anfahrgeräuschen) wären unvermeidbar. Da auch eine Begradigung der Linienführung nur unter Eingriffen in bestehende z.T. sanierte Baustrukturen möglich wäre, ist diese Alternative insgesamt nicht vertretbar.

- Die Festsetzung von Baugebieten im Geltungsbereich ermöglicht zusätzliche Bebauungen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen induzieren. Unter Ansatz der Flächenbilanz im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 147 (s. Kap.10) ergeben sich folgende verkehrsrelevante Basisgrößen:

\* Kennziffer für Wohngebiete mit einer Wohndichte von 150 EW/ha, Quelle: Mensebach, Straßenverkehrstechnik.  
\*\* Kennziffer für Gewerbegebiete mit Klein/Mittelgewerbe inkl. SBMarkt (kleintertiäres Gewerbe), Quelle: Mensebach, Straßenverkehrstechnik.  
\*\*\* Durchschnitt der Kennziffern für o.g. Wohn- und Gewerbegebiete

Art der Nutzung	Fläche in ha	Kfz/ 24h u. ha	induzierter Verkehr
Wohngebiet	0,29	375*	109
Mischgebiet	3,87	355***	1402
Gewerbegebiet	4,32	336**	1452
			<b>Summe: 2963</b>

Ausgehend von den Flächenanteilen Bestand/ Planung (s. Kap. 9.2- Eingriffs/ Ausgleichbilanzierung) werden gegenwärtig ca. 40 % der bebaubaren Flächen genutzt. D.h., 40% des im B-Plangebiet induzierten Verkehrs ist bereits Bestandteil des Gesamtverkehrsaufkommens in Dessau-Nord.

Unter Ansatz der o.g. Ausgangswerte ist von einem maximalen Anstieg des Verkehrsaufkommens um ca. 1780 Kfz/24h bei vollständiger Nutzung der im B-Plan Nr. 147 festgesetzten Bauflächen auszugehen.

- Mit der Festsetzung von Baugebieten innerhalb des Plangebietes wird keine Betroffenheit beim FFH-Gebiet "Untere Mulde" ausgelöst. Die geplante Entlastungsstraße Schlachthof bildet zukünftig die Grenze der Bebauung, von der das FFH-Gebiet in seiner kürzesten Distanz noch 35 m entfernt liegt. Hier sind negative Auswirkungen durch Bebauung und Nutzung der Misch- und Gewerbegebiete nicht zu erwarten. Das östlich der Entlastungsstraße bestehende Heizwerk Ost kann nicht verlagert werden und muss mit seinen Auswirkungen hingenommen werden. Die Fläche der Garagenanlage Friedrichsgarten wird perspektivisch zur Grünfläche umgestaltet, das Tierheim vom jetzigen Standort verlagert und hier rückgebaut. Damit wird der Schutz- und Übergangsbereich für das unmittelbar anschließende FFH-Gebiet gestärkt.

## 7 Begründung der wesentlichen Festsetzungen

### 7.1 Art, Maß und Umfang der Nutzungen

#### 7.1.1 Art der baulichen Nutzung

**Die Einschränkungen der gewerblichen Nutzungen ist wie folgt geregelt:**

In den eingeschränkten Gewerbegebieten (**GEE**) sind nur die nach § 8 Abs. 2 Nr.1 zulässigen Gewerbebetriebe gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO nur im Sinne der Abstandsklassen V, VI und VII des Abstandserlasses des Landes Sachsen-Anhalt vom 26.03.1993 zulässig.

In dem eingeschränkten Gewerbegebiet (**GEE<sup>(1)</sup>**) sind die nach § 8 Abs.2 Nr.1 BauNVO zulässigen Gewerbebetriebe gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO nur im Sinne des § 6 Abs. 2 BauNVO zulässig.

In allen GEE und GEE<sup>(1)</sup>-Teilgebieten sind gemäß § 1 Abs. 4 BauNVO auf den einzelnen Teilflächen nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, deren gesamte Schallemissionen den immissionswirksamen Schallleistungspegel nicht überschreiten, der für das jeweilige Teilgebiet festgesetzt ist.

Gemäß § 1 Abs. 5 i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO sind in allen Teilgebieten Einzelhandelsbetriebe sowie Verkaufsstellen von Gewerbebetrieben, die sich ganz oder teilweise an Endverbraucher wenden, nicht zugelassen. Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem räumlichen oder betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen und nicht mehr als insgesamt 200 m<sup>2</sup> Verkaufs- und Ausstellungsraumflächen haben, sind zulässig. Kraftfahrzeughandel, der aufgrund seines Warenangebotes einen größeren Raumbedarf hat, ist ebenfalls zulässig.

Entsprechend der rahmenplanerischen Ziele gliedert sich das Plangebiet in ein -bestehendes- Allgemeines Wohngebiet (WA), Mischgebiete (MI) und eingeschränkte Gewerbegebiete (GEE). Die Gliederung der Bauflächen soll vielschichtige und kleinteilige Nutzungen ermöglichen, das Verkehrsaufkommen durch räumliche Nähe zu Wohngebieten reduzieren und vor einer Immissionsbelastung (Lärm, Schadstoffe, etc) bei den "schwächeren" Nutzungen schützen.

Die im Südwesten liegende Bebauung an der Schlachthofstraße dient vorwiegend der Wohnnutzung. Um dem Leerfall entgegenzuwirken und die Bestandsnutzung (u.a. Tischlerei) weiter zu ermöglichen, wird der durch die neue Straßenführung entstehende Block als Mischgebiet (MI) ausgewiesen. Im östlichen Teil wird eine ergänzende Blockrandbebauung festgesetzt, um einen geschützten Blockinnenbereich zu ermöglichen.

Östlich davon soll eine Baustruktur entstehen, die der Ansiedlung von eingeschränktem (d.h. emissionsarmem), auch in Mischgebieten zulässigem Gewerbe dienen soll (GEE<sup>(1)</sup>). Deshalb wird festgesetzt, dass dort nur die nach § 6 Abs. 2 zulässigen Gewerbebetriebe zulässig sind.

Die übrigen Baugebiete nördlich der beiden genannten Gebiete werden als Mischgebiete (entlang der Schlachthofstraße Eduardstraße) und als eingeschränkte Gewerbegebiete (entlang der Entlastungsstraße Schlachthof) festgesetzt. Die Ausweisung der Einschränkung orientiert sich an den Belastungsschwerpunkten (vorhandene Gewebestrukturen, Haupterschließungsstraße/Entlastungsstraße Schlachthof) und diese wiederum nur im Sinne der Abstandsklassen V, VI und VII des Abstandserlasses LSA vom 26.03.93.

Bestandserhalt und gegebenenfalls Erweiterungsbedarf werden bei den Festsetzungen berücksichtigt. Die erhaltenswerten baulichen Bestände des früheren Schlachthofs werden in die Bauflächen integriert und sollen die Möglichkeit eröffnen, die gewünschten kleinteiligen Nutzungen (incl. Handelseinrichtungen) unterzubringen.

Eine wesentliche Absicht hinsichtlich der Umsetzung der Sanierungsziele besteht darin, Handwerks- und Gewebestrukturen mit kleineren Grundstücksgrößen anzusiedeln, die teilweise an anderen Stellen ausgelagert werden müssen.

Auf den beiden im Plangebiet vorhandenen großflächigen Garagenhöfen sollen neue Nutzungen ermöglicht werden, sobald die bestehenden Garagenpachtverträge abgelaufen sind und der Bestandsschutz der Anlagen ausläuft. Hier sol-

len weiterführende eingeschränkte Gewerbebebietsnutzungen bzw. weitere öffentliche Grünflächen ermöglicht werden, die hiermit entsprechend festgesetzt werden.

Damit diese Gebiete nicht mit den Versorgungsfunktionen der Mischgebiete in Konflikt kommen und die entsprechenden Sanierungsziele konterkarieren, sind in den Gewerbegebieten Einzelhandelsbetriebe sowie Verkaufsstellen von Gewerbebetrieben, die sich ganz oder teilweise an den Endverbraucher wenden, nicht zugelassen. Nur Einzelhandelsbetriebe, die in unmittelbarem räumlichen oder betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen und nicht mehr als insgesamt 200 m<sup>2</sup> Verkaufs- und Ausstellungsraum haben, werden als strukturell unbedenklich angesehen und sind deshalb zulässig. KFZ-Handel ist stadtstrukturell wegen der geringen Besucherfrequenz und der über den Stadtteil hinausgehenden Funktion ähnlich wie Großhandel zu sehen und deshalb nicht wie Einzelhandel flächenmäßig einzuschränken.

Die damit festgesetzte Zonierung des ehemaligen Schlachthofbereiches entspricht der vorhandenen Wohn- und Gewerbebenutzungen und berücksichtigt die dazukommenden Auswirkungen der Entlastungsstraße.

Hervorzuheben ist, dass die effektiv neu zu besiedelnden Flächen neben der geplanten Garagen-Nachnutzung im wesentlichen nur die Teilflächen des vormals stark überbauten ehemaligen Schlachthofgeländes beinhalten.

Im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes im Süden des Geltungsbereichs, das aus dem Bestand heraus festgesetzt wird, bleiben die laut BauNVO ausnahmsweise zulässigen nichtstörenden Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen, weil für diese Nutzungen dort keine ausreichenden Grundstücksflächen vorhanden sind und keine zusätzlichen Störpotenziale für das schon vorbelastete Wohnen entstehen sollen.

In den Mischgebieten werden die Nutzungen Gartenbaubetriebe und Tankstellen sowie Vergnügungsstätten ebenfalls ausgeschlossen, um keine zusätzlichen Störpotenziale entstehen zu lassen, die auch das angrenzende Sanierungsgebiet beeinträchtigen könnten.

Durch entsprechende Festsetzungen berücksichtigt der B-Plan Flächen für den Gemeinbedarf, einschließlich sportlichen Zwecken dienende, sowie für die Erholung.

Als Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung „Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ sind

- die Tennisanlage im Nordteil des Geltungsbereiches (Eduard-, Ecke Lessingstraße) mit dem Zusatz „Tennisanlagen“ und
- die Sportanlage „Friederikenplatz“ im südöstlichen Teil des

Geltungsbereiches festgesetzt.

Zur letztgenannten Anlage gehören die außerhalb vom Geltungsbereich gelegenen eigentlichen Sportplätze.

Mit der zeichnerischen Festsetzung „Gemeinbedarfsflächen“ erfolgt in der vorliegenden Planfassung (Satzung)

- die Berücksichtigung eines besonderen Planungsbedürfnisses für diese Flächen (Minimierung ausgehender Störwirkungen, Steuerung der Flächeninanspruchnahme und- Nutzung),
- die Klarstellung, dass die Anlagen der Allgemeinheit dienen (im Falle der Tennisanlage über einen eingetragenen und gemeinnützigen Verein auf Pachtbasis der kommunalen Fläche)
- die Klarstellung, dass eine dem bloßen privatwirtschaftlichen Interesse entzogene öffentliche Aufgabe wahrgenommen wird.

Im Kontext dazu wurde für die Anlage am Friederikenplatz eine spezielle Regelung über textliche Festsetzung getroffen. Diese leitet sich aus der Funktion des zeichnerisch festgesetzten Bereiches im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gesamtanlage ab:

"Für die Fläche für den Gemeinbedarf am Friederikenplatz (hier: Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen) gilt: Zulässig ist die Errichtung und Umnutzung von baulichen Anlagen, welche der Betreibung der Anlage dienen, einschließlich der erforderlichen Nebeneinrichtungen, wie z.B. zur gastronomischen Versorgung sowie solcher Nutzungen, die dem Grunde nach weiteren Funktionen des Gemeinbedarfes entsprechen. Ausnahmsweise zulässig sind Gastronomiebetriebe, welche über den lokalen Zweck des Gemeinbedarfes hinaus Versorgungsfunktionen erfüllen."

Hiermit wird die betreffende wirtschaftliche Betätigung begrenzt.

Als dritte Gemeinbedarfsfläche ist der bestehende Jugendklub in der Grünanlage Friederikenplatz festgesetzt.

Ein Kinderspielplatz ist - integriert in eine öffentliche Grünfläche - zwischen der Tennisanlage und dem geplanten Fuß-/Radweg (in Verlängerung der Mendelssohnstraße) geplant und festgesetzt.

Die Festsetzung öffentlicher Grünflächen am Friederikenplatz und Reichardtswall erfolgt im Hinblick auf deren Erholungsfunktion und die Aufgabe, dauerhafte und erlebbare Grünräume zu schaffen.

### **7.1.2 Maß der baulichen Nutzung**

Die Festsetzung der möglichen Ausnutzung orientiert sich an den aus den bisherigen Rahmenplanungen abgeleiteten städtebaulichen Zielvorstellungen und der verstärkten Berücksichtigung der Bestandssituation.

Es werden deshalb bis zu 3 Vollgeschosse und/oder für gewerbliche Baustrukturen bestimmte Traufhöhen bzw. Oberkanten zugelassen, um Gebäudeteile mit Überhöhe zu begrenzen und damit eine städtebauliche Einbindung zu gewährleisten. Diese Maße sind jeweils in Anlehnung an die Bestandssituation abgeleitet.

Im Bereich des Heizwerkgeländes wird aufgrund der vorhandenen baulichen Anlagen und deren betriebsbedingten Anforderungen einerseits sowie der Kontrollmechanismen von anderen zu beachtenden Gesetzesvorschriften auf die Festsetzungen von Geschossen und Höhen verzichtet.

Das Maß der baulichen Nutzung wird im übrigen durch die Festsetzung von Grundflächenzahl (GRZ) und Geschoßflächenzahl (GFZ) bzw. Baumassenzahl (BMZ) geregelt, die ebenfalls aus der Bestandssituation abgeleitet sind. Deshalb werden auch auf einer Teilfläche an der Schlachthofstr./Ecke Planstraße A die nach BauNVO vorgesehenen Höchstwerte überschritten, um auf den sehr kleinen Grundstücken weiterhin eine der Nachbarschaft angeglichenere Baustruktur zu sichern.

Die Höchstwerte des § 17 BauNVO sind überwiegend nicht festgesetzt worden, um ausreichende Grün- und Freiflächenanteile auf den Grundstücken zu sichern.

### **7.1.3 Bauweise**

Es werden offene (o) und geschlossene (g) Bauweisen mit den Abstandsregelungen der BauO LSA sowie die besondere Bauweise (b) festgesetzt. Letztere lässt generell auch die offene Bauweise zu, ohne allerdings die zulässige Gebäudelänge zu begrenzen.

Für die Mischgebiete ist überwiegend geschlossene oder besondere Bauweise festgesetzt. Damit soll die charakteristische Blockrandbebauung der angrenzenden Quartiere aufgegriffen und in die Umstrukturierung des Sanierungsgebietes Schlachthof integriert werden. Die offene Bauweise in den Siedlungsrandbereichen trägt zur Durchgrünung und Grünvernetzung bei, weil sie bepflanzbare, offene Flächen ermöglicht.

### **7.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind i.d.R. durch Festsetzungen von Baugrenzen bestimmt. Sie setzen zusammen mit den Abgrenzungen unterschiedlicher Nutzungen Randbe-

dingungen für eine ausgewogene Baustruktur.

Um die Ansätze der im Sanierungsgebiet Nord vorherrschenden Blockrandbebauung auch an passender Stelle im Schlachthofgebiet zu unterstützen, sind an der Schlachthofstraße und Friederikenplatz Baulinien festgesetzt, auf der Bauvorhaben auszuführen sind.

Durch die Festsetzung von nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen werden Mindestabstände zu angrenzenden Flächen außerhalb des Geltungsbereiches und zu öffentliche Verkehrsflächen und Grünstrukturen im Plangebiet sichergestellt.

Inbezug auf Änderungen der Baugrenzen gegenüber dem Entwurf der Planfassung vom 12.12. 2002 erfolgte dies nur an einer Stelle: Wegen der Einordnung eines Leitungsrechtes für Versorgungsträger (hier: Fernwärme) entlang der Planstraße D wurden südseitig die Baugrenzen von 3m auf 5m zurückgesetzt.

Garagen und Stellplätze können in der Regel auf der gesamten Grundstücksfläche untergebracht werden, um die angestrebten geschlossenen Baustrukturen zu ermöglichen. Für die neu zu schaffenden Stellplätze werden Festsetzungen getroffen, um sie in den städtebaulichen Zusammenhang einzugliedern und negative Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren.

#### **7.1.5 Von Bebauung freizuhaltende Flächen und ihre Nutzung**

Am landseitigen Fuß der Dammanlagen zum Schutz vor Muldehochwasser sind zu deren Schutz Flächen vorgesehen, die von Bebauung -und damit möglichen Auswirkungen auf die Substanz der Dammanlagen- freizuhalten sind. Die Grundlage dieser Festsetzung ist das Wassergesetz LSA, insbesondere mit seinen §§ 131bis 134, in denen Ausbau, Unterhaltung, Duldungspflichten und Benutzung sowie der Schutz der Deiche geregelt werden. In der festgesetzten Fläche sind Maßnahmen, die die Deichunterhaltung unmöglich machen oder wesentlich erschweren oder die Sicherheit des Deiches beeinträchtigen könnten, zu unterlassen. Insbesondere dürfen dort Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu fünf Metern von der landseitigen Grenze des Dammes nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Für die Überschreitung der Dammschutzfläche im Bereich der geplanten Entlastungsstraße ist im Zuge der Straßenplanung eine Ausnahmegenehmigung beantragt worden.

#### **7.1.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Im Bereich der verlängerten Karlstraße ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt. Das Geh- und Fahrrecht bezieht sich auf Fußgänger und Radfahrer, für die eine Mindestbreite von 2,00m abgesichert wird. Das Leitungsrecht

bezieht sich auf die Versorgungsträger.

Die Garagenzufahrt an der Planstraße C wird durch ein Geh- und Fahrrecht für Nutzungsberechtigte sichergestellt. Nördlich der Planstraße C sowie nördlich und südlich der Planstraße D (Fernwärme) werden weitere Leitungsrechte zugunsten des Versorgungsträgers festgesetzt.

Zur weiteren Umsetzung dieser Rechte bedarf es der Eintragung einer Baulast bzw. privatrechtlicher Regelungen.

## **7.2 Verkehrserschließung**

### **7.2.1 Straßen**

Die Einordnung der Entlastungsstraße Schlachthof entspricht einer zweistreifigen Straße mit einseitigem und in Teilbereichen zweiseitigem Geh-/Radweg. Der Querschnitt ist für die zu erwartenden Verkehrsbelastungen ausreichend. Im Bereich der Einmündung der verlängerten Karlstraße wird ein Linksabbieger-Streifen eingeordnet.

Die Entlastungsstraße Schlachthof darf nicht dazu führen, dass Schleichverkehre das Wohngebiet Dessau-Nord belasten. Deshalb sind in der Verkehrsplanung die vorhandene Lessing-, Mendelssohn- und Karlstraße sowie die Straße Friederikenplatz als temporeduzierte Bereiche vorgesehen (Tempo-30-Zonen). Damit ist zwar eine gute Erreichbarkeit des Stadtgebiets Dessau Nord gewährleistet, der gebietsfremde Durchgangsverkehr wird dadurch jedoch weitestgehend vermieden. Durch entsprechende verkehrlenkende Maßnahmen, die allerdings außerhalb der Steuerungsmöglichkeiten der Bauleitplanung liegen, muss das Ziel dieser weitgehenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten Dessau-Nord gesichert werden.

Die festgesetzten Planstraßen A, B sollen als verkehrsberuhigte Bereiche, die Planstraßen C, D, die verlängerte Karlstraße sowie die Lessingstraße als temporeduzierte Bereiche gestaltet werden, um negative Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnnutzungen möglichst zu vermeiden.

Vorteil des verkehrlichen Erschließungssystems im Plangebiet ist seine Möglichkeit zur abschnittswisen Realisierung. Es stellt eine sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung der vorhandenen Straßen und im Endeffekt auch der historischen Stadtstrukturen dar und gewährleistet eine wirtschaftliche Unterhaltung.

### 7.2.2 Fußwege/Radwege

Neben dem Straßennetz wird in engerer Maschenweite ein Fuß- und Radwegenetz angeboten, das eine sehr komfortable Erschließung mit diesen Verkehrsarten ermöglicht. Begrünte, teilweise straßenbegleitende, teilweise unabhängig geführte Fuß- und Radwege steigern die Durchlässigkeit des Gebietes und erhöhen die Verknüpfungspunkte der vorhandenen wie auch der geplanten Wohnstandorte von Dessau-Nord mit der Landschaft. Diese Verbindungsfunktion in die Landschaft ist durch den Reichardtwall als Hochwasserschutzanlage sowie durch den Bahndamm der Wörlitzer Bahn eingeschränkt und auch die Ostrandstraße wird hier keine Verbesserung bringen. Im B-Plan und den nachgeordneten Planungen werden allerdings die bereits jetzt vorhandenen Quermöglichkeiten berücksichtigt. Im Planungsvorhaben Ostrandstraße werden Querungshilfen in Form von Verkehrsinseln bzw. Aufstellflächen eingeplant, die das gesicherte Überqueren der Fahrbahn im Bereich der Wegebeziehungen (Landhaus, Gaststätte Rieckchen, Tierheim) ermöglichen.

Einseitig werden diese Wege an der Lessingstraße, den Planstraßen C und D sowie in Teilbereichen entlang der Entlastungsstraße und am Friederikenplatz geführt. Eine beidseitige Führung ist in der verlängerten Karlstraße und in der Entlastungsstraße im Abschnitt zwischen der verlängerten Karlstraße und der Zufahrt zum Tierheim vorgesehen. Die Mendelssohnstraße setzt sich im Plangebiet als gut ausgebauter Fuß- und Radweg nach Osten fort und schafft so eine bequeme und sichere Verbindung für die Anwohner zu dem geplanten Spielplatz sowie zu dem "grünen Rand" des B-Plan-Gebietes, bzw. dem östlich angrenzenden Landschaftsbereich.

Da die übrigen Wege überwiegend auf öffentlichen Flächen bzw. auf dem Reichardtwall liegen, werden sie nicht in der Bauleitplanung festgesetzt, sondern sind anderen Planverfahren vorbehalten (sh. auch Kap. 7.4.1).

In diesem Zusammenhang sollte südlich außerhalb des Plangebietes mit einer Fußwegeanbindung an den Hochwasserdamm der Mulde eine Option für einen am Muldufer geführten Fuß- und Radweg offen gehalten werden.

### 7.2.3 Ruhender Verkehr

Analog zum Stellplatzkonzept für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord soll der allgemeine Quartiers-Stellplatzbedarf im Zuge der vorgeschlagenen Straßen- und Blockumgestaltungen befriedigt werden. Üblicherweise sind Stellplätze und Garagen auf den überbaubaren Flächen oder den Flächen für Nebenanlagen einzurichten. Stellplätze außerhalb der überbaubaren Flächen sind nur im nördl. Bereich des Friederikenplatzes ausgewiesen, weil sie dort den Grundstücken

zugeordnet werden sollen, die möglichst keine Stellplätze im Blockinnenbereich entwickeln sollen.

Die bestehende Garagennutzung in den genannten großen Anlagen hat in der Zwischenzeit Bestandsschutz.

Das im früheren Entwurf festgesetzte Parkhaus ist nicht mehr enthalten, da das konkrete Investitionsvorhaben nicht mehr existiert und diese Nutzung bei tatsächlichem Bedarf auch innerhalb der jetzt getroffenen MI- und GEe Ausweisungen realisiert werden kann.

Eine Zunahme von Parkplatzproblemen ist durch die bestehenden und vorgesehenen Nutzungen nicht zu erwarten. In dem mit Stadtratbeschluss vom Sept. 2001 bestätigten Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Dessau-Nord sind Lösungsvorschläge für die weitere Entspannung der Parkplatzsituation aufgezeigt.

## 7.3 Immissionsschutz - Lärm

### 7.3.1 Gewerbelärm-Kontingentierung

Die bereits vorhandenen bzw. genehmigten und die geplanten Gewerbeanlagen im gesamten Untersuchungsgebiet sollen die Immissionsrichtwerte vor der schutzbedürftigen Nachbarschaft einhalten.

Die nach den geltenden Richtwerten als zulässig angesehenen Schallemissionen und die daraus abgeleiteten Immissionspegelanteile für die einzelnen Gewerbeflächen wurden vom Büro Dr. Zöllner in einem mehrstufigen Iterationsverfahren ermittelt (nach VDI-Richtlinie 2714 "Schallausbreitung im Freien" und bürointernem Tabellen-Kalkulationsprogramm). Als Ergebnis werden für Teilgebiete immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel (IFSP) als sog. Lärmkontingent festgesetzt.

unten:

Bereiche für die Festsetzung von IFSP= immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegeln als sog. Lärmkontingent im 97er Luftbild gem. Berechnungen Büro Dr. Zöllner



Bei der vorgenommenen Kontingentierung wurde unterstellt, dass die geplanten Gewerbeflächen die Immissionsrichtwerte für sich ausschöpfen können. Voraussetzung dafür ist, dass die vorhandenen großen Anlagen (hier: Gasversorgung Dessau GmbH, Fernwärmeversorgung Dessau GmbH) keine dominierende Vorbelastung im Untersuchungsbereich verursachen. Im Zeitraum der schalltechnischen Untersuchung war diese Voraussetzung erfüllt (Stichwort: witterungsbedingte Betriebsweise). Die maßgeblichen Immissionsorte für die Gewerbelärm-Kontingentierung befinden sich vor vorhandenen schutzbedürftigen Gebäuden sowie am Rande geplanter Wohn- und Mischgebiete.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sind in Ergebnistabellen für den Tag (hier: 6 bis 22 Uhr) und die Nacht (hier: lauteste Stunde in der Zeit von 22 bis 6 Uhr) zusammengestellt. Sie sind mit dem Berechnungsmodell (hier: Lageplan mit der vorgenommenen Gliederung der einzelnen Planflächen und den als maßgeblich angesehenen Immis-

sionsarten) in Anl. 7 der Untersuchung Dr. Zöllner enthalten.

Die Ergebnisse der Gewerbelärm-Kontingentierung lassen sich für die im Übersichtsluftbild mit G1 - G5 bezeichneten Bereiche wie folgt zusammenfassen:

- Für die untersuchten Gewerbeflächen (hier: GEe) stehen immissionswirksame flächenbezogene Schalleistungspegel  $L_w$  von 55 bis 65 dB(A)/mZ am Tage und 40 bis 50 dB(A)/m<sup>2</sup> in der Nacht zur Verfügung.
- Mit den vorliegenden Werten und den daraus abgeleiteten Immissionspegelanteilen sind nach vorliegenden Erfahrungen keine besonderen, über den anerkannten Stand der Technik hinausgehenden Vorkehrungen zum Schallschutz erforderlich, wenn der bestimmungsgemäße regelmäßige Betrieb der Anlagen ausschließlich am Tage erfolgt.
- Bei einem Nachtbetrieb können technische und organisatorische Schallschutzmaßnahmen notwendig werden (z.B. an Ausrüstungen bzw. Umfassungsbauteilen).
- Im Rahmen des bau- bzw. immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist die Einhaltung der jeweiligen Immissionspegelanteile zu prüfen. Dabei können sich u.U. auch höhere Emissionsanteile für einzelne Ausrüstungen bzw. Bauteile ergeben (Stichworte: Richtwirkung von Lärmquellen, Abschirmung durch eine geplante bzw. zum Zeitpunkt des Genehmigungsverfahrens vorhandene Bebauung).

Die geplanten Mischgebiete blieben bei der Lärmkontingentierung unberücksichtigt, weil in derartigen Fällen ein gesonderter Nachweis zum jeweiligen Vorhaben notwendig ist (Stichwort: zul. unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen und nicht störendem Gewerbe, Einhalten der Immissionsrichtwerte innerhalb des jeweiligen Gebietes erforderlich).

Die aus der Sicht des Schallschutzes unterbreiteten Vorschläge des Büro Dr. Zöllner sollen zur Absicherung der Schallschutzproblematik folgendermaßen berücksichtigt werden:

- Im jeweiligen bau- bzw. immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren ist ein schalltechnischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionspegelanteile erforderlich.
- Die empfohlenen, als zulässig angesehenen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel der einzelnen Planflächen werden in die Festsetzungen des Bebauungsplanes mit den vorgeschlagenen Formulierungen übernommen.
- Durch die Festsetzung der immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel werden auch die Schallemissionen in das angrenzende FFH-Gebiet begrenzt.

### 7.3.2 Schutz vor Straßenlärm

Das in Kap. 6.1.4 wiedergegebene Lärmgutachten der Halle-Projekt GmbH belegt die Notwendigkeit und den Umfang von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Knotens Entlastungsstraße Schlachthof/ Friederikenplatz/2. Muldebrücke. Weitergehende aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht notwendig, da damit keine zusätzlichen Verbesserungen zu erreichen sind.

Als Konsequenz daraus werden folgende Festsetzungen für die Bauleitplanung abgeleitet:

Im Bereich Friederikenplatz bis Kreuzung Entlastungsstraße und weiter nach Süden bis Grenze des räumlichen Geltungsbereiches wird der Aufbau einer Lärmschutzwand nach den Vorgaben aus den vorliegenden Berechnungen zeichnerisch festgesetzt. (Anm.: Die erforderliche Fortsetzung dieser Lärmschutzwand bis zum südlichen Ufer der geplanten Muldebrücke hat im Rahmen des entsprechenden Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen.)

Für die Grundstücke/Gebäude Friederikenplatz Nr. 55, 55A, 55B und 55C sowie 56 (WA) sind im Falle von Neubauten und baulichen Veränderungen passive Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 "Schallschutz" für betroffene Fassadenbereiche zu planen.

Folgende Einordnung in die Lärmpegelbereiche erfolgen:

Nordfassaden Lärmpegelbereich IV	(66-70 dB)
Ostfassaden Lärmpegelbereich III	(61-65 dB)
Westfassaden Lärmpegelbereich III	(61-65 dB)

Daraus folgt eine Textfestsetzung, dass das resultierende Schalldämmmaß für Außenbauwerksteile (Außenwände, Fenster, Dächer, Rolladenkästen etc ) von Aufenthaltsräumen in Wohnungen die Werte von:

Nordfassaden	erf. $R'_{w,res}$	= 40 dB(A)
Ostfassaden	erf. $R'_{w,res}$	= 35 dB(A)
Westfassaden	erf. $R'_{w,res}$	= 35 dB(A)

nicht unterschreiten darf.

Wohnbebauung in den vorgesehenen Mischgebieten ist nur zulässig, wenn im Rahmen der Genehmigungsplanung für neu zu errichtende Wohnungen der Nachweis zum Schutz vor Außenlärm nach DIN 4109 erbracht werden kann.

Folgende resultierende Schalldämmmaße dürfen nicht überschritten werden:

Lärmpegelbereich II (56-60 dB)	erf. $R'_{w,res}$ = 30 dB(A)
Lärmpegelbereich III (61-65 dB)	erf. $R'_{w,res}$ = 35 dB(A)
Lärmpegelbereich IV (66-70 dB)	erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB(A)

Für schutzbedürftige Bürogebäude in den Gewerbegebieten sind Maßnahmen zum passiven Schallschutz gemäß DIN 4109 erforderlich und nachzuweisen.

Folgende resultierende Schalldämmmaße dürfen nicht überschritten werden:

erf. $R'_{w, res} = 30$ dB(A)	Lärmpegelbereich II (56-60 dB)
erf. $R'_{w, res} = 30$ dB(A)	Lärmpegelbereich III (61-65 dB)
erf. $R'_{w, res} = 35$ dB(A)	Lärmpegelbereich IV (66-70 dB)

Aufgrund anderer Straßenbelegungen im Gutachten des Büros Dr. Zöllner vom Mai 1999, das für die Gewerbelärm-Kontingentierung in Kap. 7.3.1 herangezogen wurde (Dr. Zöllner arbeitete mit Planfall 3.1 und gerundeten Belegungszahlen) sowie z.T. anderer Plangeschwindigkeiten (50 km/h für alle Straßen bei Dr. Zöllner) treten Differenzen zu den Ergebnissen der von Halle-Projekt GmbH getätigten Berechnungen auf. Die Werte des Büros Dr. Zöllner liegen zumeist über den vorliegenden Rechenwerten.

Der Zuschlag von +3 dB(A) nach DIN 4109 zu den Rechenwerten nach RLS-90 zur Festsetzung der Lärmpegelbereiche bietet aber hinreichende Sicherheit, das Schutzziel zu erreichen, so dass die punktuellen Differenzen vernachlässigbar sind.

Die Gebäudefassaden entlang der östlichen Seite der Schlachthofstraße liegen insgesamt im Lärmpegelbereich IV, wodurch im Falle von Baugenehmigungsverfahren ebenfalls Nachweise entsprechend der v.g. Tabelle erforderlich sind. Die dort vorfindlichen Lärmwerte dringen wegen der geschlossenen Baustruktur aber nicht zur Rückseite der Gebäudezeile vor, so dass sich dort eine relativ ruhige, einer Wohnnutzung angemessene Rückseite zeigt. Darüberhinaus tritt eine Verbesserung ein, da die Belegung der Schlachthofstraße zurückgeht und damit gegenüber Planfall 2010 ohne Ringschluss Nord ein Rückgang der Überschreitung nachgewiesen wird.

## **7.4 Grünordnung**

### **7.4.1 Öffentliche Grünflächen**

Alle Maßnahmen in den öffentlichen Grünflächen des Geltungsbereiches verfolgen das gesamtstädtisch wichtige Ziel, ein Netz von Grünflächen zu sichern bzw. zu entwickeln. Speziell für das Plangebiet werden darüber hinaus durch die neue städtebauliche Ordnung (sie schließt Maßnahmen zur Grünordnung ein) wichtige Voraussetzungen für eine verbesserte Ortsrandgestaltung und eine Vernetzung von Freiräumen getroffen. Solche Vernetzungen werden in Ost-West-Richtung, insbesondere an der Lessingstraße, an der verlängerten Karlstraße und im Bereich Friederikenplatz, vorgesehen. In Nord-Süd-Richtung wird eine zusammenhängende linienhafte Fläche zum Anpflanzen, die auch die Zonierung der Nutzungen verdeutlicht, festgesetzt.

Im Bebauungsplan werden öffentliche Grünflächen festgesetzt, die der grünordnerischen Strukturierung, der Bereitstel-

Anm.:

Die Stadt Dessau hat sich mit den öffentlichen Grünflächen des nördlichen Friederikenplatzes, entlang des Reichardtwall und des Friederikengartens in der Rahmenplanung zum "Muldufer" (1995) auseinandergesetzt und darauf aufbauend Empfehlungen aus dem Wettbewerb "Muldufer" erhalten (1996), an denen im Rahmen der Umsetzung der Sanierungsaufgaben im Sanierungsgebiet künftig gearbeitet werden sollen.

Insgesamt sind qualitative Aufwertungen der beiden Grünflächen Friederikenplatz und Reichardtwall anzustreben (z.B. Wegenetz, Baumpflanzungen). Denkbar wäre beispielsweise, die Anlage unter Einbindung intensiv nutzbarer Sportbereiche landschaftlich zu entwickeln und in die verschönerte Muldaue einzufügen. Voraussetzungen dafür sind die Gestaltung der vorhandenen Vegetationsstrukturen, Gehölz- und Baumneupflanzungen, die Wiederherstellung und Neuanlage von Wegen und Wegebeziehungen. Der Reichardtwall soll zu einer höher liegenden Promenade entwickelt werden, Blicke gehen von ihm auf die Stadt und in die Muldaue. Die Grünstrukturen des Dessauer Nordens (Straßengrün, Kleingärten) verbinden sich mit dem Friedrichsgarten und Schlachthofgelände.

Im B-Plan sind für diesen Grünfläche keine qualifizierenden Festsetzungen getroffen worden, da der Träger der Bauleitplanung, die Stadt Dessau, die auch für die gestalterische Umsetzung der dargestellten Ziele zuständig ist, diese anhand der Detailerfordernisse und nach Haushaltsmöglichkeiten abschnittsweise mit ihrer Verwaltung (u.a. Amt für Umwelt und Naturschutz/Grünflächen) sach- und fachgerecht über andere (Objekt-)Planungen realisiert.

Bei allen Planungen und sämtlichen Maßnahmen (einschließlich Bepflanzungen) zur Gestaltung der Deiche sind die Obere Wasserbehörde bzw. der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt (LHW), Flussbereich Wittenberg zu beteiligen, da diese Anlagen in erster Linie dem Hochwasserschutz dienen (Fläche für den Hochwasserschutz) und somit erhöhten Schutzanforderungen unterliegen.

lung von öffentlichen Orten des Aufenthaltes, der Schaffung und Vernetzung von Lebensräumen der heimischen Flora und Fauna, sowie der Gestaltung des Erscheinungsbildes im Bereich des B-Planes dienen sollen. Die stadtgestalterisch signifikanten Grünstrukturen von verlängertem Friederikenplatz und Reichardtwall sollen, unter Achtung ihrer vorrangigen Funktionen für den Hochwasserschutz, als zusammenhängende, kulissenhafte Grünbestände so weit als möglich geschützt und durch die übrige Grünplanung verstärkt werden. (siehe auch nebenstehende Anmerkungen).

Die neu zu schaffende öffentliche Grünfläche "Spielplatz" südlich der Tennisanlagen wird durch die Verlängerung der Mendelssohnstraße als gut ausgebauter Fuß- und Radweg erschlossen. Für die Anwohner entsteht hier eine sichere, grüne Wegebeziehung über den Spielplatz zu den östlich vorhandenen bzw. geplanten öffentlichen Grünflächen (bisherige Garagenanlagen). Es kann hier zukünftig eine attraktive "Grüne-Achse" für Dessau-Nord entstehen, die für Naherholung interessante Flächen miteinander verknüpft.

Der Spielplatz wird mit großkronigen, mittelhohen Laubbäumen als Schattenspender überstellt. Je angefangene 250 m<sup>2</sup> ist ein Baum zu pflanzen (nach Baumliste s. unten). Als Umgrenzung des Spielplatzes ist eine lückenlose, 2-3-reihige Hecke aus Laubgehölzen zu pflanzen (vorzugsweise Hainbuche). Die Hecke soll nicht höher als 1,5 m werden und ist deshalb regelmäßig zu schneiden.

Die anstelle der Garagenanlage "Friedrichsgarten" neu zu schaffende, über 1 ha große öffentliche Grünfläche nördlich des Heizwerkes soll parkähnlich gestaltet werden. Hierzu werden zuerst Gebäude und Befestigungen beseitigt. Die Fläche soll durch die Anpflanzung von Gehölzgruppen strukturiert und mit einer Gebrauchsrasenmischung eingesät werden. Auf der Fläche ist die Anlage eines unbefestigten, max. 2,5 m breiten Fußweges zulässig.

#### **7.4.2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Um die Ressourcen Wasser und Boden so weit als möglich zu schonen, dürfen private Stellplätze und selbstständige Zufahrten zu diesen nur in wasserdurchlässiger Bauweise ausgeführt werden (Abflussbeiwert nicht größer als 0,5). Ausnahmen sind zulässig, wenn der Grundwasserschutz dies zwingend erforderlich macht. Darüberhinaus wird eine Verpflichtung zur Anpflanzung von Bäumen vorgesehen, damit wirksame Grünstrukturen entwickelt werden. Für jeden vierten Stellplatz ist ein Laubbaum (Hochstamm, 3x verpflanzt) zu pflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Der Kronenbereich der zu pflanzenden Bäume hat die Stellplätze oder ihre Zufahrten zu überschatten, damit die Baumpflanzungen auch tatsächlich der Eingrünung der Stellplätze dienen. Im gesamt-

ten Geltungsbereich des Bebauungsplans gilt die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau i.d.F. vom 12.09. 1997, zuletzt geändert am 10.01.2001. Damit ist die angestrebte Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt.

### 7.4.3 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Alle Maßnahmen zum Anpflanzen bzw. Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen dienen der Durchgrünung des Plangebietes, dem lokalen Klima, aber auch als Lebensraum für Tiere.

**Artenliste heimischer, standortangepasster Bäume (Zuchtsorten) zur Pflanzung auf öffentlichen Flächen:**

Acer platanoides (Spitzahorn)  
Acer platanoides 'Cleveland' (Spitzahorn)  
Aesculus x carnea 'Briotii' (Fleischrote Roßkastanie)  
Corylus colurna (Baumhasel)  
Crataegus laevigata 'Pauls Scarlet' (Zweiggriffliger Weißdorn)  
Fagus sylvatica purpurea (Blutbuche)  
Pyrus calleriana 'Chanticleer' (Birnbäumchen)  
Quercus robur 'Fastigiata' (Stieleiche)  
Tilia platyphyllos 'Rubra' (Sommerlinde)  
Celtis occidentalis (Amerikanischer Zürgelbaum)

- Die den angrenzenden Grundstücken zugeschlagenen Flächen mit Pflanzgeboten im Norden des Plangebietes sind entweder unter Erhalt der vorhandenen Gehölzstrukturen umzubauen oder neu herzustellen. Neu herzustellende Flächen werden nach sachgerechter Vorbereitung der Pflanzfläche mit einer standortangepassten Gebrauchsrasenmischung eingesät.

In die Flächen mit Pflanzgeboten werden Laubbäume gepflanzt (je angefangene 100 m<sup>2</sup> ein Baum).

- Entlang der Nord-Süd verlaufenden Nutzungsgrenze zwischen den Gewerbe- und Mischgebieten westlich der Entlastungsstraße Schlachthof wird eine Fläche mit Pflanzgeboten festgesetzt. Der Pflanzstreifen wird flächendeckend mit heimischen, standortangepassten Laubsträuchern bepflanzt. In diese Pflanzung wird dann alle 100 m<sup>2</sup> ein heimischer Laubbaum gesetzt (d. h. je 20 lfd. Meter ein Laubbaum).

- Vorhandene Bäume auf den Flächen mit Pflanzbindung bzw. mit Pflanzgeboten müssen dauerhaft erhalten werden. Die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau ist zu beachten.

- An möglichst vielen Stellen der Erschließungsstraßen, der KfZ-Stellplatzflächen sowie auf den nicht überbaubaren Grundstücksfreiflächen sollen Bäume gepflanzt werden (z.B. je 500 m<sup>2</sup> ein mittelhoher heimischer Laubbaum). Baumarten können der nebenstehenden Auflistung entnommen werden.

- Für die Straßenbäume müssen Baumscheiben von wenigstens 4 m<sup>2</sup> eingeplant werden. Diese Baumscheiben dürfen nicht befahren, verdichtet oder als Lagerfläche genutzt werden. Die Bäume müssen eine Endwuchshöhe von 10 - 15 m erreichen, damit sie ihre visuelle Durchgrünungsfunktion auch erfüllen können.

- Für Teilbereiche der Entlastungsstraße Schlachthof ist eine Begrünung mit Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Nordseitig der Einmündung der verlängerten Karlstraße in die Entlastungsstraße soll ein 2-m-Streifen (Teil der Straßenverkehrsfläche) mit Bäumen bepflanzt werden.

- An einigen Stellen des Plangebietes stehen markante Laubbäume, die erhalten werden sollen. Im Bebauungsplan werden hierzu entsprechende Festsetzungen getroffen, solange die Bäume nicht auf überbaubaren Grundstücksflächen stehen. Im Übrigen gilt die Dessauer Baumschutzsatzung.

Zu erhaltende Bäume innerhalb der öffentlichen Grünflächen werden nicht gesondert "zum Erhalt" festgesetzt, weil dieses Erhaltungsgebot bereits durch die Festsetzung "öffentliches Grün" gewährleistet ist.

- Böschungen/Verkehrsgrün im Bereich des Knotens Entlastungsstraße/Friederikenplatz/Muldebrücke müssen durch umfangreiche Pflanzmaßnahmen in das Landschafts- und Ortsbild eingebunden werden. Eine zeichnerische Festsetzung von Pflanzstandorten erfolgt nicht, weil sowohl die tatsächlichen Fahrbahngrenzen als auch die straßenbegleitenden Entwässerungssysteme (Gräben, Mulden, etc.) bezüglich ihrer Lage noch geringfügig variabel sind.
- Böschungen/Verkehrsgrün entlang der Straßen wird generell mit einer standortangepassten Gebrauchsrasenmischung eingesät und gegebenenfalls mit Laubbäumen gemäß Planeinzeichnung bepflanzt. Eine Anpassung/Verschiebung der festgesetzten Pflanzstandorte an die Anforderungen der Ausführungsplanung ist bis zu 2 m zulässig.
- Dach- und Fassadenbegrünungen werden nicht festgesetzt, es soll jedoch an dieser Stelle ausdrücklich auf die vielschichtigen positiven Wirkungen solcher Gebäudebegrünungen hingewiesen werden (z.B. Raumklima, Heizkosteneinsparungen, Ortsbild, Tier- und Pflanzenlebensraum).
- Alle zu pflanzenden Gehölze müssen heimische, standortangepasste Laubgehölze sein (auch Züchtungen).
- Bäume auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen müssen einen Stammumfang von 14-16 cm haben. Ihre Endwuchshöhe muss mindestens 10 m betragen.
- Bäume auf den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern müssen einen Stammumfang von 14-16 cm haben.
- Bäume auf der öffentlichen Grünfläche "Spielplatz" müssen einen Stammumfang von 16-18 cm haben. Ihre Endwuchshöhe muss mindestens 10 m betragen.
- Entlang des geplanten Fuß- und Radweges in der Verlängerung der Mendelssohnstraße ist eine durchgehende Reihe mit einheimischen, standortangepassten Laubbäumen vorzusehen. Die Bäume sind in einem Abstand max. 10m zu pflanzen. Insgesamt sind mind. 25 Bäume in die Verkehrsfläche des Fuß- und Radweges zu integrieren.

## 7.5 Örtliche Bauvorschriften

Um die von den östlich angrenzenden Wohn- und Mischgebieten geprägte Gebietscharakteristik nicht durch ein grelles, gewerblich orientiertes Erscheinungsbild zu überformen, werden hinsichtlich der Werbeanlagen Gestaltungsvorschriften festgesetzt. Die Vorschriften gelten aber auch in Bezug auf die Entlastungsstraße Schlachthof und die damit verbundene Frage der Verkehrssicherheit (Ablenkung des Fahrzeugführers).

Deshalb sind Werbeanlagen gemäß §13 Abs.1 BauO LSA

nur an der Stätte der Leistung innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Ausgenommen sind Sammelhinweisschilder z.B. an den Grundstückszufahrten. Die Werbeanlage darf nicht mehr als 30 % der jeweiligen Fassadenfläche einnehmen. Bewegliche, sogenannte laufende Lichtwerbeanlagen und solche Anlagen, bei denen die Beleuchtung ganz oder teilweise im Wechsel an- und ausgeschaltet wird, sind unzulässig. Freistehende Werbeanlagen in Form von Großwerbetafeln und Wechselwerbung sind auf 10 m<sup>2</sup> Werbefläche pro 1.000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche zu begrenzen und nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Entsprechend § 90 Abs.3 S.2 BauO LSA bedarf die Errichtung und Änderung von baulichen Anlagen oder von anderen Anlagen und Einrichtungen, an welche die örtlichen Bauvorschriften Anforderungen stellen, der schriftlichen Genehmigung der Stadt Dessau.

## 7.6 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

- In der Planzeichnung sind nachrichtlich übernommen:
  - > Wichtige unterirdische Leitungen
  - > Flächenabgrenzungen für den Hochwasserschutz und Dammschutzflächen gem. Wassergesetz LSA
  - > Kulturdenkmale gem. §2 Abs.2 DenkmalschutzG LSA. Im Plangebiet befinden sich 5 Baudenkmale

- Pfortnerhaus
- Verwaltungsgebäude I (Eduardstraße)
- Verwaltungsgebäude II mit Grundstücksumfassungsmauern (Schlachthofstraße)
- ehemalige Freibank
- Haus Friederikenplatz 56

Diese sind in der Planzeichnung dargestellt.

- > Auf die Behandlung potentieller Munitionsfunde wird hingewiesen.

- Überschwemmungsgebiet

Die Muldaue im östlichen und südlichen Anschluss an das Plangebiet ist als Überschwemmungsgebiet festgestellt. Grenzen sind die wasserseitigen Ränder des Reichardtwall und des Hochwasserschutzdammes im Süden. Sie liegen nicht im Geltungsbereich. Die Geltungsbereichsgrenze entspricht der exakt übernommenen Grenze der Planfeststellung zum Deichsanierungsvorhaben bzw. der detaillierten Abgrenzung zur Planfeststellung 2. Muldebrücke.

- Flächen für den Hochwasserschutz

Der Reichardtwall im Osten und der Hochwasserschutzdamm im Süden sind als Hochwasserschutz-Flächen festgestellt. In der Planzeichnung ist entlang der Deichfüße der nach WG LSA vorgeschriebene Deichschutzstreifen als "Umgrenzung der von Bebauung freizuhaltenden Dammschutz-

streifen" ausgewiesen.

- Im Plangebiet sind weder flächenhafte Schutzgebiete nach Naturschutz- oder Wasserrecht vorhanden noch sind solche geplant. Es werden auch keine solchen Gebiete durch die Planung erheblich beeinträchtigt (z.B. im Bereich der südlich angrenzenden Muldaue).

- FFH - Gebiete oder Gebiete nach der europäischen Vogelschutz-Richtlinie sind weder vorhanden, geplant, noch werden solche Gebiete durch die Planung erheblich beeinträchtigt (Abstände siehe S. 36).

In der UVS der Landschaftsplanung (Dr. Reichhoff GmbH) wird die Frage zu den aller Voraussicht nach erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet, bezogen auf die Einzelabschnitte der Ostrandstraße, beantwortet. Abgeleitet davon ist für die Straßenplanung "2. Muldebrücke" die Prüfung auf Verträglichkeit gem. 3.2 des RdErl. des MRLU v. 01.08.2001 erforderlich.

Für die beiden nördlichen Abschnitte der Ostrandstraße steht die Aussage, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind (Ringschluss Nord unter Ausschluss der Var.2). Dies entspricht nach Auffassung der Stadt Dessau dem Ergebnis einer förmlichen Vorprüfung nach 3.1 RdErl. v. 01.08.01. Dabei ist einzustellen, dass dieser Erlass in zeitlicher Abfolge erst später, wie auch das BNatSchG NeuregG, bekannt gegeben und rechtswirksam wurde.

Die Frage des Zusammenwirkens der drei Straßenabschnitte und diesbezüglicher Eignung, erhebliche Beeinträchtigungen zu erzeugen, kann nicht im Rahmen des B-Plan-Verfahrens beschieden bzw. Aussage getroffen werden. Im B-Plan-Geltungsbereich haben die neuen Straßenabschnitte auch ohne die Funktion "Ostrandstraße" eine eigene Verkehrsbedeutung.

Demgemäß kann die FFH-Verträglichkeitsprüfung für die 2. Muldebrücke nur unter Miteinbeziehung der nördlich gelegenen Teilabschnitte "Ringschluss Nord" und "B-Plan Nr. 147" erfolgen (Folgewirkung). Auslöser für die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist der geplante Bau der 2. Muldebrücke. Die notwendige Verträglichkeitsprüfung ist im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zu führen.

- Die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau gilt für das Plangebiet. Mehrere Bäume des Plangebietes fallen unter die Bestimmungen dieser Satzung.

- Der angrenzende Denkmalbereich des "Dessau-Wörlitzer Gartenreiches" wird nicht berührt und liegt außerhalb vom Geltungsbereich des B-Planes.

- Im Falle freigelegter archäologischer oder bauarchäologischer Funde ist die gesetzliche Melde- und Sicherungspflicht gem. Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt zu beachten (§9 Abs. 3. DenkmSchG LSA vom 21. Okt.

1991-GVBL. LSA, S.368, ber. 1992 S.310-, zuletzt geändert durch Art. 2 des 1. Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und zur Entbürokratisierung von Verwaltungsverfahren vom 13. Aug. 2002 -GVBL. LSA, S.358, DenkmSchG LSA).

- Das Plangebiet ist als Kampfmittelverdachtsfläche eingestuft. Bei der Durchführung von Tiefbaumaßnahmen und sonstigen erdeingreifenden Maßnahmen muss mit dem Auffinden von Bombenblindgängern gerechnet werden. Vor dem Beginn von Baumaßnahmen ist rechtzeitig ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung zu stellen.

## 8 Stadttechnische Erschließung

Durch das Plangebiet verlaufen mehrere Energietrassen (Fernwärme, Gas, Strom), die über entsprechende Festsetzungen von Leitungsrechten im Bebauungsplan gesichert werden. Die übergeordneten Trafostationen, die Umformzentrale, das Heizwerk, die Anlagen zur Fernwärmeversorgung und zwei Wertstoffcontainerstellplätze für den Bedarf der Umgebung werden als Versorgungsflächen festgesetzt.

Für das Plangebiet wird ein **Trennsystem** der Entwässerung mit separaten Schmutz- und Regenwasserkanälen vorgesehen. Die Regenwasserkanäle entwässern die befestigten Verkehrsflächen vollständig in die Mulde. Die angrenzenden Grundstücke können das Niederschlagswasser zum Teil über die Kanalisation abführen. Lediglich die Lessingstraße und der Friederikenplatz bilden hier eine Ausnahme, für sie wird die Versickerung des von den Fahrbahnen abfließenden Niederschlagswassers vorgesehen.

Das Regenwassernetz wird so bemessen, dass darüber hinaus von 20% der angeschlossenen Grundstücksflächen das anfallende Niederschlagswasser abgeleitet werden kann. Eine dezentrale Grundwasserzuführung (z.B. grundstücksbezogene Versickerung) ist aufgrund der hydrogeologischen Situation am Standort Schlachthof (Muldenähe/hoher Grundwasserstand) ausgeschlossen.

Für die **Trinkwasserversorgung** wird ein neues Netz mit Anbindung an die in der Schlachthofstraße vorhandenen Versorgungsleitungen geschaffen.

Zur Gewährleistung der **Löschwasserversorgung** (Grundschutz) wird in den Planstraßen A-D sowie in der verlängerten Mendelssohnstraße, der Karlstraße, dem Friederikenplatz und der Entlastungsstraße eine Trinkwasserrohrleitung mit einer Ergiebigkeit von mindestens 96 m<sup>3</sup>/h sichergestellt. Der Anschluss an das vorhandene System ist gewährleistet. Die Abfallentsorgung ist ebenfalls gewährleistet.

In der Planstraße C und D wurden -unter Berücksichtigung betreffender Anregungen- Stellplätze für Wertstoffcontainer festgesetzt.

## 9 Eingriff und Ausgleich

### 9.1 Eingriffsvermeidung und -minimierung

#### Eingriffsvermeidung

- Die Flächen des Plangebietes, die nicht überplant werden (insbesondere der Grüngürtel von verlängertem Friederikenplatz und Reichardtswall), müssen während der Bauarbeiten durch ausreichende Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen bewahrt werden.
- Zu erhaltende Bäume in räumlicher Nähe zu Eingriffsbereichen, die der Baumschutzsatzung der Stadt Dessau unterliegen, müssen so geschützt werden, dass während der Baumaßnahmen keine Beschädigungen ihres Stammes oder ihrer Wurzeln eintreten. Ihre Baumscheiben dürfen nicht befestigt, verdichtet, befahren oder als Lagerplatz genutzt werden.

#### Eingriffsminimierung

- Flächenversiegelungen müssen auf das unumgänglich notwendige Maß begrenzt werden. Wo immer möglich, sollten wasserdurchlässige Materialien verwendet werden.
- Dachflächenwasser und anderes unbelastetes Oberflächenabflusswasser (nicht Straßenabwässer) können zur Gartenbewässerung genutzt werden. Überschüssiges Wasser wird dem Regenwasserkanal zugeleitet.
- Die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung/Erschließung auf die Umgebung sind zwar gering, dennoch sollte das Plangebiet möglichst intensiv durchgrünt werden, um die lokalklimatischen Nachteile der Planung gering zu halten (Bäume als "Gegenspieler" der Aufheizwirkung von Betonflächen).
- Die Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden und Wasser infolge Flächenversiegelung lassen sich minimieren, weil heute versiegelte Garagenflächen östlich der Entlastungsstraße Schlachthof zukünftig Grünflächen sein werden.
- Um Bäume/Gebüsche während ihrer jahreszeitlichen Lebensraumfunktion nicht zu beeinträchtigen, sollte ihre notwendige Beseitigung nicht in der Zeit vom 1. März - 31. August durchgeführt werden (vgl. auch §29 NatSchG LSA). Damit werden Gefährdungen der Tierwelt während ihrer Reproduktions- und Aufzuchtphase minimiert.

#### **Ausgleich**

Die unvermeidbaren, zulässigen Eingriffe werden im Plangebiet ausgeglichen, indem entsprechende Bepflanzungen/Durchgrünungen festgesetzt werden. Diese Maßnahmen dienen dem Ausgleich der Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Klima, Tiere/Pflanzen (letztere sind bereits heute an den Menschen angepasst; sie nehmen die neu entstehenden Grünflächen und Säume als Lebensraum rasch an) und Landschafts-/Stadtbild.

**Hinweis:**

Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanz wurde in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Dessau anhand der modifizierten Fassung des "Magdeburger Modells" zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (9/1997) erstellt.

## 9.2 Eingriffs- / Ausgleichs-Bilanzierung

Da es sich beim Plangebiet zum allergrößten Teil eindeutig um einen Innenbereich nach § 34 BauGB handelt, wären Vorhaben, die über Baugenehmigungsverfahren realisiert werden sollen, nicht ausgleichspflichtig, weil die Vorschriften der Eingriffsregelung in diesen Fällen nicht anzuwenden sind (§ 8a Abs.2 BNatSchG). Das heißt, dass das Gebiet Schlachthof auch ohne Bebauungsplan und dann auch ohne Eingriffs-/Ausgleichsbetrachtung bebaut werden könnte. Erfahrungsgemäß entstehen aber bei einer Häufung solcher einzelner Bau-Genehmigungsverfahren auf einer größeren Fläche städtebaulich nicht akzeptable Zustände. Dies wollte die Stadt Dessau vermeiden, und deshalb wurde der Beschluss zur Aufstellung des B-Plans Nr. 147 "Schlachthof Dessau-Nord" gefasst. Wegen dieser Vorgehensweise ist nun aber der § 8a Abs.1 BNatSchG anzuwenden, was bedeutet, dass über Eingriff und Ausgleich nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden ist. Im "zuständigen" § 1a Abs.3 BauGB steht, dass der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe durch geeignete Festsetzungen erfolgen muss. Im Satz 4 des § 1a Abs.3 BauGB steht, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Mit diesem letzten Satz nimmt das BauGB die grundsätzliche Aussage des § 8a Abs.2 BNatSchG wieder auf, wonach auf Vorhaben im Innenbereich die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist. Und es steht außer Zweifel, dass im größten Teil des Plangebietes bereits jetzt Eingriffe zulässig wären. Vor diesem Hintergrund wird die folgende Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt.

Für den Geltungsbereich des B-Plans Nr.147 bedeutet das oben Ausgeführte, dass zumindest für die festgesetzten Baugebiete und die Erschließungsanlagen außerhalb der Grünanlagen Friederikenplatz und Reichardtswall kein Eingriffstatbestand abgeleitet werden kann.

Ausgleichspflichtig sind also lediglich bauliche Eingriffe in die Grünanlagen von Friederikenplatz und Reichardtswall. Desweiteren könnten bei sehr enger Auslegung der Innenbereichsfrage eventuell auch noch bauliche Maßnahmen auf den verwilderten Gärten im Norden des Gebietes als Eingriffe eingestuft werden. Denkbar wäre auch eine Ausgleichspflicht für die mögliche Teil-Überbauung der Hausgärten im Südwesten und der Rasenflächen bei den Sportanlagen im Süden des Plangebietes.

Bei der Planung wird dann der Biotopwert gem. Magdeburger Modell herangezogen, um zu zeigen, dass Bauleitplanung auch Verbesserungen im stadtökologischen Bereich erwirken kann. Dies ist legitim, weil sich mit dem Instrument des Bebauungsplanes ökologisch wirksame Strukturen im besiedelten Bereich nachhaltig sichern und/oder entwickeln lassen, was bei Genehmigungen von Vorhaben nach § 34 BauGB

Anm. zu Biotopwerten:

Der Biotopwert der öffentlichen Grünflächen wird über einen Faktor von 0,8 beschrieben. Dieser Faktor kann dann herangezogen werden, wenn folgende Maßnahmen realisiert werden:

- dauerhafte Erhaltung des walddarigen Baumbestandes und Ersatz bei Abgang
- Ergänzungspflanzungen mit Pflanzen der Auswahlliste für standortgerechte Bäume und Sträucher (Ziel: mind. 1 Baum / je angefangene 100 qm)
- extensive Pflege der Grünflächen
- Beschränkung der Wegeflächen auf ein Mindestmaß und Herstellung in wasserdurchlässigen, gering versiegelnden Befestigungsarten
- Ansaat von standortgerechten, naturnahen Grünlandflächen.

nur sehr bedingt möglich ist.

Diese Flächenbilanz versteht sich in stringenter Anwendung des § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB als neue Möglichkeit, die nachhaltigen Stadtentwicklungsziele der Stadt Dessau entsprechend zu honorieren.

Es bleiben somit ausgleichspflichtig (die Punkte in Klammern entsprechen dem Werte-Ansatz des Magdeburger Modells):

- Eingriffe im Grünzug Friederikenplatz (0,8 P.)
- Eingriffe auf den größeren zusammenhängenden Sukzessionsflächen im Nordteil des Plangebietes (0,5 P. - in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt
- Eingriffe auf den verwilderten Gartenflächen im Nordteil des Plangebietes (0,5 P.)
- Eingriffe auf den Hausgärten im Südwesten (0,4 P.)
- Eingriffe auf den Rasenflächen der Sportanlagen i. Süden (0,3 P.)

Darüber hinaus gilt für alle Bäume, die nicht im Rahmen der Ausgleichsbilanzierung betrachtet wurden, die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau.

Durch die im B-Plan vorgesehene planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung auch ökologisch wirksamer Strukturen im besiedelten Bereich ergibt sich bei diesem Bilanzierungsmodell ein **Überschuss von 9.545 Punkten oder 23,3%**, der für andere Maßnahmen angespart werden und damit ohne Aufgabe ökologischer Ziele den Haushalt der Stadt Dessau spürbar entlasten kann.

In Bezug auf die Fassung des B-Planes vom 12.12.2002 ist eine Reduzierung des Punkte-Überschusses erfolgt. Als Ergebnis der Abwägung zu dem v.g. Planentwurf wurde die für die Baugebiete bilanzseitig begründete GRZ heraufgesetzt. Hierbei fand Berücksichtigung, dass auch nichtüberbaubare Flächen anteilig durch Nebenanlagen überbaut werden dürfen.

Bilanzierung Nutzungs-/Biototyp nach Magdeburger Modell	Wert- faktor je m2	Flächenanteil (m2) je Biotop-/Nutzungstyp		Biotopwert		Bemerkungen
		vorher	nachher	Sp.2xSp.3 vorher	Sp.2xSp.4 nachher	
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4	Sp. 5	Sp. 6	
<b>Bestand</b>						
Grünfläche verläng. Friederiken- platz/ Reichardtswall	0,8	32.410	0	25.928	0	
Verwilderte Gärten/Gärtnerei	0,5	9.890	0	4.945	0	
Sukzessionsflächen im Norden des Gebiets	0,5	6.655	0	3.328	0	
Sonst. Sukzessionsflächen (§ 1a Abs.3 S.4 BauGB)	0,5	3.295	0		0	Punktemäßig nicht bilanz- wirksam
Haus-/Ziergarten	0,4	5.565	0	2.226	0	Wert wie private Grünflächen
Rasenflächen (incl. Tierheim- rasen= 1998,17 m2)	0,3	15.049	0	4.515	0	
Befestigte Flächen (Schotter, Sand)	0	17.349	0	0	0	Wert wie Rasengitterflächen
Überbaute Flächen ( incl. Tierheim- gebäude = 362,12 m2) 1)	0	35.999	0	0	0	Wert wie versiegelte Flächen
Straße/Weg/Fläche (Beton, Bitumen, Pflaster) 1)	0	48.397	0	0	0	Wert wie versiegelte Flächen
Abrissfläche 1)	0	24.308	0	0	0	Wert wie versiegelte Flächen
<b>Planung</b>						
Verkehrsflächen (Versiegel.)	0	0	22.263	0	0	incl. Entlastungsstr. Schlachthof (rund 8330 m2)
Versorgungsflächen	0	0	14.784	0	0	Wert wie versiegelte Flächen
WA+MI - Grundst.flä., Überbaubar + mögl. Flächen für Nebenanlagen	0	0	33.915		0	Gesamtgrundstück: 42.394 m2. GRZ 0,8
Grundstücksfreiflächen in W- und M- Gebiet, gärtnerisch genutzt	0,3	0	8.480		2.544	
GE - Grundst.flä., Überbaubar + mögl. Flächen für Nebenanlagen	0	0	35.689		0	Gesamtgrundstück: 44.612 m2. GRZ 0,8
Grundstücksfreiflächen in GE-gebiet, gärtnerisch genutzt	0,2	0	8.922	0	1.784	
Sportanlagen (Rasen-, Spiel- u. sonst. Teilflächen zus. gefasst) 2)	0,3	0	21.200	0	6.360	
"Flächen zum Erhalt vorhandener Bäume, ..."	0,7	0	914	0	640	Wert wie Sukzessionsflächen
"Flächen zum Anpflanzen von Bäu- men, ..."	0,6	0	3.855	0	2.313	
öffentliche Grünfläche	0,8		43.721	0	34.977	incl. Tierheim (rund 2203 m2)
öffentliche Grünfläche, Spielplatz	0,4	0	3.164	0	1.265	
Verkehrsgrün 2)	0,3	0	2.011	0	603	
<b>Summe (gerundet)</b>		198.917	198.917	40.941	50.486	
<b>Biotopwertdiff. für Gesamtmaßnahme: Summe Sp. 5 minus Summe Sp. 6</b>					<b>-9.545</b>	<b>(Überschuss)</b>

1) Komplett versiegelte Flächen im Bestand: 108.704 m2

2) Wert wie intensiv bewirtsch. Landwirtschaftsflächen (0,3)

- Entfallende Bäume (ohne Grünflächen und überbaubare Flächen): 3 gem. Baumschutzsatzung festgesetzte, 4 sonstige.
- Nicht berücksichtigt sind bilanzmäßig die rund 145 neuen Bäume entlang der Erschließungsstraßen und auf Pflanzflächen. Sie würden angesichts des geringen vorhandenen Baumbestands die Bilanz weiter verbessern.

## 10 Flächenbilanz

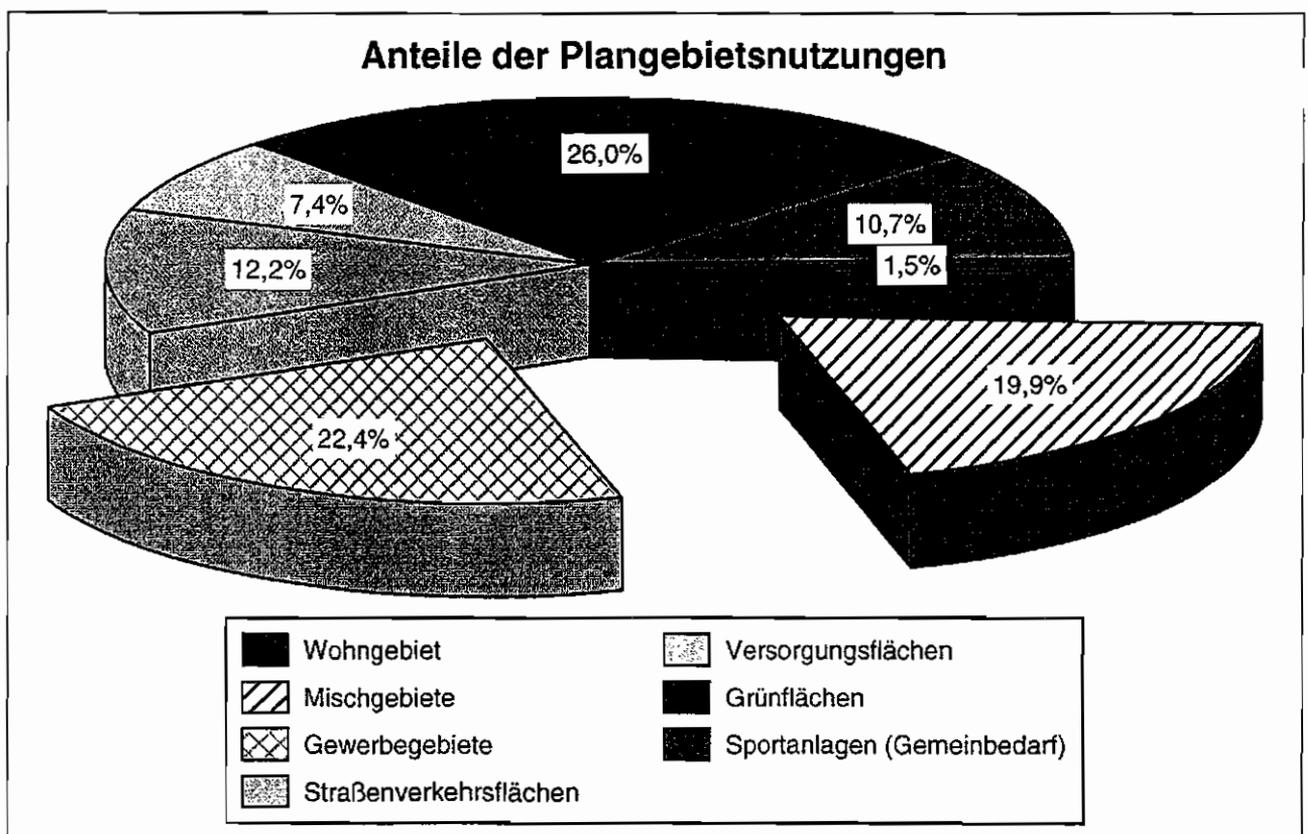
Die aus den Festsetzungen resultierende Flächenverteilung stellt sich wie folgt dar:

Art der Nutzung	ha	BPI.-Anteile
Wohngebiet	0,29	1,5%
Mischgebiete	3,95	19,9%
Gewerbegebiete	4,46	22,4%
Straßenverkehrsflächen	2,43	12,2%
Versorgungsflächen	1,48	7,4%
Grünflächen	5,17	26,0%
Sportanlagen (Gemeinbedarf)	2,12	10,7%
<b>Σ B.-Plan Nr. 147</b>	<b>19,89</b>	<b>100,0%</b>

Die Gemeinbedarfsfläche des Jugendclubs in der Grünfläche Friederikenplatz ist bilanzmäßig bei den Mischgebieten berücksichtigt (0,06 ha).

Die Flächenangaben für WA, MI und GE verstehen sich incl. Grundstücksfreiflächen (aber ohne die Flächen mit Pflanzgebieten/Pflanzbindungen). Die Grundstücksfreiflächen machen insgesamt gut 3 ha aus und könnten wenigstens zu 2/3 den Grünflächen zugeordnet werden, weil sie erfahrungsgemäß z.B. als Pflanzbeete, Hausgärten oder Rasenflächen gestaltet werden. Damit erhöht sich der Grünanteil im B-Plan-Gebiet weiter.

Die Sportanlagen sind im B-Plan als Gemeinbedarfsflächen festgesetzt.



## **11 Planverwirklichung**

### **11.1 Maßnahmen zur Bodenordnung**

Die derzeitigen öffentlichen und privaten Eigentumsverhältnisse, einschließlich des Zwischenerwerbs von Liegenschaften aus dem Sanierungstreuhandvermögen als Realisierungsvoraussetzung beim erforderlichen Ringtausch von Grundstücken, sind bei der Planung so berücksichtigt, dass dem Planzweck und dem baldigen Baubeginn durch Eigentumsverhältnisse nichts entgegensteht.

Die erforderlichen Leitungsrechte auf den privaten Grundstücken sind festgesetzt. Es wird dadurch allerdings kein planerischer Einfluss auf Privatgrundstücke genommen, der Anlass zu sozialen Maßnahmen geben könnte.

### **11.2 Kosten und Finanzierung**

Von den Kosten der Erschließungsmaßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald realisiert werden sollen, trägt die Stadt Dessau den Teil, der durch Fördermittel, die Ortssatzungen oder durch Verträge mit Erschließungsträgern nicht gedeckt ist.

## **12 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Mit Wirkung vom 3. August 2001 trat das "Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie, der IVU-Richtlinie und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz" in Kraft.

Entsprechend § 25 der Übergangsvorschrift zur Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (Artikel 1) bzw. § 245 c der Überleitungsvorschrift für UVP-pflichtige Vorhaben im Rahmen der Änderung des Baugesetzbuches (Artikel 12) kann das Verfahren nach den Vorschriften der Gesetze in der vor dem 3. August 2001 geltenden Fassung zu Ende geführt werden, wenn das Bebauungsplanverfahren vor dem 14. März 1999 förmlich eingeleitet worden ist.

Da der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 147 am 29.11.1995 gefasst worden ist, findet das Gesetz zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinie keine Anwendung. Hinzu kommt, dass im Plangebiet keine UVP-pflichtige Einzelanlage geplant ist.

aufgestellt, Dessau, im Februar 2004  
in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt  
und dem Tiefbauamt der Stadt Dessau:



Dessau, den ..... *19.02.2004* .....



Planverfasser

## Anhang

### 12 Quellennachweis

**Regionales Entwicklungsprogramm** für den Regierungsbezirk Dessau, 1996.

**Katalog der Biotoptypen und Nutzungstypen** für die CIR-luftbildgestützte Biotoptypen- und Nutzungstypenkartierung im Land Sachsen-Anhalt. (Landesamt für Umweltschutz, 1992).

Bericht des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt, Heft 4. Halle.

**Stadtklimauntersuchung Dessau.** Abschlussbericht. (Spacetec, 1995)

**Landschaftsrahmenplan** der Stadt Dessau. (LPR GmbH, Dessau, 1996)

**Landschaftsplan** der Stadt Dessau (Vorentwurf 1997 und Fortschreibung 1999/2000/2002)

**2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes** der Stadt Dessau (1999)

**Betroffenheitsanalyse zur UVS-Ringschluss-Nord.** (Halle-Projekt 1999)

**Schalltechnische Untersuchung** (Gewerbelärm-Kontingenterierung) zum BPl. Nr. 147 (Büro Dr. Zöllner, Magdeburg, 1999)

**UVS Ringschluß Dessau-Nord** mit zweiter Muldebrücke. (LPR GmbH, Dessau, 2000)

**Unterlagen zum Planverfahren**, Abschnitt Industriepark Waggonbau - B185, Teil Verkehrsplanung und Linienführung, (Tiefbauamt der Stadt Dessau, August 2000)

**Schalltechnische Untersuchung** (Entlastungsstraße Nord) (Halle-Projekt Bauplanung GmbH, Halle, September 2000)

