

Begründung gem. § 9 (8) BauGB zum Bebauungsplan Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" mit integriertem Grünordnungsplan

Planverfasser in Zusammenarbeit mit dem
Stadtplanungsamt der Stadt Dessau:

 Büro ASP GmbH Dessau • Kassel	Architektur • Stadt- u. Landschafts-Planung
	Liebknechtstr. 5 06846 Dessau Tel. 0340-64602-0 Fax 64602-50

Inhalt	Seite
1 Zweck und Ziel des Bebauungsplans	3
1.1 Vorbemerkung	3
1.2 Erfordernis der Planaufstellung	5
2 Lage, räumlicher Geltungsbereich	6
2.1 Lage im Stadtgebiet	6
2.2 Räumlicher Geltungsbereich	6
3 Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation, Verfahren	7
3.1 Übergeordnete Planungen	7
3.2 Sonstige Planungen / Planungsrechtliche Situation	7
3.3 Bisheriges Verfahren	10
4 Bestandsaufnahme	11
4.1 Eigentumsverhältnisse	11
4.2 Baubestand (aktuelle Nutzungen)	11
4.2.1 Gebietsnutzungen	11
4.2.2 Bebauungsform / Gebäudehöhen / Geschossigkeit	12
4.2.3 Gestaltelemente	13
4.2.4 Denkmale	13
4.3 Natur und Landschaft, Beschreibung u. Bewertung	13
4.3.1 Naturraum	13
4.3.2 Schutzgut Boden	14
4.3.3 Schutzgut Wasser	15
4.3.4 Schutzgut Klima/Luft	15
4.3.5 Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften	16
4.3.6 Schutzgut Orts- u. Landschaftsbild, Erholungseignung	19
4.3.7 Schutzgebiete/-objekte	19
4.3.8 Zusammenfassende Bewertung	20
4.4 Verkehrserschließung	21
4.4.1 Straßen	21
4.4.2 Fußwege/Radwege	21
4.4.3 Ruhender Verkehr	21
4.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr	21
4.4.5 Bahnanlagen	21
4.5 Stadttechnische Erschließung	22
5 Planungskonzept	23
5.1 Städtebauliches Zielkonzept	23
5.2 Grünordnerisches Zielkonzept	25
5.3 Verkehrskonzept	26
5.3.1 Stadteinfahrt Nord	27
5.4 Planungsalternativen	32

Inhalt	Seite
6 Begründung der wesentlichen Festsetzungen	33
6.1 Art, Maß und Umfang der Nutzungen	33
6.1.1 Art der baulichen Nutzung	33
6.1.2 Maß der baulichen Nutzung	34
6.1.3 Bauweise	36
6.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	37
6.2 Grünordnung	40
6.2.1 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	41
6.2.2 Öffentliche Grünflächen	41
6.2.3 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	41
6.3 Verkehrserschließung	44
6.3.1 Straßen	44
6.3.2 Fußwege/Radwege	45
6.3.3 Ruhender Verkehr	45
6.4 Immissionsschutz	46
6.4.1 Immissionsschutz - Lärm Gewerbelärm	46 48
6.4.2 Immissionsschutz - Luft	49
6.5 Örtliche Bauvorschriften	49
6.6 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen	50
6.6.1 Altlasten / Altlastenverdachtsflächen	50
6.6.2 Denkmäler	51
6.6.3 Munitionsfunde	51
6.6.4 Sonstiges	51
7 Eingriff und Ausgleich	52
7.1 Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft	52
7.2 Maßnahmenkonzept: Eingriffsvermeidung und -minimierung/Ausgleich	55
7.3 Eingriffs- / Ausgleichs-Bilanzierung Bilanz-Tabelle	56 59
8 Stadttechnische Erschließung	60
9 Flächenbilanz	62
10 Planverwirklichung	64
10.1 Maßnahmen zur Bodenordnung	64
10.2 Kostenschätzung	64
11 Wesentliche Auswirkungen der Planung	65
11.1 Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils	65
11.2 Ortsbild	65
11.3 Verkehr	65
11.4 Belange der Bevölkerung	66
11.5 Wirtschaft	66
11.6 Städtischer Haushalt	66
12 Quellenverzeichnis	67

1 Zweck und Ziel des Bebauungs- planes

1.1 Vorbemerkung

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann mit Unternehmensgründungen in den Bereichen Chemie und Maschinenbau die wirtschaftliche Entwicklung der herzoglichen Residenzstadt Dessau zu einem wichtigen Industriestandort. Durch den Bau der Eisenbahnlinie Dessau-Köthen im Jahre 1841 nahm die Bedeutung des Gebietes um den heutigen Hauptbahnhof zu. Auf den seinerzeit zum Teil durch Landwirtschaft genutzten Flächen östlich des Hauptbahnhofes und der Bahnlinie Dessau-Magdeburg wurde mit einer industriell geprägten baulichen Entwicklung begonnen.

Viktor von Unruh und Wilhelm von Oechelhäuser gründeten die "Deutsche Continental Gas Gesellschaft" und errichteten ein Gaswerk. 1871 wurde als Tochtergesellschaft der Conti die "Centralwerkstatt Dessau" gegründet, welche auf dem Südtteil des nun sogenannten Gasviertels die noch bestehenden dreigeschossigen Produktionsgebäude in Klinkerbauweise und ein Verwaltungsgebäude am Westrand des Viertels errichtete. Die Backsteingebäude nördlich der Unruhstraße entstanden um die Jahrhundertwende. Im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit diesen Entwicklungen ent-

stand als gründerzeitliche Stadtentwicklung in Dessau-Nord ein bedeutender und hochwertiger Wohnstandort. Im Frühjahr 1945 wurden durch Kriegseinwirkungen die industriellen Anlagen des Gasviertels zu einem grossen Teil zerstört. In der Folgezeit wurden die Flächen des Gasviertels teilweise wieder bebaut. Die noch bestehenden Gebäude wurden nicht oder nur untergenutzt und verfielen zunehmend.

Anlässlich der EXPO 2000 im Rahmen des EXPO-Pfades war das Stadtgebiet mit seinen städtebaulichen Veränderungen über mehrere Epochen ein besonderer Ausstellungsgegenstand.

Die Stadt Dessau liess ab Anfang 1995 eine städtebauliche Rahmenplanung erstellen, gleichzeitig wurde ein Abrisstopp verfügt und die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen. Parallel dazu lief im Sommer '95 ein internationaler stadtplanerischer Studentenwettbewerb mit dem Thema "Gasviertel".

Eine besondere Bedeutung hat die Rahmenplanung dadurch bekommen, dass sich schon bei ersten Überlegungen im Frühjahr '95 das Gasviertel aus der Sicht der Stadt Dessau als besonders geeignet für den neuen Standort des demnächst nach Sachsen-Anhalt umziehenden Umweltbundesamtes (UBA) herausstellte. In der folgenden Zeit konnte dieser Planungsansatz immer stärker konkretisiert werden, so dass 1997/98 ein zweistufiger Architektenwettbewerb zur Realisierung des geplanten Amtsneubaus in Dessau durchgeführt wurde. Vier Fachbereiche und die Zentralabteilung sollen von den bisherigen Standorten in Berlin umverlagert werden. Am neuen Standort Dessau sollen zukünftig mehrere hundert Mitarbeiter beschäftigt werden. Städtebaulich wird der Neubau der Behörde ein integrierter Bestandteil des Quartiers, der Stadt und der Region sein und Impulse zu einer nachhaltigen Entwicklung geben. Das neue UBA-Gebäude ist ein Demonstrationsprojekt, mit dem exemplarisch neue Möglichkeiten eines ökologisch orientierten Bauens realisiert sind. Darüber hinaus soll mit dem Neubau des Dienstgebäudes ein bedeutender Beitrag des Bundes im Rahmen der ökologisch orientierten Stadtentwicklung geleistet werden.

1.2 Erfordernis der Planaufstellung

Das historische Gasviertel ist aufgrund seines kulturgeschichtlichen Wertes von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Die Sicherung der noch vorhandenen geschichtlichen Spuren durch ihre Integration in neues Konzept macht unter anderem die vorliegende Bebauungsplanung notwendig. Dabei ist die Pflege des noch bestehenden kulturellen und architekturgeschichtlichen Erbes im Zusammenhang mit einer zeitgemäßen Stadt- und Wohnumfeldentwicklung ein besonderes Anliegen. Das Gasviertel soll mit besonderen planerischen Anstrengungen revitalisiert und wieder in einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort umgewandelt werden.

Die bestehenden industriellen Brachflächen sowie die freigefallenen Flächen der Bahnanlagen machen eine städtebauliche Neuordnung erforderlich. Der Bebauungsplan soll hierbei sicherstellen, dass in der weiteren Entwicklung des Plangebietes neue Nutzungen verträglich in das bestehende Quartier integriert werden können.

Von vorrangiger Bedeutung ist dabei die Einordnung des neuen Umweltbundesamtes, die auf der Grundlage des preisgekrönten und weiterentwickelten Entwurfs des Büros Sauerbruch+Hutton erfolgt.

Die geplanten Änderungen der Ortsdurchfahrten Dessau im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt stellen weitere Anforderungen an die Bebauungsplanung. Die neue Stadteinfahrt-Nord definiert die Grenze des Plangebiets im Westen und Norden. Der BPlan muß den neuen Stadtrand zur Stadteinfahrt-Nord definieren und in Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss die Verträglichkeit zwischen der Straße und den neuen Nutzungen regeln (Immissionsschutz).

Das zu schaffende Planungsrecht basiert auf nachstehenden Grundlagen:

- frühere Planungsansätze des städtebaulichen Rahmenplanes;
- Erfordernisse des UBA-Realisierungswettbewerbes und die Integration der Ausführungsplanung;
- Ergebnisse und Planungsstände der Verkehrsplanung (tangierende Vorhaben: Neubau Bahnbrücke und Stadteinfahrt-Nord, beide planfestgestellt);
- Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse der Abwägung.

Der B-Plan muß gem. § 30 BauGB genehmigt und rechtswirksam sein, damit Rechtssicherheit für die auf Grundlage von § 33 (1) BauGB bisher erteilten Baugenehmigungen hergestellt ist.

2 Lage, räumlicher Geltungsbereich

2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Planungsgebiet befindet sich in zentraler, städtebaulich bedeutender Lage innerhalb der Stadt Dessau. Das städtebauliche Umfeld wird geprägt von städtisch zentralen Strukturen, Wohnnutzungen und großflächigen Bahnanlagen. Westlich der Bahnanlagen beginnt die Park-/Grünanlage Georgium. Der Schillerpark als große zusammenhängende Park- und Grünanlage liegt in etwa 450 m Entfernung östlich des Planbereichs.

In unmittelbarer Nachbarschaft liegt südwestlich der Hauptbahnhof. Südlich an das Planungsgebiet schließt das neu errichtete "Geschäfts- und Kinozentrum Wolfgangstraße/Antoinettenstraße" (Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 34) sowie das Fürst-Leopold-Carré als Hotel- und Dienstleistungskomplex an. An der Wolfgangstraße dominiert Wohnbebauung der 50er und 70er Jahre mit bis zu 11 Geschossen. Der östlich angrenzende Bereich ("Dessau Nord") weist größtenteils gründerzeitliche Blockbebauung auf.

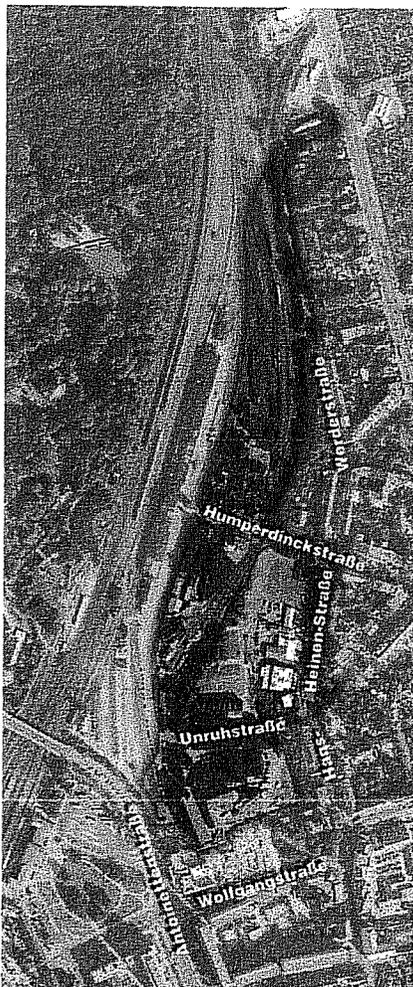
2.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes lässt sich folgendermaßen umschreiben:

Dem Uhrzeigersinn folgend wird er in etwa begrenzt:

- im Norden durch die südliche Begrenzung des Planfeststellungsverfahrens für die "Stadteinfahrt-Nord", die zukünftig im Einmündungsbereich Walderseestraße auf die Albrechtstraße trifft,
- im Osten von der östlichen Flurstücksgrenze der Albrechtstraße, der östlichen Grenze der Werderstraße, der westlichen Grenze der Werderanlage, in der Hans-Heinen-Straße von der Grenze des B-Planes Nr. 112 sowie von der östlichen Grenze der Zufahrt zum Geschäfts- und Kinozentrum,
- im Süden von der nördlichen Grundstücksgrenze des Geschäfts- und Kinozentrums,
- im Süd-Westen durch einen Teil der Antoinettenstraße und die östliche Begrenzung des Planfeststellungsverfahrens für den "Ersatzneubau-Bahnhofsbrücke",
- im Westen durch die östliche Begrenzung des Planfeststellungsverfahrens für die "Stadteinfahrt-Nord", die zukünftig westlich des Gebäudes des Güterbahnhofs und parallel zur neuen Trasse der Wörlitzer Bahn verläuft.

Aus dem Titelblatt dieser Begründung und nebenstehendem Luftbild kann die Lage im Stadtgebiet entnommen werden. Der detaillierte Verlauf der Planbereichsgrenzen ist aus der Planzeichnung des BPlanes Nr. 151 ablesbar.



3 Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation, Verfahren

3.1 Übergeordnete Planungen

- Die Ergebnisse dieses Bebauungsplanes stimmen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung für das Oberzentrum Dessau überein (Stärkung der zentralörtlichen Funktionen z.B. durch Ansiedlung von Einrichtungen wie dem Umweltbundesamt).
- Im Entwurf des FNP (Stand: Feb. 2003) sind die Flächen entsprechend den Festsetzungen des BPlans dargestellt. Auch wenn der FNP noch nicht genehmigt ist, kann davon ausgegangen werden, dass der BPlan dereinst als "aus dem FNP entwickelt" einzustufen ist.

3.2 Sonstige Planungen / Planungsrechtliche Situation

- Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Für die Stadt Dessau liegt gegenwärtig noch kein genehmigter Flächennutzungsplan vor. Nach § 8 Abs. 4 BauGB kann ein Bebauungsplan aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan aufgestellt ist, wenn dringende Gründe es erfordern und wenn der Bebauungsplan der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes nicht entgegenstehen wird (vorzeitiger Bebauungsplan).

Dringende Gründe zur Aufstellung des Bebauungsplanes sind:

- alsbaldige Verwirklichung konkreter Vorhaben.
- Schaffung von Baurecht zur Realisierung notwendiger Erschließungsmaßnahmen.
- Sicherung der bestehenden Nutzungen unter dem Aspekt des Immissionsschutzes.
- Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen.

Der Bau des Umweltbundesamtes wird auf der Grundlage des vorliegenden BPlan-Entwurfes (Stand 18.04.2001, Planzeichnung) und der erfolgten Abwägung realisiert. Das Richtfest erfolgte im Juli 2003. Nun ist es notwendig, Planungsrecht nach § 30 BauGB zu schaffen.

Diese Neuansiedlung, daneben aber auch die neugeplante und das Plangebiet westlich begrenzende Stadteinfahrt-

Nord als neue planfestgestellte Umgehungsstraße machen darüberhinaus eine Neuordnung der verkehrlichen Erschließungssituation innerhalb des Gasviertel erforderlich (z.B.: Festlegung notwendigen Anbindung).

Desweiteren müssen die zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastungen durch die Stadteinfahrt-Nord in ihren Auswirkungen für das Plangebietes berücksichtigt und durch geeignete planungsrechtliche Festsetzungen geregelt werden.

Die kurzfristigen Verwirklichungsabsichten der beiden Vorhaben machen eine entsprechende planungsrechtliche Steuerung notwendig, um unter Berücksichtigung der o.g. Punkte geordnete Verläufe und eine Koordination mit den übrigen Planungszielen für das Plangebiet zu erreichen.

Dieser Bebauungsplan wird deshalb als "vorzeitiger Bebauungsplan" gem. § 8 Abs. 4 BauGB vor dem Flächennutzungsplan (FNP) aufgestellt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Aufstellung des Bebauungsplanes vor Genehmigung des Flächennutzungsplanes einer strukturierten Entwicklung dieses Stadtgebietes dient und somit ein öffentliches Interesse vorliegt.

- Im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" mit Stand 16.05.2000 ist die Trasse für die "Stadteinfahrt Nord" noch als Festsetzung enthalten. Zwischenzeitlich wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt und liegt für das Vorhaben ein Planfeststellungsbeschluss vor.

Gegenstand des erfolgten Planfeststellungsbeschlusses "Stadteinfahrt Nord" sind neben der Absicherung der Straßentrasse auch Lärmschutzmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen nach Naturschutzrecht (vgl. auch Kap. 4.1.1). Die Herausnahme der "Stadteinfahrt Nord" aus dem BPlan 151 hatte zur Folge, dass sich dessen Geltungsbereich änderte. Ein nahtloses "Aneinanderlegen" beider Plangebiete ist aus mehreren Gründen nicht möglich, so dass es zu Überlappungen bei den Planverfahren kommen muss. Dies ist planungsrechtlich von Bedeutung und wird deshalb hier erläutert:

> Die Überlappung in der Mitte des Geltungsbereichs (direkt nördlich der Humperdinckstraße) ist für die Bauphase der Stadteinfahrt-Nord notwendig, damit alle erforderlichen Planfeststellungs-Maßnahmen für den Straßenbau und den Bau einer Lärmschutzanlage realisiert werden können. Nach Beendigung der Bauphase gelten dann die Festsetzungen des BPlans.

> Die Überlappung im Norden des Geltungsbereichs ist zum einen notwendig, damit ein Teil des naturschutzrechtlichen Ausgleichs aus dem Planfeststellungsbeschluss realisiert

werden kann. Es gelten die Planfeststellungen, der BPlan übernimmt diese nachrichtlich.

Andererseits ist die Überlappung aber auch aus bauleitplanerischen Aspekten notwendig, weil sonst das ganz im Norden des Geltungsbereichs gelegene Mischgebiet vom übrigen Geltungsbereich abgetrennt wäre und ein eigenes Verfahren erforderlich machen würde.

> Im Süden überlagert die Planfeststellung den Geltungsbereich des BPlans 151 im nördlichen Bereich des Platzes "Am Wörlitzer Bahnhof". Auch hier ist die Überlagerung wegen der vorübergehenden Inanspruchnahme der Flächen zur Realisierung des Planfeststellungs-Vorhabens notwendig. Danach gelten die Festsetzungen des BPlans.

- Die Entwidmung ehemaliger Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches ist erfolgt, als Voraussetzung wurden sämtliche baulichen Anlagen (Gleisanlagen, Schuppen etc.) beseitigt.
- Der Landschaftsplan der Stadt Dessau aus 1996/97 ist zwischenzeitlich fortgeschrieben worden und liegt nun als Entwurf mit Stand August 2002 vor. Zu der geplanten Bebauung des Gasviertels werden im Landschaftsplan keine Bedenken geäußert ("Planung ist nur mit geringen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden"). Bei Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgebotes ist keine wesentliche Kompensierung erforderlich.
- Der Bebauungsplan baut auf dem städtebaulichen Rahmenplan zum Gasviertel auf und muss dabei eine inhaltliche Fortschreibung wegen neuer Einflüsse und Erkenntnisse umsetzen.
- Ein auf den Geltungsbereich des BPlan 151 bezogener Grünordnungsplan (GOP) wird in den Bebauungsplan integriert.
- Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" überlagert im Süden Teile des Geltungsbereichs des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 34 "Geschäfts- und Kinozentrum Wolfgangstraße/Antoinettenstraße".
- Die schalltechnischen Untersuchung des Büro Bonk-Maire-Hoppmann GbR wird bei den B-Plan-Festsetzungen berücksichtigt.
- Die Schienenstrecke der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn wurde in Abstimmung mit dem vorliegenden Bauleitplanverfahren verlegt. Basis dieser bereits abgeschlossenen Baumaßnahme war ein Planfeststellungsbeschluss.

3.3 Bisheriges Verfahren

- Die Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" wurde am 18.03.1998 beschlossen (Aufstellungsbeschluss Nr. 728/98 des Stadtrates der Stadt Dessau) und am 28.03.1998 bekanntgemacht.
- Vom 05.10.1998 bis zum 16.10.1998 wurde eine frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB durchgeführt.
- Gemäß § 4 BauGB sind die von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 12.11.1998 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert worden.
- Der Entwurf des Bebauungsplans wurde am 21.06.2000 beschlossen und in der Zeit vom 07.08.2000 bis zum 08.09.2000 nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.
- Der Stadtrat hat am 10.01.2001 die vorgebrachten Anregungen der Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange geprüft.
Weil sich inhaltlich und verfahrenstechnisch in der Zwischenzeit Änderungen ergeben haben (z.B. Planfeststellungsverfahren für die "Stadteinfahrt Nord"), wird der Verfahrensschritt der Offenlegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) auf Grundlage des § 3 Abs. 3 BauGB wiederholt.
- Der Entwurf des Bebauungsplanes wird am 13.06.2001 beschlossen und zur erneuten öffentlichen Auslegung bestimmt.
- In der Zeit vom 09.07.2001 bis zum 10.08.2001 hat der Entwurf des Bebauungsplanes erneut offengelegen.
- Der Stadtrat hat am 14.11.2001 die vorgebrachten Anregungen der Bürger sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange geprüft.

Die Anregungen/Bedenken 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. 151 eingeflossen.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Eigentumsverhältnisse

Innerhalb des Plangebietes gibt es mehrere Eigentümer. Die größten Flächenanteile gehören der DB AG, der Stadt Dessau -auch als Rechtsträger-, der TLG und der Bundesrepublik Deutschland (UBA). Die restlichen Flächen sind in der Regel privates Eigentum.

4.2 Baubestand (aktuelle Nutzungen)

4.2.1 Gebietsnutzungen

Innerhalb des Plangebiets und seines städtebaulichen Umfelds bestehen hauptsächlich Gewerbebrachen (freigelegte Gewerbeflächen) und großflächige Bahnanlagen, aber auch städtisch zentrale Strukturen und Wohnnutzungen.

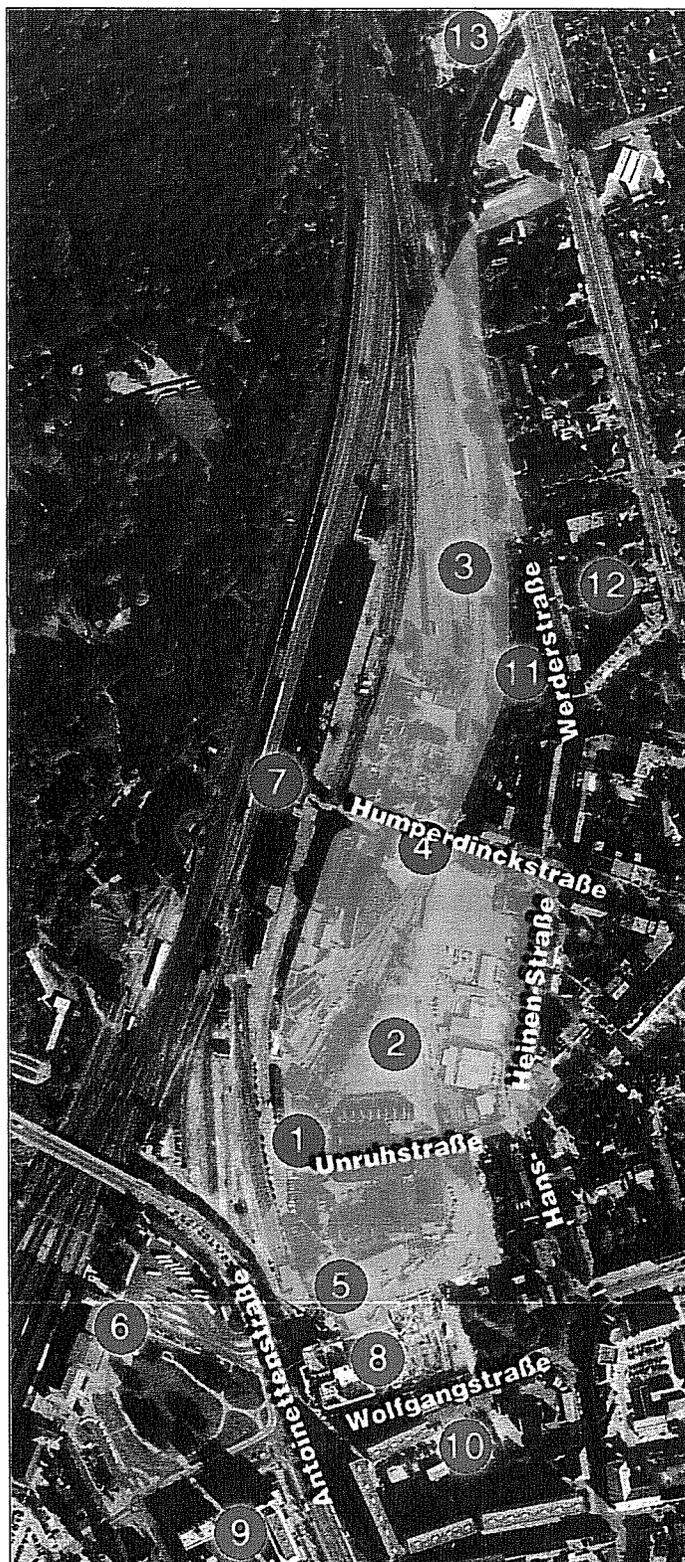
Das Plangebiet ist besonders geprägt durch (sh. nebenstehendes Luftbild):

- den sanierten und umgenutzten **Wörlitzer Bahnhof (1)**;
- die freigelegten Flächen des **ehemaligen Gasgerätekwerkes (2)** mit denkmalgeschützten Gebäuden südlich und nördlich der Unruhstraße. Am westlichen Rand der Hans-Heinen-Straße stehen neue eingeschossige Baustrukturen mit gewerblichen Nutzungen (Autohaus); entlang der östlichen Straßenseite liegt geschlossene Blockrand-Bebauung mit Wohnnutzung;
- die **nicht mehr genutzten Gleisanlagen (3)** einschließlich der ehemaligen Trasse der Wörlitzer Bahn;
- Teilflächen mit **heterogenen Nutzungs- und Gebäudestrukturen (4)** einschließlich denkmalgeschützter Gewerbebauten sowie Wohngebäuden (Humperdinkstraße). Die Flächen werden als weitgehend entwickelte und verdichtete Mischgebiete mit einem bedeutenden Anteil an Wohnnutzung charakterisiert;
- den 6-geschossigen **Verwaltungsbau (5)** (gegenwärtig Städt. Bauverwaltung) am Wörlitzer Bahnhof mit nord-östlich angrenzenden heterogenen Baustrukturen gewerblicher Prägung.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet liegen:

- südwestlich der **Hauptbahnhof (6)** mit Haltestellen der Straßenbahn sowie der Stadt- und Regionalbusse;
- westlich **weitere Bahn- und Gleisanlagen (7)** mit den Gebäuden des ehemaligen Güterbahnhofes;
- südlich das **"Geschäfts- und Kinozentrum Wolfgangstraße/Antoinettenstraße" (8)** (Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 34) sowie das **Fürst-Leopold-Carre (9)** als Hotel- und Dienstleistungskomplex;
- südlich an der Wolfgangstraße die **Wohnbebauung der 50er und 70er Jahre (10)**;
- östlich die **Grünanlagen des Werderparkes (11)**;
- östlich die größtenteils gründerzeitliche **Blockbebauung von "Dessau Nord" (12)**;
- nördlich bis zum Stadtrand **heterogene gewerbliche Baustrukturen (13)**.

Im weiteren Umfeld des Plangebietes sind wichtige zentrale Infrastrukturen wie Theater, Fachhochschule, Bauhaus, Rathaus und Stadtzentrum auf kurzem Wege erreichbar.



4.2.2 Bebauungsform / Gebäudehöhen / Geschossigkeit

Innerhalb des Geltungsbereiches befindet sich zwischen Unruhstraße und Humperdinckstraße das Gelände des ehemaligen Gasgerätewerkes als industrielle Brache mit ungenutzten Industriebauten und Abrissflächen. Die 2- bzw. 3-geschossigen ehemaligen Fabrikgebäude mit Gebäudelängen bis 80 m sind innerhalb der Unruhstraße stark raumbildend und sind wegen ihres baugeschichtlichen Wertes unter Schutz gestellt worden. Der ebenfalls geschützte Wörlitzer Bahnhof mit seinem Umfeld schließt sich im Westen daran.

Westlich der Hans-Heinen-Straße bestehen neuere eingeschossige Gewerbegebäude und -hallen in offener Bauweise, die keine deutlichen Raumkanten zur Straße hin ausbilden und sich in ihrer Maßstäblichkeit nicht optimal in das baulichen Umfeld integrieren.

Das gesamte nordwestliche Plangebiet war von Bahnanlagen belegt; die Gleise und kleineren baulichen Anlagen sind zwischenzeitlich abgeräumt worden.

Die Altbausubstanz im Bereich der Humperdinckstraße vervollständigt den erhaltenswerten Baubestand. Hier stehen straßengeleitende Mehrfamilienhäuser in bis zu 3-geschossiger, offener Bauweise entlang der nördlichen Straßenseite sowie heterogene ungeordnete Bebauungen in der Hinterlage.

Entlang der südlichen Humperdinckstraße steht eine geschlossene Baustruktur, in die das denkmalgeschützte Gewerbegebäude als markantes Eckgebäude nach Nordwesten integriert ist. Diese Bebauungen haben in ihrer Verdichtung und Bauhöhen (Traufhöhen bis 12 m) noch einen deutlichen Bezug zu den angrenzenden Blockbebauungen.

Im südöstlichen Anschluß an diese straßenbegleitenden Strukturen gibt es niedrigere Anbauten und weitere Bebauungen in die Grundstückstiefe.

Im Süden steht der 6-geschossige Verwaltungsbau ("Am Wörlitzer Bahnhof") mit baulichen, aber vor allem städtebaulichen und stadtgestalterischen Mängeln innerhalb des wichtigen südwestlichen, zur Stadtmitte orientierten Erscheinungsbildes des Gebietes.

Die Baustrukturen im Innenbereich, südlich der historischen Bebauungen an der Unruhstraße, sind kleinteiliger mit bis zu 3 Geschossen, die vorhandenen Bau- und Nutzungsqualitäten sind eher gering.

Die neue Bebauung des südlichen Plangebiets (v.a. Kinocenter) gibt einen der Lage angemessenen städtebaulichen Maßstab vor, der auf die erforderliche Neuordnung des angrenzenden Plangebietes Auswirkungen hat.

Die insgesamt im Plangebiet vorzufindende unterschiedlichen Baustruktur findet ihre Entsprechung in den ansonsten unterschiedlichen Gebäudehöhen. Für die Festsetzungen der Geschossigkeiten, Traufhöhen und Gebäudehöhen wurde deshalb ein maßstabgebender Bezug zu den direkt östlich angrenzenden Blockstrukturen an der Hans-Heinen-Straße hergestellt. Die vorhandenen Traufhöhen liegen dort zwischen 11-12,50 m.

4.2.3 Gestaltelemente

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

4.2.4 Denkmale

Im Plangebiet befinden sich folgende Kulturdenkmale:

- der Wörlitzer Bahnhof mit Bahnsteig und Überdachung;
- die Gebäude 107, 108, 109 des ehem. Gasgerätewerkes
- die Mauer entlang der Nordseite der Unruhstraße mit einer ca. 3,50 m breiten Unterbrechung am westlichen Ende;
- die gesamte Bebauung Humperdinckstraße 16;
- die Fabrikantenvilla Hans-Heinen-Straße 39.

Die ehemals schutzwürdigen Bauwerke

- Lokschuppen und
- Postverladegebäude

wurden mit Zustimmung der Oberen Bauaufsicht vom 09.08.2000 beseitigt.

Die kulturgeschichtlich bedeutenden, zum Wörlitzer Bahnhof führenden Gleisanlagen sind im Bereich des UBA-Geländes abgebaut.

4.3 Natur und Landschaft Beschreibung und Bewertung

4.3.1 Naturraum

Das Plangebiet liegt im Naturraum/in der Landschaftseinheit des Dessauer Elbtales (Landschaftsprogramm LSA 1994, Fortschreibung 1999). Wegen seiner innerstädtischen Lage kann diese Zugehörigkeit zum Elbtal allerdings nur erahnt werden.

Geomorphologisch befindet sich der Geltungsbereich mit seiner näheren Umgebung im Urstromtal der Elbe.

Das Plangebiet ist geprägt

- > zwischen der Südgrenze und der Humperdinckstraße
 - von Gewerbebauten (z.T. leerstehend)

- und Gebäuden der Bahn (z.T. denkmalgeschützt),
- von den im Bau befindlichen Gebäuden und Anlagen des Umweltbundesamtes
- von aufgelassenen gewerblichen Lager-/Hofflächen
- von befestigten Verkehrsflächen innerhalb der Bahnanlagen (v.a. Kopfsteinpflaster)
- von z.T. nicht mehr genutzten Gleiskörpern und begleitenden Flächen
- von Straßen- und Platzflächen
- zwischen der Humperdinckstraße und der Nordgrenze
- von freigelegten Flächen der ehemaligen Gleisanlagen
- von einem markanten Gehölzstreifen als östlicher Begrenzung der Gleisanlagen
- von einem beidseitigen markanten Gehölzstreifen entlang der eingleisigen Trasse der Wörlitzer Bahn bis zur Albrechtstraße
- von der Albrechtstraße mit angrenzenden Nutzungen (Tankstelle, Kleingärten).

4.3.2 Schutzgut Boden

Bei den Gartenflächen nördlich der Humperdinckstraße sowie einer Brachfläche westlich der Albrechtstraße (im Norden des Plangebietes) 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 sind durch Aufschüttungen, Verdichtungen und Einebnungen künstlich entstanden (Bahnanlagen, Gewerbe/Industrie). 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.

Im Bebauungsplan sind die Flächen gekennzeichnet, deren Böden besonders belastet sind. Der Kontaminationsschwerpunkt befindet sich dabei auf den Flächen des ehemaligen Gasgerätewerkes -heutiges Grundstück des Umweltbundesamtes-. Im Bereich der Gebäudefläche der ehemaligen Automattendreherei (Gebäude 116) wurden massive Verunreinigungen des Bodens und der Bodenluft mit Lösungsmittel festgestellt. Die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sind nahezu abgeschlossen.

Hinweis: Im ehemals industriell genutzten Teil des Plangebiets sind weitere flächenhafte Verfüllungen mit schwermetallhaltigen Materialien wie

Gießereialtsanden, Schlacken und Aschen zu verzeichnen. Diese Flächen wurden im Bebauungsplan nicht gekennzeichnet. Es ist daher im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren mit Nebenbestimmungen wie zusätzlichen Untersuchungen und Entsorgung des kontaminierten Auffüllmaterials zu rechnen.

4.3.3 Schutzgut Wasser

Offene Wasserflächen sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das Grundwasser steht im engen hydraulischen Zusammenhang mit dem Wasserspiegel der Elbe. Der "normale" Grundwasserspiegel liegt ca. 4 m unter der Geländeoberfläche (diese erreicht Höhen über NN zwischen 61,1 und 61,4 m). Höchste Grundwasserstände sind bei 59,30 bis 59,50 m ü. NN zu erwarten. Gründungen bis 1,5 m Tiefe liegen außerhalb des höchstmöglichen Grundwasserstandes.

Im Süden des Plangebietes ist bei offenen/unversiegelten Böden wegen der durchlässigen Deckschichten die Gefahr der Grundwasserverschmutzung gegeben, wenn mit wassergefährdenden Stoffen unsachgemäß umgegangen wird. In Teilgebieten des Bebauungsplanes wurden Untergrund- und Grundwasserverunreinigungen festgestellt. Der Grundwasserschaden wird zur Zeit saniert, wobei die Reinigung bis zu einem festgesetzten Zielwert erfolgen wird. Bei späteren Genehmigungsverfahren, z.B. nach Bau- und Wasserrecht ist deshalb das Amt für Umwelt- und Naturschutz der Stadt Dessau einzubeziehen.

4.3.4 Schutzgut Klima/Luft

Die Gleisanlagen westlich außerhalb des Geltungsbereiches haben Luftleitfunktionen und tragen insbesondere während der Nacht zum Austausch der "verbrauchten Stadtluft" bei. In reduzierter Form gilt dies auch für den Korridor der Gleisanlagen der Wörlitzer Bahn, der zwischen dem Wörlitzer Bahnhof und der Schillerstraße in einem weiten, nach Osten geschwungenen Bogen die Gebäude nördlich und südlich der Humperdinckstraße einschließt.

Kleinklimatische Funktionen (Schattenspende, Luftfilterung, höhere Luftfeuchtigkeit, Windruhe) haben die Gebüsche und Bäume am östlichen Rand des Geltungsbereiches, die Baumalleen der Humperdinck- und der Hans-Heinen-Straße sowie die Großbäume im Bereich des Wörlitzer Bahnhofes. Davon profitieren die Menschen, die sich hier aufhalten.

In der Stadtklimauntersuchung Dessau (1995) wird das Gebiet als "abgeschwächte Wärmeinsel" mit "noch ungünstigen lufthygienischen und bioklimatischen Eigenschaften" eingestuft. Diese Einstufung gilt auch für die westlich außerhalb des Plangebietes liegenden Bahnanlagen. Erst westlich dieser Anlagen beginnen klimatisch hochwertige Bereiche. Öst-

lich des Plangebietes (Stadtzentrum) sind die Klimabedingungen für den Menschen noch schlechter.

4.3.5 Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Hinweis: Die Beschreibungen insbesondere zur Grünvernetzung gelten auch für das nächste Kapitel (Orts-/Landschaftsbild/Erholung), weil sich beide Schutzgüter gegenseitig bedingen. So sind z.B. die Vegetationsausprägungen beim Großgrün für die Beschreibung des Ortsbildes entscheidende Elemente, gleichzeitig geben sie auch Hinweise für die Erholungseignung eines Gebietes.

Grünvernetzung • Durchgrünung mit Grossgrün

Das Plangebiet ist über seine Gehölz-/Gebüschflächen am östlichen Rand mit den städtischen Grünstrukturen zwischen Albrecht- und Wolfgangstraße verbunden. Nach Westen stellen die über 50 m breiten Bahnanlagen des Dessauer Hauptbahnhofes eine Zäsur in der Grünvernetzung dar.

Aus der Vogelperspektive werden im Umfeld des Plangebietes mehrere Grünanlagen, begrünte Plätze und markante Baumalleen an Straßen erkennbar:

- Im Süden der Bahnhofsvorplatz und die Grünanlage beim Fritz-Hesse-Platz, im Osten der Funkplatz mit den westlich angrenzenden Werderanlagen sowie die baumbestanden Straßenzüge zwischen Albrecht- und Werder- / Hans-Heinen-Straße, im Westen der Tierpark / Mausoleumspark, der nach Norden in den Beckerbruchpark und weiter nach Westen ins Georgium übergeht.
- Von den im Gebiet liegenden Straßen sind die Hans-Heinen- und die Humperdinck-Straße von beidseitigen Baumreihen begleitet (überwiegend Linden). Zusammen mit den Großbäumen beim Wörlitzer Bahnhof (v.a. Kastanien, Linden, Robinien) und den o.a. Gehölzstreifen am östlichen Rand der Gleisanlagen bzw. an der eingleisigen Trasse der Wörlitzer Bahn (Gebüsche, einzelne Großbäume) ergibt sich eine gute Durchgrünung des östlichen Teils des Plangebietes - alternativ kann auch von einer guten Eingrünung des bewohnten Gebietes zwischen der Albrecht- und der Werder-/ Hans-Heinen-Straße gesprochen werden.
- Im Südsüdwesten des Plangebietes bilden die mit Gebüsch und Bäumen bewachsenen Dammböschungen der Antoinettenstraße mit den Großbäumen des Bahnhofsvorplatzes im Hintergrund eine erkennbare Raumkante, die mit dem Größerwerden der Bäume entlang der Antoinettenstraße noch deutlicher wird.
- Die wenigen Großbäume im Süden des Plangebietes fallen derzeit neben den vorhandenen großen Baukörpern nicht ins Auge. Dies kann sich ändern, wenn die neu gepflanzten Bäume im Bereich der zum Einkaufszentrum an der Wolfgangstraße gehörigen Parkflächen ein entsprechen-

des Grünvolumen erreicht haben (mind. 30 Jahre).

- Westlich der Gleisanlagen der Wörlitzer Bahn und nördlich der Humperdinckstraße heben sich mit Obstbäumen überstellte Gartenflächen (ca. 2.000 m²) sowie ein mit Gebüsch und wenigen Bäumen bewachsener Erdhaufen als größere grüne Strukturen hervor.
- Im übrigen Plangebiet (Bahnanlagen, aufgelassene Gewerbeflächen) sind optisch wirksame Grünstrukturen in Form markanter Bäume sehr selten. Weitere Informationen zu den Gehölzen des Plangebietes können dem Baumbestandsplan bzw. der zugehörigen Baumbestandsliste zum Bebauungsplan Nr. 151, Teil 1 "Gasviertel" entnommen werden (Grünflächenamt Dessau 1998). Im Grünordnungsplan sind die Bäume des Baumbestandsplanes dargestellt.

Sonstige Vegetation

Die übrigen Vegetationsbestände des Plangebietes sind in ihrer Existenz an die Standortbedingungen von Bahnanlagen, Gewerbe-/Industrieflächen und Straßenränder/Fußwege gebunden. Da im Gebiet nur sandige, gut wasserdurchlässige Böden vorkommen, setzt sich die Vegetation aus eher trockenen, nährstoffliebenden Ruderalgesellschaften zusammen. Die Artenvielfalt der einzelnen Gesellschaften hängt stark von der Nutzungsintensität der Flächen ab: Je extensiver / seltener die Nutzung stattfindet oder je länger die letzte Nutzung zurück liegt, desto üppiger / artenreicher kann die Vegetation sein ("kann" deshalb, weil verschiedene Ruderalarten auch einartige Bestände bilden können -z.B. Goldrute). Insbesondere bei den Gleisanlagen des Plangebietes sind die Standortbedingungen im Gegensatz zu denen an natürlichen Standorten sehr stark vereinfacht, weil durch die Einebnung, Trockenlegung und Schotterung der Flächen die wichtigen Faktoren Mikroklima und Bodenwasser ausgeschaltet sind. Die Vegetation ist hier in erster Linie Resultat künstlicher Standortfaktoren.

- Diesen Nutzungsgradienten kann man beispielsweise auf den Bahnanlagen nördlich der Humperdinckstraße beobachten: Die Abstellgleise nördlich des mit Gebüsch bewachsenen Erdhaufens wurden vermutlich schon mehrere Jahre nicht mehr genutzt, dementsprechend hat sich hier ein artenreicher Durchdringungskomplex von Ruderalgesellschaften gebildet. Wenn man auf der Anlage weiter nach Norden geht, werden die Bestände jünger und lückiger, der Artenreichtum nimmt ab. Dieser Artenrückgang setzt sich verstärkt fort, wenn man von hier nach Westen (außerhalb des Plangebietes) auf die regelmäßig befahrenen Bahnanlagen wechselt.
- Auf Gewerbe- und Industrieflächen finden sich alte Ruderalfluren bevorzugt in Grundstücks-Randlage, wo die Nut-

zungsintensität noch nie besonders hoch war. Jüngere Ruderalbestände konnten sich mit dem Nutzungsende auf nicht versiegelten Flächen etablieren, aber auch auf Flächen mit Plattenbelägen wachsen zwischen den einzelnen Platten vereinzelt Sträucher (v.a. Birken) und krautige Pflanzen durch. Die jüngsten Bestände finden sich dort, wo vor kurzem Gebäude abgerissen und Flächen freigelegt wurden.

• Die Ruderalfluren an Straßen und Wegen sind neben dem Standortfaktor Boden auch noch vom Faktor Tritt abhängig (ggfls. auch Mahd). Nicht nur ihre Wuchshöhe, sondern auch ihre Artenzusammensetzung ist unmittelbarer Ausdruck des Tritt-Faktors: Je häufiger und intensiver die Trittbelastung, desto niedriger, artenärmer und lückiger wird die Vegetation. Endzustand ist der "nackte" Boden. Dies kann beispielsweise auf den unversiegelten Fußwegen an der Humperdinck- oder der Hans-Heinen-Straße betrachtet werden.

In der nebenstehenden Tabelle sind die typischen Arten zu den am besten ausgeprägten Ruderalfluren des Plangebietes aufgelistet. Rote Liste - Arten konnten nicht ausgemacht werden. Die beschriebenen Vegetationsbestände gehören verschiedenen Untereinheiten in erster Linie aus der Klasse der Gänsefuß- und einjährigen Ruderal-Gesellschaften (= Chenopodietea) sowie der Klasse der nitrophytischen Saum-, Beifuß- / Distelgesellschaften (= Artemisietea) an. Als weitere Klassen treten vereinzelt Trittpflanzen-Gesellschaften (= Plantaginetea majoris) und Wirtschaftswiesen (= Molinio-Arrhenatheretea) auf.

Fauna

Auf eigene Erhebungen zur Fauna wurde verzichtet, weil
> im Landschaftsplan keine Hinweise gegeben sind, die eine vertiefte Betrachtung erforderlich machten
> während der Begehungen im Plangebiet keine seltenen/gefährdeten Tiere gesichtet wurden.

Die abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie zur "Stadteinfahrt Nord" (Büro LPR) behandelt das Plangebiet aus faunistischer Sicht, indem Analogieschlüsse (Annahmen) zu unmittelbar angrenzenden, im Jahr 2000 untersuchten Gebieten/Biotopen ähnlicher Struktur und Nutzung vorgenommen werden (UVS "Bahnhofstraße"). Betrachtet wurden Vögel, Laufkäfer und Heuschrecken.

- Bei den Vögeln belegt das angenommene Artenspektrum, dass es sich um die weiter oben angesprochenen Kulturfolger handelt. Bestandsgefährdete Arten kommen nicht vor.
- Bei den insgesamt artenreich vorkommenden Laufkäfern wird auf dem mit lückigen Ruderalfluren überwachsenen Bahnschotter der stillgelegten Gleisanlagen eine stark gefährdete Art angenommen, die an solche trocken-warme Habitate gebunden ist.
- Ähnliches gilt für die Heuschreckenfauna, wobei hier mehrere gefährdete Arten angenommen werden.

Biotoptyp: Gehölze/Gebüsche 1*)	Biotoptyp: Ruderalfluren u. Säume auf Böschungen / an Wegrändern 2*)
Acer campestre	Achillea millefolium
Acer pseudoplatanus	Aegopodium podagraria
Carpinus betulus	Agropyron repens
Cornus mas	Anthriscus sylvestris
Corylus avellana	Arrhenatherum elatius
Crataegus monogyna	Artemisia vulgaris
Humulus lupulus	Chelidonium majus
Ligustrum vulgare	Convolvulus sepium
Prunus spinosa	Dactylis glomerata
Rosa div. spec.	Galium aparine
Rubus div. spec.	Humulus lupulus
Salix div. spec.	Lamium purpureum
Sambucus nigra	Lolium perenne
Sorbus aucuparia	Matricaria inodora
	Poa annua
	Ranunculus repens
	Solidago canadensis
	Tanacetum vulgare
	Urtica dioica

Biotoptyp: Ruderalfluren auf Bahnanlagen / auf Gewerbe-/ Industrieflächen 3*)	
Agropyron repens	Lathyrus latifolius
Amaranthus retroflexus	Lepidium campestre
Anchusa officinalis	Linaria vulgaris
Arctium minus	Malva sylvestris
Arenaria serpyllifolia	Oenothera biennis
Artemisia campestris	Poa compressa
Asparagus officinalis	Potentilla argentea
Ballota nigra	Prunus spinosa
Berteroia incana	Heseda lutea
Bromus tectorum	Heseda luteola
Calamagrostis epigelos	Rosa div. spec.
Chaenarrhinum minus	Rubus div. spec.
Chelidonium majus	Pumox thyralliflorus
Chenopodium album	Sambucus nigra
Cichorium intybus	Saponaria officinalis
Diploaxis tenuifolia	Senecio inaequidens
Echium vulgare	Senecio viscosus
Eragrostis minor	Setaria glauca
Erigeron canadensis	Silene vulgaris
Euphorbia cyparissias	Solidago canadensis
Festuca ovina	Sorbus aucuparia
Geranium robertianum	Tanacetum vulgare
Hordeum murinum	Tragopogon pratense
Humulus lupulus	Viola tricolor

Typen gem. Katalog Biotop-/Nutzungstypen LSA:

1*) HUml-1; HUml-2; HUml-3; HUo-1; HE; HRal

2*) KGm; KGt; KGt.e; KSm-2; KSm.e-2

3*) KSm-1; KSm.e-1; KSt-1; KSt.e-1

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Lebensräume wegen des von der DB AG noch unter Bahnrecht durchgeführten Abbaus der Gleis- und sonstigen baulichen Anlagen jetzt so stark verändert sind, dass ein Verbleiben der angesprochenen Insektengruppen (Käfer, Heuschrecken) am Standort nicht mehr anzunehmen ist (vgl. Kap. 7.1, Eingriffserheblichkeit).

Die Fauna des Plangebietes konzentriert sich also auf die strukturreicheren Flächen/Bahnanlagen nördlich der Humperdinckstraße. Sie ist wegen der andauernden Störungen (v.a. Fußgänger) "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. Intensivere faunistische Wechselbeziehungen werden wegen der "verbauten" Umgebung (Bahnanlagen, Straßen, Bebauung) nicht angenommen.

4.3.6 Schutzgut Orts- und Landschaftsbild, Erholungseignung (vergleiche auch Kap 4.3.5)

Das Erscheinungsbild des Plangebietes ist geprägt von größeren Baukörpern und Industriebrachen mit hohem Versiegelungsgrad südlich der Humperdinckstraße sowie von z.T. stillgelegten Bahn-/Gleisanlagen im Norden. Grünstrukturen als gliedernde Elemente des Plangebietes sind in der Humperdinckstraße sowie am östlichen Rand des Plangebietes ausgebildet (im Prinzip im Zuge der Hans-Heinen- und der Werderstraße). Im Osten nördlich der Humperdinckstraße bilden die Gehölze eine deutliche Raumkante (Werderanlagen).

Die mit Großbäumen überstellten Werderanlagen auf Höhe des Funkplatzes zwischen Werderstraße und Plangebiet haben bedeutende Erholungsfunktionen (Spielplatz, Wegesystem, Rasenflächen) - trotz des verbesserungswürdigen Zustandes der Anlagen. Ansonsten besitzt das Plangebiet keine Erholungsfunktionen.

4.3.7 Schutzgebiete / Schutzobjekte

- Im Plangebiet sind keine flächenhaften Schutzgebiete nach Naturschutz- oder Wasserrecht vorhanden oder geplant. Es werden auch keine solchen Gebiete durch die Planung beeinträchtigt.
- Biotop nach § 30 NatSchG LSA sind nicht vorhanden.
- FFH - Gebiete oder Gebiete nach der europäischen Vogelschutz-Richtlinie sind weder vorhanden, geplant, noch werden solche Gebiete durch die Planung erheblich beeinträchtigt. Zu prioritären Arten und Lebensräumen gem. FFH-Richtlinie liegen keine Erkenntnisse vor.
- Die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau vom Okt. 1997, zuletzt geändert im Januar 2001, gilt auch im Plangebiet. Mehrere Bäume des Plangebietes fallen unter die Bestimmungen dieser Satzung.

Die Festlegungen für die Bäume, die nach der Baumschutzsatzung geschützt sind, erfolgen entsprechend dieser Satzung auf der Grundlage des Sachwertverfahrens von Koch. Die Anzahl, die Standorte, Arten und Qualitäten der Ersatzpflanzungen werden entsprechend der Fäll-Anträge der Grundstückseigentümer durch das zuständige Amt der Stadt Dessau festgelegt. Der Ausgleich der Baumverluste ist damit gewährleistet.

4.3.8 Zusammenfassende Bewertung

- Die **Gebüschrflächen und Bäume** im Norden des Plangebietes, die Gebüschrflächen an seinem östlichen Rand nördlich der Humperdinckstraße und die angrenzenden Grünflächen zwischen Schillerstraße und Funkplatz sind aus landschaftsplanerischer Sicht von hoher Bedeutung wegen ihrer hohen visuellen Wirkung (Durchgrünung) und wegen ihrer Abschirmfunktion für die nach Osten angrenzenden Wohngebiete. Als Lebensraum für Tiere und Pflanzen haben die Gebüschr "nur" mittlere Bedeutung, weil aufgrund der andauernden Störungen (Lärm, Fußgänger) nur entsprechend angepaßte, weit verbreitete Spezies vorkommen. Die hohe klimatische Bedeutung der Gebüschr liegt in ihrer wohltuenden Wirkung für die Menschen, die sich in ihrem Umfeld aufhalten (z.B. Werderanlagen).

- Die großflächigen **Ruderalfluren** auf den Gleisanlagen und nicht (mehr) genutzten Gewerbe-/Industrieflächen sind aufgrund ihres Reichtums an verschiedenen Pflanzenarten als Nahrungsquelle und Teillebensraum für Insekten und Vögel interessant und insofern von Bedeutung für das Schutzgut Tiere/Pflanzen. Allerdings ist diese Bedeutung nicht hoch, weil sowohl die Vegetation als auch die davon lebenden Tiere weit verbreitet sind. Ihre Konkurrenzkraft ist groß, so dass sie sich auf geeigneten Flächen -die in einer Stadt wie Dessau immer wieder vorkommen- nach kurzer Zeit etablieren können. Auf die klimatische Bedeutung vor allem der Gleisanlagen wird hingewiesen (Luftleitbahn, Luftaustausch).

Insgesamt ist der Geltungsbereich für die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden und Wasser von geringer Bedeutung. Für die Schutzgüter Klima (speziell Kleinklima) und Landschafts-/ Stadtbild dagegen ist das Großgrün des Geltungsbereiches von einiger Bedeutung. Außerdem haben die Gleisanlagen des Geltungsbereiches (noch mehr aber diejenigen westlich außerhalb) wichtige Klimafunktionen für die angrenzenden bebauten Flächen. Die in Kap. 5.2 genannten freiraumplanerischen Ziele (Durchgrünung) unterstützen diese Klimafunktionen.

- Für landschaftsbezogene **Erholungsformen** ist das Plangebiet aufgrund seiner Struktur und baulich geprägten Nutzung nicht geeignet.

4.4 Verkehrserschließung

4.4.1 Straßen

Die straßenverkehrliche Erschließung des Quartiers erfolgt bislang über die Unruhstraße, Teile der Hans-Heinen-Straße, die größtenteils nicht ausgebaute Werderstraße, die Humperdinckstraße als Stichstraße, die Straße Am Wörlitzer Bahnhof sowie im Norden über ein Teilstück der Albrechtstraße. Angebunden ist dieses interne Straßensystem an übergeordnete Straßen über die Straßenverbindungen zur Albrechtstraße und zur Wolfgangstraße.

Das Gelände der Deutschen Bahn AG ist über die Unruh- und die Humperdinckstraße erschlossen. Für die derzeitigen Nutzungen ist damit die verkehrliche Erschließung gesichert. Im Süden erfolgt die LKW-Anlieferung für das außerhalb des Geltungsbereichs gelegene Einkaufszentrum "Kaufland" über die Unruhstraße und die Straße Am Wörlitzer Bahnhof. Diese Lösung ist weder verkehrstechnisch noch stadtgestalterisch optimal und muss deshalb neu geordnet werden.

4.4.2 Fußwege/Radwege

Eine intensiv genutzte und im größeren städtischen Zusammenhang bedeutsame Fuß- und Radwegeverbindung führt vom Hauptbahnhof über die Antoinettenstraße am Wörlitzer Bahnhof vorbei entlang der Gleisanlagen über die Werderanlage und die Werderstraße zu den Wohngebieten in Dessau-Nord. Darüberhinaus sind -mit wenigen Ausnahmen- beidseitige Gehwege in die vorhandenen Straßenräume integriert.

4.4.3 Ruhender Verkehr

Die südlich des Wörlitzer Bahnhofes gelegenen ungeordneten Freiflächen werden in weiten Teilen als Parkraum genutzt und dabei hauptsächlich von den angrenzenden Nutzungen (Stadtverwaltung) belegt, darüberhinaus bestehen Parkplatzebenen südlich des TLG-Geländes. Ansonsten ist Parken in begrenztem Umfang in den Straßenräumen der Hans-Heinen- und der Humperdinckstraße möglich.

4.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das südliche Plangebiet ist aufgrund seiner fast unmittelbaren Nachbarschaft zum südwestlich gelegenen Hauptbahnhof -hier liegen zentrale Haltestellen der Straßenbahn sowie der Stadt- und Regionalbusse- auf relativ kurzem Wege an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

4.4.5 Bahnanlagen

Die im nördlichen Plangebiet vorhandenen Gleisanlagen sind stillgelegt aber noch nicht entwidmet. Eine Entwidmung als Bahnanlagen ist bislang nur für Teile der Dessau-Wörlitzer

Eisenbahn erfolgt.

Die Anschlussbahn "Bienenwirtschaft Meißen GmbH" wurde
aufgegeben (Betriebserlaubnis am 11.01.1996 erloschen).

4.5 Stadttechnische Erschließung

Auf den bereits baulich entwickelten Flächen (südöstlicher
Teilbereich) bestehen folgende Leitungen und Anlagen:

Wasserversorgung: Leitungen in der Hans- Heinen- Straße,
Humperdinckstraße, Unruhstraße, Werderstraße sowie Am
Wörlitzer Bahnhof;

Abwasserentsorgung: Mischwasserkanäle in der Unruh-
straße, Am Wörlitzer Bahnhof, der Hans- Heinen- Straße, der
Humperdinckstraße und der Werderstraße;

Gasversorgung: Leitungen in der Werder-, Hans- Heinen-
und der Humperdinckstraße;

Stromversorgung: 0,4 kV und 15 kV Leitungen in der Wer-
der-, Schiller-, Hans-Heinen- und der Humperdinckstraße. In
der Humperdinckstraße besteht eine Trafo-Station, die aller-
dings nicht mehr im Geltungsbereich liegt.

5 Planungskonzept

5.1 Städtebauliches Zielkonzept

Die städtebauliche Erweiterung und der Umbau des Gasviertels sind wichtige Bausteine in der Innenentwicklung der Stadt Dessau.

Die mit dem Bebauungsplan angestrebte städtebauliche Entwicklung auf ehemals bebauten oder mit Bahnanlagen besetzten 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. In diesem Zusammenhang führt die Revitalisierung des Gebietes zu einer städtebaulich gewünschten Konzentration der Bautätigkeiten auf solche Standorte, die bereits gut erschlossen sind oder gut angebunden werden können.

Das Plangebiet ist im Bereich zwischen Wolfgangstraße und Unruhstraße weitgehend baulich entwickelt. Die vorhandene heterogene städtebauliche Struktur wird besonders geprägt durch das neu errichtete Kino- und Dienstleistungszentrum. Darüberhinaus bildet das Ensemble der Industriebauten an der Unruhstraße eine wichtige rand- und raumbildende Struktur, die aufgrund ihrer baugeschichtlichen Bedeutung möglichst vollständig erhalten werden soll. Im unstrukturierten Innenbereich südlich der Unruhstraße gibt es Neuordnungsbedarf, der allerdings nicht zu weitergehenden baulichen Verdichtungen führen soll.

Die Baufläche des Bundes (UBA) ist zwischen der Unruh- und der Humperdinckstraße gelegen. Die vorhandene kleinteilige Gewerbebebauung (Autohaus) entlang der Hans-Heinen-Straße muss derzeit als Realität eingestuft werden, langfristig sollte sie aber der jetzt geplanten Umgebung angepasst werden. Über die freie Fläche an der Antoinettenstraße entsteht eine Blickbeziehung vom/zum Vorplatz des Hauptbahnhofes. Die städtebaulich markante Figur der viergeschossigen Gebäude-"Schleife" entwickelt trotz der Eigenständigkeit Bezüge zu den angrenzenden gründerzeitlichen Blockbebauungen. Die bauliche Anlage ist stark mit einer korrespondierenden Freiflächengestaltung verknüpft, zu der sich auch der Eingangsbereich und die öffentlichen Bereiche des Umweltbundesamtes orientieren. Der Wörlitzer Bahnhof behält seine städtebauliche Präsenz und markiert das Entrée zum Gesamtkomplex und zu der nach Norden weiterreichenden "grünen Achse". Das Gebäude "109" in der Unruhstraße - neben dem Wörlitzer Bahnhof - wird in die Nutzungsstruktur des Umweltbundesamtes integriert, indem nördlich daran an-

gebaut wird. Der auf dem Grundstück weiter westlich gelegene Standort des ehemaligen Lokschuppens wird für den Neubau der zum UBA gehörenden Kantine genutzt.

In einem starken räumlichen Zusammenhang mit dem Gebäude des Umweltbundesamtes besteht südlich der Humperdinckstraße / Ecke Stadteinfahrt Nord eine verdichtete Baustruktur mit zum Teil repräsentativen Gebäuden zum Straßenraum und mit dazugehöriger, in die Tiefe der Grundstücke gehender, rückwärtiger Bebauung. In einer Art "historischer Insel" besteht hier noch ein Stück der ehemals gewerblich geprägten Gebietsstruktur, die baulich gegenüber den angrenzenden gründerzeitlichen Wohnquartieren niedriger ausfiel (2-geschossig). Außer dem denkmalgeschützten Gebäude sollten auch die übrigen Bauten nach Möglichkeit revitalisiert werden. Ersatzgebäude -oder in begrenztem Umfang auch mögliche bauliche Erweiterungen- müssen sich in den Maßstab und die Struktur des Bereiches einpassen.

Die Einordnung der "Stadteinfahrt Nord" über einen Planfeststellungsbeschluss definiert die neue westliche Grenze des Plangebietes. Auf den Bahnflächen nördlich der Humperdinckstraße und östlich der Stadteinfahrt Nord sind die ehemaligen Anlagen und Gleise vollständig demontiert. Damit ist im nördlichen Bereich des Plangebietes eine größere zusammenhängende Fläche neu zu ordnen. Hierbei wird besonders die Harmonisierung zweier städtebaulicher Ziele angestrebt:

> zum einen die Weiterentwicklung vorhandener Grünflächen, auch unter dem Aspekt eventuell notwendiger Kompensationsmaßnahmen für die innerhalb des Plangebietes zu erwartenden Eingriffe;

> zum anderen die Entwicklung von vermarktbareren Bauflächen, auf denen sich eine innerstädtische Baustruktur entwickelt, die das Gasviertel entlang der Stadteinfahrt-Nord städtebaulich fasst und zu einem Abschluss bringt. Aus Immissionsschutzgründen müssen passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) an neu geplanten Gebäuden mit schutzwürdigen Nutzungen vorgesehen werden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) entlang der Stadteinfahrt-Nord sind im Planfeststellungsbeschluss "Stadteinfahrt Nord" geregelt.

Im gesamten Plangebiet wird zukünftig die Ansiedlung von Verwaltungs- und Dienstleistungsbetrieben angestrebt. Diese durch die Einordnung des Umweltbundesamtes im Süden vorgegebene Nutzungsstruktur kann sich so nach Norden fortsetzen. Die vorhandene Bebauung an der Humperdinckstraße sowie ihr näheres Umfeld sind zur Einordnung von Mischnutzungen vorgesehen, nördlich davon soll emissions-

armes Gewerbe entwickelt werden. Im gesamten nordöstlichen Plangebiet wird aufgrund der Bestandssituation der Sicherung und Entwicklung von Grünflächen ein besonderer Stellenwert eingeräumt, indem entsprechende Festsetzungen getroffen werden. Darüberhinaus sollen die angrenzenden gründerzeitlichen Baustrukturen in der neuen Konzeption berücksichtigt werden und einen geeigneten städtebaulichen Maßstab definieren.

Zusammengefasst lassen sich als Ziele der verbindlichen Bauleitplanung formulieren:

- die Wiederherstellung historischer Bezüge,
- die Verflechtung von Stadt- und Landschaftsraum,
- die Etablierung möglichst gemischter Nutzungen zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung
- Einfügung bzw. behutsame Weiterentwicklung der städtebaulichen Strukturen sowie Ausformung eines neuen Stadtrandes zur Stadteinfahrt-Nord,
- Unterstützung kleinräumiger städtebaulicher Nutzungs- und Funktionsmischung,
- Erhaltung, Nutzung und Integration des denkmalgeschützten Gebäudebestandes in ein Gesamtkonzept,
- Einordnung des Standortes für das Umweltbundesamt,
- Berücksichtigung der neuen Stadteinfahrt-Nord und der verkehrsbedingten Immissions-Situation (Lärm-schutz) durch nachrichtliche Übernahme aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Straßenneubau.
- Städtebauliche Neuordnung der industriellen Brachflächen und der ehemaligen bzw. noch existierenden Bahnanlagen,
- Aufbau eines internen Freiraumverbindungssystems.

5.2 Grünordnerisches Zielkonzept

Wichtigstes landschaftsplanerisches Ziel ist die Vernetzung und Stabilisierung der vorhandenen Grünstrukturen. Dies geschieht, indem die grünordnerischen Aussagen des städttebaulichen Rahmenplans zum Gasviertel (1996) aufgenommen und konkretisiert werden:

> Weiterentwicklung der vorhandenen städtischen Platzräume Bahnhofsvorplatz, Wörlitzer Platz, Werderanlagen, Funkplatz und nach Möglichkeit ihre Verknüpfung in West-Ost-Richtung mit dem Schillerpark bzw. dem Mausoleumspark/ Georgium.

> Grüne Achsen in Nord-Süd-Ausrichtung zur Vernetzung dieser Plätze (begrünte Straßenachsen, begrünte alte Trasse der Wörlitzer Bahn).

Die gleichen Ziele werden auch im Landschaftsplan der Stadt

Anm.: Das Ziel des Landschaftsplans "Grünverbindung zwischen der Antoinettenstraße und der Hans-Heinen-Straße über die Unruhstraße" wird nicht in den Bebauungsplan übernommen, weil dieser Vorschlag zu einem erheblichen Konflikt mit Belangen des Denkmalschutzes führt, denn eine Baumpflanzung in der Unruhstraße beeinträchtigt die Ensemblewirkung der hier stehenden denkmalgeschützten Gebäude / Mauern erheblich.

Dessau für das Plangebiet und seine nächste Umgebung formuliert:

- > Verbesserung der Grün- und Freiraumsituation
- > Erhalt der Werderanlagen.

Der Verlauf der alten Trasse der Wörlitzer Eisenbahn wird dabei als entscheidendes Bindeglied angesehen (die neue Bahntrasse mündet jetzt direkt in den Hauptbahnhof Dessau ein). Die Achse wird das Quartier stadträumlich gliedern und als erlebbare grüne Wegebeziehung sowohl funktionelle als auch stadökologisch wirksame Funktionen übernehmen (die Wegebeziehung Werderanlagen-Wörlitzer Bahnhof-Hauptbahnhof wird bereits heute sehr stark genutzt).

Innerhalb der Humperdinckstraße werden die vorhandenen Bäume gesichert und bestehende Lücken in der Baumallee mit Neupflanzungen geschlossen. Die Hans-Heinen-Straße behält ihr Großgrün.

5.3 Verkehrskonzept

- Die vorhandene Erschließungsstruktur im Plangebiet wird beibehalten. Sie ist ausreichend leistungsfähig auch für erweiterte Verkehrsfunktionen. Die Anbindung des Gebietes an die geplante Stadteinfahrt-Nord findet nur über die Humperdinckstraße statt. Die Werderstraße endet zukünftig für den Fahrverkehr mit einer Wendeanlage im Norden des Geltungsbereichs. Über die Unruhstraße und "Am Wörlitzer Bahnhof" entsteht eine Anbindung für den Bus- sowie Fuß- und Radverkehr zum Bahnhofsvorplatz/Busbahnhof über eine geplante Unterführung der Antoinettenstraße (Planfeststellungsbeschluss "Ersatzneubau-Bahnhofsbrücke"). Die Hauptzufahrt zum UBA-Grundstück von der "Stadteinfahrt Nord" erfolgt über die Humperdinckstraße - Hans-Heinen-Straße - Unruhstraße.

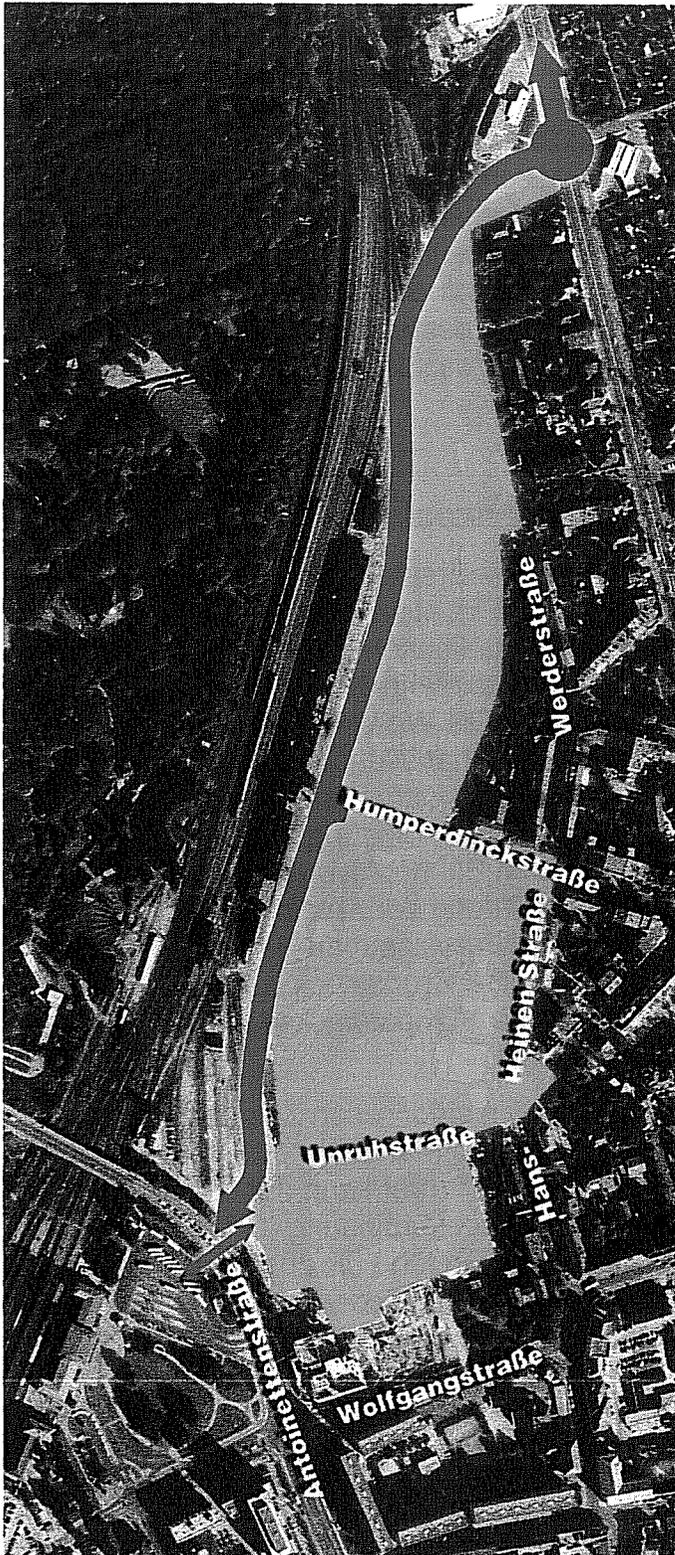
Eine auch im weiteren städtischen Zusammenhang bedeutsame Durchwegung des Plangebietes in Nord-Süd-Richtung für Fußgänger und Radfahrer kann damit erhalten werden und zur begrüneten Wegeverbindung (Grünachse) weiterentwickelt werden. Der Weg führt bis zur Albrechtstraße und verläuft dabei über die Freifläche zwischen Wörlitzer Bahnhof und Antoinettenstraße, die Außenanlagen und Grünflächen des Umweltbundesamtes, die Werderanlage, die Werderstraße. Im Norden des Plangebiets muss einen Durchlaß in der geplanten Lärmschutzwand an der Stadteinfahrt-Nord geschaffen werden, um den Lückenschluss mit der Albrechtstraße zu erreichen.

Ergänzend ist zur Erschließung der geplanten Baufelder unmittelbar nördlich der Humperdinckstraße eine an diese an-

unten:

Konzept der Straßennetzergänzung
auf der Basis der 2. Fortschreibung
des Verkehrsentwicklungsplanes Des-
sauer mit der Stadteinfahrt Nord, darge-
stellt im 97er Luftbild

knüpfende Stichstraße vorgesehen (Planstr. A). Weiter nördlich ist eine Zufahrt zu den neuen Bauflächen über die Schillerstraße und auch von der Stadteinfahrt-Nord geplant, die allerdings nicht als zweite Verkehrsanbindung mit öffentlicher Durchfahrt zur Schillerstraße fungieren soll.



In den südlichen Baugebieten wird zur Verbesserung der Erschließungs- und Andienungssituation (Kaufland) ebenfalls eine neue Straße (Planstr. B) erforderlich. Der in der bisherigen Entwurf-Fassung festgesetzte Verlauf wird zukünftig an die geänderte Grundstücksorganisation angepasst (Verschiebung des Nord-Süd verlaufenden Teiles nach Osten).

5.3.1 "Stadteinfahrt Nord"

Im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" mit Stand 16.05.2000 sind die "Stadteinfahrt Nord" sowie die aus dieser Straße begründeten Lärmschutzanlagen noch als Festsetzung enthalten. Um schneller Baurecht zu erlangen, wurde diese Maßnahmen zwischenzeitlich über einen Planfeststellungsbeschluss rechtlich abgesichert. Weil die "Stadteinfahrt Nord" eine Bundesstraße wird, ist gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben. Die Umweltverträglichkeitsstudie als wesentlicher Teil der zu prüfenden Unterlagen ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der "Stadteinfahrt Nord" sind neben der Absicherung der Straßentrasse auch die angesprochenen Lärmschutzmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen.

Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird die Notwendigkeit des Neubaus der Stadteinfahrt Nord, seine Bedeutung innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Dessau sowie die Baumaßnahme selbst dargestellt und beschrieben (Zitat):

“Aus dem in den letzten 10 Jahren sprunghaft angestiegenen Kfz-Verkehr in Dessau erwachsen zwangsläufig Nutzungskonflikte im städtischen Raum, die ein Spektrum von fehlender Wohnruhe im verkehrsüberfluteten Stadtzentrum bis hin zur unzureichenden Verkehrserschließung von Gewerbe- und Industriegebieten umfasst. Konzeptionelle Aussagen zur Minderung oder Bewältigung dieser Konfliktsituationen sind im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau festgeschrieben, der als Teilplan Bestandteil des Entwurfes zum Dessauer Flächennutzungsplan ist.

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

Die im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau verankerten verkehrspolitischen Ziele und die daraus erwachsenden Maßnahmen des kommunalen Verkehrsbaus wurden bereits am 07.10.1992 durch die Stadtverordnetenversammlung bestätigt und bildeten die Grundlage für umfangreiche städtische Investitionen auf dem Gebiet des Radverkehrs, des Öffentlichen Personenverkehrs und des Kfz-Verkehrs. Die Stadteinfahrt Nord, als Teilstück der Nord-West-Süd- Spange, war bereits Bestandteil des Straßenhauptnetzes im Verkehrskonzept des Jahres 1992. 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 24.03.1999 beschlossenen Zielplanung zum Straßenhauptnetz seinen Ausdruck gefunden hat (2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau, Beschluss des Stadtrates 939/ 99). Die Stadteinfahrt Nord dient einerseits der Entlastung besonders der Albrechtstraße und der Wolfgangstraße vom Durchgangsverkehr und andererseits der verbesserten Straßenerschließung des Umweltbundesamtes, des Güterbahnhofes und des DB Cargo Geländes.

Mit der Stadteinfahrt Nord 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 Führung des Kfz-Verkehrs und eine Förderung des Verkehrs des Umweltverbundes ermöglicht.

Mit den bereits fertiggestellten Straßen, der zukünftigen

Stadteinfahrt Nord, der Südanbindung und dem verankerten Straßennetz der Zielplanung, wird das Gesamtsystem der Stadt immer weiter vervollkommenet.

Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan wurden für die wichtigsten Verkehrsbauvorhaben Prioritätsstufen festgelegt. Die Stadteinfahrt Nord ist der 1. Priorität zugeordnet.

Die mittelfristig bis 2005 vorgesehene Fertigstellung der neuen Ortsdurchfahrt der B 184 im Stadtgebiet Dessau würde ohne eine verkehrsgerechte Verknüpfung der Bahn- hofsbrücke mit der B 184 am nördlichen Stadtrand zur massiven Überlastung im bestehenden Straßennetz (Antoinettenstraße / Wolfgangstraße / Albrechtstraße) führen. Damit könnten die Anforderungen, die hinsichtlich der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufes im Zuge der neuen Ortsdurchfahrt B 184 erfüllt werden müssen, nicht annähernd erreicht werden. In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurden die Konsequenzen für den Bereich Antoinettenstraße /Wolfgangstraße berechnet und dargestellt. Bei Nichtwirksamkeit der Stadteinfahrt Nord ist u.a. mit massiven Durchlassfähigkeitsdefiziten im Bereich der Kreuzung Antoinettenstraße/Wolfgangstraße sowie mit einer deutlichen Zunahme der Belastung von Wohnbereichen zu rechnen.

Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsunterlage ist der Neubau der Stadteinfahrt Nord zwischen Antoinettenstraße und Albrechtstraße als Teilstück der zukünftigen Bundesstraße B 184 n in der Stadt Dessau mit einer Ausbaulänge von 923m. Zur Maßnahme gehört auch der Ausbau des Anbindebereiches an die Albrechtstraße mit einer Gesamtausbaulänge der Albrechtstraße von ca. 200 m sowie der Ausbau der Humperdinckstraße auf einem Teilstück von ca. 100 m.

Die Stadteinfahrt Nord bindet im Süden unmittelbar an den mit Planfeststellungsbeschluss (Az.: 34.6-31027-F-01/01) vom 24.07.2001 planfestgestellten Ersatzneubau der Bahn- hofsbrücke über die Anlagen der DB AG im Zuge der Ortsdurchfahrt der künftigen B 184 n an. Im Nachgang zu dem Planfeststellungsbeschluss ist der Änderungsbeschluss vom 18.04.02 zur Anbringung einer Treppenanlage und um- gestalteter Stützwandbereiche an der nordöstlichen Brücken- rampe der Antoinettenstraße ergangen.

Grundlage für die Planung der zukünftigen Führung der Bundesstraße B 184 n ist der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Dessau, der am 07.10.1992 beschlossen

und mit Beschluss vom 24.03.1999 fortgeschrieben wurde. Dieser hat wiederum Niederschlag im Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Dessau gefunden und knüpft unmittelbar an die verkehrsplanerischen Zielvorgaben des Bundes gemäß Bundesverkehrswegeplan an.

Somit wird die künftige Führung der B 184 n im Dessauer Stadtgebiet maßgeblich durch die Vorhaben des Bundes B 184 Bobbau-Dessau (Südanbindung) als südliche Schnittstelle und B 184 Dessau-Roßlau (Ersatzneubau Peisker Brücke) als nördliche Schnittstelle der Bedarfsplanung für den Bundesfernstraßenbau bestimmt.

Einen wesentlichen Grundstein der zukünftigen Bundesstraßenführung hat die Stadt Dessau basierend auf der bestätigten Verkehrsentwicklungsplanung bereits mit dem Ausbau des schon verkehrswirksamen Tangentennetzes gelegt. Mit dem Ausbau des Tangentennetzes ist im Innenstadtbereich bereits eine entscheidende verkehrliche Entlastung erreicht worden. Mit dem ebenfalls geplanten späteren Ausbau der Bahnhofstraße und der Realisierung des planfestgestellten Ersatzneubaus Bahnbrücke erhält die Stadteinfahrt Nord eine wesentliche Funktion innerhalb der künftigen Führung der Bundesstraße B 184 n durch die Stadt Dessau.

Die neue Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 184 n im Dessauer Stadtgebiet wird, beginnend an der Südanbindung, über die bereits verkehrswirksamen Straßen Südtangente, Westtangente, Kühnauer Straße verlaufen, um über die noch zu realisierenden Abschnitte Bahnhofstraße, Bahnbrücke und Stadteinfahrt Nord am nördlichen Stadtrand wieder an den durch die Peisker Brücke fixierten Bundesstraßenverlauf anzuknüpfen.

Für die Stadteinfahrt Nord ist lt. VEP eine maßgebende Verkehrsbelegung für den Prognosezeitraum bis 2010 (mit Oststrandstraße) von 17389 Kfz in 24 Stunden vorgegeben. Dabei ist von einem Schwerlastanteil von 10 % auszugehen. Auf Grundlage umfangreicher verkehrsplanerischer Untersuchungen wurde die Dimensionierung der Stadteinfahrt Nord einschließlich der Knotenpunktausbildungen festgelegt.

Die Fahrbahn der Stadteinfahrt Nord besteht auf der freien Strecke aus drei Fahrstreifen mit jeweils 3,25 m Breite. Daran anschließend sind beidseitig 2,50 m breite Grünstreifen vorgesehen, die eine Alleebepflanzung mit Linden und Platanen erhalten. Auf der Ostseite ist ein gemeinsamer Rad / Gehweg mit einer Breite von 3,00 m im südlichen Abschnitt bzw. 2,5 m im nördlichen Abschnitt angeordnet. Der gemeinsame Rad-/Gehweg wird an den Knotenpunkten für Fußgänger und Radfahrer

separiert. Ab dem Wörlitzer Bahnhof in südliche Richtung wird die Führung der Fußgänger und Radfahrer nicht entlang der Fahrbahn auf die Rampe vorgesehen. Die Wegeführung verläuft entlang des Böschungsfußes im Bereich des Platzes "Am Wörlitzer Bahnhof" und erhält eine Anbindung an das vorhandene Wegenetz bzw. an die Unterführung zum Busbahnhof. In einer gesonderten Planung für den zukünftigen Wörlitzer Platz wird diese Wegebeziehung an der jetzigen Übergangsstelle übernommen und endgültig gestaltet. Die Verkehrsanlage wird durchgängig mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet. Die Treppe am Bauanfang der Stadteinfahrt Nord bei Station 0+030, welche die fußläufige Anbindung zwischen dem Wörlitzer Platz und der Kreuzung Antoinettenstraße/ Stadteinfahrt Nord darstellt, wird ebenfalls in der hier zu betrachtenden Baumaßnahme mitrealisiert, aber im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung nur informativ dargestellt, weil sie bereits im Planfeststellungsbeschuß Bahnbrücke erfasst wurde.

Die Humperdinckstraße als Hauptsammelstraße erhält eine Fahrbahnbreite von 6,50 m gemäß EAE 85/95 (Tab. 15 Straßen/Wegetyp HSS 3). Unter Beachtung der bestehenden, zu erhaltenden Bäume werden Längsparkbuchten angeordnet. Die Grünflächen werden erweitert. Die Gehwege sollen so weit wie möglich von der Baumaßnahme nicht berührt werden. Der zu erneuernde Bereich der Albrechtstraße behält seine 4-Streifigkeit. Die Spuraufteilung im unmittelbaren Knotenbereich erfolgt gemäß den verkehrstechnischen Untersuchungen.

Die Einmündung Humperdinckstraße sowie die Kreuzung Stadteinfahrt Nord/Albrechtstraße/Walderseestraße werden mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet. Die städtebauliche Zielvorgabe, den Knoten Albrechtstraße mit einem Kreisverkehrsplatz verkehrstechnisch zu regeln, kann erst nach Fertigstellung des gesamten Tangentennetzes der Stadt Dessau umgesetzt werden.

Mit der durchgängigen Dreistreifigkeit der Fahrbahn der Stadteinfahrt Nord wird die zwingend erforderliche Erschließung der anliegenden Grundstücke durch Anordnung von entsprechenden Linksabbiegespuren gewährleistet.

Die Stadteinfahrt Nord erschließt neben den Gewerbeflächen der DB AG außerdem das Umweltbundesamt (Wirtschaftszufahrt). Die Humperdinckstraße wird an die zukünftige Bundesstraße angebunden. Die Verkehrserschließung der beiden Tankstellen "elf" und "Aral" wird der neuen Knotenpunktlösung Albrechtstraße angepasst. Bei der "elf"-Tankstelle wird die angepasste Zufahrt auf die Stadteinfahrt Nord nach Westen bis an den Trafo verschoben, weil damit ein Linksausbiegen aus dem Tankstellenbereich ermöglicht wird.

Die direkte Anbindung der Werderstraße an die Albrechtstraße wird durch die Stadteinfahrt Nord unterbrochen. Zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung der anliegenden Grundstücke in der Werderstraße wird eine Wendeanlage, ausgelegt für das dreiachsige Müllfahrzeug, ausgebaut.

Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgelegt.

Durch den Neubau der Stadteinfahrt Nord ergeben sich Baumaßnahmen der Neuverlegung bzw. Umverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen.

Die lärmtechnischen Berechnungen weisen aus, dass aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Es ist die Errichtung einer 3,5 m hohen Lärmschutzwand auf der Ostseite der Stadteinfahrt zwischen Humperdinckstraße und Albrechtstraße vorgesehen, die in zwei Teilabschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 330m ausgeführt werden muss und beidseitig begrünt wird. Zusätzlich besteht an insgesamt 13 Nachweisorten Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach. Die Trasse der Stadteinfahrt Nord verläuft bis zur Humperdinckstraße größtenteils auf dem Gelände der DB AG, dem früheren Güterbahnhof. Auch im weiteren Verlauf wird Gelände der DB AG in Anspruch genommen. Es kommt besonders zu einer Überbauung der alten Gleisanlage des Rangierbereiches und zu einer Inanspruchnahme eines Teilstückes der alten Gleistrasse der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn. Im nördlichen Abschnitt werden weitere private Grundstücke beansprucht."

5.4 Planungsalternativen

Für die konkreten Bauvorhaben (UBA) wie auch die bauleitplanerisch vorbereiteten Nutzungsabsichten hat das Plangebiet eine optimale Lage innerhalb des Stadtgebietes.

Durch entsprechende Festsetzungen wird sichergestellt, dass sich die neue Bebauung in die Umgebung einfügt. Gleichzeitig werden mit der Umsetzung der Bauleitplanung an dieser Stelle vorhandene städtebauliche Missstände und Konfliktbereiche bereinigt (Altlastensanierung, Verkehrsentlastung Albrechtstraße durch die Stadteinfahrt Nord).

Vor diesem Hintergrund ist jede Planungsalternative sowohl räumlich als auch inhaltlich eine schlechtere Variante.

6 Begründung der wesentlichen Festsetzungen

6.1 Art, Maß und Umfang der Nutzungen

6.1.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet gliedert sich in Sondergebiete (SO), Mischgebiete (MI), und eingeschränkte Gewerbegebiete (GEe). Die Gliederung der Bauflächen entwickelt sich somit aus konkreten Nutzungsansprüchen sowie im starken Maße aus den bestehenden bzw. geplanten Rahmenbedingungen innerhalb des Geltungsbereiches.

Um den Entwicklungsansprüchen des Umweltbundesamtes und den öffentlichen Nutzungsinteressen der Stadt Dessau entsprechen zu können, werden im südlichen Teil des Plangebietes Sondergebiete-Bund (SO-Bund) festgesetzt. Diese Gebietsausweisung ist aufgrund der Größe des Gebietes und der Art der Nutzung, die sich wesentlich von den Baugebieten nach den §§2-10 des Baugesetzbuches unterscheidet, erforderlich. Gemäß §1, Abs.3, Satz3 BauNVO sind Sondergebiete (SO-Bund) für die Nutzungen nach §11 Abs.2 BauNVO für die Zwecke des Umweltbundesamtes gewidmet. Für die mit SO-Bund festgesetzten Gebiete sind neben Anlagen für direkte Zwecke des Umweltbundesamtes dazugehörige Nebenanlagen, Anlagen nach §14 Abs.2 BauNVO, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal, Schank- und Speisewirtschaften sowie Unterkünfte für die vorübergehende Unterbringung von Personal zulässig.

Infolge der geplanten Stadteinfahrt Nord (Planfeststellungsbeschluss) und der Vorbelastungen durch den Bahnverkehr kommt es zu erheblichen Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet, die zu erhöhten Aufwendungen und Restriktionen bei geplanten schutzwürdigen Nutzungen führen (vgl. Kap. 6.4.1: Immissionsschutz-Lärm). Deshalb wird in den besonders betroffenen Bereichen (nördlicher Teilbereich) mit der Festsetzung von eingeschränktem Gewerbe und damit dem Ausschluss von Wohnnutzung eine unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entwicklungsfähige Nutzungsstruktur festgesetzt. Gemäß §1, Abs.4 BauNVO sind die eingeschränkten Gewerbegebiete (GEe) nur für Gewerbenutzungen im Sinne des §6 Abs.1 BauNVO (Mischgebiete) gewidmet. Somit werden innerhalb der ohnehin schon belasteten Gebiete zusätzliche Belastungen durch die zukünftige Nutzungen reduziert. Die Standorte bieten sich im Zusammenhang mit dem Umweltbundesamt als Ansiedlungsflächen für funktionell ergänzende Einrichtungen an. Durch das Umweltbundesamt werden hier mittelfristig Entwicklungschancen für ein Umweltkompetenzzentrum im Bereich Bau- und Umwelttechnik ge-

sehen.

In den Gebieten, die direkt nördlich und südlich an die Humperdinckstraße angrenzen, wurden trotz ebenfalls zu erwartender höherer Lärmbelastung Mischgebiete (MI) ausgewiesen. Es soll damit den hier bereits bestehenden Wohnnutzungen Rechnung getragen werden. Neuplanungen von schutzwürdigen Nutzungen in den MI-Gebieten müssen die festgesetzten Lärmschutzanforderungen erfüllen. Kleinteilige gewerbliche Nutzungsanteile sind im Bestand vorhanden, insbesondere südlich der Humperdinckstraße. Weitere gewerbliche Nutzungen sind v. a. nördlich der bebauten Grundstücke an der Humperdinckstraße auf den zukünftig zusätzlich durch Planstraße A erschlossenen Flächen entwickelbar.

Im Süden des Plangebietes werden Mischgebiete ausgewiesen, obwohl auf den Flächen selbst bislang keine Wohnnutzungen vorhanden ist. Da die meisten der bislang bekannten Planungskonzepte für diesen Bereich unter anderem auch Wohnnutzungen vorsahen, sollen diese trotz der Immissionsproblematik hier nicht vollständig ausgeschlossen werden. In diesem städtebaulichen Bereich muß die Entwicklung einer innerstädtischen Nutzungsmischung möglich bleiben.

Für das nördlichste Mischgebiet des Plangebietes ist die Orientierung zur Albrechtstraße mit ihrer Prägung durch hauptsächlich wohngenutzte Bebauung (südlich der Einmündung Walderseestraße) grundlegend für die Festsetzung.

Innerhalb der MI-Gebiete bleiben die gemäß BauNVO allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe ausgeschlossen, weil sie für das Gebiet untypische Strukturen und Nutzungen darstellen. Der große Flächenbedarf dieser Nutzungen ist mit der angestrebten Entwicklung von verdichteten Baustrukturen mit intensiven städtischen Nutzungen nicht vereinbar.

6.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Hinweis: Auf Kap. 4.2.2 als Begründungszusammenhang wird ausdrücklich Bezug genommen (Beschreibung der Bebauungsformen, Gebäudehöhen und Geschossigkeit im Bestand).

Die Festsetzung der möglichen Ausnutzung orientiert sich an den städtebaulichen Zielvorstellungen sowie restriktiven Einflüssen (Lärmschutz) unter Berücksichtigung der Bestandssituation.

Für die Baustrukturen werden entsprechend der baulichen Vorprägung der Teilbereiche oder aufgrund des räumlichen Bezug zu den vorhandenen Blockrandstrukturen bis zu 4 Vollgeschosse bzw. 2 Vollgeschosse als Mindestmaß festgesetzt.

Mit der Festsetzung des Mindestmaßes wird die im gesam-

ten Plangebiet untypische und innerhalb der innerstädtischen Situation nicht gewünschte eingeschossige Bebauungsform ausgeschlossen. Ausnahmen hierzu gibt es nur im Mischgebiet westlich der Hans-Heinen-Straße, wo den vorhandenen eingeschossigen Bebauungen Rechnung getragen wurde sowie für ein Teilgebiet östlich der Planstraße B, das in der Blockinnenlage auch eine Möglichkeit für niedrigere Bauungen anbietet. Das ohne Mindestmaß der Geschosse festgesetzte kleinere Baufeld des Umweltbundesamtes wird mit einem zweigeschossig Kantinegebäude bebaut, das als maßstäblicher Ersatzbau für den ehem. Lokschuppen dient. Darüberhinaus werden Trauf- und Firsthöhen innerhalb der Mischgebiete sowie Oberkanten für bauliche Anlagen für die Gewerbegebiete festgesetzt, die sich auf die vorhandenen Höhenwerte der bestehenden Bebauung beziehen und somit eine harmonische städtebauliche Einbindung gewährleisten. Zusätzlich sichern die festgesetzten Werte die sinnvolle bauliche Realisierbarkeit der max. Geschossigkeit ab (z.B.: 4-geschossiger Bebauung /OK=13,50).

Um die notwendige technische Ausstattung aller Gebäude zu ermöglichen, sind in allen Teilgebieten mit festgesetzten Höhen baulicher Anlagen Überschreitungen durch Schornsteine und Lüftungsanlagen zulässig. Überschreitungen der zwingenden Höhenfestsetzungen im Sondergebiet "Bund" durch Dachaufbauten sind zulässig, wenn diese soweit von der Vorderkante der Attika zurückgesetzt werden, dass das Maß von 0.8 h eingehalten wird. Hiermit werden, entsprechend der starken ökologischen Orientierung der Baumaßnahmen, besondere Anlagen zur Energiegewinnung (insbesondere Solarkollektoren) ermöglicht, ohne weitere Abstandsflächenprobleme zu erzeugen.

Davon abweichende Festsetzungen bestehen im südlichsten Baufeld des Geltungsbereiches, dessen vorhandene Baustrukturen Ausnahmen darstellen und einem anderen städtebaulichen Kontext zuzuordnen sind. Es wurden deshalb für das Baufeld am Geschäfts- und Kinocenter 2 bis 5 Geschosse festgesetzt.

Um die Sondergebietsnutzung für das Umweltbundesamt auf den zur Verfügung stehenden Flächen zu realisieren, sind dort 4 Vollgeschosse für die innere Bebauung der Gebäudeschleife sowie eine zwingend einzuhaltende Traufhöhe für die umschließende Baustruktur festgesetzt (76,11 m ü HN, nähere Begründung unter 7.1.4). Der stadträumlich wirksame äußere Flachdachbereich des UBA hat eine Höhe von ca. 15 m und kann sich somit noch verträglich in das bauliche Umfeld einordnen. Für das zweite kleinere SO-Gebiet sind mit Bezug auf den ehemaligen baulichen Bestand (Lokschuppen) 2 Vollgeschosse zulässig.

Das Maß der baulichen Nutzung wird hauptsächlich durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ) geregelt. Im SO-Gebiet ist durch eine exakt festgesetzte Geschossfläche (GF) die Umsetzung des Raumprogrammes für das Umweltbundesamt gewährleistet bzw. auf das Nötige begrenzt. Die festgesetzte GF mit 41.800 m² bezieht sich auf beide Baufenster des Gesamtgrundstückes, wobei für das Hauptgebäude 40.500 m² und für das westlich davon gelegene Kantinengebäude 1.300 m² Geschossfläche vorgesehen sind. Beide Werte entsprechen den konkreten Nutzungsanforderungen und gewährleisten die Umsetzung des erforderlichen Raumprogramms des Umweltbundesamtes.

In den Gebieten mit Mischnutzung sind mit den Festsetzungen der Höchstwerte von GRZ 0,6 / GFZ 1,2 die strukturellen Voraussetzungen geschaffen, um verdichtete städtische Baustrukturen zu verwirklichen und sich damit am bestehenden Umfeld zu orientieren. Für die nördlichen GEe-Gebiete wurden daran angeglichenen Werte des Maßes der baulichen Nutzung festgesetzt, um eine verträgliche Einordnung zu gewährleisten und zusätzliche Belastungen der bestehenden schutzwürdigen Nutzungen zu verhindern. Die möglichen Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung wurden hier deshalb bewusst nicht ausgeschöpft. Zur besseren Handhabung für gewerbliche Bebauungen wurden hier entsprechende Baumassenzahlen festgesetzt.

Die Flächen des südlichsten Baufeldes im Geltungsbereich weisen mit dem Bestand an historischen Industriebauten an der Unruhstraße bereits heute eine hohe bauliche Verdichtung auf. Der Erhalt und die Integration dieser denkmalgeschützten Gebäude in ein neues Nutzungskonzept stellen eine der wichtigen zukünftigen Entwicklungsaufgaben für diesen Bereich dar. Um dies abzusichern, wurden durch die Festsetzung von GRZ 0,6 / GFZ 1,7 die Möglichkeiten zu ergänzenden und verbindenden Neubauten eingeräumt. Die hier erfolgte Überschreitung der im § 17 BauNVO festgelegten Höchstwerte für Mischgebiete ist aus den o.g. Gründen gerechtfertigt.

6.1.3 Bauweise

Neben der Festsetzung der offenen Bauweise (o) wird eine besondere Bauweise (b) festgesetzt, die generell die offene Bauweise zulässt, die zulässige Gebäudelänge jedoch nicht begrenzt. Darüberhinaus wird dort in Ergänzung vorhandener Baustrukturen ausnahmsweise Grenzbebauung erlaubt, wenn der Umgebungsbestand bereits eine solche Bauweise darstellt. So kann ein harmonischer Übergang zwischen alter und neuer Bebauung gewährleistet werden.

Die besondere Bauweise kennzeichnet die Teilgebiete, für

die, entsprechend ihrer städtebaulichen Lage, ihres baulichen Bestandes und benachbarten Umfeldes sowie den zukünftigen Nutzungsanforderungen als Gewerbe- oder Sondergebiet, auch größere zusammenhängende Gebäudekomplexe angemessen und erforderlich sind. Diese Regelung gilt für den größten Teil der Baugebiete.

Die offene Bauweise wird dort festgesetzt, wo auch bislang eine offene Bauweise mit freistehenden Gebäuden mit Längen unter 50 m vorherrschte und dieser typische Charakter bewahrt bleiben soll, was besonders für das Mischgebiet nördlich der Humperdinckstraße zutrifft. Desweiteren dort, wo eine nicht geschlossene, weniger dichte Bebauung städtebaulich sinnvoller ist, z.B. im Teilgebiet im südlichen Blockinnenbereich, östlich der Planstraße B.

6.1.4 Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Durch die Festsetzung der überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen mittels Baugrenzen werden Mindestabstände zu angrenzenden Flächen außerhalb des Geltungsbereiches, teilweise zwischen den Baugebieten sowie zu öffentlichen Verkehrsflächen und Grünstrukturen im Plangebiet sichergestellt. In einigen Bereichen fallen die Baugrenzen mit den Begrenzungen von Verkehrsflächen zusammen. Dies ist der Fall, wenn es eine typische Bebauungsart darstellt (entlang der Hans-Heinen-Straße entsprechend der östlichen Randbebauung), wo vorhandene Baufluchten aufgenommen werden (südliche Unruhstraße) oder wo Planungszwänge und Flächenbedarf keine entsprechenden Spielräume ermöglichen (Kantine UBA zur neuen Stadteinfahrt-Nord bzw. Plangebietsgrenze).

Im östlichen und nördlichen Bereich des als "SO-Bund" gewidmeten Gebietes sind infolge der konkreten Lage des UBA-Hauptgebäudes die im § 6 Abs. 4-9 BauO LSA angegebenen Mindest-Abstandsflächen zu dem angrenzenden Mischgebiet an der Hans-Heinen-Straße unterschritten. Eine Unterschreitung ergibt sich auch nach Norden zur Mittelachse der Humperdinckstraße hin, die aber als geringfügig und verträglich angesehen werden kann -insbesondere nach der Regelung der neuen Bauordnung LSA (Tiefe der Abstandsflächen 0,8 H). Die Mittelachse des öffentlichen Verkehrsraumes wird lediglich um ca. 0,5 m überschritten.

Um diese städtebaulich erforderliche Unterschreitung der Abstandsflächen zu den östlichen Nachbarflächen planungsrechtlich abzusichern, sind nach der BauO LSA zwingende Festsetzungen zu Lage und Höhe der Gebäude erforderlich. Deshalb wurden eine Baulinie sowie ein absoluter Höhenwert für die Oberkante des Attikageschosses vom UBA-Hauptge-

bäude festgesetzt.

Durch die zwingenden Festsetzungen wird das Maß der Unterschreitung exakt bestimmt; dies erfolgt sowohl für die Teilbereiche, wo die Unterschreitung unmittelbar gegeben ist, als auch für die darüber hinausgehenden Teile des Baukörpers. Die Außenkante des UBA-Hauptgebäudes mit seiner besonderen Gebäudegeometrie ("Schleife") wird somit eindeutig als räumlicher Abschluss festgesetzt. Weitere Annäherungen von Hochbaumaßnahmen zu den angrenzenden Grundstücken sind ausgeschlossen.

Die für den Hochbau relevante Baulinie darf durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche überschritten werden, was die bauliche Realisierung der erforderlichen Tiefgarage mit ihrer Zufahrt sowie aller sonstigen unterirdischen Anlagen des Umweltbundesamtes sicherstellt, ohne weitere Beeinträchtigungen benachbarter Grundstücke zu erzeugen. Für die hinsichtlich der Unterschreitung der Abstandsflächen unproblematischen Bereiche des SO-Bund-Gebietes bleiben mit der Festsetzung von Baugrenzen die Möglichkeiten zur Veränderung der Bebauung bestehen.

Die jetzt im Bebauungsplan planungsrechtlich integrierte Gesamtanlage des Umweltbundesamtes repräsentiert den weiterentwickelten Siegerentwurf des Architektenwettbewerbes aus dem Jahre 1998.

Das entwurfliche Grundkonzept sieht ein freistehendes Hauptgebäude innerhalb parkartig gestalteter Freiflächen vor. Der Hauptbaukörper besteht aus einer "Gebäudeschleife", die insgesamt ein glasüberdachtes Atrium umschließt und sich nach Westen zu dem Park hin öffnet. Die westliche Gebäudeseite und die Freiflächen sind städtebaulich und funktionell dominierend, hier öffnet sich das Gebäude mit seinem zentralen Eingang zum sogenannten UBA-Forum, das als Verbindungsglied zwischen der Öffentlichkeit und dem Umweltbundesamt gedacht ist. Alle Einrichtungen für Besucher -Umweltinformation, Bibliothek, Hörsaal, Ausstellungen und Seminarräume- sind im oder am Forum angeordnet.

In der weitergehenden planerischen Umsetzung des Wettbewerbsbeitrages mussten die Entwurfsparameter überprüft und weitere planungsrelevante Aspekte berücksichtigt werden. So führte die tatsächliche Umsetzung des erforderlichen Raumprogrammes und des Bedarfes an Geschossfläche - mit allen Funktionen - zu einer deutlichen Vergrößerung des Bauvolumens. Der Hauptbaukörper musste in nördlicher Richtung weiterentwickelt werden. Die Sicherung der Funktionsfähigkeit der zum Atrium hin orientierten Büroräume stand dabei im Kontext der Wahrung des städtebaulichen Konzeptes. Insgesamt ergaben sich daraus in Teilbereichen

die o.a. Probleme mit nicht mehr einzuhaltenden Abstandsflächen.

Mit der vorliegenden Bauleitplanung wurden Festsetzungen getroffen, die eine verträgliche Unterschreitung der vorgeschriebenen Abstandsflächen im östlichen Randbereich des UBA-Hauptgebäudes ermöglichen. Die zu beachtenden Belange Tagesbeleuchtung, Sozialabstand und Brandschutz (siehe unten) wurden gewahrt und gleichzeitig die folgenden, als vorrangig anzusehenden städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen erfüllt:

- Realisierung der preisgekrönten und politisch gewollten Konzeption für das neue Umweltbundesamt (bereits oben in seinen städtebaulichen Qualitäten beschrieben) auf dem zur Verfügung stehenden bundeseigenen Grundstück.
- Entwicklung der stadträumlich und funktionell bedeutenden westlichen Freifläche des Umweltbundesamtes in der erforderlichen räumlichen Dimension. Aus ihrer Funktion als Teil einer wichtigen Grün-/Wegebeziehung zwischen den nördlichen Stadtgebieten und dem Wörlitzer Bahnhof (und weiter in Richtung Stadtmitte) sowie als Zugangsbereich und Schnittstelle zwischen Umweltbundesamt und Öffentlichkeit entsteht hier ein hoher gestalterischer Anspruch, der räumlich umgesetzt werden muss. Die jetzt festgesetzten Flächen geben dem Umweltbundesamt den erforderlichen Spielraum für eine anspruchsvolle Freiflächengestaltung, die Absicherung der Wegfunktion und die Entwicklung zusätzlicher wichtiger Funktionsbereiche (Informations- und Präsentationszwecke im Freien). Darüberhinaus gewährleistet diese Freifläche einen Schutzabstand der Bürogebäude zu der lärmbelasteten geplanten Trasse der "Stadteinfahrt Nord" und den bestehenden und weiter genutzten Bahnanlagen.

Die konsequente Realisierung dieser wichtigen städtebaulichen Qualitäten des neuen Umweltbundesamtes sichert vor allem eine zukünftige Aufwertung des Areals der vormaligen Industriebrache ab und bringt wichtige Impulse für die Stadtentwicklung nicht nur im Gasviertel.

Die Unterschreitung der Abstandsfläche im östlichen Grundstücksbereich sowie in Teilen des öffentlichen Verkehrsraumes ist in diesem Zusammenhang vertretbar. Weitergehende Untersuchungen bestätigen darüberhinaus auch die Verträglichkeit, weil die Auswirkungen auf bestehende und geplante Bebauungen und Nutzungen gering sind:

- Sozialabstand, Besonnung und Belüftung:
Der Baukörper des Umweltbundesamtes nähert sich in einem Teilbereich bis auf maximal 8,70 m der östlichen Grundstücksgrenze. Die bestehende Gewerbebebauung auf den

angrenzenden Mischgebieten bleibt hinter dieser Grenze deutlich zurück, sodass ein insgesamt ausreichender Abstand zwischen geplanter und bestehender Bebauung besteht, der durch die geplante Baugrenze im Mischgebiet zukünftig abgesichert ist .

Für die Beleuchtung von Aufenthaltsräumen bei der vorhandenen gewerblichen Bebauung konnten keine wesentlichen Nachteile festgestellt werden.

Die Nord-Süd-Ausrichtung des UBA-Gebäudes ist, unter Bezug auf den Tagesgang der Sonne, günstig für die Beleuchtung. Negative Auswirkungen auf das Grundstück 2511/8 beschränken sich auf ein vertretbares Minimum. Lediglich während der Wintermonate kann es in den Abendstunden zu Teilverschattungen von denkbaren Aufenthaltsräumen in den Erdgeschossen des Mischgebietes kommen. Insgesamt kann eine dauerhafte Verschattung angrenzender bestehende oder zu errichtender Bebauung durch den Baukörper des UBA ausgeschlossen werden.

Die Gebäudekonzeption des UBA sichert eine umfassende Belüftung der Bereiche, in denen eine Unterschreitung des Abstandsflächenmaßes vorliegt.

- **Brandschutz:**

Das Gebäude ist für die Feuerwehr von allen Seiten ausreichend zugänglich. Auch der östliche Bereich lässt eine ausreichende Aufstellfläche für die Feuerwehr zu.

Die Vorplanung des UBA ist diesbezüglich vom Regierungspräsidium Dessau wie auch von der Forschungsstelle für Brandschutztechnik an der Universität Karlsruhe geprüft worden. Festgestellt wurde, dass mit Ausführung der Planung keine brandschutztechnische Gefährdung für die angrenzenden Grundstücke ausgeht.

6.2 Grünordnung

Wichtigste Ziele sind:

- Die Erhaltung bzw. Wiederherstellung einer verbindenden Grünachse auf der intensiv genutzten Wegeverbindung Schillerstraße/Funkplatz - Wörlitzer Bahnhof - Hauptbahnhof Dessau. Dies erfordert zum einen die Pflanzung einer Baumreihe im Bereich der Gleisanlagen des Wörlitzer Bahnhofes südlich der Humperdinckstraße (entlang der geplanten Wegeverbindung durch das Umweltbundesamt-Gelände). Zum anderen ist eine ansprechende Begrünung des Platzes südlich des Wörlitzer Bahnhofes erforderlich -dies ist auch vor dem Hintergrund der Benachbarung dieses Platzes zu den Freianlagen des Umweltbundesamtes von Bedeutung.

- Die Stabilisierung der Ost - West gerichteten Baumallee an der Humperdinckstraße.

6.2.1 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 Wasserschutzes dies zwingend erforderlich macht. Auf die Verpflichtung zur Anpflanzung von Bäumen wird hingewiesen (vgl. Grünordnung, Kap. 6.2.3). Im gesamten 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.

6.2.2 Öffentliche Grünflächen

Im nördlichen Teil des Bebauungsplans -nördlich der "GEE-Flächen"- wird eine Grünfläche mit der Maßgabe "Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern" ausgewiesen, die der grünordnerischen Strukturierung, dem städtischen Klima, der Schaffung von Lebensraum für eine standortangepasste Flora und Fauna sowie der Gestaltung des Stadtbildes dienen soll. Die Sicherung der Fläche sowie detailliertere Regelungen zu ihrer Ausgestaltung sind im Planfeststellungsbeschluss "Stadteinfahrt Nord" erfolgt. In den B-Plan 151 wird die Fläche nachrichtlich übernommen.

Entlang des östlichen Randes des Plangebiets, zwischen Humperdinck- und Schillerstraße, wird ein schmaler Gehölzstreifen als öffentliche Grünfläche-Parkanlage festgesetzt. Er ist als Bestandteil der angrenzenden Werderanlagen anzusehen und soll durch die Festsetzung rechtlich und materiell gesichert werden.

6.2.3 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Durchgrünung

Zur Durchgrünung des Plangebietes, aber auch als Lebensraum für Tiere sollen an möglichst vielen Stellen der Erschließungsstraßen, der KfZ-Stellplatzflächen sowie auf den nicht überbaubaren Grundstücksfreiflächen Bäume gepflanzt werden. Baumarten können der neben stehenden Auflistung entnommen werden.

Teile der Gehölz- und Ruderalflächen am östlichen Rand des Plangebietes nördlich der Humperdinckstraße (z.T. städtisches Gelände), eine markante Gebüschfläche auf einem Erdhügel westlich der Werderanlagen (auf Bahngelände) sowie ein markanter Kastanienbaum werden gesichert (Bin-

derung für den Erhalt der vorhandenen Vegetationsstrukturen). Auf anderen Flächen am östlichen Rand sollen nach der notwendigen Beseitigung vorhandener Gleisanlagen Initialpflanzungen mit Gehölzen vorgenommen werden (Flächen mit Pflanzgeboten). Die Anlage eines unbefestigten, max. 2,5 m breiten Verbindungsweges zwischen Schiller- und Humperdinckstraße ist zulässig. Er soll den etwas unsicheren Weg durch die Werderanlagen ersetzen und gleichzeitig weiterhin "im Grünen" verlaufen.

Mit diesen Festsetzungen bleibt einerseits eine vorhandene Durchgrünung mitsamt ihren Lebensraumfunktionen weitgehend erhalten, entstehende Lücken werden wieder geschlossen. Andererseits entfalten die Gehölzstreifen auch eine Schutzfunktion (Puffer) zu den östlich angrenzenden Werderanlagen und der Wohnbebauung. Eine anfangs geplante Baumreihe in der nördlichen Werderstraße wird aufgrund entstehender Konflikte mit dem vorhandenen Leitungsbestand (Wasser, Abwasser, Strom) aufgegeben.

Verschiedene Bäume in der Humperdinckstraße, der Hans-Heinen-Straße, beim Wörlitzer Bahnhof, südlich der Unruhstraße sowie einige weitere Einzelbäume sind nach der Baumschutzsatzung der Stadt Dessau dauerhaft zu erhalten. Die Baumschutzsatzung von Dessau ist zu beachten. Aufgrund problematischer Belichtungsverhältnisse für den Neubau des Umweltbundesamtes werden im Bereich der südöstlichen Humperdinckstraße bestehende, stark verschattend wirkende Bäume durch Neupflanzungen ersetzt.

Oberflächengestaltung

- > Alle nicht überbauten/nicht versiegelten/nicht der inneren Erschließung dienenden/das zulässige Maß der baulichen Nutzung übersteigenden Grundstücksflächen sollen standortgerecht begrünt und/oder als Nutzgärten gepflegt und dauerhaft unterhalten werden. Dies dient ebenfalls der Schonung der Ressourcen Wasser und Boden.

Grünordnung

- > Zur Durchgrünung des Plangebietes, aber auch aus bioklimatischen Gründen (Aufheizungseffekt größerer befestigter Flächen) muss für je 4 Stellplätze ein Laubbaum gepflanzt und dauerhaft unterhalten werden. Der Kronenbereich dieser zu pflanzenden Bäume muss die Stellplätze oder ihre Zufahrten überschatten. Für neu zu pflanzende Bäume darf allerdings kein gem. Baumschutzsatzung der Stadt Dessau geschützter Baum gefällt werden.
- > Alle zu pflanzenden Gehölze müssen heimische, standortangepasste Laubgehölze sein (auch Züchtun-

Artenliste heimischer, standortangepasster Bäume (Zuchtsorten). Die Auswahl ist nicht abschließend.

Acer platanoides (Spitzahorn)
Acer pseudoplatanus (Bergahorn)
Acer campestre (Feldahorn)
Aesculus hippocastanum (Roßkastanie)
Tilia vulgaris (Sommerlinde)
Tilia euchlora (Krimlinde)
Tilia cordata (Winterlinde)
Tilia platyphyllos 'Rubra' (Sommerlinde)
Populus tremula (Zitterpappel)
Crataegus monogyna (Eingrifflicher Weißdorn)
Fraxinus excelsior (Gew. Esche)

Weitere Arten in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Dessau

Unterschiedliche Baumqualitäten hinsichtlich Stammumfang resultieren aus der Absicht, im Straßenraum und auf Stellplatzflächen möglichst rasch ein raumbildendes Grünvolumen zu entwickeln. Auf den sonstigen Grundstücksflächen können kleinere Bäume gepflanzt werden, weil hier der Durchgrünungseffekt für das gesamte Plangebiet wegen der Baukörper nicht die Wirkung haben wird.

- gen). Eine Auswahl möglicher Baumarten zeigt nebenstehenden Kasten.
- > Bäume entlang von Straßen und auf PKW-Stellplätzen müssen einen Stammumfang zwischen 16 und 18 cm haben. Für die Baumscheiben der Straßen- und Stellplatzbäume müssen Flächen von wenigstens 4 m² eingeplant werden.
 - > Bäume auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen müssen einen Stammumfang von 14-16 cm haben.
 - > Die Pflanzscheiben der Bäume (auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen) dürfen nicht befahren oder als Abstell-/Lagerfläche genutzt werden. Alle Gehölzpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und vor Beschädigungen zu bewahren (z.B. Verbißschäden in den ersten Jahren), notfalls sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen.
 - > Pflegemaßnahmen an Bäumen (Ausnahme: Bäume entlang von Erschließungsstraßen) sind nur aus ökologischen Gründen (z.B. Verjüngungsschnitt) zulässig. Die Anwendung von Pflanzenbehandlungsmitteln ist unzulässig.
 - > Die am östlichen Rand des Bebauungsplans gelegene langgestreckte Fläche mit der Maßgabe "Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern" wird nach der punktuellen Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern mit einer gebietstypischen Gebrauchsrasen-Mischung eingesät. Danach bleibt die Fläche sich selbst überlassen.
 - > Das Amt für Umwelt- und Naturschutz/Grünplanung der Stadt Dessau sollte als Fachamt bei allen Pflanzmaßnahmen auf öffentlichen Flächen rechtzeitig hinzu gezogen werden.

Vor der Durchführung von Maßnahmen, die mit der Pflanzung oder Beseitigung von Bäumen zusammen hängen, ist darüber hinaus die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau zu berücksichtigen.

Hinweise

> Zur Schonung der Tierwelt während ihrer Reproduktionsphase wird darauf hingewiesen, dass gemäss § 29 des Sachsen-Anhaltinischen Naturschutzgesetzes in der Zeit vom 1. März - 31. August keine Beseitigungen von Gehölzen erfolgen dürfen.

> Die Pflanzmaßnahmen/Ausgleichsmaßnahmen sind in der auf die Inbetriebnahme der jeweiligen Baumaßnahme folgenden Vegetationsperiode durchzuführen. Baumpflanzungen sollten hiervon abweichend bevorzugt Ende Herbst vorgenommen werden, weil dann die Anwachsicherheit am größten ist.

Aus gestalterischen Gründen und zur Sicherung einer angemessenen Belichtung von Gebäuden (Nordfassade UBA) werden bei Neu- bzw. Nachpflanzungen an der Hans-Heinen-Straße und der Humperdinckstraße folgende Baumarten zur Anpflanzung empfohlen:

- Hans-Heinen-Straße: Tilia x euchlora (Nachpflanzung)
- Humperdinckstraße: Tilia x euchlora und Sorbus aria 'majestica' (Neupflanzung im Bereich nördlich des UBA).

6.3 Verkehrserschließung

6.3.1 Straßen

Die verkehrliche Anbindung des Gebietes an das übergeordnete Hauptnetz wird zukünftig über die geplante Stadteinfahrt-Nord erfolgen. Die Zufahrt erfolgt dabei über die Humperdinckstraße, die nun eine bedeutendere Verkehrsfunktion erhält. Auf die untersuchten zukünftigen Belastungen durch die erhöhte Verkehrsbelegung wird durch entsprechende Festsetzungen reagiert. Um die Stadteinfahrt-Nord als Bundesstraße weitgehend anbaufrei zu halten und die erforderlichen Knotenabstände zu wahren, münden keine weiteren Gebietsstraßen ein.

Die vorhandenen Straßenräume im Plangebiet werden weitgehend beibehalten. Die bislang überwiegend unbefestigte Werderstraße im Norden wird verkehrsberuhigt ausgebaut und endet zukünftig für den Fahrverkehr mit einer Wendeanlage (keine Weiterführung möglich wegen geplanter Lärmschutzwand). Darüberhinaus werden in der Humperdinck- und der Hans-Heinen-Straße Baumstandorte ergänzt. Zur Erschließung der geplanten Baufelder unmittelbar nördlich der Humperdinckstraße ist eine an diese anschließende Stichstraße vorgesehen (Planstr. A), die ebenfalls als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet werden, um negative Auswirkungen auf die angrenzenden Nutzungen zu minimieren und eine Reduzierung von Erschließungsflächen zu erreichen. Um erforderliche Notzufahrten (z.B. für die Feuerwehr) nicht zu blockieren, darf der reduzierte Straßenraum nicht als Fläche zum Parken genutzt werden.

Weiter nördlich wird eine Zufahrt zu den geplanten eingeschränkten Gewerbegebieten über die Schillerstraße und auch von der Stadteinfahrt-Nord vorgesehen. Um zusätzliche Verkehrsbelastungen der Wohnquartiere an der Schillerstraße zu verhindern, wird es hier allerdings keine zusätzliche Verkehrsverbindung mit öffentlicher Durchfahrt geben.

Die straßenseitige Erschließung des UBA-Grundstückes von der Stadteinfahrt Nord erfolgt über die Humperdinckstraße und die Hans-Heinen-Straße in die Unruhstraße. Eine untergeordnete Grundstückszufahrt für Andienungszwecke wird von der Stadteinfahrt Nord ermöglicht.

Der platzartige Bereich zwischen Wörlitzer Bahnhof und Antoinettenstraße soll ebenfalls verkehrsberuhigt werden. Als Vorfeld zum Umweltbundesamt und als Teil der Grünachse zwischen Hauptbahnhof und Werderanlagen ist er dabei seiner wichtigen stadträumlichen und grünordnerischen Funktion entsprechend zu gestalten. Hierbei sollen auch die Barrieren für den Fußgänger- und Radfahrverkehr aus der In-

nenstadt und vom Bahnhof her reduziert werden.

Die derzeit noch über diesen Platz erfolgende Waren-Anlieferung für das Geschäfts- und Kinozentrum an der Antoinettenstraße wird verlegt, indem von der Unruhstraße eine neue Erschließungstrasse (Planstr. B) zu dem Zentrum gebaut wird. Diese Trasse dient auch der rückwärtigen Erschließung des Quartiers südlich der Unruhstraße und sichert die Zufahrt zu bislang schlecht erschlossenen, "gefangenen" Grundstücken. Für die im B-Plan festgesetzte Verkehrsfläche wurde der Stand der Vorplanung vom Tiefbauamt übernommen (Planer: Hydro-Geo-Plan-Consult GmbH)

6.3.2 Fußwege/Radwege

Eine intensiv genutzte Fussgänger- und Radfahrerverbindung führt von der Antoinettenstraße am Wörlitzer Bahnhof vorbei entlang der Gleisanlagen über die Werderanlage und Werderstraße. Diese Verbindung wird beibehalten und als begrünter, teils straßenbegleitender, teils unabhängig geführter Fuß- und Radweg gesichert. Über das Grundstück des Umweltbundesamtes ist hierzu ein öffentliches Geh- und Fahrrecht festgesetzt worden.

Insgesamt verbessern diese Maßnahmen die Durchlässigkeit des Gebietes erheblich und stärken die Verknüpfung der einzelnen Stadt- und Landschaftsbereiche. Ein weiteres Ziele ist die Ausbildung einer markanten Grün- und Wegebeziehung, die das Quartier gliedert und vorhandene Grünflächen verbindet. Indem der Weg in größeren Abschnitten auf der Trasse der alten Wörlitzer Bahn verläuft, bleiben geschichtliche Spuren sichtbar, die den denkmalgeschützten, zu erhaltenen Wörlitzer Bahnhof mit seinen Bahnsteiganlagen nachvollziehbar machen.

Im Norden setzt sich der Weg als Verlängerung der Werderstraße über einen Durchlaß in der Lärmschutzwand an der Stadteinfahrt-Nord bis zur Albrechtstraße fort.

Als verkehrstechnische Lösung der Fußgänger- und Radfahr-erführung zwischen dem Vorplatz am Wörlitzer Bahnhof und dem Hauptbahnhofs-Vorplatz/Busbahnhof ist eine Unterführung unter der Antoinettenstraße vorgesehen.

6.3.3 Ruhender Verkehr

Innerhalb der Straßenräume ist in begrenztem Umfang öffentliches Parken möglich, z.B. durch Längsparken in der Hans-Heinen-Straße. Weitere Flächen für öffentliche Stellplätze werden nicht vorgesehen. Grundsätzlich gilt, dass der jeweilige Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück abzudecken ist. Für die neu zu schaffenden Stellplätze werden Festsetzungen zur Begrünung getroffen, um sie in den städtebaulichen Zusammenhang einzugliedern und negative Aus-

wirkungen auf die angrenzenden Nutzungen zu minimieren.

6.4 Immissionsschutz

6.4.1 Immissionsschutz - Lärm

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens vom Büro Bonk-Maire-Hoppmann vom 07.01.2000, der schalltechnischen Nachuntersuchung vom 22.09.2000 sowie der Gutachterlichen Stellungnahme zum Lärmschutz (Neubau "Stadteinfahrt-Nord"/B-Plan Nr.151) vom 28.03.2001 stellt sich die Situation der zu erwartenden Geräusch- Immissionsbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr innerhalb des Geltungsbereichs wie folgt dar (Zitat aus dem Gutachten): "Im Bereich des durch Verkehrslärm am stärksten betroffenen westlichen Randes der geplanten MI- und SO-Flächen wird bei "freier Schallausbreitung" der Orientierungswert (Anhaltswert für die städtebauliche Planung nach Beiblatt 1 zu DIN 18005) für MI- Gebiete am Tage um bis zu 13 dB(A) und in der Nachtzeit um bis zu 15 dB(A) überschritten. Demgemäß wird dort der Immissionsgrenzwert nach § 2 der 16. BImSchV (einheitlich für MI-, MK- und MD-Gebiete) tags um bis zu 9 dB(A) und nachts um bis zu 11 dB(A) überschritten. Aufgrund der einwirkenden Schienenverkehrsgläusche wird am Tage und insbesondere in der Nacht der Orientierungswert gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005 für MI-Gebiete fast im gesamten Plangebiet überschritten. Dabei ist zu beachten, dass bei der Berechnung der Lärmkarten lediglich der zu erhaltende Gebäudebestand und ein Teil der geplanten Bebauung mit bereits festgelegter örtliche Lage, nicht jedoch die innerhalb des Plangebietes Nr. 151 darüber hinaus zu erwartende Bebauung berücksichtigt wurde.

Der Einfluss der Bebauung auf die Schallausbreitungsbedingungen wird im südlichen Bereich des Plangebietes deutlich. Berücksichtigt man hier die durch die künftig zu erwartende Bebauung (z.B. geplantes Dienstgebäude des Umweltbundesamtes) eintretende "Eigenabschirmung", so ist festzustellen, dass im "abstrakten Planfall" damit gerechnet werden kann, dass die angesprochenen Orientierungswerte für MI-Gebiete im Bereich schienenabgewandter Gebäudeseiten und insbesondere bei Innenhöfen geschlossener Baukörper am Tage und größtenteils auch in der Nachtzeit eingehalten werden.

Demgegenüber muss bei den schienenzugewandten, westlichen Gebäudeseiten bzw. Gebäudeseiten, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft von innerstädtischen Hauptverkehrswegen befinden, in der Nachtzeit damit gerechnet werden, dass der in dieser Beurteilungszeit maßgebliche Orientie-

Hinweise zur "Stadteinfahrt Nord":
Die Aussagen zum Verkehrslärm durch die "Stadteinfahrt Nord" sind rein informeller Natur (Betroffenheit des BPlangebietes). Die Straßenbaumaßnahme ist nicht mehr Gegenstand des BPlans 151, sondern ist durch den Planfeststellungsbeschluss geregelt, so z.B. auch die Festsetzungen von Lärmschutzanlagen. Im BPlan werden lediglich passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, weil diese nicht im Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses liegen.

rungswert für MI-Gebiete wie auch der entsprechende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV - weitgehend unabhängig von dem oben beschriebenen Einfluss der künftig geplanten Baukörper- im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes erreicht oder sogar überschritten wird" (Zitat Ende).

Die durch das Gutachten vorgeschlagenen und zur vertraglichen Einordnung von schutzwürdigen Nutzungen (Wohnungen, Büros u.ä.) erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen sind als Festsetzungen in den B.Plan und in den Planfeststellungsbeschluss "Stadteinfahrt Nord" übernommen worden.

Festgesetzt werden im BPlan allerdings passive Lärmschutzmaßnahmen für Neubauten und bei baulichen Veränderungen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, weil diese nicht dem Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses unterliegen. Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an vorhandenen Gebäuden werden dagegen im Planfeststellungsbeschluss genannt.

Ebenfalls in den Geltungsbereich Planfeststellungsbeschluss gehörend, wird eine 3,5 m hohen Lärmschutzwand als **aktive Lärmschutzmaßnahme** entlang der östlichen Begrenzung der Stadteinfahrt Nord für zwei Teilabschnitte von der Einmündung der Humperdinckstraße bis zum nördlichen Knoten mit der Albrechtstraße vorgesehen (Gesamtlänge ca. 330 /beidseitig begrünt). Hierdurch kann im Freiflächen- und Erdgeschossbereich des B.Plangebietes eine deutliche Pegelminderung gegenüber der "freien Schallausbreitung" erreicht werden. Für die Obergeschosse ergeben sich hierdurch allerdings nur geringe bis keine Pegelminderungen, sodass für höher gelegene Immissionsorte (ab 1.OG.) fast im gesamten Plangebiet eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV festzustellen ist. Deshalb müssen auf Grundlage der DIN 4109 zusätzlich **passive Lärmschutzmaßnahmen** als Festsetzungen im B.Plan übernommen werden.

Die durch die Berechnungen des Gutachtens ermittelten Lärmpegelbereiche (LPB) sind in die Festsetzungen übernommen und als Abstandsbereiche zu der Achse der Stadteinfahrt Nord definiert worden. Der Bebauungsplan legt innerhalb dieser Lärmpegelbereiche die erforderlichen bewerteten Schalldämmmaße von Fenstern und Außenwänden bzw. die Mindestwerte für das Gesamt-Außenbauteil fest. Innerhalb eines Baugenehmigungsverfahrens muß deren Einhaltung durch eine entsprechende bauliche Ausführung nachgewiesen werden.

Zur weitergehenden Begründung und Erläuterung der getroffenen Festsetzungen wird auf das eingangs erwähnte schalltechnische Gutachten verwiesen.

Für die bestehende schutzbedürftige Bebauung entlang der geplanten Hauptverkehrsstraße wird ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst, wenn im Prognosefall eine Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte vorliegt (§ 2 Abs. 1 16. BImSchV). Der Umfang notwendiger Aufwendungen wird zwischen dem Eigentümer betroffener baulicher Anlagen und dem Straßenbaulastträger vereinbart. Dieser Lärmschutz "dem Grunde nach" ist nicht relevant hinsichtlich Festsetzungerfordernis im Bebauungsplan. Das geschieht im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses.

Gewerbelärm

Aufgrund der am westlichen Rand des Plangebiets festgestellten erheblichen Belastungssituation (vgl. Kap. 6.4.1) mussten die Gebietsausweisungen entgegen den ursprünglichen Planungszielen verändert werden. Auf dem größten Teil der neu zu entwickelnden Bauflächen nördlich der Humperdinckstraße wurde anstelle der Mischgebietsnutzung eine eingeschränkte Gewerbenutzung festgesetzt mit dem Ziel, auf diesen stark belasteten Flächen Wohnnutzung von vornherein auszuschließen. Um keine weiteren Belastungen für die östlich angrenzenden Wohnbebauungen entstehen zu lassen, sind in den eingeschränkten Gewerbegebieten nur Betriebe zulässig, die auch in Mischgebieten möglich sind.

Im südlichen Geltungsbereich entstehen durch die neue Planstraße B zusätzliche Lärmbelastungen, insbesondere für die Bebauungen an der Hans-Heinen-Straße mit schutzwürdigen Nutzungen. Diese Problematik wurde berücksichtigt und, in Ergänzung zu den bereits vorliegenden Gutachten für das Gebiet des V/E-Planes Nr. 34 bzw. den vorliegenden Bebauungsplan, eine Nachuntersuchung veranlasst (Bonk-Maire-Hoppmann GbR Garbsen, 22.09.2000). Es wurden dabei folgende Sachstände und Ausgangsbedingungen eingestellt:

- Fahrverkehr der Anlieferung auf der Planstraße B tags insgesamt mit 120 Lkw-Fahrten (60 Hin- und Rückfahrten, entspricht der maximalen Annahme nach Untersuchung zum V/E-Plan Nr. 34), nachts kein Lkw-Verkehr;
- Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens durch einen Parkplatz mit 150 Stellplätzen (Gelände der TLG).

Nachstehendes Zitat aus dem Ergebnis der Untersuchung belegt die Einhaltung der entsprechenden Immissionsgrenzwerte:

"Sofern am Tage außer den Lkw-Fahrten zusätzlich höchstens 550 Pkw Bewegungen und in der Nachtzeit höchstens 100 Pkw-Fahrten stattfinden, wird unter Beachtung des Summenpegels durch die Planstraße B und der Unruhstraße im Bereich der Wohnbebauung an der Hans-Heinen-Straße an

den zur Planstraße B oder zur Unruhstraße orientierten Gebäudeseiten der Immissionsgrenzwert nach § 2 der 16. BimSchV (einheitlich für WA- und WR Gebiete) sowohl am Tage als auch in der Nachtzeit eingehalten. Bei dem gegenüberliegenden denkmalgeschützten Gebäude wird der Immissionsgrenzwert für MI-Gebiete an der östlichen Gebäudeseite ebenfalls sicher eingehalten. Die Pegelminderung durch die bereits vorhandenen Lärmschutzanlagen (Kaufland) wurden dabei berücksichtigt.

Unter Beachtung der o.g. maximalen Verkehrsbelastung ergibt sich durch den Bau der Planstraße B bei keinem der benachbarten Gebäude ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Regelungen der 16. BimSchV. Im Falle eines Abrisses des Verwaltungsgebäudes Wörlitzer Bahnhof Nr. 1 erhöht sich die Immissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm von der geplanten Stadteinfahrt-Nord im Bereich der westlichen Gebäudeseiten der Wohnbebauung an der Hans-Heinen-Straße um bis zu 2 dB(A) gegenüber der Immissionsbelastung mit Verwaltungsgebäude. Unter Beachtung des Summenpegels durch die geplante Stadteinfahrt-Nord und die Planstraße B wird dort der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete auch ohne die Pegelminderung durch das o.g. Verwaltungsgebäude sicher eingehalten."

6.4.2 Immissionsschutz - Luft

Art, Maß und Umfang der festgesetzten Nutzungen im Geltungsbereich führen zu keinen Luftbelastungen (z.B. Staub-, Geruchs-, Schadstoffimmissionen), die zusätzliche schützende Festsetzungen erforderlich machen. Auch der Verkehr auf der geplanten Stadteinfahrt Nord löst keine derartigen Festsetzungen aus.

6.5 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 Stadteinfahrt Nord 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 m² Werbefläche pro 1.000 m² 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.

6.6 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen

In die Planzeichnung sind nachrichtlich übernommen:

6.6.1 Altlasten / Altlastenverdachtsflächen

Umfangreiche Untersuchungen von Boden, Bodenluft und Grundwasser belegten Kontaminationen innerhalb des Geltungsbereiches. Der Kontaminationsschwerpunkt befindet sich dabei auf den Flächen des ehemaligen Gasgerätewerkes. Im Bereich der Gebäudefläche der ehemaligen Automattendreherei (Gebäude 116) -heutiges Grundstück des Umweltbundesamtes- wurden massive Verunreinigungen festgestellt, die zu einer Belastung des Grundwassers führten. Zur Abwehr bestehender Gefahren wurde im Januar 2000 eine Quellenbeseitigung durch Bodenaushub durchgeführt. Im April 2000 wurde mit der Grundwassersanierung begonnen. Diese Maßnahme ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Entsprechend der Entscheidung des Amtes für Umwelt- und Naturschutz wurde die Kennzeichnung von Altlastenverdachtsflächen gegenüber der Entwurfsfassung des B-Planes vom 18.04.01 wie folgt geändert: Die bisher als Altlastenverdachtsflächen gekennzeichneten Flächen des zentralen Bereich vom Umweltbundesamt (früheres Späneboxenlager) und die östlich davon gelegenen Flächen innerhalb des MI-Gebietes (früheres Gefahrstofflager) werden aufgrund der aktuellen Bewertungssituation nicht mehr als Altlastenverdachtsflächen gekennzeichnet. Für die o.g. Fläche nördlich des Wörlitzer Bahnhofs (Automattendreherei) besteht weiterhin Kennzeichnungspflicht, weil zum Zeitpunkt der Erstellung des Satzungsplanes die entlastenden Untersuchungsergebnisse noch nicht abschließend vorlagen.

Weitere Altlasten / Altlastenverdachtsflächen und Bodenverunreinigungen im übrigen Plangebiet machen ggfls. Sicherungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen beim Boden und Grundwasser erforderlich. Die jeweils erforderlichen Maß-

nahmen und deren Durchführung werden vom zuständigen Amt für Umwelt- und Naturschutz der Stadt Dessau festgelegt. Hier können auch weiterführende Informationen zu Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen erfragt werden.

6.6.2 Denkmäler

Im Plangebiet befinden sich folgende Kulturdenkmale (§ 2 Abs.2 DenkmalschutzG LSA):

- der Wörlitzer Bahnhof mit Bahnsteig und Überdachung
- die Gebäude 107, 108, 109 des ehem. Gasgerätewerkes
- die Mauer entlang der Nordseite der Unruhstraße
- die gesamte Grundstücksbebauung Humperdinckstraße 16
- die Fabrikantenvilla Hans-Heinen-Straße 39

6.6.3 Munitionsfunde

Konkrete Verdachtsflächen für Munitionsfunde liegen innerhalb des Geltungsbereiches des BPlanes nicht vor. Es ist aber festzustellen, dass das gesamte Stadtgebiet von Dessau als kampfmittegefährdet eingestuft ist. Die Gefahrenabwehrverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfM-GAVO) vom 5.5.1995 (Gbl.LSA, S.118) ist deshalb zu beachten.

6.6.4 Sonstiges

Aus dem Planfeststellungsbeschluss "Stadteinfahrt-Nord" sind Flächen und deren Festsetzungen als Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzgebot) oder Verkehrsflächen nachrichtlich übernommen. Sie befinden sich im Bereich der nördlichen Werderstraße und der westlichen Humperdinckstraße. Weiterhin gibt es temporäre Flächeninanspruchnahmen (während der Bauphase der Stadteinfahrt-Nord) vor dem Wörlitzer Bahnhof und entlang der Stadteinfahrt-Nord im Bereich nördlich der Humperdinckstraße.

7 Eingriff und Ausgleich

7.1 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Eingriffsbeschreibung · Eingriffserheblichkeit

Das Plangebiet entspricht einem Innenbereich nach § 34 BauGB bzw. planfestgestellten Bahn-/Gleisanlagen. In beiden Fällen sind Vorhaben und Nutzungen im gesetzten Rahmen bereits vor dem künftigen BPlan zulässig.

Im Kommentar zum BauGB (Krautzberger 2001) heißt es: "Nach § 1a Abs. 1 Satz 4 ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Diese Regelung hat im wesentlichen klarstellende Bedeutung; allerdings war diese Auslegung bis zum Inkrafttreten des BauROG 1998 umstritten. Ein Ausgleich ist bei der Überplanung von Flächen, für die bereits Baurechte bestehen, danach nur insoweit erforderlich, als zusätzliche und damit neu geschaffene Baurechte entstehen; insoweit findet die Regelung des § 1a Abs. 2 Nr. 2 Anwendung. Ausgenommen ist durch § 1a Abs. 3 Satz 4 also im wesentlichen die Überplanung von § 34-Situationen, aber auch die Änderungen eines Bebauungsplans. Die Regelung soll nach den Vorstellungen des Gesetzgebers (vgl. Ausschlußbericht BTDrucks. 13/7589, S13) z.B. auch für nicht mehr genutzte Industriebrachen und Konversionsstandorte Bedeutung haben, weil hier ein Ausgleich dann nicht erforderlich wird, wenn anstelle der alten, nicht mehr genutzten Bebauung eine neue Bebauung ohne zusätzliche Beeinträchtigung der Natur und Landschaft treten soll (vgl. weiterhin Rdnr. 88)."

Daraus resultiert also, dass in den v.g. Fällen ein Ausgleichserfordernis nicht abzuleiten ist (§ 8a BNatSchG). Es greift bei verschiedenen Bäumen lediglich die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau. Insofern ist die folgende Eingriffsbeschreibung hinsichtlich ihrer Erheblichkeit bzw. der Ausgleichserfordernis bei den Innenbereichs- bzw. Bahn-Flächen relativ zu sehen.

Die Beschreibungsformeln in diesem Kapitel sowie im Kap. 7.2 spiegeln nur den materiellen Zustand wider und lassen den "juristischen Eingriff", der sich aus § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB ableitet, noch außer acht.

Eingriffsbeschreibung

- Durch die geplanten Bauflächen, Erschließungsanlagen und Grünflächen werden die oben beschriebenen Ruderalfluren der Gleisanlagen und Gewerbe-/Industrieflächen weitgehend in Anspruch genommen. Damit gehen Lebensräume weitverbreiteter Tiere und Pflanzen verloren oder sie

"Stadteinfahrt Nord"

Die Eingriffsbeschreibungen und Beurteilungen der Eingriffserheblichkeit zur "Stadteinfahrt Nord" sind rein informeller Natur (Betroffenheit des BPlangebietes), weil die Straßenbaumaßnahme nicht mehr Gegenstand des BPlans 151 ist (sondern durch den Planfeststellungsbeschluss festgesetzt ist). Reaktionen in Form von naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen erfolgen in Form von nachrichtlichen Übernahmen. Festgesetzt werden im BPlan allerdings passive Lärmschutzmaßnahmen für Neubauten und bei baulichen Veränderungen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, weil diese nicht dem Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses unterliegen. Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach an vorhandenen Gebäuden werden dagegen im Planfeststellungsbeschluss definiert.

werden stark eingeengt. Erkenntnisse über seltene/gefährdete Arten liegen nicht vor.

- Mit der Beseitigung von z.T. gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Dessau geschützten Bäumen kommt es insbesondere im Zentrum des Geltungsbereiches (zwischen Humperdinckstraße und Wörlitzer Bahnhof) zu Beeinträchtigungen des vorhandenen Grünvolumens.
- Mit der Versiegelung von Flächen ist der irreversible Verlust von natürlich gelagertem Boden mit seinen verschiedenen Funktionen verbunden.
- Mit der Versiegelung von Flächen ist die Reduzierung der Grundwasserneubildung verbunden, weil von einer versiegelten Fläche keine Niederschläge mehr versickern können. Der Oberflächenabfluß von Niederschlagswasser erhöht sich. Der Wasserhaushalt eines Gebietes wird dadurch je nach wasserwirtschaftlicher Bedeutung mehr oder weniger stark gestört.
- Mit der Bebauung von Flächen kommt es zu klimatischen Veränderungen (z.B. Erhöhung Lufttemperatur, Reduzierung Luftfeuchte).
- Der zukünftige Verkehr auf der als innerstädtischer Umgehungs-/Entlastungsstraße geplanten "Stadteinfahrt Nord" wird zu einer Erhöhung des Lärmpegels im Plangebiet führen. Davon betroffen sind auch die Flächen östlich außerhalb (Werderanlagen, Wohngrundstücke entlang der Werderstraße). Im Gegenzug kommt es aber entlang der Albrechtstraße südlich der Walderseestraße zu entscheidenden Reduzierungen beim Verkehrslärm.
- Die verkehrsbedingten Emissionen auf den neuen Straßen und die Straßenunterhaltungsmaßnahmen führen zu Bodenbelastungen auf den angrenzenden Flächen (Schadstoffeintrag).

Eingriffserheblichkeit

Die Eingriffserheblichkeit stellt auf den Zustand einer Fläche ab, der zum Zeitpunkt des Eingriffs-Beginns anzunehmen ist. Dies ist für die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit insbesondere bei den Bahnanlagen nördlich der Humperdinckstraße von Bedeutung (s.u.). Hier wird nämlich ganz besonders deutlich, dass der (ökologisch wertvollere) Ist-Zustand der Flächen keinen Bestand haben wird und vor Eingriffs-Beginn in einen (ökologisch weitgehend wertlosen) Soll-Zustand überführt werden muss.

- Aus Sicht des Schutzgutes Boden sind die Eingriffe unerheblich, weil nur in sehr geringem Umfang natürlich gelagerter Boden beseitigt wird, dessen Qualität auch noch gering ist.
- Beim Wasser ist die Eingriffserheblichkeit infolge Flächenversiegelung wegen der Reduzierung der Grundwasser-

neubildung grundsätzlich als hoch einzustufen. Hinsichtlich schützenswerter Grundwasservorkommen und Schadstoffeinträgen durch Verkehr / Nutzung ist mit keinen nennenswerten Beeinträchtigungen zu rechnen (Plangebiet liegt außerhalb von Trinkwasserschutzzonen). Als erhebliche Vorbelastung ist der vorhandene hohe Versiegelungsgrad zu berücksichtigen.

Positiv für das Schutzgut Wasser ist die notwendige Sanierung der Altlasten auf dem UBA-Grundstück zu werten. Bei den wenig geschützten, deshalb empfindlichen Grundwasservorkommen im Südteil des Plangebietes bedeuten Flächenversiegelungen aber auch einen Schutz, weil Kontaminationen mit Schadstoffen nicht mehr möglich sind.

- Die Beeinträchtigung der Klimafunktionen der Gleisanlagen ist bei Berücksichtigung des unverändert bleibenden klimatisch wirksamen Umfeldes nicht erheblich. Von Wichtigkeit ist auch die Tatsache, dass die kleinklimatisch bedeutsamen Gebüsche und Bäume am östlichen Rand des Geltungsbereiches unangetastet bleiben.

- Die Eingriffe beim Schutzgut Tiere/Pflanzen sind unerheblich, weil die betroffenen Organismen -gesamstädtisch und regional betrachtet- weit verbreitet sind und durch die Planung in ihrem Bestand nicht gefährdet werden.

Darauf hinzuweisen ist, dass die Ruderaffluren der Gleisanlagen vor Inkrafttreten des Bebauungsplanes beseitigt werden, weil die Deutsche Bahn AG ihre Bahnanlagen noch unter Eisenbahnrecht zurückbauen wird und erst dann ihre Entwicklung erfolgen kann. Diese Vorgehensweise wurde von der DB AG mit Schreiben vom 23./29. 01. 01 mitgeteilt.

Diese Flächenfreilegung kommt im vorliegenden Falle einem "Umpflügen" gleich, da alle Anlagen, Aufbauten, Schienen, Schwellen, Schotter entfernt werden. Die vorhandenen Ruderaffluren werden dabei komplett beseitigt und in ihrem heutigen Aspekt nicht wieder entstehen, weil die Standortbedingungen (Wuchsbedingungen) dauerhaft verändert sind.

- Das Stadtbild des Raumes verändert sich nördlich der Humperdinckstraße wesentlich, weil hier an Stelle offener Gleisanlagen größere Baukörper treten.

- Die neue Erschließungsanlage "Stadteinfahrt Nord" sorgt für eine begrünte, bahnparallele Zäsur, von der allerdings Lärm- und Schadstoffemissionen ausgehen werden. Zu Grenzwertüberschreitungen kommt es an einigen Stellen durch verkehrsbedingte Lärmemissionen, nicht aber durch Schadstoffemissionen. Dies lässt sich als Analogieschluss aus einem Emissions- / Immissionsgutachten der Stadt Dessau für den Neubau der Südanbindung und Südtangente ableiten, wo bei einer Verkehrsbelastung von 22.000 KfZ/24h (Heidestraße) keine verkehrsspezifischen Grenzwertüberschreitungen für Luftschadstoffe nachzuweisen waren.

Auf den Flächen des zukünftigen Umweltbundesamtes wird anstelle der heutigen noch eher kleinteiligen Baustruktur eine große städtebauliche Marke gesetzt.

Der prägende Grüngürtel am östlichen Rand des Geltungsbereiches bleibt in seiner Kulissenwirkung erhalten, ebenso einige Bäume im Bereich des Wörlitzer Bahnhofes.

Bäume/Großgrün

Beim vorhandenen Grünvolumen kommt es zu folgenden lang anhaltenden Veränderungen:

> Die Bäume nördlich des Wörlitzer Bahnhofes werden beseitigt, weil bei ihnen Wurzelbeschädigungen durch die notwendige (und begrüßenswerte) Altlastensanierung und den Tiefgaragenbau auf dem unmittelbar östlich angrenzenden Teil des Umweltbundesamt-Grundstück anzunehmen sind.

Im Sinne der Forderungen "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" und "Flächenrecycling bei Gewerbe-/Industriegebieten" sowie dem Vermeidungsgrundsatz in § 8 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz müssen diese Eingriffe akzeptiert werden.

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). Dies würde der im § 1a Abs 1 BauGB ausgesprochenen Forderung zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden mit seinen Funktionen im Naturhaushalt entgegenstehen.

7.2 Maßnahmenkonzept: Eingriffsvermeidung und -minimierung / Ausgleich

Eingriffsvermeidung

- Die heute schon "grünen Flächen" des Plangebiets, die nicht überplant werden -insbesondere der teilweise zu den Werderanlagen gehörende Gebüschgürtel am östlichen Rand des Geltungsbereiches entlang der Werderstraße sowie die Gebüschfläche auf dem Erdhaufen südlich des GEE-Gebietes-, müssen während der Bauarbeiten durch ausreichende Schutzmaßnahmen (z.B. Bauzäune) vor Beeinträchtigungen bewahrt werden. Damit werden mögliche Eingriffe vermieden. Im Bebauungsplan sind diese Flächen als "Flächen mit Bindungen für Bepflanzungen ..." (§ 9 (1) 25a+b BauGB) festgesetzt.

- Im Plan als "zu erhalten" gekennzeichnete Bäume müssen so geschützt werden, dass während der Baumaßnahmen keine Beschädigungen ihrer Krone, ihres Stammes oder ihrer Wurzeln eintreten. Ihre Baumscheiben dürfen nicht

befestigt, verdichtet, befahren oder als Lagerplatz genutzt werden. Die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau ist zu beachten.

Eingriffsminimierung / Ausgleich

Hinweis: Im Kap. 6.2 (Grünordnung) sind die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen zur Eingriffsminimierung/ zum Ausgleich detailliert erläutert.

- Flächenversiegelungen müssen auf das unumgänglich notwendige Maß begrenzt werden. Wo immer möglich, sollten deshalb wasserdurchlässige Materialien verwendet werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der Forderung nach sparsamem Umgang mit Grund und Boden, nach dem eine möglichst optimale bauliche Ausnutzung des Plangebietes angestrebt werden soll, weil damit der Flächenbedarf für Bebauung an anderen Stellen im Stadtgebiet minimiert wird.
- Die klimatischen Auswirkungen der geplanten Bebauung/Erschließung auf die Umgebung sind zwar gering, dennoch soll das Plangebiet möglichst intensiv durchgrünt werden, um die lokalklimatischen Nachteile der Planung gering zu halten (Bäume als "Gegenspieler" zur Aufheizwirkung von Betonflächen).
- Um Bäume/Gebüsche während ihrer jahreszeitlichen Lebensraumfunktion nicht zu beeinträchtigen, sind die Verbote des § 29 NatSchG LSA zu beachten:
Es ist untersagt in der Zeit vom 1. März bis 31. August Hecken und Gebüsche zu roden, abzuschneiden oder zu zerstören. Desweiteren dürfen vom 1. Februar bis 30. September Bäume mit Horsten oder Bruthöhlen nicht bestiegen oder solche Bäume gefällt werden.
Ausnahmen müssen bei der unteren Naturschutzbehörde beantragt werden.

7.3 Eingriffs- / Ausgleichs-Bilanzierung

Wie eingangs Kap. 7.1 näher erläutert, ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die geplanten Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung für den BPlan zulässig waren. Da diese Situation für das Plangebiet generell anzunehmen ist, ist für den BPlan Nr. 151 nach Anwendung von § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB nur bedingt eine Ausgleichserfordernis abzuleiten. Es greift bei verschiedenen Bäumen lediglich die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau.

Vor diesem Hintergrund wird die folgende Bilanz erstellt. Dabei wird von einer bisherigen de jure-Bebaubarkeit des größten Teils des B-Plangebiets ausgegangen.

Als ausgleichspflichtig wird bei enger Auslegung der Innenbereichsfrage eventuell die mögliche Überbauung der Gebüscheflächen und Hausgärten nördlich der Humperdinckstraße eingestuft. Deshalb werden in der Bilanz diese beiden

Flächentypen als mögliche Eingriffstatbestände herangezogen; bei allen übrigen Flächen wird der Bestandwert zwar angegeben, gleichzeitig wird aber darauf hingewiesen, dass keine Ausgleichspflicht besteht.

Die im BPlan festgesetzten Flächen mit Pflanzgeboten gelten als Ausgleichsmaßnahmen für die bei enger Auslegung der Innenbereichsfrage denkbaren Eingriffstatbestände.

Nicht ausgleichspflichtig sind die Flächen südlich der Humperdinckstraße, weil hier eindeutig Innenbereich vorliegt.

Die Planung belegt dann in der Bilanz, dass Bauleitplanung auch Verbesserungen im stadtoökologischen Kontext bewirken kann. Mit dem Instrument des Bebauungsplanes lassen sich also ökologisch wirksame Strukturen im besiedelten Bereich nachhaltig sichern und/oder entwickeln, was bei Genehmigungen von Vorhaben nach § 34 BauGB und auf Bahnanlagen nicht möglich ist.

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

Es werden somit als ausgleichspflichtig eingestuft:

- die durch die Bauleitplanung ausgelöste mögliche Inanspruchnahme der Gebüschflächen (0,5 Punkte) und Hausgärten (0,4 Punkte) nördlich der Humperdinckstraße;
- Bei den durch den Bebauungsplan überplanten Bahnanlagen (zukünftig Gewerbegebiete und Flächen mit Pflanzgeboten) werden nicht die heutigen älteren bzw. jüngeren Ruderalfluren zugrunde gelegt, sondern der bestimmungsgemäße Gebrauch durch die Bahn AG. Dies bedeutet als Biotoptyp eine Sand-/Schotterdecke mit wenig Vegetation (= 0,1 Punkte), weil davon auszugehen ist, dass auf Bahnanlagen regelmäßig Maßnahmen zur Eindämmung des Vegetationsaufwuchses erfolgen müssen;
- Beseitigungen von Bäumen gemäß Baumschutzsatzung der Stadt Dessau

Bei allen übrigen Flächen wird der Bestandwert zwar angegeben, gleichzeitig wird aber darauf hingewiesen, dass keine Ausgleichspflicht besteht.

Auch wenn § 1a Abs.1 S.4 BauGB dahingehend interpretiert wird, dass ein Ausgleich bei der Überplanung von Innenbereichsflächen erforderlich ist, wenn zusätzliche Baurechte geschaffen werden, wenn also z.B. eine höhere GRZ festgesetzt wird, lassen sich für die Bauflächen südlich der Humperdinckstraße keine Ausgleichsforderungen ableiten.

Die überschlägige Ermittlung der baulichen Inanspruchnahme der Flächen für den Zeitraum vor der Freilegung großer Teilflächen (vor 1990, Basis: alter Lagepläne/Luftbildern) ergibt folgendes Bild für die Teilbereiche:

- nördlich der Humperdinckstraße:
Grundstücke in offener Bauweise bebaut, wenig versiegelte Gartenflächen, GRZ: höchstens 0,4.
Im BPlan151 festgesetzte GRZ: 0,6; zusätzliches Baurecht; Ausgleichserfordernis ist berücksichtigt (s.o.).
- südlich der Humperdinckstraße u. westl. der Wörlitzer Bahntrasse:
sehr hohe bauliche Inanspruchnahme der Grundstücke, weitgehend versiegelte Grundstücksflächen, GRZ: 0,8 wahrscheinlich überschritten.
Im BPlan151 festgesetzte GRZ: 0,6; kein zusätzliches Baurecht; kein Ausgleichserfordernis.
- südlich der Humperdinckstraße und östl. der Wörlitzer Bahntrasse:
ehemals sehr hohe bauliche Inanspruchnahme der Grundstücke, größter Teil der Flächen sind heute freigelegt, GRZ: vor Abriss bis ca.0,8.
Im BPlan151 festgesetzte GRZ: 0,8; kein zusätzliches Baurecht; kein Ausgleichserfordernis.
- nördlich der Unruhstraße und westlich der Hans-Heinen-Straße:
hohe bauliche Inanspruchnahme der Grundstücke, hohe Anteile versiegelter Grundstücksflächen, GRZ: nicht unter 0,6.
Im BPlan151 festgesetzte GRZ: 0,6; kein zusätzliches Baurecht; kein Ausgleichserfordernis.
- südlich der Unruhstraße:
ehemals sehr hohe bauliche Inanspruchnahme der Grundstücke, Teile der Flächen heute freigelegt, hohe Anteile versiegelter Grundstücksflächen, GRZ: mindestens 0,6.
Im BPlan151 festgesetzte GRZ: 0,6; kein zusätzliches Baurecht; kein Ausgleichserfordernis.

Sogar wenn die nicht ausgleichspflichtigen Flächen rechnerisch in der Bilanz berücksichtigt werden -sie machen knapp 2.800 Punkte aus und erhöhen die "Bestandspunktezah!" um rund 33 %-, ergibt sich bei der Bilanzierung durch die im BPlan vorgesehene planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung auch ökologisch wirksamer Strukturen im besiedelten Bereich ein **Überschuss von 1.844 Punkten bzw. 22 %**. Dieser Überschuss kann für andere Maßnahmen angespart werden und damit ohne Aufgabe ökologischer Ziele den Haushalt der Stadt Dessau spürbar entlasten.

Der Punkteüberschuss belegt, dass mit der Realisierung des BPlans trotz zusätzlicher Bauflächen im nördlichen Teil des BPlans (nördl. der Humperdinckstraße) im Vergleich zum Status quo -d.h. für den Zeitraum, wo noch keine Gebäude beseitigt und die Bahnanlagen in Betrieb waren- eine Verbesserung bei der ökologischen Bilanz eintritt.

Bilanzierung Nutzungs-/Biotoptyp nach Magdeburger Modell	Wert- faktor je m2	Flächenanteil (m2) je Biotop-/Nutzungstyp		Biotopwert		Bemerkungen
		vorher Sp. 3 *)	nachher Sp. 4 *)	Sp.2xSp.3 vorher Sp. 5 *)	Sp.2xSp.4 nachher Sp. 6 *)	
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3 *)	Sp. 4 *)	Sp. 5 *)	Sp. 6 *)	
Bestand						
Ältere Ruderalfluren (In Spalte 3 = 0,1 Wertpunkte)	-	11.685		1.169	0	überwiegend auf Bahnanlagen
Jüngere Ruderalfluren (In Spalte 3 = 0,1 Wertpunkte)	-	20.060		2.006	0	überwiegend auf Bahnanlagen
Gebüschflächen	0,50	2.420	1.871	1.210	936	Sp. 4: "Erhalt vorhand. Bäume und Sträucher" (priv. Grün)
Hausgärten	0,40	2.966		1.187	0	
Flächen mit Ziergehölzen	0,20	367		73	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Rasenfläche	0,20	811		162	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Sand, Schotter ohne Veget.	0,10	7.074		707	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Sand, Schotter mit wenig Veg.	0,15	1.916		287	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Freigelegte Flächen	0,10	6.191		619	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Pflaster/Beton mit aufkomm. Ruderalveget.	0,10	138		14	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Weitgehend versieg. Flächen	0,05	18.635		932	0	nicht ausgleichspflichtig wegen Innenbereich
Gebäude, baul. Nebenanlagen	0,00	17.669		0	0	Sp.4 geht in Planung auf
Versiegelte Flächen	0,00	15.407		0	0	
Planung						
Erschließung vollversiegelt	0,00	0	11.362	0	0	
Erschließung teilversiegelt	0,10	0	5.654	0	565	
Verkehrsgrün	0,20	0	2.876	0	575	Humperdinckstr.; H.Heinen-Str.
Überbaubare Flä. UBA = 15158 m2	0,00	0	12.126	0	0	Annahme: Überbauung ca. 50 %, Rest gärtnerisch genutzt.
N. überbaubare Flä. UBA – 12332 m2	0,20	0	15.364	0	3.073	
Überbaubare Flä. Sonst. insg. 41433 m2	0,00	0	33.146	0	0	Annahme: Überbauung 80 %, Rest gärtnerisch genutzt.
N. überbaubare Flä. Sonst. insg. 13818 m2.	0,20	0	21.363	0	4.273	
Pflanzfläche (östl. Rand Geltungsbereich)	0,50	0	742	0	371	Fläche zum Anpflanzen ... (priv. Grün)
öffentl. Grünfläche (östl. Rand Geltungsbereich)	0,50	0	836	0	418	
Summe		105.340	105.340	8.366	10.210	
Biotopwertdiff. für Gesamtmaßnahme: Summe Sp. 6 minus Summe Sp. 5					1.844	

*) Spalten 3-6: Werte gerundet

Von 82 St. gem. Baumschutzsatzung "festgesetzten" Bäumen müssen 35 St. beseitigt werden.

Von 66 St. sonstigen Bäumen müssen 36 St. beseitigt werden.

• Nicht berücksichtigt sind in der Bilanz die rund 75 neu zu pflanzenden Bäume.

Zu den Überlappungsflächen BPlan/Planfeststellung: In die Bilanz sind alle im BPlan festgesetzten Nutzungen/ Maßnahmen eingestellt. Auf Kap. 3.1 wird verwiesen. Dort ist erläutert, welche Überlappungsflächen BPlan/Planfeststellung wie planungsrechtlich geregelt sind. Auch die Bestandsflächen (Sp. 3) umfassen nur den Regelungsbereich des BPlans.

8 Stadttechnische Erschließung

Der Aus- bzw. Neubau des erforderlichen Ver- und Entsorgungssystems für das Plangebiet ist sichergestellt. Auf den bereits baulich entwickelten Flächen (südöstlicher Teilbereich) sind Leitungen und Anlagen (sh. auch unter 5.4) für die Wasserversorgung sowie zur Abwasser-, Gas- und Stromversorgung vorhanden. Die neu zu erschließenden Flächen können an diese Anlagen angebunden werden.

Auf den Flächen des zukünftigen Umweltbundesamtes wird die Führung eines Mischwassersammelkanales durch Leitungsrechte abgesichert.

Die übergeordnete Trafostation in der Humperdinckstraße für den Bedarf der Umgebung wird nicht als Versorgungsfläche festgesetzt da sie nicht mehr im Geltungsbereich des B.Planes liegt.

An dem bestehenden Fernwärmeversorgungssystem können weitere Anschlußmöglichkeiten vorgesehen werden.

Die Abfallentsorgung ist gewährleistet. Die Beibehaltung des Wertstoffcontainer-Standplatzes in der Humperdinckstraße/Ecke Hans-Heinen-Straße wird nicht abschließend geregelt. Mit der planungsrechtlichen Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb der Straßenräume sind zukünftig unterschiedliche Standorte realisierbar. Bei der Standortwahl sind insbesondere stadtgestalterische Kriterien ausschlaggebend. Die Errichtung eines Wertstoffcontainer-Standplatzes im bezeichneten Bereich wird sichergestellt. So wird auch die Stellplatzeinrichtung unmittelbar an der Planstraße A vor der Einmündung in die Humperdinckstraße (Ostseite) ermöglicht.

Nach Angaben der MEAG befindet sich im Plangebiet eine Fernmeldetrasse der MEAG. Vor Aufnahme der Bauarbeiten wird um Rücksprache gebeten.

Im Plangebiet befindet sich nach Auskunft des Verbundnetzes Gas AG ein unterirdisch verlegtes Steuerkabel das sich nicht mehr in Betrieb befindet. Das Kabel kann zerstört bzw. überbaut werden.

Allgemein ist bei der Durchführung von Bauarbeiten (Erschließung, private Bauvorhaben) auf vorhandene, z.T. stillgelegte Ver-/Entsorgungsleitungen zu achten. Zur Vermeidung von Unfällen sowie Beschädigungen sollte vor Inangriffnahme von Erdarbeitung Rücksprache mit den Versorgungsträgern genommen werden.

Nach Angaben der DESWA sind folgende Sachverhalte bezüglich der Abwasserentsorgung im Plangebiet zu berücksichtigen.

sichtigen:

Laut der Abwassersatzung der Stadt Dessau ist das anfallende Regenwasser vor Ort zu versickern bzw. anderweitig zu nutzen. Erst wenn das nachweislich nicht möglich ist oder die Verwendung hierfür das übliche Maß überschreitet, kann eine Einleitung von Niederschlagswasser in das öffentliche Kanalnetz zugestimmt werden. Die im Plangebiet vorhandenen Mischwasserkanäle sind diesbezüglich bedingt aufnahmefähig. Aufgrund des zu erwartenden relativ hohen Grundwasserstands und der Mobilisierungsgefahr von Schadstoffen ist für die konzentrierte Versickerung des von versiegelten Flächen stammenden Regenwassers im Plangebiet ein entsprechender Nachweis der Unbedenklichkeit erforderlich.

Der grundhafte Ausbau von Straßen und Wegen ist rechtzeitig anzuzeigen. Erst mit Bekanntgabe des Vorhabens können die Anlagen in Rechtsträgerschaft der DESWA auf ihren Zustand überprüft werden. Gegebenenfalls werden dann Mittel für eine Auswechslung eingestellt und die Planung der neuen Anlagen in Auftrag gegeben, so dass mit dem Straßenausbau auch eine Leitungsverlegungen erfolgen kann.

Das vorhandene Trinkwassernetz kann nur im Rahmen des Grundschatzes entsprechend der vorhandenen Kapazitäten für die Bereitstellung von Löschwasser zur Verfügung stehen. Sind aufgrund unzureichender Kapazitäten des öffentlichen Wasserversorgungsnetzes die erforderlichen Mengen nicht bereitzustellen, sind objektkonkrete Maßnahmen (z.B.: Wasserbecken, Zisternen auf den Grundstücken) im Baugenehmigungsverfahren vorzusehen.

Zur Gewährleistung einer wirksamen Brandbekämpfung werden in der Planstraße A und B sowie Am Wörlitzer Bahnhof Löschwasserentnahmestellen vorgesehen.

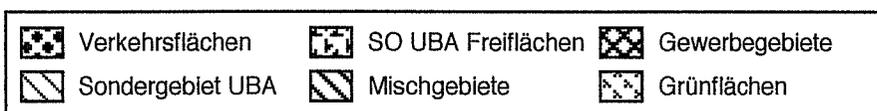
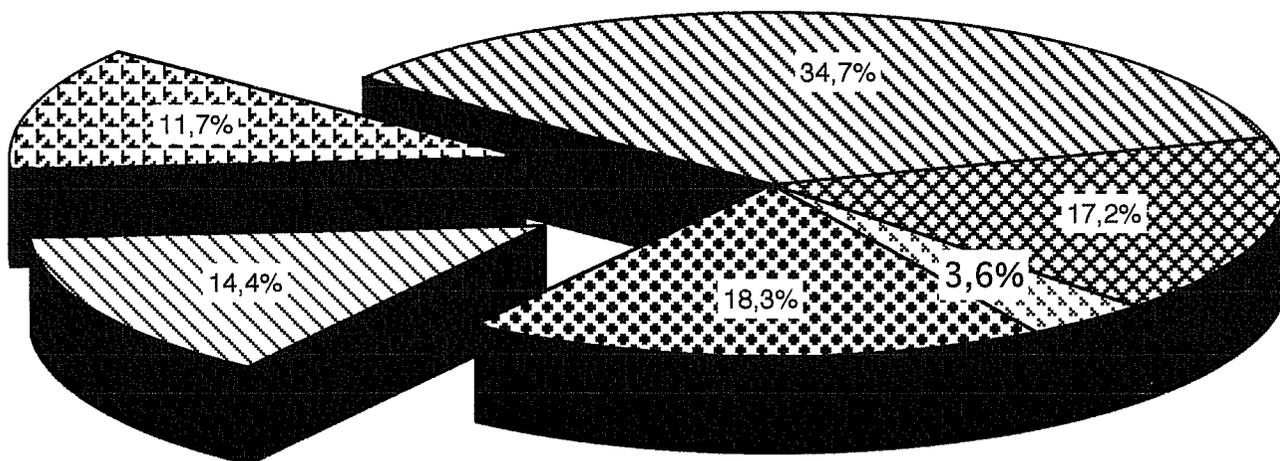
9 Flächenbilanz

Die folgende Flächenbilanz gibt alle im Geltungsbereich festgesetzten flächenwirksamen Gebiete und Nutzungen wieder, differenziert nach der jeweiligen Lage.

Sp.	Teilgebiet	Gesamtfläche (m ²)	überbaubar (m ²)	n. überbaubar (m ²)	Bemerkungen
1	Bauflächen:				
2	GEE nördlich Humperdinckstr. (ehem. Bahnanlagen)	18.098	14.478	3.620	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8. Ohne Zeilen 24+25.
3	MI nördl. Rand Geltungsbereich	1.457	1.165	291	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
4	MI nördlich Humperdinckstr.	6.684	5.347	1.337	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
5	MI südlich Humperdinckstr. (westl. UBA)	7.532	6.026	1.506	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
6	MI westlich H-Heinen-Str. (östl. UBA)	7.488	5.990	1.498	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
7	MI südlich Unruhstraße (westl. Planstr. B)	11.285	9.028	2.257	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
8	MI südlich Unruhstraße (östl. Planstr. B)	2.141	1.713	428	Annahme: max. zulässige Überbauung, GRZ 0,8
9	SO Bund (UBA-Gelände)	27.490	15.158	12.332	Annahme: zulässige Überbauung, GRZ 0,5 plus zul. Überschreitung
10	Bauflächen Zwischenbilanz	82.175	58.906	23.269	
11	Verkehrsflächen:				
12	bes. Verkehrsfläche Werderstraße	1.009			
13	Knoten Werderstraße/Schillerstr.	618			
14	Humperdinckstraße (einschl. Verkehrsgrün)	4.865			
15	Hans Heinen-Straße (einschl. Verkehrsgrün)	5.216			
16	Unruhstraße	1.873			
17	bes. Verkehrsfläche südlich Wörlitz. Bahnhof	3.521			
18	bes. Verkehrsfläche Planstraße A	614			
19	Planstraße B	1.100			
20	Fußweg zw. Planstr. A und Werderstr.	510			
21	Grünflächen:				
22	Parkanlage (zu Werderanlagen)	836			
23	Flächen mit Pflanzbindungen/Pflanzgeboten:				
24	Flächen mit Pflanzbindung (auf priv. Grundstücksfläche)	2.262			
25	Flächen mit Pflanzgeboten (auf priv. Grundstücksfläche)	742			
26	Gesamt	105.340			
27	Fläche Planfeststell.verfahren "Stadteinfahrt-Nord" (nachrichtl.)	2.922			

Art der Nutzung	ha	BPlan-Anteile	Kategorisierte Flächen (ha)
			Nicht überbaute Grundst.Freiflächen: 2,33
Verkehrsflächen	1,93	18,3%	Überbaute Flächen Ø GR ca. 50%: 5,89
Sondergebiet UBA	1,52	14,4%	
SO UBA Freiflächen	1,23	11,7%	Verkehrs- u. Wegeflächen: 1,93
Mischgebiete	3,66	34,7%	
Gewerbegebiete	1,81	17,2%	Grünflächen: 0,38
Grünflächen (incl. 5.170 m2 unveränd. Bestand)	0,38	3,6%	
Σ B.-Plan Nr. 151 "Revitalisierung Gasviertel" (incl. UBA) (incl. UBA)	10,53	100,0%	

Anteile der Bebauungsplanflächen



10 Planverwirklichung

10.1 Maßnahmen zur Bodenordnung

Die derzeitigen öffentlichen und privaten Eigentumsverhältnisse sind bei der Planung so berücksichtigt, dass dem Planzweck nichts entgegensteht.

Das für die endgültige Rechtskraft des Bebauungsplanes erforderliche Entwidmungsverfahren für die bestehenden Bahnflächen im Plangebiet ist abgeschlossen.

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.

Ein Umlegungsverfahren zur Neugestaltung einzelner Grundstücke ist zur Erreichung der Ziele des Bebauungsplanes nicht erforderlich.

10.2 Kostenschätzung

Die Kosten der Erschließungsmaßnahmen, die zur Verwirklichung des Bebauungsplanes alsbald verwirklicht werden sollen, werden überschlägig wie folgt veranschlagt:

*) Anm. zu nebensteh. Tabelle:
Bestandteile der Position
"Straßen- und Wegebau" sind:

- Herstellung Planstraße A
- Herstellung Planstraße B
- Herstellung Verkehrsfläche
südl. des Wörl. Bhf.
- Ausbau Fußweg zwischen
Planstraße A u. Schillerstraße

1	Straßen- und Wegebau incl. Straßenentwässerung, -beleuchtung, und -bepflanzung*			2.150.000 DM
2	Abwasserbeseitigung			500.000 DM
3	Wasserversorgung			150.000 DM
4	Sonstiges			0 DM
	Summe			2.800.000 DM

Die Stadt Dessau trägt davon den Teil, der durch Fördermittel, die Ortssatzungen oder durch Verträge mit Erschließungsträgern nicht gedeckt ist.

11 Wesentliche Auswirkungen der Planung

11.1 Städtebauliche Entwicklung der Gesamt- stadt und des Stadtteils

Die städtebauliche Erweiterung und der Umbau des Gasviertels ist ein wichtiger Impuls für die Innenentwicklung der Stadt Dessau. Auf den industriellen Brachflächen und den ehemaligen Bahnanlagen wird ein neues bzw. revitalisiertes Quartier entstehen, das sich verträglich in den bestehenden Stadtteil einfügt und diesen baulich- und strukturell abrundet.

Von vorrangiger Bedeutung ist die Einordnung des neuen Umweltbundesamtes. Städtebaulich wird die neue Behörde ein integrierter Bestandteil des Quartiers, der Stadt und der Region sein und dort als Katalysator weitere Entwicklungen in Gang setzen können.

Im weiteren Plangebiet wird vorrangig die Ansiedlung von Verwaltungs- und Dienstleistungsbetrieben angestrebt, die als verträgliche Bau- und Nutzungsstrukturen den Bestand und das neue Umweltbundesamt ergänzen.

11.2 Ortsbild

Die neue Stadteinfahrt-Nord definiert die Grenze des Plangebiets im Westen und Norden. Zukünftig wird sich entlang dieser Linie ein neuer Siedlungs- und Stadtrandes entwickeln, der mit räumlich wirksamen Baustrukturen das Gasviertel entlang der neuen Ortsdurchfahrt städtebaulich fasst und zu einem Abschluss bringt. Die bestehenden "Bebauungsinseln" und historischen Baustrukturen werden ein integrierter Bestandteil des neuentstehenden Quartiers. Die wichtigen Grünstrukturen des Gebietes werden zu erlebbaren, städtebaulich gliedernden Gestaltungs- und Funktionselementen weiterentwickelt und aufgewertet.

11.3 Verkehr

Die geplante Änderung der heutigen Ortsdurchfahrt im Zuge der B 184 (Albrechtstraße) durch die Stadteinfahrt-Nord bringt deutliche Auswirkungen für das Plangebiet mit sich. Das vorhandene und weitgehend beibehaltene Verkehrssystem wird nun umorgansiert. Die Hauptanbindung an das übergeordnete Netz erfolgt nun nicht mehr über die Verbindungsstraßen zur Albrechtstraße oder Antoinettenstraße, sondern über den Anschluß der Humperdinckstraße an die neue Umgehungsstraße. Das bedeutet zukünftig höhere Verkehrsbelegungen auf der Humperdinckstraße, aber auch auf

den übrigen Straßen, die zusätzliche Erschließungsfunktionen für die neuen Baugebiete und das Umweltbundesamt übernehmen.

11.4 Belange der Bevölkerung

Die neue Stadteinfahrt-Nord bringt Verlagerungen der Verkehrsbelastungen. Um hier die Auswirkungen für die Bevölkerung zu begrenzen, wird in Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss die Verträglichkeit zwischen der Straße und den neuen Nutzungen geregelt und den Belangen der Bevölkerung durch entsprechenden Immissionschutz Rechnung getragen.

Insgesamt wird mit der Planung eine Verbesserung und Aufwertung des Wohn- bzw. Arbeitsumfeldes für die Bevölkerung im Plangebiet und den östlich angrenzenden Bereichen erreicht.

11.5 Wirtschaft

Innerhalb des Plangebietes werden neue und gut integrierte Gewerbeflächen angeboten. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten verkehrlichen Anbindung sind es hochwertige Standorte insbesondere für dienstleistungsorientierte gewerbliche Neuansiedlungen, die wieder neue Arbeitsplätze in das Quartier bringen und die wirtschaftliche Entwicklung der Innenstadt mit vorantreiben.

11.6 Städtischer Haushalt

Die mit dem Bebauungsplan angestrebte städtebauliche Entwicklung auf ehemals bebauten oder mit Bahnanlagen besetzten 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. In diesem Zusammenhang führt die Revitalisierung des Gebietes zu einer städtebaulich gewünschten Konzentration der Bautätigkeiten auf solche Standorte, die bereits gut erschlossen sind oder gut angebunden werden können. Die Belastungen für den städtischen Haushalt werden so minimiert.

12 Quellenverzeichnis

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. (Planungsgruppe Ökologie+Umwelt, 1996 - Fortschreibung LPR 2000)

Landschaftsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt (1994, Fortschreibung 1999)

2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Dessau (1999)

Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der "Stadteinfahrt Nord" (Az.: 34.6-31027/F-02/01, vom 13. Mai 2003)

Planfeststellungsbeschluss für den "Ersatzneubau Bahn- hofsbrücke" (Az.: 34.6-31027-F-01/01, vom 24.07.2001)

UVS "Stadteinfahrt Nord" (Büro LPR)

Schalltechnische Untersuchung (Teil: Ausweisung neuer MI- und SO-Flächen) zum BPl. Nr. 151; Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, 2000.

Schalltechnische Nachuntersuchung (Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Garbsen, 22.09.2000.)

Gutachterliche Stellungnahme zum Lärmschutz (Neubau "Stadteinfahrt-Nord" in Dessau/B-Plan Nr.151, Halle Projekt GmbH, Halle, Nr. 2026-12, 28.03.2001, Bearb.: Dipl.-Phys. M. Weiße)

Städtebauliche Rahmenplanung für das Gasviertel (Büro ASP GmbH, Kassel, Feb. 1996)

Baugesetzbuch, Band I, Kommentar (Krautzberger, Ergänzungslieferung Sept. 2000)

aufgestellt, Dessau, 19 September 2003

in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt
der Stadt Dessau:

ASP	Architektur • Stadt- und Landschafts-Planung
Büro ASP GmbH Dessau • Kassel	Liebknechtstr. 5 06846 Dessau Tel. 0340-64602-0 Fax -50 Kunoldstraße 40 34131 Kassel Tel. 0561-93566-0 Fax -66

Dessau, den

Planverfasser

