

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 37
„Shopping- und Dienstleistungs-Center
Franzstraße/Askaniische Straße“

20. Februar 2009

Vorhabenträger:

„konsument“ Dessau GmbH
Neue Grünstraße 18
10179 Berlin

Telefon: 030 / 27584132
Telefax: 030 / 27584106
E-Mail: konsument-dessau@konsumverband.de

Ansprechpartner: Herr Klaus Off
Telefon: 030 / 27584132

Planung:



Ingenieurbüro Jester
Verkehrs-, Stadt-, Umweltplanung
Heinrich-Heine-Str. 12
30952 Ronnenberg

Telefon: 0511 / 43 43 41
Telefax: 0511 / 26 22 88 7
E-Mail: jester.ing-buero@arcor.de

Autor: Herr Dipl.-Ing. Nico Jester
Telefon: 0511 / 43 43 41

Stand der Planung: 20.02.2009
Bearbeitungsbeginn: 13.06.2006
Bearbeitungsende: siehe Stand der Planung

Umweltbericht:




GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH
Zweigstelle Hameln
Hefehof 23
31785 Hameln

Telefon: 05151 / 934-0
Telefax: 05151 / 934-266
E-Mail:

Autor(en) Herr Dipl. Ing. Thilo Busse
Telefon: 05151 / 934-108

Stand der Planung: 23.08.06
Bearbeitungsbeginn: 20.06.06
Bearbeitungsende: 23.08.06

Unterschrift Vorhabenträger



Unterschrift Planer

INHALTSVERZEICHNIS

1	Erfordernis der Planaufstellung	6
2	Lage, räumlicher Geltungsbereich	9
2.1	Lage im Stadtgebiet	9
2.2	Räumlicher Geltungsbereich	9
3	Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation	10
3.1	Übergeordnete Planungen	10
3.2	Flächennutzungsplan (FNP)	12
3.3	Sonstige Planungen	12
3.4	Planungsrechtliche Situation / Verfahren	13
4	Städtebauliche Bestandsaufnahme	14
4.1	Eigentumsverhältnisse	14
4.2	Baubestand	14
4.2.1	Nutzung	14
4.2.2	Bebauungsform	15
4.2.3	Gebäudehöhen	15
4.2.4	Gestaltungselemente	15
4.2.5	Denkmale	16
4.3	Grünstrukturen / Baumbestand	16
4.4	Verkehrerschließung	16
4.4.1	Straßen	16
4.4.2	Fußwege/Radwege	17
4.4.3	Ruhender Verkehr	17
4.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	17
4.4.5	Bahnanlagen	17
4.5	Stadttechnische Erschließung	17
4.5.1	Entwässerung	17
4.5.2	Trink- und Brauchwasser	17
4.5.3	Löschwasser	17
4.5.4	Elektroenergieversorgung	17
4.5.5	Gasversorgung	18
4.5.6	Wärmeversorgung	18
4.5.7	Telekommunikation	18
5	Planungskonzept	18
5.1	Städtebauliches Zielkonzept	18
5.2	Grünordnerisches Zielkonzept	19
5.3	Verkehrskonzept	19
5.4	Planungsalternativen	19
6	Begründung der wesentlichen Festsetzungen	20
6.1	Art, Maß und Umfang der Nutzungen	20
6.1.1	Art der baulichen Nutzung	20
6.1.2	Maß der baulichen Nutzung	22
6.1.3	Bauweise	23
6.1.4	Überbaubare Grundstücksfläche	23
6.1.5	Von Bebauung freizuhaltende Flächen und ihre Nutzung	24
6.2	Verkehrerschließung	24
6.2.1	Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie (VSC GmbH)	24
6.2.2	Beurteilung der während der Offenlage eingegangenen Anregungen zur verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH	27
6.2.3	Erforderliche bauliche Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum	37
6.3	Immissionsschutz	41
6.3.1	Lärm	41
6.3.2	Luftschadstoffe	56
6.3.3	Erschütterungen	57
6.4	Grünordnung	57

6.4.1	Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen innerhalb des Plangebietes	57
6.4.2	Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen außerhalb des Plangebietes	57
6.5	Örtliche Bauvorschriften	58
6.6	Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise	62
6.6.1	Bodenbelastungen	62
6.6.2	Baugrund/Grundwasserverhältnisse	62
6.6.3	Denkmalschutz	62
7	Stadttechnische Erschließung	62
7.1	Wasserversorgung	62
7.1.1	Trinkwasser	62
7.1.2	Löschwasser	63
7.2	Entwässerung	63
7.2.1	Schmutzwasser	63
7.2.2	Regenwasser	63
7.3	Energieversorgung	63
7.3.1	Elektroenergieversorgung	63
7.3.2	Gasversorgung	63
7.3.3	Fernwärme	63
7.4	Fernmeldeversorgung	64
7.5	Abfallentsorgung	64
8	Flächenbilanz	64
9	Planverwirklichung	64
9.1	Maßnahmen zur Bodenordnung	64
9.2	Kosten	64
9.3	Durchführungsvertrag / Städtebaulicher Vertrag	65
10	Wesentliche Auswirkungen der Planung	65
10.1	Natur und Landschaft	65
10.2	Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils	65
10.3	Verkehr	68
10.4	Belange der Bevölkerung	68
10.5	Wirtschaft	69
10.6	Städtischer Haushalt	69
11	Umweltbericht	69
11.1	Einleitung und Aufgabenstellung	69
11.1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele Bauleitplanung	70
11.1.2	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan	71
11.2	Bestandsanalyse und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes	73
11.2.1	Schutzgut Mensch	73
11.2.2	Schutzgut Pflanzen und Tiere	74
11.2.3	Schutzgut Boden	76
11.2.4	Schutzgut Wasser	76
11.2.5	Schutzgut Klima/Luft	76
11.2.6	Schutzgut Landschaft- und Ortsbild	76
11.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	77
11.2.8	Wechselwirkungen	77
11.2.9	Mögliche Umweltauswirkungen	77
11.3	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes	79
11.3.1	Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	80
11.3.2	Prognose bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)	87
11.4	Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen	87
11.4.1	Allgemeine umweltbezogene Zielvorstellung	88
11.4.2	Schutzgut Mensch	88

11.4.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	89
11.4.4	Schutzgüter Boden, Wasser, Klima / Luft	89
11.4.5	Schutzgut Landschaft / Ortsbild	89
11.4.6	Schutzgut Kulturgüter	89
11.4.7	Bilanzierung	89
11.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	96
11.6	Zusätzliche Angaben	97
11.6.1	Technische Verfahren der Umweltprüfung	97
11.6.2	Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen	97
11.7	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	97
12	Literatur- und Quellennachweis	98

Anlagen

1 Erfordernis der Planaufstellung

Gemäß dem Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Sachsen-Anhalt und des Regionalen Entwicklungsplanes der Planungsgemeinschaft Anhalt – Bitterfeld - Wittenberg ist die Stadt Dessau-Roßlau als ein Oberzentrum des Landes Sachsen-Anhalt eingeordnet. Die Stadt Dessau-Roßlau hat somit die Pflicht, den Anforderungen an ein Oberzentrum gerecht zu werden. Wesentlicher Bestandteil dieser Anforderungen ist eine funktionierende Innenstadt, die die nachfolgend beispielhaft aufgeführten Angebote in sich vereint:

- Wohnen und Arbeiten,
- Gewerbe und Konsum,
- Kultur und Erholung,
- gute verkehrliche Erschließung,
- städtebauliche Qualität, Baukultur etc.

Die Stadt Dessau-Roßlau hat bedingt durch ihre historisch gewachsene Bedeutung und die regionalen Bezüge zum Umfeld für den östlichen Teil Sachsen-Anhalt eine große Bedeutung als Einkaufsstadt. Zur Klärung der tatsächlichen Situation und zur Entwicklung von Perspektiven wurde im Jahr 1996 im Auftrag der Stadt Dessau durch die Unternehmensberatung BBE die Studie "Markt- und Standortuntersuchung des Einzelhandels in der Stadt Dessau unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der Innenstadt" vom April 1996 erstellt (nachfolgend kurz: BBE-Studie '96 genannt). Der Standort war seitdem immer im Leitbild der Stadtentwicklung enthalten, beginnend mit dem städtebaulichen Rahmenplan Museumskreuzung vom August 1998, über den Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes vom Januar 2003 bis zum Quartierskonzept Stadteinfahrt Ost vom Dezember 2005. Im Rahmen des letztgenannten Quartierskonzeptes sind verschiedene Varianten der Innenstadtentwicklung vorgestellt und diskutiert worden. Ein grundsätzliches Abweichen vom vorliegenden Einzelhandelskonzept ist auch heute noch nicht notwendig, wie die vorliegende gutachterliche Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 belegt. Somit hat die Stadt konsequent am Leitbild festgehalten.

Die ab 1990 erfolgten Ansiedlungen großflächiger Einzelhandelsbetriebe (u.a. Lebensmittel-einzelhandel, teils in Verbindung mit Baumärkten, Gartencentern) mit großen Parkplätzen am Stadtrand führten zu einer Stagnation bzw. sogar zu einem Rückgang der Einzelhandelsverkaufsflächen im Zentrum. Auch die beiden großen Kaufhäuser (ehem. HO und Konsument) mussten schließen, da sie kein wirtschaftlich zu betreibendes Flächenangebot anbieten konnten. Die übrige Geschäftsstruktur im Zentrum ist seitdem durch ständige Wechsel gekennzeichnet.

Ein erster Versuch zur Stärkung der Innenstadt wurde mit der Verwirklichung des Fürst-Leopold-Carreés in der Nähe des Bahnhofs gemacht. Bedingt durch dessen kleinteilige Verkaufsflächenstruktur war dort eine Ansiedlung eines Einzelhandelsmagneten zur Belebung des Zentrums aber nicht möglich. Erst 1995 konnte mit der Eröffnung des Rathaus-Centers ein echter Anziehungspunkt in der Innenstadt geschaffen werden, der zu einem Stopp des Abwanderungstrends und zu einer Rückholung der Kaufkraft in die Innenstadt führte.

Weitere seitdem entstandene Einkaufszentren (EKZ) wie die Wagnerpassage und das EKZ am Albrechtsplatz sind bedingt durch ihr Angebot und ihre Lage nicht im Stande, die Innenstadt weiter zu stärken. Durch die Eröffnung der BAB A 14 Magdeburg – Leipzig wurde die Erreichbarkeit der beiden anderen Oberzentren in Sachsen-Anhalt deutlich verbessert. Dadurch wanderte nun wieder Kaufkraft aus dem Zentrum von Dessau-Roßlau in deren attraktive Innenstädte ab.

Ein erhebliches Problem des Handelsstandortes Dessau-Roßlau ist bisher die Verteilung seiner Verkaufsflächen. Die größten Verkaufsflächenanteile (ca. 79 %) sind außerhalb der Innenstadt angesiedelt. Der heutige Verkaufsflächenanteil der Innenstadt beträgt ca. 21 %, davon befinden sich wiederum allein 74 % im Rathaus-Center.

Gemessen an der Gesamtverkaufsfläche stößt Dessau-Roßlau an seine Grenzen. Es besteht also ein deutliches Missverhältnis zwischen Innenstadthandel und Handelseinrichtungen in peripheren Lagen.

Um den Einkaufsstandort Dessau-Roßlau zukünftig wieder zu stärken, ist es nach Aussage der BBE-Studie '96 erforderlich, neben dem Rathaus-Center ein zweites Einkaufszentrum mit starker

Magnetwirkung in der Innenstadt zu etablieren. Genau diese Korrektur des Ungleichgewichtes zwischen Innenstadt und „grüner Wiese“ soll durch den Standort erreicht werden, da damit die Innenstadt gestärkt und die Angebotspalette auf eine deutlich breitere Basis gestellt wird. Weiterhin wird die einseitige Konzentration auf nur einen Innstadtstandort (Rathaus-Center) ebenfalls durch den geplanten Standort abgemildert, was erfahrungsgemäß für die Belebung der Innenstadt förderlich ist. Nach dem Handelsatlas 2006 der IHK hat die Stadt Dessau zwischen 1999 und 2005 großflächige Handelsflächen in deutlichem Umfang verloren, während andere Oberzentren und auch viele Mittelzentren Zugewinne hatten. Das dient insgesamt nicht der oberzentralen Funktion der Stadt. Mit der vorgelegten Planung soll diesem Trend entgegengetreten werden.

In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE wird dieser Sachverhalt auf Seite 37 ausdrücklich bestätigt. Nur so kann verlorengegangene Kaufkraft zurück gewonnen werden und eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Innenstadt erfolgreich sein. Weiterhin sagt die Studie (S. 41) aus:

„Zur Entfaltung einer Sogwirkung mit befruchtenden Effekten für den umliegenden Einzelhandel bedarf es einer Mindestgröße des EKZ. Die vorgesehene Größenordnung von ca. 15.000 m² Verkaufsfläche (VK) reicht aus, einen solchen Effekt zu erzielen. Die BBE empfiehlt, bei etwaigen Modifizierungen des Konzeptes die genannte Größenordnung nicht gravierend zu unterschreiten.

Ebenfalls aus Gründen der Sogwirkung und Frequenzbringerfunktion für benachbarte Einzelhandelsgeschäfte sollte darauf geachtet werden, dass zumindest ein, nach Möglichkeit auch mehrere größere Magnetbetriebe in das neue EKZ integriert werden. Ein gänzlicher Verzicht auf einen Magnetbetrieb zugunsten einer agglomerierten Ansiedlung vieler kleiner Anbieter ist nicht zu empfehlen. Neben einem/mehreren Magnetbetrieben sollte selbstverständlich eine Shop-Zone für kleinteiligen Handel eingerichtet werden. Dieser Umstand ist nicht nur als Chance speziell für mittelständische Einzelhändler in der Stadt anzusehen, sondern auch aus Sicht der Kunden des neuen EKZ zu begrüßen.

Hinsichtlich der Kompetenz der Anbieter sollten bei den Magnetbetrieben nach Möglichkeit solche Anbieter bevorzugt werden, welche durch besondere Marktstärke den gewünschten Sog- und Frequenzbringereffekt in besonderer Weise ermöglichen können.“

Das neue EKZ soll Kaufkraft gebündelt anziehen. Hierzu gehört auch die Ansiedlung von Fachmärkten, die sich bisher bedingt durch die fehlenden Flächenangebote in der Innenstadt überwiegend am Stadtrand niedergelassen haben. Der Neubau ermöglicht ein attraktives Flächenangebot an einem innerstädtischen Ort. Allerdings sollte das Warenangebot der Fachmärkte nicht mit denen im Rathaus-Center konkurrieren, um eine gegenseitige Schwächung zu vermeiden. Nach der Stadt vorliegenden Informationen des Investors sind bisher 9 in Dessau-Roßlau nicht vertretene Handelseinrichtungen mit ca. 80 % der Gesamtverkaufsfläche gebunden, die unter anderem aus der Unterhaltungselektronik und der Bekleidungsbranche kommen. Nach der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007, Seite 26 sind das die Betriebe, mit denen bislang freie Kaufkraft und die Anziehung anderenorts gebundener Kaufkraft erreicht und somit Alleinstellungsmerkmale für eine oberzentrentypische Angebotsstruktur geschaffen werden kann. Nur durch eine Bündelung der Kaufkraft im Center mittels einer ansprechenden Nutzungsstruktur, Größe und Erlebnisqualität können positive Effekte für die Belebung der Innenstadt von Dessau-Roßlau erreicht werden.

Die durch die Stadt beauftragte gutachterliche Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 weist nach, dass das mögliche Risiko einer eventuellen Verlagerung von Kundenströmen im Bereich Zerbster Straße/Poststraße vorhanden, die Wahrscheinlichkeit des Eintretens aber gering ist. Folgende Gründe sind hierfür verantwortlich:

Der zur Fußgängerzone ausgebaute Abschnitt der Zerbster Straße stellt innerhalb der Dessauer Kernstadt den Bereich mit der höchsten Aufenthaltsqualität dar. Diese Tatsache spiegelt sich u. a. darin wider, dass sich in den vergangenen Jahren neben Einzelhandelbetrieben eine Reihe von Gastronomiebetrieben angesiedelt haben. Außerdem verfügt die Platzfläche über gute Voraussetzungen für die Nutzung von Märkten und öffentlichen Veranstaltungen. Diese besondere Bedeutung der südlichen Zerbster Straße innerhalb der Stadt Dessau-Roßlau lässt aus Gutachtersicht erwarten, dass dieser Bereich auch künftig für diverse Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Veranstaltungen, Feste etc.) attraktiv sein wird. Die bestehenden Potenziale, die dieser Bereich bietet, sollten hier jedoch künftig auch konsequent ausgenutzt werden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich mit dem Rathaus-Center auch künftig der mit Abstand stärkste Einzelhandelsmagnet der Dessauer Kernstadt im direkten Umfeld der Zerbster Straße befindet. Die Situation würde sich aus Gutachtersicht anders darstellen, wenn das nähere Umfeld der Zerbster Straße künftig nur noch eine untergeordnete Versorgungsbedeutung einnehmen würde.

Die Überschneidung im Sortimentsangebot zwischen den in der Zerbster Straße ansässigen, in der Regel inhabergeführten Geschäften und dem geplanten, durch Fachmärkte geprägten Einkaufszentrum auf dem Horten-Gelände wird erwartungsgemäß gering sein, weshalb mit keinen nennenswerten Konkurrenzwirkungen zu rechnen ist.

Damit sind städtebaulich negative Auswirkungen auf den Bereich Zerbster Straße / Poststraße auszuschließen, zumal durch die Realisierung des Standortes keine anderen Entwicklungen verhindert werden.

Der Standort für das „Shopping- und Dienstleistungs-Center Franzstraße/Askanische Straße“ ist seit Anfang des 20. Jahrhunderts als Handelsstandort genutzt worden. Anfangs siedelte sich auf der Vorhabenfläche das damals größte Tuchversandhaus Deutschlands, die Firma F.A. Seiler an. Im Bereich der Straßenkreuzung zweier überregional wichtiger Straßen (heute B 184 und B 185) entstand gegenüber die Kunsthalle, das heutige Museum für Naturkunde und Vorgeschichte. An diesem Punkt kreuzten sich die beiden Hauptstrecken der Dessauer Straßenbahn, hatten sich bekannte Geschäfte und Restaurants niedergelassen.

Im 2. Weltkrieg wurden wesentliche Teile der Bebauung zerstört. Das Warenhaus und das Museum wurden allerdings erhalten bzw. wieder aufgebaut. In den 70er Jahren wurde der zentrale Knotenpunkt nach den damaligen städtebaulichen Vorstellungen umgebaut. Es entstanden entlang der erheblich verbreiterten Hauptverkehrsachsen 5-geschossige Wohngebäude mit Geschäftsnutzungen in den Erdgeschossen. Das überregional bekannte Warenhaus wurde bis 1990 als Konsument-Warenhaus, danach als Horten-Kaufhaus betrieben. 1995 zog sich die Horten-Handelskette vom Standort zurück. Durch den anschließenden Gebäudeleerstand setzte zusehends der Verfall der Substanz an. Das Gelände bildet heute einen erheblichen städtebaulichen Missstand.

Diverse Überlegungen und Prüfungen in den letzten Jahren haben zu der Erkenntnis geführt, dass die vorhandene Bausubstanz nicht geeignet ist, sie wirtschaftlich einer neuen, für das Zentrum der Stadt attraktiven Nutzung zuzuführen. Es ist deshalb geplant, das Gelände vollständig zu beräumen und einen Neubau zu errichten, der diesen Bereich durch seine äußere und innere Gestaltung städtebaulich aufwertet und zu einem Anziehungspunkt der Innenstadt macht.

Das geplante EKZ ist optimal an das innerörtliche und überörtliche Verkehrsnetz sowie an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Durch die im Verkehrsentwicklungsplan aufgezeigte geplante Verlagerung des Durchgangsverkehrs von den Bundesstraßen auf neue Umgehungsstraßen um die Innenstadt herum und verbindende Tangentensysteme wird der Knotenpunkt Franzstraße (B 184) / Askanische Straße (B 185), die sogenannte „Museumskreuzung“ spürbar von Verkehr entlastet werden. Zugleich ist der Standort für mit den Kfz anreisende Besucher direkt über die Askanische Straße zu erreichen, so dass das nachgeordnete Straßennetz und angrenzende, relativ ruhige Wohnquartiere nicht wesentlich von zusätzlichem Kfz-Verkehr belastet werden. Es ist somit festzustellen, dass der vorgesehene Standort durch die sehr gute Erreichbarkeit am „Eingang“ zur Innenstadt für ein EKZ prädestiniert ist. Durch die Entstehung einer attraktiven Einkaufs- und Erlebniswelt kann der südliche Rand des Zentrums von Dessau-Roßlau wiederbelebt bzw. im Umfeld des EKZ gestärkt werden und damit auch zu einer Stärkung der gesamten Innenstadt maßgeblich beitragen.

Die von der IHK geforderten zusätzlichen stadtplanerischen Integrationsmaßnahmen für den Standort sind stadt- und verkehrsplanerische Zielsetzungen und Beschlusslagen der Stadt. Im Rahmen von URBAN II wurde das Gutachterverfahren zur Vernetzung und Gestaltung des innerstädtischen Bereichs Kavaliertstraße im Jahre 2001/2002 durchgeführt und der Umbau des ehemaligen AOK-Gebäudes zum Sport- und Kurshaus des Philanthropinums, der Umbau des Alten Theaters zum Kulturzentrum und die Schaffung einer Grünachse Altes Theater-Stadtpark mit dem Durchbruch Kavaliertstraße geplant und zum Teil schon realisiert.

Die städtische Aufwertung und die Verbesserung des Verweilcharakters für Fußgänger als auch die Verkehrsberuhigung der Museumskreuzung, der Kavaliertstraße und der Askanischen Straße sind Gegenstand der Stadtentwicklungspolitik. So wurde im Beschluss des Stadtrates vom 13.07.2005

zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP '05) festgeschrieben, dass die Verkehrsberuhigung der Innenstadt schrittweise umzusetzen ist. Als konkrete Maßnahmen in der Innenstadt sind u. a. im VEP '05 verankert:

- Umgestaltung der Kavaliertstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavaliertstraße
- Rückbau der Askanischen Straße auf 2 durchgehende Fahrstreifen und Aufwertung des Straßenraumes inkl. Geschwindigkeitsreduzierung.

Damit ist das geforderte Zusammenwachsen der verschiedenen Handelslagen gewährleistet und die immer noch deutlich ausgeprägte Handelslage Kavaliertstraße würde aufgewertet. Da der Standort einzelhändlerisch vorgeprägt ist, eine geringe Entfernung sowie einen räumlichen und funktionalen Bezug zum Haupteinkaufsbereich hat und das Verbindungsglied, die Kavaliertstraße über die Frequenz erzeugende Wirkung des Standortes gestärkt und aufgewertet wird, kann eine funktionale Einbindung des geplanten Einkaufszentrums in die zentralen Versorgungsstrukturen gewährleistet werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass es durch die sehr kleinteilige Geschäftsstruktur im zentralen Einkaufsbereich von Dessau-Roßlau keine Ladeneinheiten gibt, in denen größere Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden könnten. Dies ist auch als Grund dafür anzusehen, dass es in Dessau-Roßlau keine "typische" Einkaufsstraße mit mittelgroßen bis großen Einzelhandelsgeschäften gibt. Und gerade für mittelgroße bis große Einzelhandelsbetriebe ist der Standort konzipiert.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Dessau-Roßlau stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen dar. Die im Shopping- und Dienstleistungszentrum zulässigen Nutzungen fügen sich in die für gemischte Bauflächen in einer Innenstadt üblichen Nutzungen ein. Für das Plangebiet gibt es bisher keine verbindliche Bauleitplanung. Da die vorgesehene Baumaßnahme sich nicht nach § 34 Abs. 1 BauGB nach Art und Maß der Nutzung noch nach der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche in die nähere Umgebung einfügt, muss für das Vorhaben ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden. Dieses Instrumentarium ist besonders geeignet, da es sich bei dem geplanten Vorhaben um eine konkrete, zeitlich und räumlich begrenzte, von einem Investor durchgeführte Baumaßnahme handelt.

2 Lage, räumlicher Geltungsbereich

2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt am Südrand der Innenstadt, ca. 350 m vom Zentrum um das Rathaus entfernt. Das Vorhaben grenzt an den zentralen Kreuzungspunkt Franzstraße / Askanische Straße, die sogenannte „Museumskreuzung“. Auf der Fläche des Vorhabens befinden sich das seit 1995 leer stehende, mehrgeschossige Gebäude des ehemaligen Horten-Warenhauses sowie eine Reihe von Nebengebäuden. Das seit Anfang des 20. Jahrhunderts als Handelsstandort genutzte Areal wird neben den oben genannten Straßen von der Georgenstraße, der Kantorstraße und der Rennstraße begrenzt. Durch die Umgestaltungen in den 70er Jahren mit aus heutiger Sicht überdimensioniert breiten Straßenräumen der Franzstraße und Askanischen Straße ist die städtebauliche Qualität dieses Bereiches nach heutigem Empfinden wenig ansprechend. Mit der Schließung des Horten-Kaufhauses 1995 verlagerte sich der Einkaufsbereich schwerpunktmäßig wieder in den historischen Bereich zwischen Kavaliertstraße und Rathaus.

2.2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet ist insgesamt ca. 25.400 m² groß und liegt innerhalb der Flure 28 und 34 der Gemarkung Dessau. Die Plangebietsgrenzen bilden im Norden die Askanische Straße (B 185), im Nordosten die Georgenstraße, im Südosten die Kantorstraße, im Süden die Rennstraße und im Westen die Franzstraße (B 184). Im Plangebiet ist inselförmig eine Fläche von ca. 615 m² von der Bauleitplanung ausgespart. Hierbei handelt es sich um die Flurstücke 4335 und 4336, auf denen sich ein Neubau mit Nebenanlagen befindet.

Die Verkehrsflächen der an das Vorhaben angrenzenden Straßen wurden in den Vorhaben- und Erschließungsplan einbezogen, um die Erschließung des Vorhabens durch den Verkehr wie auch mittels Ver- und Entsorgungseinrichtungen auf den an das Vorhaben angrenzenden öffentlichen Flächen verbindlich regeln zu können.

Die Geltungsbereichsgrenze wird wie folgt beschrieben:

im Norden verläuft die Geltungsbereichsgrenze am Nordrand der Fahrbahn der Askanischen Straße von der Westgrenze des Flurstücks 4324/2 (Einmündung in die Franzstraße) bis zur nördlichen Verlängerung der westlichen Flurstücksgrenze des Flurstücks 4432/2 (Haus Nr. 21),

im Osten senkrecht über die Askanische Straße bis zum westlichen Eckpunkt der Fassade des Hauses Nr. 21, von dort nach Westen entlang der Hausfronten und der das Kirchengrundstück begrenzenden Mauer, der Nordgrenze des Flurstücks der St. Georgenkirche, der Westgrenze der Flurstücke des Gemeindezentrums bis zur Südecke des Flurstücks 4352/1, ca. 10,95 m entlang der Südostgrenze des Flurstücks 4352/1, dann in einem Winkel von 58° nach Südosten abknickend ca. 5,5 m nach Südosten, nun nach Südwesten abknickend bis zu einem Eckpunkt an der Südwestgrenze des Flurstücks 8747, weiter in Richtung Südosten entlang der Südwestgrenze des Flurstücks 8747 bis zum Auftreffen auf das Flurstück 8749 der Kantorstraße an der Einmündung der Georgenstraße, an diesem Punkt die Kantorstraße rechtwinklig querend bis zur Grenze des Flurstücks 10136,

im Südosten wird die Geltungsbereichsgrenze durch die Südostgrenze des Flurstücks der Kantorstraße bis zu einem Punkt gegenüber dem südlichen Radiusende der Einmündung der Rennstraße definiert,

im Süden verläuft die Geltungsbereichsgrenze senkrecht über die Kantorstraße bis zum südlichsten Eckpunkt der Südgrenze der Rennstraße (Flurstück 8752), weiter entlang der Südgrenze der Rennstraße (Flurstücke 8752, 5074/1 bis zu einem Punkt ca. 16,4 m östlich des südwestlichen Eckpunktes des Flurstücks 5074/1, von dort bis zur Einmündung in die Franzstraße (Ostgrenze des Flurstücks 10110) einen ca. 1,3 m breiten Streifen des Flurstücks 8755 einbeziehend, von dort ca. 11 m in Richtung Süden entlang der Flurstücksgrenze der Franzstraße, weiter rechtwinklig nach Westen bis zur östlichen Fahrbahnkante der Franzstraße,

im Westen entlang der östlichen Fahrbahnkante der Franzstraße bis zum Auftreffen auf die östliche Flurgrenze des Flurstücks 9371 im Einmündungsbereich Askanische Straße, weiter entlang der östlichen Flurgrenze des Flurstücks 9371 bis zum Nordrand der Fahrbahn der Askanischen Straße.

Vom Geltungsbereich ausgenommen sind die im südwestlichen Plangebietsteil liegenden Flurstücke 4335 und 4336.

Das Grundstück des Vorhabens ist nahezu eben und liegt auf einer Höhe von ca. 62,6 bis 63,7 m ü. HN, wobei sich der Tiefpunkt an der Museumskreuzung befindet.

3 Übergeordnete und sonstige Planungen, planungsrechtliche Situation

3.1 Übergeordnete Planungen

Seit dem 23. August 1999 (zuletzt geändert 2005) ist das Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) in Kraft. Die Leitvorstellung der Raumordnung in Sachsen-Anhalt ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt. Nachfolgend werden wesentliche vorhabenrelevante Grundsätze und Ziele in Auszügen aufgezeigt:

Grundsätze der Raumordnung (Auszüge)

Die dezentrale Siedlungsstruktur in Sachsen-Anhalt mit ihrer Vielzahl leistungsfähiger Zentren und Stadtregionen ist zu erhalten. Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren und auf ein System leistungsfähiger Zentraler Orte auszurichten.

Die Infrastruktur ist mit der Siedlungs- und Freiraumstruktur in Übereinstimmung zu bringen. Eine Grundversorgung der Bevölkerung mit technischen Infrastrukturleistungen der Ver- und Entsorgung ist flächendeckend sicherzustellen. Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln.

Die Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur soll darauf ausgerichtet werden, dass der Bevölkerung in allen Landesteilen in zumutbarer Entfernung die erforderlichen Einrichtungen bereitgestellt werden, um damit die allgemeinen Lebensbedingungen zu verbessern.

Verdichtete Räume sind als Wohn-, Produktions- und Dienstleistungsschwerpunkte zu sichern.

Insbesondere in den Zentralen Orten von ländlichen Räumen sind die für die überörtliche Versorgung der Bevölkerung notwendigen Infrastruktureinrichtungen zu erhalten und - soweit erforderlich - auszubauen.

Das Vorhaben stärkt mit seiner Anziehungskraft die Innenstadt von Dessau-Roßlau als Zentralen Ort in ländlichen Räumen und dient dem Erhalt und Ausbau der notwendigen Infrastruktureinrichtungen.

Bei der weiteren Siedlungsentwicklung haben die städtebauliche Innenentwicklung, Wohnungsmodernisierung, städtebauliche Erneuerung und Verbesserung des Wohnumfeldes Vorrang vor der Neuausweisung von Flächen im Außenbereich.

Das Vorhaben wird auf einer innerstädtischen Brachfläche entwickelt. Hierdurch wird an städtebaulich prägnanter Stelle die Innenentwicklung im Einklang mit dem Umfeld gesichert.

Die Einzelhandelsentwicklung ist an den Bedürfnissen der Menschen auszurichten. In allen Landesteilen soll eine bedarfsorientierte Versorgung mit Ge- und Verbrauchsgütern sowie Nahrungs- und Genussmitteln und Dienstleistungen durch eine räumlich ausgewogene und auf die differenzierten funktionalen Anforderungen der zentralörtlichen Gliederung (Ober-, Mittel-, Grundzentren, ländliche Räume) ausgerichtete Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur erfolgen.

Das Vorhaben stärkt durch seine auf der Grundlage der Empfehlungen der GMA festgesetzte Größe und Nutzungsstruktur das in einem Oberzentrum zu erwartende Angebot an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, unterstützt die Einzelhandelsentwicklung im nahen Umfeld und der gesamten Innenstadt von dem in einem ländlichen Raum gelegenen Oberzentrum Dessau-Roßlau.

Ziele der Raumordnung zur nachhaltigen Raumentwicklung (Auszüge)

Oberzentren sind als Standort hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen, wissenschaftlichen und politischen Bereich mit überregionaler und zum Teil landesweiter Bedeutung zu sichern und zu entwickeln.

Öffentliche Mittel sollen in den Zentralen Orten schwerpunktmäßig eingesetzt werden, ... insbesondere zur Erhöhung der örtlichen Attraktivität durch die Schaffung von Standortvoraussetzungen für die Entwicklung von Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen und innerstädtischem Einzelhandel besonders durch den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur...

Die Ausweisung von Sondergebieten für Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 der BauNVO ist an Zentrale Orte der oberen oder mittleren Stufe zu binden....

Die in diesen Sondergebieten entstehenden Projekte sollen

- mit ihrem Einzugsbereich den Verflechtungsbereich des Zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten,
- städtebaulich integriert werden,
- eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung nicht gefährden,
- mit qualitativ bedarfsgerechten Linienverkehrsangeboten des ÖPNV sowie mit Fuß- und Radwegnetzen erschlossen sein oder zeitgleich erschlossen werden,
- durch auftretende Personenkraftwagen- und Lastkraftwagenverkehre zu keinen unverträglichen Belastungen in angrenzenden Siedlungs-, Naherholungs- und Naturschutzgebieten führen.

Oberzentren sind

- die Stadt Dessau-Roßlau
- die Stadt Halle
- die Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Vorhaben als großflächiges Objekt mit vielfältigen, auch großflächigen Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistungsangeboten ist prädestiniert für einen zentralen Standort in einem Zentralen Ort der oberen Stufe wie Dessau-Roßlau. Der Standort ist städtebaulich integriert, gut an den ÖPNV sowie Rad- und Fußwege angebunden. Der Individual- und Lieferverkehr kann vertraglich abgewickelt werden (siehe auch Grundsatz 3.2.9 des LEP-LSA). Das Vorhaben entspricht auch den Inhalten des seit dem 24.12.2006 rechtswirksamen Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Anhalt – Bitterfeld – Wittenberg.

3.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Flächennutzungsplan der Stadt Dessau wurde im April 2004 genehmigt und ist seit dem 26.06.2004 rechtswirksam. Darin sind das Plangebiet und die nähere Umgebung als gemischte Bauflächen dargestellt. Mit der Ausweisung als gemischte Baufläche nach § 1 (1) BauNVO als allgemeine Art der baulichen Nutzung im Flächennutzungsplan ergibt sich die Möglichkeit der Ausweisung eines Kerngebietes (MK) nach § 1 (2) BauNVO als besondere Art der baulichen Nutzung. Nach § 11 (3) BauNVO sind Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe nur in Kerngebieten nach § 7 BauNVO und in festgesetzten Sondergebieten möglich. Wie oben dargelegt, leitet sich das Kerngebiet aus der ausgewiesenen gemischten Baufläche ab. Deshalb ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes nicht notwendig und der Plan ist aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan entwickelt. Eine Ausweisung eines Sondergebietes für großflächige Einzelhandel ist deshalb nicht erforderlich und auch rechtlich nicht geboten, da am Standort nach textlicher Festsetzung 1 und im Quartier ausdrücklich ein wesentlich größeres Nutzungsspektrum zugelassen werden soll (nicht störendes Gewerbe im Sinne des § 6 BauNVO, Räume für freie Berufe, Büroräume, Fitness- und Wellnessseinrichtungen, Räume für Gesundheitseinrichtungen, Geschäfts- und Bürohaus Rennstraße 9), welches nicht dem Einkaufszentrum oder großflächigen Einzelhandelsbetrieb nach § 11 (3) BauNVO entspricht. Nach § 12 (3) BauGB ist die Stadt im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ausdrücklich nicht an die Festsetzungen des § 9 BauGB gebunden. Somit ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Sonstige Planungen

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 37 liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 144 „Innenstadt Dessau“. Rechtswirksame Bebauungspläne bestehen weder im Plangebiet noch im nahen Umfeld.

Für den Bereich der „Museumskreuzung“ gibt es einen städtebaulichen Rahmenplan (Büro ASP, 1997).

Im Bereich der Franzstraße und der Einmündung Askanische Straße befindet sich die Grenze des Planfeststellungsverfahrens "Neubau Straßenbahn Dessau-West" im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Sie wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Es existiert eine Markt- und Standortuntersuchung des Einzelhandels der Stadt Dessau unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der Innenstadt (1996) sowie ein Standortgutachten für das Planvorhaben „Shopping- und Servicecenter Dessau“ – Askanische Straße / Franzstraße vom Februar 2007.

Weiterhin gibt es:

- einen Landschaftsplan,
- ein Quartierskonzept „Stadteinfahrt Ost“ (2006),
- ein Urban II Gutachterverfahren „Gestaltung Kavallerstraße“ (2002).

3.4 Planungsrechtliche Situation / Verfahren

Nach § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils nur dann zulässig, wenn es sich nach den nachfolgend aufgeführten Kriterien in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt:

- Art und Maß der baulichen Nutzung,
- Bauweise,
- Grundstücksfläche, die überbaut werden soll,

und die Erschließung gesichert ist.

Ein Vorhaben fügt sich nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein, wenn es den Rahmen der in der näheren Umgebung vorhandenen Bebauung einhält. Die rahmenbildenden Kriterien für das Maß der baulichen Nutzung sind die Grund- und Geschossflächenzahl, die Zahl der Vollgeschosse und die tatsächlichen Baukörperabmessungen der vorhandenen Bebauung.

Das geplante Vorhaben sieht eine komplette Überbauung der Grundstücksfläche vor, hält damit den Rahmen der in der näheren Umgebung vorhandenen Bebauung nicht ein. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verwirklichung des Vorhabens ist deshalb die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erforderlich.

Das in den nachfolgenden Punkten begründete Planungskonzept basiert auf diversen Untersuchungen. In der Offenlage wurde geäußert, dass der vorgesehene Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau-Roßlau nichtig wäre, würde ein vorhabenbezogener Bebauungsplan in der offengelegten Form beschlossen. Es seien erhebliche Abwägungsmängel erkennbar, die sich im Unterlassen gebotener gutachterlicher Untersuchungen und entsprechender Bewertungen der geplanten Situation und auch in der Falschbewertung erkannter Konflikte zeigen.

Dieses sieht die Stadt Dessau-Roßlau nicht so. Im Scopingtermin am 29.06.2006 wurde durch die zuständigen Behörden und Ämter ein Gutachten zur Verkehrssituation, zur Schallimmission und zu Luftschadstoffen gefordert. Diese wurden mit der verkehrstechnischen Studie von der VSC GmbH vom August 2006 einschließlich der Ergänzung vom 30.08.2007, dem Gutachten GU4.2/06-182-1 der MFPAG Leipzig GmbH vom 21.08.2006 und der Luftschadstoffimmissionsprognose der IDU mbH vom 15.08.2006 vorgelegt und mit offen gelegt. Ein Unterlassen gebotener gutachterlicher Untersuchungen ist deshalb nicht erkennbar, zumal während der Bearbeitung und im Ergebnis der Offenlage keine weiteren gutachterlichen Untersuchungen von den zuständigen Behörden und Trägern öffentlicher Belange gefordert wurden.

Lediglich für die Schallimmissionsprognose wurde in Vorbereitung der Abwägung eine überarbeitete Fassung vom 04.01.2007 und für den Satzungsbeschluss eine Endfassung vom 01.03.2008 erstellt, in denen auf die Hinweise des Gegengutachtens eingegangen wurde. Ein Unterlassen entsprechender Bewertungen oder eine Falschbewertung erkannter Konflikte ist ebenfalls nicht erkennbar, da in den Stellungnahmen der zuständigen Behörden und Träger öffentlicher Belange, denen allen die Gutachten vorgelegen haben, ausdrücklich die Richtigkeit der Gutachten bestätigt worden ist.

Mit Stellungnahme vom 29.11.2006 des Landesverwaltungsamtes wird im Pkt. 4 durch die obere Immissionsschutzbehörde ausgeführt, "dass die Prognoseberechnungen auf nachvollziehbaren Ansätzen und Rechenmethoden beruhen und die ausgewiesenen Schallimmissionen somit zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen werden können." Zustimmung wird auch zur Luftschadstoffimmissionsprognose geäußert. In den Stellungnahmen der unteren Immissionsschutzbehörde vom 30.11.2006 und 21.12.2006 wird ebenfalls den vorgelegten Gutachten gefolgt. Mit Stellungnahme vom 29.11.2006 stimmt das Tiefbauamt dem Vorhaben zu, es werden keine Zweifel an der verkehrstechnischen Studie geäußert. Mit Stellungnahme vom 08.11.2006 stimmt das Amt für Ordnung und Verkehr, mit Stellungnahme vom 27.11.2006 die Polizeidirektion Dessau-Roßlau dem Vorhaben zu.

Auch die tiefgründige Überprüfung der von der Einwenderin nachgereichten eigenen Untersuchungen hat ergeben, dass keine gebotenen gutachterlichen Untersuchungen unterlassen und erkannte Konflikte nicht falsch bewertet worden sind. Die nachfolgenden Konzepte sind somit fundiert.

4 Städtebauliche Bestandsaufnahme

4.1 Eigentumsverhältnisse

Das Plangebiet wird von zwei großen und mehreren kleinen Flurstücken teils in Privat- und teils in öffentlichem Besitz eingenommen. Vorhandene öffentlich genutzte Verkehrsflächen sind auch in öffentlichem Besitz. Vom Geltungsbereich umschlossen, aber nicht dazugehörig sind die privaten Flurstücke 4335 und 4336 (Rennstraße 9). Alle wesentlichen Flurstücke sind durch angrenzende öffentliche Verkehrsflächen erschlossen.

4.2 Baubestand

4.2.1 Nutzung

4.2.1.1 Vorhabenfläche

Die Vorhabenfläche war mit mehreren Gebäuden überbaut. Entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße stand das ehemalige Horten-Kaufhaus (Nutzung bis 1995). Dieser Gebäudekomplex bestand aus dem 5-geschossigen Kaufhausgebäude, einem 5-geschossigen Lager, drei 1-geschossigen Lager-, Werkstatt- und Anlieferungsgebäuden und mehreren Garagen. Der Abriss erfolgte im Frühsommer 2007. Weiterhin stehen auf dem Gelände eine Wärmeübertragungsstation und eine Gleichrichterstation. Das gesamte Kaufhausgelände ist von einer Mauer umgeben. Entlang dem südöstlichen Teil der Georgenstraße steht eine weitere Garagenanlage mit 10 Einstellplätzen.

4.2.1.2 Relevantes Umfeld

Direkt angrenzend an die Vorhabenfläche steht auf der Ecke Franzstraße / Rennstraße (Flurstück 4335) ein neu erbautes Geschäftshaus. Die Nordwand des Geschäftshauses war zu ca. 2/3 an das ehemalige Kaufhaus angebaut, der übrige Teil steht, als Brandwand ausgebildet, frei. Entlang der gesamten Nordgrenze des neben dem Geschäftshaus liegenden Flurstücks 4336 besteht eine Tiefgarageneinfahrt. Die Zufahrt zur Tiefgarage führt über die ehemalige Lieferverkehrszufahrt des Kaufhauses auf dem Flurstück 4333/12. Für diese Zufahrt besteht z.Zt. kein eingetragenes Wege-recht.

Askanische Straße

Die Südseite der Askanischen Straße wird zwischen der Franzstraße und der Georgenstraße geprägt durch eine gut 15 m breite, platzartige Fläche mit von Mauern eingefassten Hochbeeten und Sitzbänken. Östlich der Georgenstraße steht die denkmalgeschützte St. Georgenkirche mit ihrem in Richtung Franzstraße ausgerichteten, rechteckigen Turm. Östlich an die Kirche schließt eine kleinere Freifläche an, so dass die Kirche von der umgebenden Bebauung freigestellt wirkt.

Die Nordseite der Askanischen Straße wird im Eckbereich mit der Kavalierstraße geprägt durch das unter Denkmalschutz stehende Museum für Naturkunde und Vorgeschichte. Der Eckbereich des Gebäudes wird durch einen Turm hervorgehoben. Hier befindet sich auch der Haupteingang zum Museum. Ansonsten bestimmt diese Seite der Askanischen Straße eine geschlossene Front von 4- bis 5-geschossigen Wohngebäuden.

Franzstraße

Südlich der platzartigen Aufweitung auf der Westseite der Franzstraße zwischen der Einmündung in die Askanische Straße und der Rennstraße säumen Wohnblocks überwiegend aus den 60er Jahren den Straßenraum. Der Platz wird auf der West- und Südseite ebenfalls von 5-geschossigen Wohnblocks eingefasst, die allerdings in der vorgezogenen Erdgeschosszone Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen aufweisen. Auch in den Obergeschossen gibt es z.T. Büronutzungen u.ä..

Georgenstraße

Den nördlichen Einmündungsbereich der Georgenstraße in die Askanische Straße prägt das historische, unter Denkmalschutz stehende Bauwerk der St. Georgenkirche. Südöstlich angrenzend befindet sich das neu erbaute, 3-geschossige Gemeindezentrum. Das Gebäude steht direkt an der Grenze zum Straßenraum und engt diesen dadurch optisch ein. An der Südecke des Gemeindezentrums liegt die Einfahrt in eine Tiefgarage unter dem Gebäude. Östlich eines Knicks im Verlauf der Georgenstraße steht ein Garagenkomplex. Auf der gegenüberliegenden Seite (Vorhabensfläche) befindet sich ebenfalls eine Garagenanlage.

Kantorstraße

Der Straßenraum der Kantorstraße wird im Umfeld des Vorhabengeländes beidseitig überwiegend von straßenbegleitenden, ca. 7 - 9 m vom Straßenraum zurückgesetzten 4-geschossigen Wohnblöcken mit je zwischen 24 und 36 Wohneinheiten und Satteldach begrenzt. Unterbrochen wird diese Gebäudereihe auf der Südostseite durch ein Hochhaus mit 10 Geschossen, das ca. 15 m von der Straße abgerückt steht. Der Wohnblock Kantorstraße 30-36 wurde im Mai 2006 abgerissen.

Rennstraße

Auf der Südseite der Rennstraße steht kurz nach der Einmündung in die Kantorstraße das deutlich zurückgesetzte, 2-geschossige Gebäude eines ehemaligen Kindergartens, das z. Zt. als Jugendfreizeiteinrichtung genutzt wird. Nach einem Knick in der Straßenführung schließt auf der Südseite eine Garagenanlage an. Gegenüber der Zufahrt zur Tiefgarage des Hauses Rennstraße 9 auf der Nordseite steht giebelständig ein Wohnblock direkt an der Grenze des Straßenraumes. Daran schließt westlich eine weitere kleine Garagenanlage an. Auf der Ecke zur Franzstraße steht ein weiterer Wohnblock ähnlich dem vorgenannten, allerdings ca. 1,5 m von der Straßenraumgrenze zurückgesetzt.

4.2.2 Bebauungsform

Die vorhandene Gebäudestruktur auf dem Vorhabengelände wird durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Der 5-geschossige Hauptbaukörper entlang der Franzstraße diente als Warenhaus, daran in die Tiefe des Grundstücks anschließende 1- bis 5-geschossige Gebäude als Lager, Werkstätten etc. Das 5-geschossige Gebäude verläuft um gut 15 m zurückgesetzt vom Fußweg entlang der Askanischen Straße bis kurz vor der Einmündung der Georgenstraße. Die Gebäudefronten sind zur Franzstraße und Askanischen Straße geschlossen und bilden zugleich die Flurstücksgrenze bzw. die Straßenbegrenzungslinie. Im Innenbereich des Geländes und entlang der Georgenstraße und Rennstraße stehen einzelne Flachbauten. Eine Mauer fasst das bisherige Betriebsgelände ein. Zu den übrigen Straßen ist die Bebauung offen und hat in ihrer Stellung keinen spürbaren Bezug zu den angrenzenden Straßen, sondern eher zur inneren Organisation des (ehemaligen) Betriebsablaufes auf dem Vorhabengelände. An der Kantorstraße wurde auf einer Teilfläche ein Wohnblock schon beräumt, diese ist nun Grünfläche. Die übrigen straßenbegleitenden 4-geschossigen Wohnblocks entlang der Kantorstraße sind ca. 10 m von der Straße zurückgesetzt und haben meist Gebäudelängen von über 50 m. Gegenüber den Vorhabengelände steht etwas weiter zurückgesetzt ein einzelnes Wohnhochhaus mit 10 Geschossen.

Die St. Georgenkirche an der Georgenstraße ist heute ein freigestellter Baukörper. Dieses war früher nicht so. Die historische Gebäudestellung haben die neu erbauten Gebäude des Gemeindezentrums an der Georgenstraße schon wieder durch die Gebäudefront auf der Straßenbegrenzungslinie aufgenommen.

Die ebenfalls über 50 m langen, 4-geschossigen Wohnblocks entlang der Rennstraße sind zu dieser giebelständig. Dazwischen stehen entlang der Straße einige Garagenanlagen und eine eingeschossige ehemalige Kindertagesstätte.

4.2.3 Gebäudehöhen

Das relativ ebene Gelände des Vorhabens liegt im Mittel ca. 63 m ü. HN. Der Nordgiebel des ehemaligen „Horten-Kaufhauses“ war ca. 22 m hoch, das an das Kaufhaus anschließende Lagerhaus entlang der Askanischen Straße ca. 25,5, der Aufzugsturm knapp 29 m hoch.

In der Umgebung ist der Kirchturm der St. Georgenkirche mit ca. 37,5 m am höchsten, das Kirchenschiff erreicht eine Höhe von ca. 18 m. Die anschließenden Gebäude entlang der Askanischen Straße 23 haben ebenfalls eine Höhe von ca. 18 m. Das Haus Rennstraße 9 ist ca. 18 m hoch, die gegenüberliegenden Wohnblöcke an der Rennstraße ca. 16 m.

Die Gebäudehöhe des Vorhabens soll sich insbesondere an den Neubau Rennstraße 9 und das Kirchenschiff der Georgenkirche anpassen. In den übrigen Bereichen richten sich die Gebäudehöhen im Wesentlichen nach stadtgestalterischen Gesichtspunkten und der umgebenden Bebauung.

4.2.4 Gestaltungselemente

Die Gebäude innerhalb des Vorhabengebietes werden vollständig abgerissen. Die Fassade der 5-geschossigen Altbebauung ist entlang der Franzstraße senkrecht leicht gegliedert und mit einer hellgrauen Putzoberfläche versehen. Der von der Askanischen Straße zu sehende, ebenfalls 5-geschossige Querriegel hat eine senkrecht leicht gegliederte Ziegelfassade. Die übrigen Gebäude

innerhalb des Areals sind typische gewerbliche Flachbauten ohne besondere gestalterische Merkmale.

Das direkt an das geplante Vorhaben mit seiner Nordwand angrenzende Gebäude Rennstraße 9 hat eine sehr helle Putzfassade. Durch die Art der Fensterelemente verschmelzen das EG und 1. OG zu einem deutlich überhöhten Geschoss. Auch das neu erbaute Gemeindezentrum an der Georgenstraße hat eine helle, durch die Fensterelemente senkrecht gegliederte Putzfassade und ein hochgesetztes Erdgeschoss. Die Fassade grenzt direkt an den Fußweg und engt damit den Straßenraum wie zu historischen Zeiten ein.

Die Wohnblöcke in der Umgebung sind überwiegend mit sehr schlichten Putzfassaden und Satteldächern sowie an die Fassade gehängten Balkonen versehen. Anspruchsvolle Gestaltungen weisen lediglich die beiden nahe dem Plangebiet liegenden Baudenkmäler auf. Das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte an der Ecke Askanische Straße / Kavaliierstraße hat an der Straßenecke einen um 45 ° zum Baukörper verdrehten, rechteckigen Turm, der die gesamte Kreuzung städtebaulich prägt. In der Straßenflucht der Askanischen Straße ragt der freigestellte Baukörper der St. Georgenkirche mit dem Kirchturm heraus.

4.2.5 Denkmale

Innerhalb des Plangebietes sind keine Baudenkmale vorhanden. Unter Denkmalschutz stehen aber die unmittelbar an das Plangebiet angrenzende St. Georgenkirche und das Leopolddank-Stift, heute das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte an der Ecke Askanische Straße / Kavaliierstraße.

Im Bereich des Plangebietes sind in der Vergangenheit mehrfach archäologische Funde gemacht worden. Mit dem Vorkommen von weiteren archäologischen Funden im Bereich des Plangebietes ist gemäß Aussage des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. Archäologie zu rechnen. Aufgrund des Vorkommens von Bodendenkmalen ist bei der Umsetzung des Vorhabens eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt vorzunehmen.

4.3 Grünstrukturen / Baumbestand

Das Plangebiet war zum Zeitpunkt der Erfassung im Sommer 2006 zum größten Teil von vollständig versiegelter Fläche (ehem. Hortenkaufhaus und Nebengebäude, angrenzende versiegelte Verkehrsflächen, Straßen) eingenommen. In den Zwischenräumen der Versiegelung und auf Bau- und Ausschuttflächen hatten sich Pioniergehölze (Birken, Espen, Ahorne, Holunder u. ä.) und Pflanzen der Ruderalfluren angesiedelt. Im südöstlichen Teil war eine Freifläche zu finden, die durch einige größere Gehölze (u. a. Platanen, Götterbäume, Linden) und Sträucher strukturiert war. Ansonsten waren hier Offenbodenbereiche und halbruderale Gras- und Staudenfluren zu finden. Im Bereich der Askanischen Straße befinden sich mehrere Beete und Rabatten, in denen einige größere Bäume (Ahorne) und ansonsten Ziersträucher und Bodendecker vorhanden sind. Der Gehölzbestand im Bereich des Plangebietes war im Jahr 2002 durch das Grünflächenamt der damaligen Stadt Dessau erfasst worden. Dabei sind insgesamt 28 Gehölze unterschiedlicher Art und Größe erfasst worden.

4.4 Verkehrserschließung

4.4.1 Straßen

Das Plangebiet liegt direkt an der Franzstraße (ehemalige Bundesstraße B 184) und B 185 (Askanische Straße). Diese Hauptverkehrsstraßen binden das Vorhaben direkt an den örtlichen und überörtlichen Verkehr an. Weitere Erschließungsmöglichkeiten ergeben sich durch die übrigen direkt an das Vorhaben angrenzenden Straßen Georgenstraße, Kantorstraße und Rennstraße. Die Georgenstraße und Rennstraße sind als Sackgassen ausgebildet und können nur über die Kantorstraße angefahren werden. Der Straßenbelag der Georgenstraße besteht aus Pflaster und Betonplatten und ist relativ uneben. Insgesamt ist der bauliche Zustand der Fahrbahn und der Seitenräume recht schlecht.

Die Kantorstraße besteht überwiegend aus mit Asphalt überzogenem Kopfsteinpflaster, in einem Teilabschnitt außerhalb des Plangebietes aus Kopfsteinpflaster. Die gepflasterten Fußwege sind in einem recht guten Zustand.

Die Fahrbahn der Rennstraße besteht aus Betonplatten. Über 2 Zufahrten an dieser Straße erfolgte früher nahezu die gesamte Anlieferung der Waren für die großen Handelsbetriebe auf dem Vorhabengelände. Es existiert nur auf der Südseite ein nutzbarer Fußweg.

4.4.2 Fußwege/Radwege

Der Standort ist von Radfahrern und Fußgängern gut zu erreichen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen Franzstraße und der Askanische Straße verlaufen getrennte Rad- und Fußwege. Die relativ verkehrsarme Kantorstraße hat beidseitig einen Fußweg, die Georgen- und Rennstraße nur einen einseitigen Fußweg. Der Knotenpunkt Franzstraße / Askanische Straße („Museumskreuzung“) ist voll signalisiert, so dass Radfahrer und Fußgänger diese Kreuzung sicher passieren können.

4.4.3 Ruhender Verkehr

Im Umfeld des Vorhabens gibt es öffentliche Parkplätze für Kfz nur in den Nebenstraßen. In der Georgenstraße kann gegenüber dem Gemeindezentrum auf einigen Senkrechtstellplätzen kurzzeitig geparkt werden. Entlang der Rennstraße und der Kantorstraße gibt es eine Reihe von Längsparkplätzen entlang der Fahrbahn sowie in der Rennstraße einige Senkrechtparkplätze im Seitenraum. Weitere Stellplätze befinden sich auf privaten Flächen. Auf dem Vorhabengelände sind z.Zt. keine frei zugänglichen Parkplätze ausgewiesen.

4.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Auf der Askanischen Straße befindet sich direkt am Grundstück eine Bushaltestelle. Im Knotenpunkt Franzstraße / Kavallerstraße / Askanische Straße verlaufen die Straßenbahnlinien Süd, West und Nord sowie mehrere Stadtbuslinien. Sämtliche Bahnlinien haben im Kreuzungsbereich Haltestellen. Das Vorhaben ist somit optimal an den ÖPNV angebunden.

4.4.5 Bahnanlagen

An den Schienenverkehr ist das Vorhaben nicht angebunden. Der Bahnhof von Dessau-Roßlau liegt nordwestlich der Innenstadt, ist durch den ÖPNV aber gut zu erreichen.

4.5 Stadttechnische Erschließung

4.5.1 Entwässerung

In der Franzstraße befindet sich ein MW-Kanal DN 350 - 400. In der Rennstraße liegt ein MW-Kanal DN 150 – 300, in der Georgenstraße ein MW-Kanal DN 200 - 250. Die Einleitung von Niederschlagswasser in die Kanalisation muss auf 130 l/s beschränkt werden. Ein Abwasserkanal kreuzt den Bereich Rennstraße/Kantorstraße. Dieser Kanal kann umverlegt werden.

4.5.2 Trink- und Brauchwasser

Das Vorhabengebiet hat an der Franzstraße, Georgenstraße und Rennstraße genügend Anschlussmöglichkeiten für Trinkwasser. Folgende Versorgungsleitungen bestehen (Angabe DVV):

- Franzstraße: DN 150
- Georgenstraße: DN 200
- Rennstraße: DN 100.

Das Vorhabengebiet wird im Bereich Georgenstraße/Askanische Straße von einer Trinkwasserleitung tangiert. Diese Leitung kann umverlegt werden.

4.5.3 Löschwasser

Die Löschwasserbereitstellung kann im Rahmen des Grundschutzes über die Hydranten erfolgen. Über den darüber hinaus gehenden Objektschutz kann erst nach Vorlage des Gesamtbedarfes entschieden werden.

4.5.4 Elektroenergieversorgung

Auf dem Vorhabengelände befinden sich drei Trafostationen und mehrere Mittel- und Niederspannungskabel, die vormals wichtige Aufgaben in der Versorgung der Dessauer Innenstadt erfüllten. Da die Verkehrssicherheit der Trafostationen durch die fortschreitenden Vandalismusaktivitäten auf dem Gelände nicht mehr gewährleistet war, wurden die Stationen nacheinander vom MS-Netz getrennt und die versorgenden Kabel durchverbunden. Dabei wurden die Kabel über das Vorhabengelände durch Umbaumaßnahmen im Netz, soweit diese wirtschaftlich umsetzbar waren, außer Betrieb genommen. In der Georgenstraße wurde eine neue Kompakt-Trafostation als Ersatzneubau errichtet, die derzeit die Stromversorgung im Gebiet sichert. Über diese Trafostation kann die Bau-

stromversorgung für das Vorhaben sichergestellt werden. Im Bereich der Georgenstraße, Kantor- und Rennstraße sind weiterhin viele MS- und NS- Erdkabel und Kabelverteiler vorhanden.

Zur Versorgung des geplanten neuen Einkaufs- und Shoppingcenters mit elektrischem Strom wird ein vorhandenes Mittelspannungskabel mit Lage im östlichen Gehweg der Kantorstraße getrennt und beidseitig bis zur Energiezentrale des neuen Einkaufs- und Shoppingcenters verlängert und dort geeignet angeschlossen. Weiterhin wird ein Mittelspannungskabel mit Lage im südlichen Gehweg der Rennstraße zur Energiezentrale verlängert und dort geeignet angeschlossen (Dreipunktversorgung). Weitere Einspeisungen für das Objekt, etwa aus dem Niederspannungsnetz, werden nicht vorgesehen. In der Energiezentrale sind neben EVU-Transformatoren zur allgemeinen Stromversorgung der AVB-Kunden im Objekt auch kundeneigene Transformatoren für die Großkunden mit geeigneten mittelspannungsseitigen Messungen vorzusehen.

4.5.5 Gasversorgung

In der Franzstraße und Askanischen Straße befinden sich ausreichende Anschlussmöglichkeiten. Folgende Versorgungsleitungen bestehen (Angabe DVV):

- Franzstraße: DN 300 (Vorzugsanschluss)
- Askanische Straße: DN 150.

Der Druck des Leitungsnetzes liegt zwischen 18 und 24 mbar.

In der Askanischen Straße tangiert die Leitung das Gebiet des Vorhabens.

Die vorhandenen Hausanschlüsse in der Franzstrasse sind vor Baubeginn in Abstimmung mit der Gasversorgung zu trennen und zu demontieren. Ein Anschluss an diese Hausanschlüsse ist nicht möglich, da diese nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen entsprechen.

4.5.6 Wärmeversorgung

Im Planbereich ist die Versorgung mit Fernwärme vorgesehen.

Auf dem östlichen Gelände des Vorhabens steht eine noch in Betrieb befindliche Fernwärmeverteilerstation.

Das Vorhabengelände wird von mehreren Fernwärme-Leitungen durchquert bzw. tangiert:

In der Askanischen Straße liegt direkt angrenzend an das Vorhabengebiet eine im Heizkanal verlegte und in Betrieb befindliche Fernwärmeleitung, die innerhalb der Grünfläche von West nach Ost verläuft, auf dem Parkstreifen der Georgenstraße nach Süden abknickt und in der Verteilerstation endet.

Entlang der Kantorstraße verläuft über das Vorhabengebiet eine erdverlegte und in Betrieb befindliche Fernwärmeleitung. An der Rennstraße liegt auf dem Vorhabengelände ein erdverlegter Heizkanal mit mehreren Fernwärmeleitungen und einem unterirdischen Verteilerbauwerk, wobei ein Teil der Leitungen schon außer Betrieb gesetzt wurde.

4.5.7 Telekommunikation

Die Versorgung für Telefonie, Internet und hochbitratigen Festverbindungen ist über die Trasse in der Rennstraße gesichert. Es liegen Leitungen, auch Lichtwellenleiterkabel, im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks 8630.

5 Planungskonzept

5.1 Städtebauliches Zielkonzept

In der Offenlage wurde festgestellt, dass eine Grundvoraussetzung für eine Ansiedlung des Shoppingcenters an der Ecke Franzstraße / Askanische Straße ein zu erarbeitendes, vorausschauendes Innenstadt- und Einzelhandelsentwicklungskonzept ist. Dieses muss das geplante Shoppingcenter zu einem Teil der gewachsenen City werden lassen. In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 wurde als begleitende Maßnahme ebenfalls ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept empfohlen. Die Stadt hat deshalb entsprechende Mittel in die Haushaltsplanung 2007 eingestellt, ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird 2007/2008 erarbeitet.

Die Stadt Dessau-Roßlau hat weiterhin folgende Kriterien für das städtebauliche Konzept benannt:

Der Standort mit einer Nutzung zur stadträumlichen Entwicklung soll wiederbelebt werden. Die Straßenflucht der Kavallerstraße / Franzstraße soll fortgeführt werden. In der Askanischen Straße soll zur Verringerung des weitläufigen, nicht begrenzten Straßenraumes eine Straßenflucht in Anlehnung an die Nordecke des Turmes der Georgenkirche angenommen werden. Bei der Gestaltung der Fassade des Vorhabens ist in der Franzstraße beim Anschluss an das Gebäude Rennstraße 9 auf eine angemessene Form zu achten.

Der Bereich vor der Georgenkirche ist zur Betonung der Kirche und ihres Einganges platzartig aufzuwerten.

Als Höhenbezugspunkte dienen das Gebäude Rennstraße 9 und das Kirchenschiff der Georgenkirche.

5.2 Grünordnerisches Zielkonzept

Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft sollen bei der Verwirklichung des Vorhabens nach Möglichkeit im Plangebiet auf geeigneten Flächen verwirklicht werden. Nicht im Plangebiet umzusetzende Maßnahmen wie der zu erwartende Biotopwertverlust sollen durch die Aufwertung von innerstädtisch wenig strukturierten Grünflächen in strukturreiche Bereiche ausgeglichen werden.

5.3 Verkehrskonzept

Der Verkehrsfluss und die Sicherheit des Verkehrsablaufs sind im Bereich der „Museumskreuzung“ durch eine bedarfs- und fachgerechte Ausbildung der Verkehrsanbindungen des Shopping- und Dienstleistungszentrums sicherzustellen. Die entsprechend erforderlichen Maßnahmen wie zusätzliche Abbiegespuren, Wegweisungen, Parkplatzbelegungsanzeigen etc. sind umzusetzen. Das Wohnquartier südöstlich des Vorhabens ist vor unverträglich starkem zusätzlichem Verkehr zu schützen.

5.4 Planungsalternativen

Die IHK hat im Rahmen der Offenlage angemerkt, dass es nach ihrer Meinung für die Ansiedlung eines solchen Centers geeignetere innerstädtische Standorte mit höheren Integrationswirkungen in bestehende Strukturen gibt. Ein geeigneter Standort in der Innenstadt wäre der Bereich nördlich des Rathaus-Centers (Zerbster Straße, ehemaliger Kristallpalast, Rabestraße, Lange Gasse) - also im Bereich der am meisten verdichteten und attraktivsten Einzelhandelszone der Innenstadt. Hier wäre zusätzlich auch mehr Verkaufsflächenerweiterungspotenzial außerhalb eines solchen Shoppingcenters entwickelbar und integrierbar als im Bereich der Museumskreuzung. Zudem wären weniger kostenintensive Begleitmaßnahmen als an der Museumskreuzung erforderlich.

Nach Meinung der Stadt Dessau-Roßlau stellt der Standort Kristallpalast aber keinen geeigneten Alternativstandort dar. Die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche beträgt dort nur 3.860 m² gegenüber 14.900 m² beim beplanten Standort. Das entspricht 26 % des derzeitigen Standortes. Weitere Grundstücke in unmittelbarem Anschluss an den Kristallpalast stehen nicht zur Verfügung. Nach dem vorliegenden BBE-Gutachten soll die Verkaufsfläche ca. 15.000 m² betragen, um die beabsichtigte Sogwirkung zu entfalten. Um diese Größenordnung auf dem Standort Kristallpalast unterzubringen, wäre eine mindestens dreigeschossige Bebauung auf dem gesamten Grundstück erforderlich, wobei dann noch keinerlei Flächen für Lagerbereiche und Stellplätze zur Verfügung stünden. Handelsnutzungen ab dem 2. Obergeschoss werden bekanntermaßen bei einem Shoppingcenter kaum nachgefragt. Im Parkhaus Teichstraße stehen zwar 200 Stellplätze für den Bereich Kristallpalast zur Verfügung, um aber die Sogwirkung auf das Umland realisieren zu können, sind weitere Stellplätze im Objekt zwingend erforderlich. Die Zu- und Abfahrt zu dem Objekt für den Kunden- und Lieferverkehr könnte nur über die Poststraße / Rabestraße erfolgen, was nach überschlägiger Abschätzung zu Lärmimmissionsproblemen führen wird. Dies lässt sich auch unschwer aus der Lärmproblematik im Zusammenhang mit dem Parkhaus Teichstraße ableiten. Unter Würdigung der zu kleinen Grundstücksfläche, keinerlei Möglichkeiten für genügend große Flächenzukaufe, kaum vermietbarer Verkaufsflächen ab dem 2. Obergeschoss, zu erwartender Lärmimmissionsproblemen und der daraus resultierenden hohen Herstellungskosten ist der vorgeschlagene Standort in keiner Weise eine realistische Alternative zu dem vorliegenden Standort. Bei einer zu gerin-

gen Größe der Verkaufsfläche ist die Sogwirkung auf das Umland nicht gegeben und es sind vielmehr die negativen Auswirkungen auf vorhandene Handelseinrichtungen in der Innenstadt zu befürchten, wie im vorherigen Absatz durch die IHK selbst vermutet. Die Ungeeignetheit des Standortes für eine derartige Ansiedlung wird auch in der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 auf Seite 32/33 bestätigt.

Der von der IHK benannte Standort Lange Gasse stellt auch keine Alternative dar, da er von den Hauptverkehrsachsen Kavallerstraße, Ratsgasse und Zerbster Straße nicht einsehbar ist. Der bauliche Riegel der "Scheibe Nord", die Gebäude an der Kavallerstraße und an der Zerbster Straße befinden sich in Privatbesitz und stehen zum Teil unter Denkmalschutz (Einzeldenkmale und Denkmalbereiche). Die Wegnahme von Gebäudeteilen zur Öffnung wäre zudem sehr kostenintensiv. Die Einsehbarkeit ist aber ein entscheidendes Kriterium für eine erfolgreiche Vermarktung. Vorgeschlagene Lösungen zum Durchbruch der "Scheibe Nord" und Verbindung mit dem Rathauscenter sind bisher auch nicht zur Umsetzung gelangt. Das Gebäude der Schade-Brauerei steht unter Denkmalschutz, eine erteilte Abrissgenehmigung ist inzwischen verfallen. Zur Einbindung dieses Standortes bei der vorgeschlagenen Nutzung ist der Neuordnungsbedarf im privaten Bereich erheblich größer als am Standort Museumskreuzung. In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 werden auf Seite 33/34 weitere Gründe für die Ungeeignetheit aufgeführt, wie eine zu geringe Grundstücksfläche, die fehlende Wahrnehmbarkeit und damit verbunden eine ausgesprochen schlechte Werbewirksamkeit und eine problematische fußläufige sowie verkehrliche Erreichbarkeit. Aufgrund der aufgezeigten Probleme des Standortes haben sich bisher auch noch keine Investoren für die Realisierung eines Centers an dieser Stelle gefunden. Außerdem gibt es zurzeit zwei alternative Konzepte von Investoren für diesen Standort.

Weitere zugriffsbereite Standorte nördlich des Rathaus-Centers stehen zurzeit nicht zur Verfügung, während am ausgewiesenen Standort ein Investor bereit und in der Lage ist, eine Maßnahme durchzuführen, die unbestritten der oberzentralen Funktion von Dessau-Roßlau dient. Die Stadt kommt bei der Prüfung von Planungsalternativen somit zum Ergebnis, dass der ausgewiesene Standort der Stärkung der oberzentralen Funktion dient und in absehbarer Zeit realisierbar ist, während andere Standorte auf sehr lange Zeit nicht zugriffsbereit oder ungeeignet sind. Bei einer Orientierung auf einen nicht zugriffsbereiten Standort wie den Bereich der Langen Gasse würde die Stadt sehr lange Vorlaufprozesse zur Vorbereitung des Standorts benötigen und damit die notwendige Aufwertung der oberzentralen Funktion in absehbarer Zeit nicht erfüllen können. Das würde zu einem erheblichen Standortnachteil für Dessau-Roßlau im Wettbewerb der Oberzentren und Mittelzentren führen.

6 Begründung der wesentlichen Festsetzungen

6.1 Art, Maß und Umfang der Nutzungen

6.1.1 Art der baulichen Nutzung

In dem Neubau sollen auf der kompletten Erdgeschossenebene (mit Ausnahme der Lieferzonen), zu einem erheblichen Teil im 1. OG und zu einem kleinen Teil im 2. OG die folgenden Nutzungen ermöglicht werden: Großflächiger Einzelhandel, Einzelhandel, nicht störendes Gewerbe im Sinne des § 6 BauNVO, Räume für freie Berufe, Büroräume, Gaststätten, Fitness - und Wellnesseinrichtungen, Räume für Gesundheitseinrichtungen, Parken. Auf den übrigen Flächen im 1. OG und im 2. OG sind insgesamt max. 630 Stellplätze vorgesehen (siehe textl. Festsetzung Nr. 1). Damit werden an diesem zentralen Standort Nutzungen zugelassen, die das Zentrum der Stadt Dessau-Roßlau stärken.

Zugleich werden für diesen Bereich unverträgliche Nutzungen ausgeschlossen. Aus diesem Grund sind großflächige Einzelhandelsbetriebe in der Form von Baumärkten und Gartencentern nicht zulässig, da diese zum einen schon in ausreichender Anzahl am Stadtrand von Dessau-Roßlau bestehen und zum anderen der Vorhabenstandort für die Ansiedlung solcher Betriebe bedingt durch die fehlenden Lagermöglichkeiten und den erheblichen Lieferverkehr nicht geeignet ist (siehe textl. Festsetzung Nr. 3).

Die Größenordnung der Gesamtverkaufsfläche und die zulässigen Nutzungen wurden auf der Basis des BBE-Gutachtens festgesetzt. Die Gesamtverkaufsfläche der zulässigen Nutzungen innerhalb

des Geltungsbereichs muss deshalb mindestens 12.000 m² betragen und darf 15.000 m² nicht überschreiten (siehe textl. Festsetzung Nr. 2). Hierdurch soll in Verbindung mit der vielfältigen Nutzungsmöglichkeit des Standortes und der Ansiedlung mindestens eines Betriebes mit Magnetfunktion und der sehr guten Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer eine (Wieder-)Belebung der Innenstadt von Dessau-Roßlau erfolgen. Das Shopping- und Dienstleistungszentrum soll über die reine Einkaufsfunktion hinaus einen wesentlichen Antrieb für eine anhaltende Urbanitätssteigerung im Bereich der Museumskreuzung bilden. Es besteht die Annahme, dass hierdurch auch der Einzelhandel und die Gastronomie im Umfeld von der positiven Entwicklung partizipieren. Gerade eine vielfältige Durchmischung des Angebotes in Ergänzung zum großflächigen Einzelhandel wie die zulässigen nicht störenden Gewerbe, Gaststätten (in Ergänzung der Einkaufsfunktion), Räumlichkeiten für Gesundheitseinrichtungen (z.B. eine Apotheke) und Räume für freie Berufe wie u.a. auch Ärzte sowie Arbeitsplätze in Büroräumen und Freizeiteinrichtungen sowie ein Fitness- und Wellness-Center ergeben den Erlebniswert dieses Standortes und eine große Anziehungskraft. Die Kunden können viele Dinge auf einmal erledigen und zugleich auch noch, z.B. im Gastronomie- oder Fitnessbereich, ihre Freizeit angenehm verbringen.

In der öffentlichen Auslegung wurde vorgebracht, dass das BBE-Gutachten veraltet sei und nicht mehr den heutigen Realitäten entspreche. Dies führe zwangsläufig dazu, dass der Plan aufgrund eines Abwägungsfehlers (weil er auf einer falschen Tatsachengrundlage basiert) rechtlich angreifbar sei. Es wird auf das Urteil des OVG Münster aus dem Jahr 2005 verwiesen. Verschiedene Punkte, zum Beispiel die katastrophale Verkehrssituation an der Museumskreuzung, bei den die BBE zur „Vermeidung zusätzlicher Konfliktpunkte in unmittelbarer Nähe der Museumskreuzung“ rät, würden zudem ignoriert.

Die Stadt Dessau-Roßlau teilt diese Meinung nicht. Die Innenstadtstruktur hat sich seit 1996 nicht geändert, ebenso das Missverhältnis zwischen Innenstadt und "grüner Wiese". Die Stadt hat im Rahmen dieser Abwägung eine "Gutachterliche Stellungnahme zur städtebaulich verträglichen Einbindung des Planvorhabens Askanische Straße / Franzstraße in die innerstädtische Entwicklungsziele der Stadt Dessau-Roßlau" durch die BBE Unternehmensberatung GmbH erarbeiten lassen. Diese gutachterliche Stellungnahme kommt zu dem Schluss, dass unter Abwägung der Chancen und Risiken sowie unter Berücksichtigung möglicher Entwicklungsalternativen mehr Gründe für als gegen die Ansiedlung des geplanten Einkaufszentrums auf dem Horten-Gelände sprechen. In dieser Stellungnahme werden nochmals der Makrostandort Dessau-Roßlau, die Angebotssituation in der Dessauer Kernstadt und weitere potentielle Alternativstandorte untersucht. Die Verträglichkeit des gewählten Standortes an der Museumskreuzung wird ausdrücklich noch einmal bestätigt. Damit ergibt sich kein Widerspruch zu den Aussagen von 1996. Ein Basieren der Entscheidung der Stadt auf einer falschen Grundlage kann nicht festgestellt werden.

In der angesprochenen "Markt- und Standortuntersuchung des Einzelhandels in der Stadt Dessau unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der Innenstadt" der BBE vom April 1996 wird ab S. 39 der Standort "Horten" behandelt. In der gesamten Untersuchung ist an keiner Stelle wörtlich oder sinngemäß die Aussage "Vermeidung zusätzlicher Konfliktpunkte in unmittelbarer Nähe der Museumskreuzung" zu finden. Der gewählte Standort wird im Gegenteil auf S. 40 dieses Gutachtens als "zentral gelegener Standort im Innenstadtbereich, mit "günstigen Erreichbarkeitsverhältnissen des Planstandortes am Kreuzungspunkt der Hauptverkehrsachsen B 184/B 185" und als "kleinräumig gegebene Möglichkeit zur verkehrlichen Anbindung" präferiert.

Während der Offenlage wurde weiterhin geäußert, dass es durch die geplante Art der baulichen Nutzung zu massiven negativen Auswirkungen im Bereich nördliche Zerbster Straße / Altstadt kommen würde. Das Verkehrskonzept greife erst 2012 - 2015, wenn es überhaupt komme. Gelder zur Neugestaltung des „neuen Kernbereiches“ habe die Stadt nicht zur Verfügung. Es würde mit dieser Einzelmaßnahme ein noch verbesserungswürdiger, urbaner, zentraler Platz zerstört und gestalterisch nichts Vergleichbares geschaffen.

Diesen Bedenken folgt die Stadt Dessau-Roßlau nicht. Nach der von der Stadt beauftragten Gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 werden die befürchteten massiven negativen Auswirkungen im Bereich der nördlichen Zerbster Straße / Altstadt nicht eintreten. Damit ist die behauptete Zerstörung dieses urbanen, zentralen Platzes nicht gegeben. Begleitmaßnahmen zur Aufwertung des Umfeldes der Kavaliertstraße sind von der Stadt geplant (Grünachse Altes Theater-Stadtpark) bzw. in Realisierung. Die mit Beschlusslage geplante verkehrsberuhigte Gestaltung der Kavaliertstraße ist nicht zwingende Voraussetzung für die Realisierung des geplanten Standortes

(siehe auch Pkt. 10.2 der Begründung: "Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils").

6.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl GRZ wird mit 1,0 festgesetzt. Das Grundstück darf damit vollständig bebaut werden. Die GRZ entspricht der ursprünglich vorhandenen innenstadttypischen, hoch verdichteten Bebauung entsprechend einem Kerngebiet. Deshalb wird in Anlehnung an § 17 der BauNVO die GRZ mit 1,0 festgesetzt. Zugleich wird durch die Inanspruchnahme einer schon vorher nahezu vollständig überbauten Innenstadtfäche schonend mit dem Schutzgut Boden umgegangen.

Für eine städtebaulich interessantere Fassadengestaltung wird zugelassen, dass die Fassaden entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße um bis zu 30 cm über die Erdgeschossfassade hinausreichen (siehe textl. Festsetzung Nr. 4). Diese Festsetzung ist ein Bestandteil der Festsetzungen zur äußeren Gestaltung des Vorhabens. Sie begründet sich darin, dass Dessau-Roßlau die Stadt der klassischen Moderne, geprägt durch das Bauhaus und Junkers, ist. Das Gebäude soll als ein auf Stützen gestellter Kubus wirken. Ein Vorziehen der Obergeschossfassade gegenüber dem durch den großen Fensteranteil sehr transparenten Erdgeschoss unterstützt diese Wirkung.

In einem Shopping- und Dienstleistungszentrum ist die Festsetzung von Geschossflächenzahlen nicht sinnvoll, da je nach Nutzung innerhalb des Gebäudes unterschiedlich hohe Geschosse vorhanden sein können. Stattdessen werden zur Sicherung einer guten städtebaulichen Integration des Baukörpers in das Umfeld für alle Gebäudeoberkanten Höhen zwingend oder als Höchstmaß festgesetzt. Die an der Franzstraße zwingend festgesetzte Höhe der Oberkante von 81,6 m ü. HN führt zu einer an das bestehende Gebäude Rennstraße 9 angepassten Höhe. Dieses Maß wurde während des Verfahrens um 0,60 m von 81,6 m auf 81,0 m herabgesetzt, weil sich erst während der Baumaßnahme herausgestellt hat, dass das zuvor festgesetzte Maß auf der Basis einer falschen Höhenangabe des bestehenden Bauwerkes beruhte. Die Anpassung erfolgte somit nur, um dem Ziel der Festsetzung, nämlich der Anpassung an den Bestand, zu folgen. Die im weiteren Verlauf der Franzstraße und Askanischen Straße zwingend festgesetzte Oberkante von 78,6 m ü. HN leitet sich zum einen aus dem Absatz in der Fassade des Hauses Rennstraße Nr. 9 ab, zum anderen dient sie der Integration in die übrige umgebende Bebauung. Die niedriger festgesetzten, in der Höhe nochmals gestaffelten maximal zulässigen Oberkanten im Bereich der Georgenstraße, Kantorstraße und Rennstraße (OK 76,5 bzw. 74,5 m ü. HN) dienen ebenfalls der Anpassung an die gegenüberliegenden Bauten und sollen diesen eine ausreichende Belichtung sichern.

Im Bereich der Franzstraße und Askanischen Straße dürfen die zwingend festgesetzten Oberkanten nur in einem deutlich zurückgesetzten Teil durch Dachaufbauten wie Fahrstuhlschächten bis zu 3,5 m überragt werden (textl. Festsetzung Nr. 4a). Dieses Abrücken hat zum Ziel, dass Passanten auf den angrenzenden Straßen diese Aufbauten nicht sehen können und damit der Eindruck der Fassade nicht gestört wird. Im Gegensatz zur Franzstraße und Askanischen Straße ist die Georgenstraße deutlich schmaler (15,9 m zu 47 bzw. 36 m zwischen den Gebäuden). Damit ist im Bereich der Georgenstraße die Einsehbarkeit von eventuellen Dachaufbauten nicht gegeben, eine entsprechende textliche Festsetzung nicht erforderlich. Dennoch wurden die erforderlichen Dachaufbauten (für Fahrstuhlschächte, Klima- und Entlüftungsanlagen etc.) im Bereich der Parkdecks ebenfalls in der Höhe durch Festsetzungen in der Planzeichnung begrenzt. Auch hier erfolgte im Rahmen der Baumaßnahme eine geringfügige Anpassung, da erst zu dem Zeitpunkt im Rahmen der Detailplanung des Vorhabens erkannt werden konnte, dass das Maß OK 78,6 m ü. HN nicht umsetzbar war. Dieses Maß wurde deshalb geringfügig und städtebaulich ohne jegliche Auswirkungen auf die Höhe OK 79,1 m ü. HN angepasst. Eine Beschattung über das in der Bauordnung LSA festgelegte Maß hinaus ist durch das Vorhaben nicht zu befürchten.

Auch für erforderliche Mastleuchten und Schilder auf den Parkdecks sowie notwendige Rohre z.B. zur Entlüftung der darunter liegenden Räume wurden aus dem vorgenannten Grund Einschränkungen in der Höhe und Vorgaben für die Standorte gemacht (siehe textl. Festsetzung Nr. 4b).

Die an der Außenfassade anzubringenden erforderlichen Fluchttreppenhäuser im Bereich der Parkdecks sollen ein wesentliches Element der äußeren Gestaltung sein. Deshalb dürfen diese zur Verdeutlichung ihrer Funktion die als Höchstmaß festgesetzten Oberkanten um bis zu 5 m überschreiten, soweit dadurch die geforderten Abstände zur Nachbarbebauung eingehalten werden (siehe textl. Festsetzung Nr. 4c).

6.1.3 Bauweise

Für den Bereich des Vorhabens wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Die Außenkanten des Gebäudes richten sich dabei nach den historischen Blockkanten. Die geschlossene Blockrandbebauung entspricht der im Umfeld üblichen Bauweise.

In Anlehnung an die Gestaltung der Dachflächen des vorher an dieser Stelle vorhandenen historischen Geschäftshauses werden die Dachflächen als Flachdächer gestaltet.

6.1.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche entspricht mit ca. 14.300 m² ungefähr der Grundstücksgröße. Lediglich im Bereich der an der Außenfassade erforderlichen Fluchttreppen können sich je nach geforderter Größe der Treppenbauten noch Veränderungen in der Größe der tatsächlich überbaubaren Grundstücksfläche ergeben. Wo in diesen Bereichen keine Treppenhäuser entstehen, sind die angrenzenden Pflanzflächen und/oder die Fahrradstellplatzanlagen zu vergrößern.

Entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße sowie gegenüber der Kirche in der Georgenstraße wurden Baulinien festgesetzt. In der Franzstraße und der Askanischen Straße soll dadurch eine Bebauung auf den historischen Blockkanten sichergestellt werden. In den Obergeschossen dürfen die Baulinien für eine ansprechende Fassadengestaltung um bis zu 30 cm überschritten werden (siehe oben).

Durch die Festsetzung einer Baulinie in der Georgenstraße wird eine ausreichende Belichtung des Gemeindezentrums sichergestellt, zudem ermöglicht die gegenüber früheren Bebauungen zurückgesetzte Baulinie eine ansprechende Platzgestaltung. Die Baulinie grenzt hier (ebenso wie an der Franzstraße und der Askanischen Straße) direkt an die öffentliche Verkehrsfläche. Die Einhaltung der Mindestabstände zu Baukörpern und Flächen wird gemäß § 6 der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) geregelt. Die Abstandsflächen sind demnach auf dem eigenen Grundstück oder bis zur Mitte der öffentlichen Flächen nachzuweisen. Davon unabhängig können, wenn es städtebauliche Kriterien verlangen, Abweichungen gestattet werden, soweit die Belange der Belichtung, Belüftung, Besonnung und des Brandschutzes gesichert bleiben.

Bereits der Bau des Gemeindezentrums in der Georgenstraße wurde unter dem Gesichtspunkt der Wiederaufnahme der historischen Stadtstruktur vollzogen. Deshalb entspricht dessen Gebäudehöhe nicht den Regelungen des § 6 der aktuellen BauO LSA. Durch einen Befreiungsbescheid (Nr. 24/96) wurde aber das städtebauliche Ziel gesichert, den historischen Straßenraum der Georgenstraße wieder nachzuempfinden.

Die Baugrenze entlang der Kantorstraße springt gegenüber der Bauflucht der verbliebenen Wohnblöcke auf der Südwestseite der Straße zur Straße vor. Hier wird ein Gegensatz zu dem Rücksprung des gegenüberliegenden Wohnhochhauses von der Bauflucht der dortigen Wohnblöcke geschaffen. Zugleich wird der auf der Ecke der Rennstraße liegende Zufahrtbereich zum Parkhaus betont. Dieses erleichtert die Orientierung für die Besucher des Centers.

Nach § 6 (5) der BauO LSA bemisst sich die Abstandsfläche auf $0,4 H$, mindestens 3 m. Die Oberkanten des Vorhabengebäudes befinden sich im Bereich der Baugrenzen entlang der Georgenstraße, Kantorstraße und Rennstraße mit 74,5 m ü. HN maximal ca. 11,2 m oberhalb der nächstgelegenen Straßenoberfläche mit ca. 63,2 m ü. HN. Der Abstand der Baugrenzen zur Fahrbahnmitte der genannten Straßen beträgt überall mindestens 6 m mit Ausnahme des Kurvenbereichs der Georgenstraße. Dort beträgt der Abstand ca. 5,5 m. Die nach der BauO LSA geforderten Abstände werden diesem Bereichen somit überall eingehalten ($11,2 \text{ m} \times 0,4 = 4,5 \text{ m}$).

Im Bereich der Baulinie in der nördlichen Georgenstraße beträgt die maximal zulässige Höhendifferenz zwischen Gebäudeoberkante und Straße (OK = 76,5 m ü. HN, Straße ca. 63,2 m ü. HN) $13,3 \text{ m}$. $13,3 \times 0,4 = 5,3 \text{ m}$. Die Straße ist in diesem platzartigen Bereich allerdings ca. 16 m breit. Die Öffnung der Georgenstraße nach Südosten und der Abstand der Gebäudekanten von überwiegend ca. 16 m, in einem kleinen Teilbereich der durch eine Baulinie festgesetzten gerundeten Wand des Vorhabens von mindestens 10 m ergeben somit eine ausreichende Belichtung des Gemeindezentrums. Auch der erforderliche Brandschutz ist durch diese Abstände gesichert.

Im Bereich der westlichen Rennstraße springt die Baugrenze von der Straße deutlich zurück. Die hier um gut 4 m höhere zulässige Attikahöhe ist somit ebenfalls unproblematisch.

Die für das Erdgeschoss und die Obergeschosse unterschiedlich festgesetzte Baulinie am Eckpunkt Askanische Straße / Georgenstraße soll dazu führen, dass sowohl die gegenüberliegende Front der Kirche (im 1. und 2. OG) als auch die gegenüberliegende Straßenfront (im EG) vom Neubau aufgenommen werden. Die in südlicher Verlängerung an die Baulinie angrenzende Baugrenze ist ebenfalls für die Ebenen differenziert. Im Bereich der Lieferzone wird für das EG etwas mehr Platz benötigt. Im OG wird an dieser Engstelle der Straße die Baugrenze für eine bessere Belichtung der gegenüberliegenden Gebäude etwas zurückgesetzt. Zugleich wird in Verbindung mit der schräg in die Georgenstraße hineinragenden, durch eine Baulinie festgesetzten spitzen Gebäudeecke eine Gliederung des Straßenraumes erreicht: südlich der Spitze ist Kfz-Verkehrsfläche und Lieferzone, nördlich ein autofreier Platz mit Aufenthaltsfunktion.

Da der genaue Flächenbedarf und die Lage der Zuwegungen zu den Fluchttreppen noch nicht fest steht, wird in der textlichen Festsetzung Nr. 23 eine flexible Wegeanbindung der Fluchttreppen auch im Bereich von Pflanzflächen ermöglicht.

Die textliche Festsetzung Nr. 24 legt fest, wie die nach der Erstellung der Fluchttreppenhäuser verbleibenden Flächen in den für die Fluchttreppenhäuser festgesetzten Bereichen zu nutzen ist. Hier sind die angrenzend festgesetzten Flächennutzungen entsprechend auszudehnen.

6.1.5 Von Bebauung freizuhaltende Flächen und ihre Nutzung

An die überbaubare Grundstücksfläche grenzen entlang der Rennstraße und Kantorstraße sowie im Einmündungsbereich der Georgenstraße außerhalb der Einfahrtsbereiche schmale Pflanzflächen, die u.a. auch als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Plangebiet dienen.

Außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen werden nur wenige von Bebauung freizuhaltende Flächen festgesetzt. Diese bestehen aus drei kleineren Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen zwischen den Baugrenzen des Vorhabens und den öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich des südöstlichen Eckbereichs der Georgenstraße, der Kantorstraße und der Rennstraße.

Für die östlich an das Flurstück 4336 angrenzende Fläche wird keine Festsetzung getroffen. Zur Zeit wird über diese Fläche die Tiefgarage des Hauses Rennstraße 9 erreicht. Hierfür gibt es allerdings kein eingetragenes Fahrrecht. Um für die Zukunft ein legalisiertes Fahrrecht zu ermöglichen, wird auf dieser Fläche zum jetzigen Zeitpunkt keine andere Nutzung festgesetzt.

6.2 Verkehrserschließung

6.2.1 Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie (VSC GmbH)

Die sichere Erschließung des Vorhabens erfordert im angrenzenden öffentlichen Straßennetz einige Maßnahmen, um den zusätzlichen Verkehr reibungslos abwickeln zu können. Um diese erforderlichen Maßnahmen zu erkennen, wurde die Verkehrstechnische Studie zur Erschließung eines Shopping- und Dienstleistungszentrums am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau durch die Verkehrs-System Consult GmbH, Halle gefertigt (Stand: 26. Juli 2006 und Ergänzung vom 30. August 2007). Die verkehrstechnische Studie dient der Untersuchung der Verkehrserschließung des geplanten Centers sowie seiner verkehrlichen Wirkungen auf das unmittelbare städtische Umfeld. Damit sind die mit dem Center in Verbindung stehenden Verkehre zu ermitteln, ihre räumliche und zeitliche Aufteilung zu prognostizieren und die Leistungsfähigkeit der angedachten Verkehrsführung während der Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zu bewerten, um die ausreichende verkehrliche Erschließung des Centers nachzuweisen bzw. erforderliche Maßnahmen begründen zu können.

Eine Grundlage der Untersuchung war die 3. Fortschreibung zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dessau mit dem Planungshorizont 2015. Im Beschluss des Stadtrates vom 13.07.2005 zur 3. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP '05) wurde festgeschrieben, dass die Verkehrsberuhigung der Innenstadt schrittweise umzusetzen ist. Als konkrete Maßnahmen sind verankert:

Umgestaltung der Kavalierrstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich,
Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavalierrstraße,
Rückbau der Askanischen Straße auf 2 durchgehende Fahrstreifen und Aufwertung des Straßenraumes inkl. Geschwindigkeitsreduzierung.

Da die Kavalierstraße und Askanische Straße Kreuzungsarme der Museumskreuzung sind, ist somit der geforderte Teilumbau schon Beschlusslage der Stadt und die in der Offenlage geforderte Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung für Fußgänger wird damit erreicht.

Da der überwiegende Teil der an das Vorhabengebiet angrenzenden Grundstücke nicht in städtischem Besitz ist, kann die ebenfalls geforderte attraktivere Randnutzung durch die Stadt nicht beeinflusst werden, sondern bleibt den Marktregularien überlassen. Mit den geplanten Maßnahmen im öffentlichen Raum werden aber auch Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Randnutzung geschaffen. Da dieser Bereich im URBAN II-Projektgebiet und im Stadtumbaufördergebiet "Innenstadt" liegt, stehen auch für private Grundstücksbesitzer Fördermöglichkeiten zur Aufwertung zur Verfügung.

Mit den laufenden Maßnahmen wie Durchbruch Kavalierstraße und Grünachse Altes Theater-Stadtpark im Rahmen des Stadtumbaus und von URBAN II befinden sich Aufwertungsmaßnahmen zurzeit in der Umsetzung bzw. Planung.

Weitere Grundlagen der Untersuchung waren die Anforderungen an die Anbindung aus der Sicht des Betreibers

- direkte Anbindung für den Kundenverkehr von und nach allen Richtungen,
- gute Begreifbarkeit der Verkehrsführung auf dem Grundstück,
- Begrenzung des Zuflusses zum Center ausschließlich durch die Parkplatzkapazitäten

und der Stadt

- weitgehende Vermeidung zusätzlicher Konfliktpunkte in unmittelbarer Nähe der „Museumskreuzung“,
- weitgehende Nutzung bestehender Verkehrsflächen und deren Ausrüstungen,
- keine deutliche Verkomplizierung der Verkehrsverhältnisse,
- keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit der angrenzenden Straßenverkehrsanlagen mit negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in den Knotenarmen der „Museumskreuzung“,
- Gewährleistung attraktiver Anbindungen an die Straßenbahn- und Bushaltestellen des Haltestellen-Komplexes „Museum“ und für den Radfahrer- und Fußgängerverkehr zur Vermeidung unnötigen PKW-Verkehrs,
- möglichst keine Verkehrsverlagerungen in das Nebennetz.

Das geplante Shopping- und Dienstleistungszentrum soll eine Verkaufs- und Dienstleistungsfläche von etwa 18.800 m² aufweisen. Diese werden sich auf drei Nutzungsebenen verteilen. Im Gebäudekomplex sollen insgesamt maximal 630 Pkw-Stellplätze in zwei Ebenen (1. und 2. Obergeschoss) geschaffen werden.

Zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sind die Angaben in den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) heranzuziehen. Für die Berechnung des Parkraumbedarfes und des damit im Zusammenhang stehenden Quell- und Zielverkehrsaufkommens stehen gemäß Punkt 3.2.3 zwei Verfahren zur Verfügung. Dabei handelt es sich um das „integrierte“ und das „differenzierte“ Verfahren. Das integrierte Verfahren eignet sich für Gebiete, die sich nach räumlicher Lage und Nutzungsstruktur einem Gebietstyp nach Abschnitt 2.2.4 der EAR 05 zuordnen lassen. Der Bebauungsplan Nr. 37 umfasst ein „Stadtkerngebiet in Oberzentren mit weniger als 400.000 Einwohnern“, welches von der Franzstraße, der Askanischen Straße, der Georgenstraße und der Rennstraße in Dessau-Roßlau umschlossen wird. Mit Ausnahme des bereits bestehenden Gebäudes Rennstraße Nr. 9 wird die vorhandene Bausubstanz abgebrochen und das geplante Center auf diesem Quartier errichtet. Da für diesen Gebietstyp durchgängige Vorgaben in den EAR 05 enthalten sind, war es dem Verfasser möglich das integrierte Verfahren für dieses Vorhaben anzuwenden, was in der vorliegenden Studie vom August 2006 auch erfolgt ist.

Alternativ steht das „differenzierte“ Verfahren „für alle übrigen Gebiete oder zur Berücksichtigung weiterer Nachfragegruppen und für Sonderfälle mit singulärer Nutzung...“ zur Verfügung. Beim differenzierten Verfahren sollten entsprechend der EAR 05 Kenngrößen aus örtlichen Untersuchungen verwendet werden, um die spezifischen Betrachtungen dieser Vorgehensweise auch durchgängig für den betreffenden Einzelfall vornehmen zu können.

Aus den genannten Zahlen ergibt sich eine Stellplatzanzahl von einem Stellplatz je ca. 30 m² Nutzfläche. Dieser Wert bewegt sich nach der Tabelle B-1 der „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ EAR 05 im Bereich der Werte für Läden, Geschäftshäuser mit 1 Stellplatz je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche und berücksichtigt den geplanten Branchenmix, der einen SB-Markt mit Waren des täglichen Bedarfs (etwa 2.700 m²) und anderen Händlern des aperiodischen Bedarfs vorsieht. Die vorgesehene Stellplatzanzahl wird von den potenziellen Mietern des geplanten Shopping- und Dienstleistungszentrums akzeptiert.

Bei 18.800m² Verkaufs- und Dienstleistungsfläche ergibt sich ein Wert von rund 3000 Kfz/d. Dies führt zu rund 4,8 Kunden-Stellplatzumschlägen pro Tag.

Für die maßgebende Stunde im nachmittäglichen Spitzenverkehr ergibt sich ein Anteil von 9,6 % des Zielverkehrs und 8,2 % des Quellverkehrs am gesamten Tagesaufkommen. Damit beträgt der Zufluss zum Fachmarktzentrum rund 290 Kfz/h, der Abfluss rund 250 Kfz/h. Nach der EAR 05 sind maximal 390 Stellplätze durch Kunden des Centers gleichzeitig belegt (13% des Tageszielverkehrsaufkommens Kunden). Damit stehen auch den Beschäftigten des Centers ausreichende Parkmöglichkeiten zur Verfügung

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens an den Abfertigungsanlagen ist die spezifische maßgebende Belastung in Pkw pro Stunde und maximal gleichzeitig belegter Parkstände nach Tabelle K-1 der EAR 05 heranzuziehen. Diese Tabelle weist folgende Richtwerte aus:

Besucher von Verbrauchermärkten, SB-Warenhäusern usw.

- mit „einfachem Warensortiment“
Montag-Freitag 0,60...1,45...2,10 Pkw im Zufluss und
Montag-Freitag 0,60...1,40...2,25 Pkw im Abfluss,
- mit „qualifiziertem Warenangebot und Gütern des aperiodischen Bedarfs“
Montag-Freitag 0,60...0,75...0,80 Pkw im Zufluss und
Montag-Freitag 1,05...1,10...1,25 Pkw im Abfluss.

Unter Berücksichtigung der sehr guten ÖPNV-Anbindung, des in Dessau-Roßlau hohen Radverkehrsanteils und der zentralen Lage im Stadtgebiet wird vorgeschlagen, für den Zu- und Abfluss des Pkw-Verkehrs von einem Wert von 1,10 Pkw / Stunde und maximal gleichzeitig durch Kunden belegten Parkständen auszugehen. Daraus ergibt sich für die Bemessung der Abfertigungsanlagen eine Zu- und Abfahrtsbelastung von je $1,1 \times 390 = 429$ abzufertigende Pkw / Stunde. Das mit 290 bzw. 250 Pkw / Spitzenstunde und Richtung (Zufluss und Abfluss) quantifizierte Verkehrsaufkommen muss hinsichtlich seiner Anfahrts- und Abfahrtswege entsprechend der geplanten Verkehrsführungen weiter differenziert werden. Aus der zentralen Lage des Standortes heraus wäre eine Viertelung des Verkehrs auf die vier Himmelsrichtungen zunächst plausibel.

Unter Beachtung der bereits fertiggestellten Teile des Dessauer Tangentensystems mit der Osttangente (Ludwigshafener Straße), der Südtangente (Argenteuiller Straße), der Westtangente (Mannheimer Straße und Hermann-Köhl-Straße), der Südanbindung der B 184 und der Stadteinfahrt Nord ergibt sich jedoch eine asymmetrische Lage mit Schwerpunkt zur Ludwigshafener Straße. Daraus schlussfolgernd wird von folgender Belastungsaufteilung im Zufluss zum Shopping- und Dienstleistungszentrum während der Spitzenstunde ausgegangen:

- östliche Zufahrt von der Ludwigshafener Straße über die östliche Askanische Straße mit 40 % des Verkehrsaufkommens, entsprechend 116 Pkw/h,
- südliche Zufahrt über die Franz- und Kantorstraße mit 20 % des Verkehrsaufkommens, entsprechend 58 Pkw/h,
- westliche Zufahrt über die westliche Askanische Straße und als Geradeausfahrer über die Museumskreuzung mit ebenfalls 20 % des Verkehrsaufkommens, entsprechend 58 Pkw/h und
- nördliche Zufahrt über die Kavalierrstraße und als Linksabbieger an der Museumskreuzung mit wiederum 20 % des Verkehrsaufkommens, was ebenfalls 58 Pkw/h entspricht.

Damit fahren 80% des Verkehrsaufkommens (232 Pkw/h) über die Askanische Straße und 20% (58 Pkw/h) über die Kantorstraße zum geplanten Center.

Alternativen zu dieser Verkehrsführung sind nicht aufzuzeigen, da das angrenzende Straßennetz keine andere Führung des Verkehrs bzw. Varianten zulässt und die Verteilung des Verkehrsaufkommens entsprechend der Herkunft der Fahrzeugführer erfolgt. Eine Zufahrt über die Rennstraße (anstatt Kantorstraße) würde zu einer für das Umfeld unverträglichen Verkehrsbelastung führen.

Unter Beachtung eines möglichen Abflusses aus dem Center nur als Rechtseinbieger auf die Askanische Straße ergeben sich unter Zugrundelegung einer gleichartigen Verteilung auf das Stadtgebiet die folgenden Werte:

- östliche Abfahrt zur Ludwigshafener Straße einschließlich des ins südliche Stadtgebiet fahrenden Verkehrs mit $40 + 20 = 60$ % des Verkehrsaufkommens, entsprechend 150 Pkw/h,
- westliche Abfahrt zur westlichen Askanischen Straße als Linksabbieger an der Museumskreuzung mit 20 % des Verkehrsaufkommens, entsprechend 50 Pkw/h über die Renn- und Franzstraße und
- nördliche Abfahrt zur Kavalierrstraße als Geradeausfahrer über die Museumskreuzung mit ebenfalls 20 % des Verkehrsaufkommens, entsprechend wiederum 50 Pkw/h ebenfalls über die Renn- und Franzstraße.

Damit fahren 60% des Verkehrsaufkommens (150 Pkw/h) über die Askanische Straße und 40% (100 Pkw/h) über die Rennstraße aus dem Center. Eine Ausfahrt über die Kantorstraße ist gegenüber den obigen Alternativen umwegiger und etwas zeitaufwendiger und damit wenig wahrscheinlich.

Üblicherweise ist nicht das gesamte mit dem Einkaufszentrum in Verbindung stehende Verkehrsaufkommen zusätzlich auftretendes Verkehrsaufkommen. Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes „Museum“ wird daher davon ausgegangen, dass sich das zum Center zuzuordnende Verkehrsaufkommen aus maximal 40 % zusätzlichem Verkehr und 60 % gebrochenem Verkehr (vorhandener Verkehr mit Zwischenaufenthalt im Center) zusammensetzen wird.

Auf der Grundlage der oben genannten Annahmen und Berechnungen wurden diverse Leistungsfähigkeitsberechnungen für die angrenzenden Knotenpunkte Franzstraße / Askanische Straße, Askanische Straße / Steinstraße sowie für den neu geplanten Linksabbieger von der Askanischen Straße zum Center durchgeführt. Weiterhin wurden die geplanten Abfertigungsanlagen im Center begutachtet. Die durchgeführten Berechnungen zeigen, dass eine niveaugleiche Verkehrserschließung durch Linksabbieger von der Askanischen Straße grundsätzlich möglich ist. Dabei wird davon ausgegangen, dass durch die Komplettierung des Dessauer Tangentensystems und die damit mögliche weitere Verlagerung von Durchgangsverkehren und der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung keine relevanten Verkehrsauswüchse zu erwarten sind. Eine daraus resultierende Verkehrsreduzierung im Bereich der Kavalierrstraße und der östlichen Askanischen Straße schafft die Voraussetzungen zur Umsetzung weitergehender städtebaulicher Planungen, ohne den dann vorhandenen Center-Anschluss in Frage zu stellen. Anpassungen an vorhandenen Lichtsignalanlagen bzw. der Bau neuer Lichtsignalanlagen sind im Ergebnis der Untersuchungen und Berechnungen nicht erforderlich. Die im Ergebnis der verkehrstechnischen Studie als notwendig erachteten baulichen und sonstigen Maßnahmen werden unter Punkt 6.2.3 dargestellt.

6.2.2 Beurteilung der während der Offenlage eingegangenen Anregungen zur verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH

Während der Offenlage des V+E-Planes sind eine Reihe von Anregungen und Hinweisen eingegangen. Von einem Einwender wurde die (am 09.02.2007 eingegangene) Gutachterliche Untersuchung einer verkehrstechnischen Studie zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungszentrum Franzstraße / Askanische Straße" vom Februar 2007 des Büros Runge+Küchler vorgelegt (nachfolgend kurz „R+K-Untersuchung“ genannt). Sie beinhaltet den Großteil der eingegangenen Anregungen und Hinweise.

Die R+K-Untersuchung orientiert sich am „differenzierten“ Verfahren der EAR 05 und kommt gegenüber der vorliegenden VSC-Studie zu anderen Ergebnissen des Verkehrsaufkommens, dessen Aufteilung und den Auswirkungen auf das angrenzende Straßennetz. Der im Rahmen einer Zuarbeit zum Satzungsplan angefertigte Teil B der verkehrstechnischen Studie der VSC (Stand: 30.08.2007) geht auf die Inhalte der R+K-Untersuchung ein und ermittelt die verkehrlichen Daten unter Nutzung der aus örtlichen Untersuchungen vorliegenden Kenngrößen, um damit vergleichend zum in der VSC-Studie verwendeten „integrierten“ Verfahren zu verkehrstechnischen Ergebnissen zu kommen.

Laut EAR 05 stehen zwei Verfahren für die modellhafte Berechnung des Parkraumbedarfes zur Verfügung. Da für das Vorhaben der Gebietstyp „Stadtkerngebiet in Oberzentren mit weniger als 400.000 Einwohnern“ aus der Sicht der VSC zutreffend ist und die Angaben in den Tabellen der EAR 05 die Berechnung des Parkraumbedarfes mit dem „integrierten Verfahren“ zulassen, war die Notwendigkeit der Nutzung des alternativen „differenzierten“ Verfahrens nicht gegeben. Insofern sind aus Sicht der VSC in diesem speziellen Fall beide Herangehensweisen zulässig.

Verkehrsaufkommen des Centers

Für die Einschätzung des mit dem Center in Zusammenhang stehenden Verkehrsaufkommen im „differenzierten“ Verfahren gemäß Runge + Küchler (nachfolgend kurz „R+K“ genannt) sind der Beschäftigtenverkehr, der Besucher- und Kundenverkehr und der Lieferverkehr zu berücksichtigen. Da nach Mitteilung des Vorhabenträgers die Zahl der kostenfreien Pkw-Stellplätze für Beschäftigte im Parkhaus auf 15 beschränkt wird, ist davon auszugehen, dass diese Parkplätze in der Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens bereits belegt und somit für die Leistungsfähigkeitsberechnung ohne Belang sind.

Der LKW-Verkehr wurde durch den Vorhabenträger ebenfalls mitgeteilt und bei den Berechnungen zur Schallimmissionsberechnung eingestellt. Dabei wird von maximal 48 Anlieferfahrzeugen pro Tag ausgegangen, was ebenfalls für die Berechnungen zur Spitzenstunde vernachlässigbar ist.

Wesentlich für das tägliche Verkehrsaufkommen ist somit der Besucher- und Kundenverkehr. Dieses Aufkommen wird beim „differenzierten“ Verfahren in der R+K-Untersuchung in der dortigen Tabelle 2 für die untere Grenze und in der Tabelle 3 für die obere Grenze des spezifischen Besucheraufkommens in der Einheit Kunden / 100 m² ermittelt. Die damit ausgedrückte Nutzungsintensität ist für die einzelnen Nutzungen unterschiedlich. In Abhängigkeit von den Verkaufs- bzw. Nutzflächen der einzelnen Märkte und Einrichtungen wird damit das Besucheraufkommen pro Tag ermittelt. Da die Besucher in der Regel nicht nur einen Markt bzw. eine Einrichtung aufsuchen, muss der Originär-Verkehrsanteil, der angibt, welcher prozentuale Anteil der Besucher hauptsächlich wegen der jeweiligen Nutzung ansteigt, abmindernd für den Besucherverkehr des Centers berücksichtigt werden. Da alle Besucher und Kunden sowohl in das Center gehen bzw. fahren und es auch wieder verlassen, ist von zwei Wegen pro Person auszugehen, was sich im Wert Mobilität mit dem Wert „2“ widerspiegelt. Daraus ermittelt sich das Verkehrsaufkommen in Wegen bzw. Personen pro Tag. Soweit kann den Berechnungen von R+K ohne Einschränkungen gefolgt werden.

R+K bemängelt, dass mit durch nichts belegtem Hinweis auf den in Dessau-Roßlau angeblich hohen Radverkehrsanteil und ohne fundierte Begründung die VSC-Studie von einer gezielt zu niedrig angesetzten Prognose für Zu- und Abfahrtsverkehre im Pkw-Individualverkehr ausgehe. Sowohl die Bemessung der abzufertigenden Pkw-Stunde an den Abfertigungsanlagen des Parkhauses als auch die prognostizierten Ziel- und Quellverkehre seien ergebnisorientiert unrealistisch angesetzt. Über die grundsätzlich zu niedrige Bemessung hinaus lasse die VSC-Studie auch relevante Spitzenwerte, wie etwa an Samstagen im Allgemeinen und bei außergewöhnlichen Verkaufsveranstaltungen im Besonderen außer Betracht. Die subjektiv erhebliche und auch objektiv messbare Belastung der Anwohner lasse sich indes nicht an gemittelten Werten erkennen, sondern sei darauf angewiesen, dass „Worst-Case“-Szenarien die Grundlage der Betrachtung bilden. Dies sei im vorliegenden Falle nicht geschehen.

Diesen Aussagen der verkehrstechnischen Studie des Büros R+K folgt die Stadt Dessau-Roßlau nicht. Grundlage für die Bemessung der Zu- und Abfahrtsverkehre sind die in diesem Abschnitt 6.2 ausführlich beschriebenen Untersuchungen. Ungeachtet dessen ist der Radfahreranteil am Stadtverkehr in Dessau-Roßlau mit ca. 24% sehr hoch (Quelle: VEP 05). Die Anbindung des Shopping- und Dienstleistungszentrums an alle Straßenbahnlinien und an 4 Stadtbuslinien sichert eine ausgezeichnete ÖPNV-Erschließungsqualität. Die Basis der verkehrstechnischen Berechnungen bilden nicht „gemittelte Werte“, sondern die auf der Grundlage der EAR 05 ermittelten Spitzenstundenwerte des zu- und abfließenden Verkehrs des Shopping- und Dienstleistungszentrums. Zudem führt auch das in der Untersuchung R+K angewandte Berechnungsverfahren bei sachgerechter Anwendung zu keinem anderen Ergebnis.

Für die Ermittlung der Zahl der PKW-Fahrten zum und vom Center wurde durch die VSC die realistische Nutzung der einzelnen Verkehrsarten, also Pkw-Nutzung, Fußgänger bzw. Radfahrer oder ÖPNV-Nutzer berücksichtigt. Diese prozentuale Nutzung, als „modal split“ bezeichnet, schwankt in den einzelnen Städten und Regionen Deutschlands deutlich. Somit sind für differenzierte Betrachtungen unbedingt ortsspezifische Daten zu nutzen. Diese ortsspezifischen Daten wurden und wer-

den in den ostdeutschen Kommunen durch das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Kurz: SrV)“ in Zusammenarbeit mit der TU Dresden ermittelt. Für den Binnenverkehr (Verkehr innerhalb Dessau-Roßlaus) und den Quell- und Zielverkehr (Verkehr zwischen Stadt und Region) werden in Tabelle 5.3 der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten SrV-2003 in Dessau“ (Anhang 1) folgende Werte des Modal Split für Pkw ausgewiesen:

- Binnenverkehr 41,3% Anteil,
- Quell- und Zielverkehr 82,1% Anteil.

Unter Zugrundelegung dieser Anteile und der von R+K angenommenen Aufteilung des Besucher- und Kundenverkehrs von 33% als Umlandverkehr (Quelle- und Zielverkehr) und 66% Binnenverkehr ergibt sich als gewichteter Mittelwert für den Pkw-Verkehr vom und zum Center ein 55%-Anteil am Modal Split. Somit ergibt sich für die Tabellen 2 und 3 der Untersuchung von R+K auszugsweise folgendes an die örtlichen Gegebenheiten angepasstes Bild der Zeile „Summe“:

1 Fall	2 m ² Flä- che	4 Besucher pro Tag	5 Originär- Verkehr Personen	7 Verkehrs- aufkommen Wege/Tag	9 Modal Split Pkw	12 Verkehrs- aufkommen Pkw/Tag	14 Beset- zungsgrad Pers./Pkw	15 Verkehrs- Aufkommen Fz/Tag
untere Grenze R+K	14.158	5.774	4.399	8.797	70%	6.201	1,3	4.770
untere Grenze Dessau	14.158	5.774	4.399	8.797	55%	4.838	1,3	3.722
obere Grenze R+K	14.158	7.344	5.691	11.378	70%	8.028	1,3	6.164
obere Grenze Dessau	14.158	7.344	5.691	11.378	55%	6.258	1,3	4.814
VSC- Wert Studie	18.800	-	-	-	-	-	-	6.016

Bei Beachtung des realen Modal Splits für Dessau-Roßlau ergibt sich also nach dem „differenzierten“ Verfahren ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen als nach dem „integrierten“ Verfahren und zwar auch dann, wenn der Beschäftigten- und Lieferverkehr (272 + 100 Fahrten nach R+K) dabei berücksichtigt wird. Damit erreicht das nach dem differenzierten Verfahren ermittelte Verkehrsaufkommen für das Szenario „obere Grenze“ mit $4.814 + 372 = 5.186$ Fahrzeuge pro Tag, was 79,3% des mit dem nicht zutreffenden Modal Split von 70% PKW-Anteil ermittelten Aufkommens nach R+K und 86,2% des durch VSC ermittelten Tagesverkehrs ausmacht.

Damit wird deutlich, dass die zugrunde gelegten Berechnungsansätze des technischen Regelwerkes für Dessau-Roßlau zutreffen und das geforderte „Worst-Case“-Szenarium durch die VSC betrachtet worden ist.

Verteilung des Verkehrsaufkommens mit Ziel bzw. Quelle Center

Für die Ermittlung der zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit dem zu errichtenden Center hat R+K eigene Ganglinien aus bei R+K vorliegenden Erfahrungswerten abgeleitet. Diese gehen von Öffnungszeiten des Centers von 9.30 Uhr bis 22.00 Uhr aus, während das Betreiberkonzept Öffnungszeiten von 8.00 Uhr bis 21.30 Uhr vorsieht. Somit sind die zu Grunde gelegten Ganglinien für den Centerstandort nicht zutreffend. Die von VSC angewendete verkaufsflächenbezogene Ganglinie der Tabelle D-3 der EAR 05 bildet das mit den beabsichtigten Öffnungszeiten vorliegende Betreiberkonzept wesentlich besser ab (z.B. fahren im Zeitraum von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr bereits 12% des täglichen Parkzielverkehrs und damit 361 PKW in das Center, während die Berechnungen von R+K von ganzen 26 PKW-Einfahrten ausgehen).

Die maßgebende Spitzenstunde des Parkhausverkehrs gemäß Tabelle D-3 liegt zwischen 14 und 15 Uhr und damit vor der Nachmittagsspitzenstunde (15.30 bis 16.30 Uhr) des allgemeinen Verkehrsaufkommens in Dessau-Roßlau. Beide eigentlich zeitversetzten Spitzenwerte wurden in der VSC-Studie zur Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt Museum addiert (Tabelle D-3 und Spitzenstundenanteil mit 9% am täglichen Gesamtverkehr) und bilden somit den maximalen Ansatz für das zu erwartende Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde im Sinne einer „Worst-Case“-Betrachtung.

Würde man die R+K-Ganglinie des Kfz-Verkehrs in Anlehnung an die geplanten Öffnungszeiten werktags um eine Stunde verschieben, läge die Spitzenstunde in der Zeit von 16.00 Uhr bis 17.00 Uhr. Für die Kenngrößen der maßgebenden Spitzenstunde ergibt sich dann unter Beachtung des realen Modal Splits von 55%-Pkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen folgende ergänzte Tabelle 10 der R+K-Untersuchung. Dabei ergeben sich die Zahlenwerte der „Anpassung Dessau“ aus dem bereits oben dargestellten angepassten Gesamtverkehrsaufkommen für die „obere Grenze“ als 79,3%-Werte der R+K-Berechnungen mit dem nicht zutreffenden Modal Split von 70%.

	Studie VSC GmbH	Untersuchung R+K	Anpassung Dessau auf der Basis der Untersuchung R+K
maßgebende Spitzenstunde	14.00 – 15.00 Uhr	17.00 – 18.00 Uhr	16.00 – 17.00 Uhr
Zielverkehr	288 Kfz/h (290)	305 Kfz/h	242 Kfz/h
Quellverkehr	246 Kfz/h (250)	311 Kfz/h	247 Kfz/h
Gesamtverkehr	534 Kfz/h (540)	616 Kfz/h	489 Kfz/h
max. Parkraumbelugung	390 Stellplätze	459 Stellplätze	364 Stellplätze

Damit erweist sich auch bei der Verteilung des Verkehrsaufkommens in der maßgebenden Spitzenstunde das nach dem „integrierten“ Verfahren von VSC ermittelte Aufkommen als „Worst-Case“-Fall.

Die Annahmen zur räumlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens von VSC wurden zunächst aus der detaillierten Ortskenntnis des Fachgutachters in über 20jähriger Erfahrung im Stadtgebiet Dessau-Roßlau getroffen. Auch durch das Tiefbauamt Dessau-Roßlau wurden detaillierte Angaben zur Aufteilung gemacht. Diese weichen insbesondere zum Verkehrsaufkommen in der Region und dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV), was dem Anteil an Auto-Kunden entspricht, von den durch R+K im „differenzierten“ Verfahren getroffenen Annahmen ab.

Der durch R+K gewählte Verteilungsschlüssel des Stadt-Umland-Verkehrs entsprechend der Einwohnerverteilung in der Region führt zur unrealistischen Abbildung des tatsächlichen Verkehrsgeschehens zwischen der Stadt Dessau-Roßlau und ihrem Umland. Der in der R+K-Untersuchung ausgewiesene Anteil des Regionalverkehrs am Centerverkehr beträgt 34%. Die Aufteilung des Regionalverkehrs auf die 4 durch R+K betrachteten Regionen wird nach dem Einwohnerbestand vorgenommen. Durch diesen Verteilungsschlüssel ergibt sich die folgende Verkehrsverteilung:

- Region Nord: 5%
- Region Ost: 8%
- Region Süd: 10%
- Region West: 10%

Diese Anteile korrelieren nicht mit den Verkehrsdaten des Quell- und Zielverkehrs der Stadt Dessau-Roßlau. Aus der Erhebung und Auswertung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Dessau aus dem Jahr 2003 ergibt sich eine völlig andere Verkehrsverteilung des Regionalverkehrs und damit des Centerverkehrs. Besonders deutlich wird dies beim Anteil der Region Nord mit 5% nach R+K. Der tatsächliche Anteil wurde mit 10% durch Verkehrserhebungen ermittelt.

Weiterhin ist festzustellen, dass die durch R+K vorgenommene Führung des Zielverkehrs der „Stadtteile Süd“ zu 100% über die Heidestraße - Franzstraße völlig unrealistisch ist. Die unter dem Begriff „Stadtteile Süd“ zusammengefassten Stadtteile Mosigkau, Kochstedt, Törten, Haideburg und Süd können das Dessauer Stadtzentrum in Folge ihrer Anbindungen an das mit 70km/h zu befahrende Tangentennetz (Argenteuiler Straße - Ludwigshafener Straße) wesentlich günstiger erreichen. Auch bei der Verteilung zum Regionalverkehr aus Süden beachtet R+K weder die jetzige Führung der Bundesstraße 184 über die im Jahr 2000 gebaute Wolfener Chaussee noch die über diese Tangente führende Wegweisung zum Zentrum.

Die Abweichungen der Annahmen von R+K gegenüber den ortsspezifischen Verkehrskennwerten haben gravierende Auswirkungen auf die Verteilung des Centerverkehrs. Deshalb stellt die EAR 05

ausdrücklich auf die Beachtung ortstypischer Verkehrsdaten in Zusammenhang mit dem „differenzierten“ Verfahren ab.

Die Angaben von VSC, von R+K und vom Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau werden daher in den folgenden Tabellen für die Nachfragegruppen Beschäftigte, Kunden und Besucher vergleichend gegenüber gestellt:

Zielverkehrsaufkommen des Centers

	Gesamtverkehr Kfz/Tag	Gesamtverkehr Kfz/Spitzen-h	B 184 von Norden Kfz/Spitzen-h	B 185 von Osten Kfz/Spitzen-h	Franzstraße/Kantorstraße Kfz/Spitzen-h	B 185 von Westen Kfz/Spitzen-h
gemäß Studie VSC	3008	290	58	116	58	58
gemäß R+K-Untersuchung	3220	306	58	92	86	70
gem. Anhang 3 (Anpassung Dessau)	2576	247	67	91	41	49

Quellverkehrsaufkommen des Centers

	Gesamtverkehr Kfz/Tag	Gesamtverkehr Kfz/Spitzen-h	B 184 nach Norden über Rennstraße Kfz/Spitzen-h	B 185 nach Osten Kfz/Spitzen-h	Kantorstr. Kfz/Spitzen-h	B 185 nach Westen über Rennstraße Kfz/Spitzen-h
gemäß Studie VSC	3008	250	50	150	0	50
gemäß R+K-Untersuchung	3220	311	56	156	6	93
gem. Anhang 4 (Anpassung Dessau)	2576	211	54	106	0	51

Die Vergleiche des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens des Centers zeigen auf, dass die Resultate des „integrierten“ Verfahrens zum Gesamtverkehrsaufkommen des Centers ca. 15% höhere Werte für den Centerverkehr ausweisen als das „differenzierte“ Verfahren mit ortstypischen Verkehrskennwerten. Daraus resultiert, dass das „integrierte“ Verfahren das „Worst-Case“-Szenarium darstellt und das Gutachten der VSC die maximal zu erwartenden Verkehrsauswirkungen des Shopping- und Dienstleistungscenters betrachtet.

Insgesamt liegen die Ergebnisse der Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach dem „integrierten“ Verfahren durch VSC und nach dem „differenzierten“ Verfahren mit dem realen Modal Split in der Anpassung Dessau eng beieinander, wobei mit Ausnahme der Verkehrsströme in und aus Richtung Nord die Zahlen der VSC-Studie wieder den „Worst-Case“-Fall darstellen.

Die Einschätzung des Anteils des Neuverkehrs am Verkehrsaufkommen des Shoppingcenters wird im Gutachten von R+K in der gleichen Größe wie in der Studie von VSC mit 40 % angenommen. Somit besteht in diesem wichtigen Punkt der Berechnungsansätze Übereinstimmung für beide Verfahren.

Die Betrachtung von Verkehrssituationen ab 22.00 Uhr ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich. Für jetzt bekannte Nutzungen nach 22.00 Uhr wurde die daraus entstehende Verkehrsbelastung in der vorliegenden, überarbeiteten Schallimmissionsprognose vom 01.03.2008 ermittelt und in die Berechnung eingestellt. So wird auf S. 11 von 15 Fahrzeugen für das geplante Fitnessstudio in der Zeit von 22.00 - 23.00 Uhr ausgegangen. Der in der Zeit zu- und abfließende Kfz-Verkehr wurde in Tabelle 2 auf S. 10 in der Spalte Kfz/h Nacht in die Berechnung eingestellt. Somit besteht kein Ermittlungsdefizit. Negative Folgen können auch in der Praxis nicht entstehen, da im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens die Betriebszeiten des Parkhauses beantragt werden müssen. Wenn diese dann von den Vorgaben der vorliegenden Schallimmissionsprognose abweichen sollten, ist ein erneutes Gutachten vorzulegen, in dem nachgewiesen wird, dass es zu keinen unzumutbaren Störungen kommt.

Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes „Museumskreuzung“

Die Knotenbelastung der Museumskreuzung entspricht dem im VEP`05 ausgewiesenen Prognose-Nullfall 2015. Dieser Prognosefall ist das Worst-Case-Szenarium, da hier von der Straßennetzstruktur des Jahres 2003 ausgegangen wird. Die Verkehrsentlastungseffekte für die Museumskreuzung, die mit dem bereits abgeschlossenen Bau der Roßlauer Allee sowie den geplanten Bauvorhaben Bahnhofstraße, 2.Muldebrücke und Ringschluss Nord verkehrsplanerisch nachgewiesen wurden, sind somit nicht in die Leistungsfähigkeitsnachweise der Museumskreuzung durch VSC eingegangen. Diese methodische Vorgehensweise gewährleistet, dass die in der VSC-Studie ermittelten verkehrlichen Änderungsmaßnahmen zur Centererschließung auch im ungünstigsten Fall den Anforderungen an die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs genügen. Mit der geplanten Fertigstellung des Tangentennetzes der Stadt Dessau-Roßlau bis 2012 wird eine Entlastung der Museumskreuzung um mehr als 50% gegenüber den in der verkehrstechnischen Studie ausgewiesenen Verkehrsbelastung eintreten, die zu deutlichen Leistungsfähigkeitsreserven am Knoten Museum führen.

Bezüglich des Knotenpunktes Museum war die Zielstellung der VSC-Studie nicht die Beurteilung der Verkehrsqualität an sich, sondern vielmehr die Aussage, ob nach Eröffnung des geplanten Centers Stauerscheinungen an der Museumskreuzung die Funktionsfähigkeit der geplanten Verkehrserschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters und die der benachbarten Knotenpunkte beeinflussen.

Sowohl VSC als auch R+K konstatieren rechnerische Leistungsfähigkeitsdefizite für den Geradeausverkehr der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes „Museum“ im Verkehrsbelastungsfall ohne Center (Nullfall). Dieser Fall ist für die Beurteilung der Verkehrserschließung des Centers jedoch nicht relevant.

Übereinstimmend zeigen die Berechnungsergebnisse von R+K und VSC für den Fall mit Centerverkehr, dass durch die Realisierung des Centers eine Minderung der im Nullfall kritischen Werte des Rückstaus und der Wartezeiten in der östlichen Askanischen Straße eintritt. Der Bau des Shopping- und Dienstleistungscenters führt also in beiden Gutachten zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Museumskreuzung.

Die verkehrstechnischen Berechnungen für den Belastungsfall mit Centerverkehr weisen in Folge der zwischen VSC und R+K differierenden Verkehrsbelastungszahlen jedoch unterschiedliche Ergebnisse zu Staulängen und Wartezeiten auf.

Da der in der VSC-Studie für den Fall mit Center ermittelte Rückstau in der östlichen Zufahrt der Museumskreuzung (maximale Staulänge 99m) mit den baulichen Gegebenheiten der Centererschließung in Übereinstimmung steht, und die Erreichbarkeit des Linksabbiegestreifens in der Askanischen Straße zum Centerparkhaus auch am Ende der Spitzenstunde gegeben war, bestand in der Studie von VSC kein Bedarf, den am Knotenpunkt „Museum“ vorhandenen Signalzeitenplan 1 an die durch das Center veränderten Verkehrsverhältnisse anzupassen, d.h. die Verteilung der Grünzeiten entsprechend der Verkehrsbelastungen zu optimieren.

Auf Grund der veränderten Verkehrsverteilungsannahmen nach R+K und den daraus resultierenden hohen Rückstaulängen für den Geradeausverkehr der östlichen Zufahrt (maximale Staulänge 460m) wäre jedoch eine Optimierung der Signalzeitenplanes 1 durch R+K eine notwendige Voraussetzung für die fachlich fundierte Beurteilung der sich nach Inbetriebnahme des Centers einstellenden Verkehrsverhältnisse an der Museumskreuzung gewesen. Diese erforderliche Anpassung des Signalzeitenplanes an die (von R+K) angenommenen Verkehrsströme wurde durch R+K aber unterlassen. Dieses Untersuchungsdefizit führt zu einer völlig falschen Bewertung der Verkehrsqualität des Verkehrsablaufes an der Museumskreuzung und stellt neben den offensichtlichen Mängeln der Untersuchung von R+K zur Ermittlung und Verteilung des Verkehrsaufkommens einen gravierenden methodischen Fehler dieser Untersuchung dar.

Im Zusammenhang mit einem anderen Bauvorhaben ist im Mai 2007 eine Änderung der Signalregelung am Knotenpunkt Museum erfolgt. Daher ist es nun notwendig, eine Neubewertung der ermittelten Belastungszahlen mit dem aktuell am Knotenpunkt Museum laufenden Signalzeitenplan für den Spitzenstundenverkehr vorzunehmen. Die VSC-Studie wurde entsprechend ergänzt.

Die Bewertung des aktuellen Signalzeitenplanes mit den mit dem „integrierten“ Verfahren ermittelten Belastungen zeigt nunmehr Leistungsfähigkeitsdefizite für den Geradeausverkehr von Norden

(K1), für den Geradeausverkehr von Osten (K3) und für den Geradeausverkehr von Süden (K4). Während für K1 und K4 die Qualitätsstufe E (Wartezeiten zwischen 70 und 100s) erreicht wird, ist für die Signalgruppe K3 die Stufe F mit Wartezeiten über 100s zu konstatieren. Damit ist nunmehr generell eine Anpassung des Signalzeitenplanes für den Spitzenverkehr erforderlich. Ziel dieser Optimierung muss die Verlängerung von Freigabezeiten für die stark belasteten Fahrstreifen

- Geradeausverkehr von Norden (K1),
- Geradeausverkehr von Osten (K3),
- Geradeausverkehr von Süden (K4)

zu Lasten der Freigabezeiten der weniger belasteten Fahrstreifen

- Linksabbieger von Norden (K2),
- Linksabbieger von Süden (K5),
- Linkseinbieger von Westen (K7) sein.

Unter Beachtung der ebenfalls am Knotenpunkt zu signalisierenden Fahrzeuge des ÖPNV sowie der Fußgänger und Radfahrer wurde ein mit SZP 10 bezeichneter Signalzeitenplan als Optimierung für den Spitzenstundenverkehr bearbeitet, der zu folgenden Veränderungen in den Freigabezeitlängen für den Kraftfahrzeugverkehr führt:

- Verlängerung der Freigabe K1 um 2 Sekunden von bisher 26 auf 28 Sekunden,
- Verlängerung der Freigabe K3 um 3 Sekunden von bisher 20 auf 23 Sekunden,
- Verlängerung der Freigabe K4 um 1 Sekunde von bisher 25 auf 26 Sekunden,

- Verkürzung der Freigabe K2 um 2 Sekunden von bisher 15 auf 13 Sekunden,
- Verkürzung der Freigabe K5 um 2 Sekunden von bisher 15 auf 13 Sekunden,
- Verkürzung der Freigabe K7 um 2 Sekunden von bisher 15 auf 13 Sekunden.

Damit gelingt es, für alle Kraftfahrzeugströme die Qualitätsstufe D mit mittleren Wartezeiten unter 70 Sekunden zu erreichen. Gleichzeitig sinkt die maximale Staulänge bei Rotende in der östlichen Zufahrt auf 96 Meter. Damit ist der dort bisher geplante Stauraum für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens ausreichend.

Wird dieser Signalzeitenplan dann unter Ansatz der durch R+K ermittelten Verkehrsbelastungen für den Mitfall (mit Centerverkehr) nach HBS bewertet, ergibt sich folgendes Bild:

Kein Verkehrsstrom weist die Qualitätsstufe F des Verkehrsablaufes auf. Damit ergibt sich für die Museumskreuzung im Gegensatz zur Aussage von R+K (Qualitätsstufe F) die Qualitätsstufe E. In der östlichen Askanischen Straße beträgt die mittlere Wartezeit 97,5s und die maximale Staulänge bei Rotende 138m. In der Untersuchung von R+K (Tabelle 15) werden für diese Kennwerte 520,6s und 460m ausgewiesen! In der Kavallerstraße beträgt die mittlere Wartezeit 50,3s und die maximale Staulänge bei Rotende 102m. In der Untersuchung von R+K (Tabelle 15) werden für diese Kennwerte 86,7s und 146m ausgewiesen! Für alle anderen Fahrstreifen weisen die Ergebnisse von VSC und R+K annähernd gleiche Wartezeiten und Rückstaulängen auf.

Die Aussagen von R+K hinsichtlich der Überstauung der Knoten Askanische Straße / Steinstraße und Askanische Straße / Ludwigshafener Straße sind somit nicht haltbar. Selbst unter Ansatz des zu hoch angesetzten Verkehrsaufkommens durch R+K kann die Überstauung des Linksabbiegestreifens Askanische Straße zum Center ausgeschlossen werden. Dies setzt eine geringfügige Verlängerung des in der VSC-Studie konzipierten Linksabbiegestreifens zum Shopping- und Dienstleistungszentrum um ca. 20m voraus. Durch die Anpassung des Mittelstreifens ist eine Verlängerung bautechnisch problemlos realisierbar, ohne dass dies zu einer Reduzierung des nutzbaren Stauraums für den Linksabbieger von der Askanischen Straße zur Steinstraße führt.

Verkehrsaufkommen in der Kantorstraße

Nach Meinung des Büros R+K zeichnet sich die VSC-Studie (08.2006) insbesondere dadurch aus, dass sie für die Kantorstraße unrealistisch und unzutreffend niedrige relative Verkehrsfrequenzen unterstellt. Zur Aufteilung des Verkehrsaufkommens würde in der VSC-Studie zur Belastungsaufteilung im Zufluss zum Center ohne wirklich nachvollziehbare Begründung davon ausgegangen, dass die südliche Zufahrt über die Franz- und Kantorstraße mit lediglich 20 % des Gesamtverkehrsaufkommens zu bemessen sei. Diese Annahme der Zufahrt zum Einkaufszentrum mit einem Anteil von

80 % des Verkehrsaufkommens über die Askanische Straße und lediglich 20 % über die Kantorstraße zum geplanten Center sei in keiner Weise plausibel.

Auch aus der Sicht der Eigentümerin einer Liegenschaft in der Kantorstraße (in direkter Nachbarschaft zum Immissionsort IO 16 (Kantorstraße 52) ergeben sich subjektive Belastungen in nicht hinnehmbarem Umfang, insbesondere aus den Aspekten verkehrliche Belastung und Lärmimmissionen. Beide Gesichtspunkte seien eng miteinander verknüpft, da die sich unzureichende verkehrstechnische Untersuchung aufgrund der sich daraus ergebenden unvollständigen Erhebung potentieller Belastungen der Liegenschaft in der Schallimmissionsprognose, nämlich in der Verkehrslärmbelastung, fortsetzt. Es wird vermutet, dass die VSC-Studie wesentliche Punkte ausblendet, die zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung der Kantorstraße führen würden, um auf diese Weise zu aus Sicht der Planung noch vertretbaren Ergebnissen zu kommen. Dies widerspräche nicht nur einer der zentralen stadtplanerischen Prämissen der Stadt Dessau-Roßlau, nämlich Verkehrsverlagerungen in das Nebennetz zu vermeiden, sondern ignoriere die begründeten Befürchtungen der Anlieger. Die offenkundig viel zu gering bemessene Verkehrsbelastung der Kantorstraße führe hinsichtlich des Verkehrslärms zu unzutreffenden Eingangsdaten in die Schallimmissionsprognose des Büros MFPA (Stand: 08.2006), welches dann zu dem Ergebnis gelangen könnte, dass die Immissionsbelastung am Immissionsort IO 16 als gerade noch im Rahmen der Vorgaben der TA Lärm befänglich beurteilt werden könnte. Die oben genannte Eigentümerin vermutet, dass die Planung meint, sich dann über die verbleibenden Bedenken mit einer untauglichen Alibimaßnahme, nämlich der Asphaltierung eines Teils der Kantorstraße, behelfen zu können.

Der obigen Betrachtungsweise von R+K und der Eigentümerin einer Liegenschaft in der Kantorstraße ist zu erwidern, dass eine Führung des Quellverkehrs über die Kantorstraße aus der Parkhausausfahrt Rennstraße verkehrsorganisatorisch nicht vorgesehen ist. Durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung nach rechts in die Rennstraße ist das Befahren der Kantorstraße durch aus dem Center kommenden Verkehr grundsätzlich ausgeschlossen.

Eine Führung des Lieferverkehrs zur Anlieferzone Rennstraße über die Kantorstraße ist ebenfalls nicht vorgesehen. Der Verkehr dieser Anlieferzone wird nur über die Franzstraße und Rennstraße abgewickelt. Aus diesem Grund ist die vollständige Anbindung der Rennstraße an die Franzstraße ein wesentlicher Bestandteil des Erschließungskonzeptes des Centers. Die Fahrwege des Quell- und Zielverkehrs „Liefere EKZ“ in den Bildern 2 und 3 des Gutachtens R+K sind deshalb falsch.

Die Annahmen von R+K zur Verkehrsbelastung der Kantorstraße sind somit zu hoch, da die durch R+K dargestellte Verkehrsführung des Quell- und Zielverkehrs und des Lieferverkehrs nicht mit dem Erschließungskonzept des Centers übereinstimmt. Neben der geplanten Beschilderung könnte eine Dreiecksinsel am Parkhausanschluss Rennstraße die Einhaltung der verkehrsorganisatorischen Abbiegebeschränkungen wirksam unterstützen und würde den Lieferverkehr der Lieferzone Rennstraße sowie den ausfahrenden Parkhausverkehr in der Kantorstraße auch baulich ausschließen.

Die Grundbelastung für die Kantorstraße ist außerdem ermittelt worden und basiert auf vorliegenden Zählwerten von 1995 und 2001, die entsprechend der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme hochgerechnet und auf 1000 Kfz/d aufgerundet worden ist. Eine gesonderte Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Kantorstraße ist nicht notwendig, da es sich um eine zweistreifige Straße handelt für die nach den einschlägigen Richtlinien der FGSV eine Leistungsfähigkeit / Kapazität von mindestens 1400 Kfz/h ausgewiesen ist. Bei einer ermittelten Tagesbelastung von 1000 Kfz/d ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von 90 Kfz/h. Mit dem prognostizierten Zuwachs von 58 Kfz/h des zum Center zufahrenden Verkehrs wird die Leistungsfähigkeit der Straße nur mit ca. 11% ausgeschöpft. Eine Berechnung des abfließenden Verkehrs auf der Kantorstraße war ebenfalls nicht notwendig, da die Parkhausausfahrt des Centers auf Grund der Ergebnisse der Schallimmissionsprognose verkehrsorganisatorisch ausgeschlossen wurde.

In der Ergänzung der Studie der VSC wird zudem eindeutig aufgezeigt, dass die Verkehrsbelastung der Kantorstraße durch das Center bei realistischer Verkehrsverteilung der „Stadtteile Süd“ deutlich niedriger ist als durch R+K ausgewiesen. Darüber hinaus wurde durch R+K nicht beachtet, dass nur der Lieferverkehr zur Lieferzone „Georgenstraße“ die Kantorstraße befährt und das für den über die Rennstraße ausfahrenden Pkw-Verkehr auf Grund der geplanten Abbiegebeschränkungen die Nutzung der Kantorstraße nicht möglich ist. Deshalb sind die vorgenannten Verkehrsanteile aus dem durch R+K für die Kantorstraße angenommenen Verkehr herauszurechnen (siehe Begründung S.28 ff. unter der Überschrift „Verteilung des Verkehrsaufkommens mit Ziel bzw. Quelle Center“).

Das Büro R+K sieht weiterhin einen Widerspruch zwischen den Aussagen der VSC- Studie und der Schallimmissionsprognose (08.2006). Während die VSC den Zufluss zum Einkaufszentrum über die Kantorstraße begrenze und auf die Osttangente ableite, schlage die MFPA Leipzig GmbH eine Asphaltierung des bestehenden Kopfsteinpflasters auf der Kantorstraße vor, die unweigerlich zu einer höheren Attraktivität dieser Straße für den Quell- und Zielverkehr führen würde.

Die Stadt Dessau-Roßlau sieht diesen Widerspruch in den Aussagen der verkehrstechnischen Studie und der Schallimmissionsprognose nicht. Aufgrund der vorgenommenen Variantenuntersuchung in der Schallimmissionsprognose wurde wegen zu hoher Lärmbelastigungen für die Anwohner die Führung eines größeren Teils des Quell- und Zielverkehrs für das Parkhaus durch die Kantorstraße verworfen und nur die Variante der Führung des Zielverkehrs durch die Kantorstraße weiter verfolgt. Dieses Ergebnis wurde in die VSC-Studie übernommen.

Die in der textlichen Festsetzung Nr. 23 festgesetzte Maßnahme „Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße“ ist eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes für die Anwohner. Somit kommt es trotz der Erhöhung des Kfz-Verkehrs durch den Zielverkehr zum Center in diesem Straßenabschnitt auch zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung. Diese Maßnahme bringt eine Minderung von 3 dB(A), d. h. eine beachtliche Minderung durch den Wegfall des bis dahin gebotenen Zuschlages für die Straßenoberfläche. Damit wird die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Verkehrszunahme um 3 dB(A) wieder rückgängig gemacht und es entsteht genau die gleiche Situation wie vor Realisierung des Vorhabens. Eine höhere Attraktivität nach der Asphaltierung lässt sich nicht nachweisen, zumal die jetzt schon vorhandene Tempo 30-Zone in der Kantorstraße fortbesteht.

Das Büro R+K bemängelt weiterhin, dass der Konflikt zwischen der Ausweisung der Kantorstraße als Tempo 30-Zone und der Führung des Parkzielverkehrs über die Rechtsabbiegespur in der Franzstraße sowie die Ausweisung dieser Route im Parkleitsystem nicht thematisiert würde.

Die Stadt Dessau-Roßlau sieht diesen Konflikt nicht, da die Kantorstraße öffentlicher Verkehrsraum ist und es deshalb keine verkehrsrechtliche Grundlage gibt, die Nutzung dieser Straße für diejenigen zu unterbinden, die über diese Straße in das Parkhaus des Centers fahren wollen. Eine Einbindung der Kantorstraße in das Parkleitsystem zum Center ist nicht vorgesehen. Das Parkleitsystem führt den Verkehr zum Parkhaus konsequent über das Tangentensystem, speziell aus Richtung Süden ausschließlich über die Ludwigshafener / Askanische Straße.

Verkehrsaufkommen in der Rennstraße

Eine von der obigen Einwanderin angenommene Behinderung der westlichen Ausfahrt Rennstraße zur Askanischen Straße ist ebenfalls nicht zu befürchten, da dort maximal 120 Kfz in der Spitzenstunde fahren werden (100 Pkw, 12 Lkw, 8 Anwohner), was 2 Kfz / min entspricht. Diese Zahl ist problemlos in den Verkehrsstrom der Franzstraße als Rechtsabbieger zu integrieren. Ein Lkw-Stau ist nicht zu erwarten, da in diese Richtung nur die Abfahrt der Lkw erfolgt, die abgefertigt sind. Bedingt durch die Anzahl der Ladestellen ist die Abfahrt von mehr als einem Lkw innerhalb von 5 min nicht zu erwarten. Eine Ausfahrt der Lkw in Richtung Kantorstraße ist nicht möglich, weil diese Spur baulich gesperrt wird, wie in der Planzeichnung dargestellt oder ein Durchfahrtsverbot angeordnet wird. Ein Ermittlungsdefizit liegt demnach nicht vor.

Abwicklung des Lkw-Lieferverkehrs

Während der Offenlage wurde durch eine Einwanderin bemängelt, dass in der VSC-Studie und in der Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan weitgehend Ermittlungen und Abwägungen zur Belastung durch Lkw-Lieferverkehre fehlen würden. Zur Lkw-Betrachtung fänden sich lediglich Ausführungen dazu, dass an der Askanischen Straße eine Lieferbucht für Anlieferverkehre erforderlich sei (Seite 9 a.E. der verkehrstechnischen Studie), dass die Rennstraße zum Anschluss an die Franzstraße für den Lkw-Lieferverkehr geöffnet werden müsse (Seite 10 der verkehrstechnischen Studie), dass die Anlieferzone in der Rennstraße in bestimmter Weise zu gestalten sei (Seite 10 der verkehrstechnischen Studie) und dass an der Georgenstraße eine kleine Anlieferzone mit zwei Standplätzen erforderlich werde (Seite 11 der VSC-Studie).

Es fehle jegliche substantiierte Darstellung, Überlegung und Abwägung zur Anzahl der Lieferverkehre, die zu den drei vorgesehenen Lieferzonen und wieder weg von diesen geführt werden sollen. Für die Kantorstraße und damit für die Liegenschaft der Einwanderin bedeute dies, dass die Möglichkeit zu- und abfahrender Lkw und Kleintransporter durch die Kantorstraße zur südlichen Anlieferzone und zur Anlieferzone Georgenstraße völlig unberücksichtigt blieben. Dieser Umstand stelle ein massives Ermittlungs-, Bewertungs- und somit potentiell Abwägungsdefizit dar. Die

Einwenderin müsse begründet befürchten, dass Lieferverkehre in erheblichem Umfang die südliche Kantorstraße nutzen und somit das Verkehrslärmpotential signifikant erhöhen würden.

Dieser Darstellung der Einwenderin ist zu entgegnen, dass die Lkw-Lieferverkehre in der Schallimmissionsprognose ausführlich dargestellt und in den Berechnungen berücksichtigt worden sind (siehe Punkt 6.3 der Begründung). Die Anzahl der Lieferfahrzeuge und die Anfahrtshäufigkeit, die Fahrbewegungen und die Fahrwege sind in den Anlagen des Gutachtens aufgeführt und dargestellt. In den obigen Absätzen der Begründung werden der Lkw-Lieferverkehr und dessen Auswirkungen beschrieben. Die vom Investor in Ansatz gebrachten Zahlen zu den Lieferfahrzeugen wurden auf Plausibilität geprüft und mit ähnlichen Objekten verglichen. Die Kantorstraße im Einzugsbereich der Einwenderin wird nur von den maximal 8 Lieferfahrzeugen (einschließlich Lieferfahrzeuge kleiner 3,5 t), die die Ladestelle Georgenstraße anfahren, täglich befahren. Die 16 Fahrbewegungen sind in die Berechnung eingestellt. Da die Ladestelle von nur insgesamt 8 Lieferfahrzeugen angefahren wird, eine An- und Abfahrt aber auch über den nördlichen Teil der Kantorstraße möglich ist, stellen die 16 Fahrbewegungen den "Worst Case" dar. Die Zu- und Abfahrt zur Ladestelle Rennstraße erfolgt nur über die Franzstraße und Rennstraße (siehe Schallimmissionsprognose). Eine Zu- oder Abfahrt über die Rennstraße zur Kantorstraße ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Der Ausschluss des Lkw-Verkehrs von der Kantorstraße zur Anlieferzone Rennstraße wird über ein Einfahrtsverbot für Lkw am Ostende der Rennstraße und Hinweisschilder für den Lieferverkehr zur Einmündung Rennstraße in die Franzstraße sichergestellt.

Auf Grund des geringfügigen Anteils der Lieferverkehre von nur ca. 1,5 % (max. 62 Fahrzeuge pro Werktag) am Verkehrsaufkommen des Shopping- und Dienstleistungscenters (Parkhausverkehr ca. 3000 Pkw pro Werktag) besitzt der Lieferverkehr außerdem einen zu vernachlässigenden Einfluss auf das Gesamtverkehrsaufkommen im Umfeld des Centers und auf die diesbezüglichen verkehrstechnischen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen. Ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit und somit potentielles Abwägungsdefizit kann somit ausgeschlossen.

Ein- und Ausfahrt EKZ zur Askanischen Straße

Einigkeit besteht, dass die Berechnungen von R+K und von VSC eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Centeranschlusses in der Askanischen Straße nachweisen. Die Leistungsfähigkeit für den nicht lichtsignalisierten Knotenpunkt Askanische Straße / Anschluss Center wurde durch VSC mit einem anerkannten Programm der TU Dresden ermittelt.

Die dargestellten Ergebnisse einer den Verkehrsströmen angepassten Signalisierung in der VSC-Studie (08.2007) zeigen, dass die durch R+K unterstellte Überstauung des Centeranschlusses durch den Knotenpunkt „Museumskreuzung“ auszuschließen ist. Damit ist eine von R+K angenommene Minderung der Qualität der Einfahrt nicht zu befürchten.

Als problematisch wird von R+K weiterhin die enge Nachbarschaft zwischen Einfahrt und Ausfahrt des Parkdecks, Anlieferstreifen, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr beurteilt. Insbesondere sei der Standort der Fahrradabstellplätze an der Askanischen Straße und an der Georgenstraße unglücklich gewählt. Vom Parkdeck ausfahrende Kfz würden sich zwangsläufig auf dem angebotenen Radweg aufstellen, was dazu führen würde, dass Radfahrer zwischen den ausfahrenden Kfz durchfahren müssen. Dies beträfe sowohl den durchfahrenden Radverkehr der Askanischen Straße als auch den parkwilligen Radverkehr zur Georgenstraße. Auf dem Weg zum Eingang des Einkaufszentrums müssten die nun fußläufigen Radverkehrskunden zum zweiten Mal die Ein- und Ausfahrt queren, so dass an der Zu- und Ausfahrt ein erhebliches Querungsaufkommen zu erwarten sei. Dabei werden von Runge+Küchler Einbußen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsführungsqualität für Radfahrer und Fußgänger gesehen.

Die Stadt Dessau-Roßlau stellt hierzu in Bezug auf die Verkehrsqualität und -sicherheit fest, dass ein erneutes Queren der Parkhauszufahrt durch nun fußläufige Radverkehrskunden von der Fahrradabstellanlage Georgenstraße nicht erfolgt, da in der Georgenstraße ein direkter Zugang zur Mall vorhanden ist.

Einmündung Franzstraße / Rennstraße

Auch die Anbindung der Rennstraße an die Franzstraße ist ausreichend leistungsfähig. Der Abstand zwischen der Haltlinie der Zufahrt Franzstraße (zur „Museumskreuzung“) und der Einmündung Rennstraße beträgt 80m. Der mittlere Rückstau beim optimierten SZP 10 beträgt 18m bei Grünende in dieser Zufahrt, so dass das Einbiegen in die Franzstraße nach der Durchfahrt der

Fahrzeuge auf der Vorfahrtstraße ungehindert möglich ist, auch unter den von R+K unterstellten Verkehrsbelastungen.

Damit ist auch in der Spitzenstunde das Ein- und Ausfahren im Bereich der Rennstraße in jedem Umlauf der LSA - Museumskreuzung gesichert.

Die durch R+K bemängelte Mitbenutzung der Gegenfahrbahn durch den Lieferverkehr mit Sattelzügen ist aus Sicht von VSC unproblematisch, da nach Auskunft des Projektentwicklers mit maximal 10 Sattelzügen pro Tag zu rechnen ist, und damit die Überführung der Gegenfahrbahn äußerst selten auftreten wird und nicht der anzusetzende Bemessungsfall ist. Schon beim 3-achsigen Lkw ist die Gegenfahrbahn für Pkw nutzbar.

Abfertigungsanlagen der Parkgarage

Die Leistungsfähigkeit der Abfertigungsanlage ist ebenfalls unbestritten. Bemängelt wird von R+K, dass nur ca. 2 ausfahrende Pkw in der Ebene warten könnten - bei Mitbenutzung des Radweges - und zusätzlich wartende Pkw auf der mit 12 % geneigten Rampe stehen müssten. Erfahrungen an anderen Hoch- und Tiefgaragen würden zeigen, dass das Stehen auf der Rampe und das folgende Anfahren (mit der Handbremse) nur von wenigen Verkehrsteilnehmern so ausgeführt würden. Somit würden - rein praktisch - nur die Stauräume auf der Ebene der Askanischen Straße (Geh- und Radweg) und im Parkdeck zur Verfügung stehen. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen der Askanischen Straße sei ein erhöhtes Konfliktpotenzial in der Ausfahrt zu erwarten.

Die Stadt Dessau-Roßlau sieht das erhöhte Konfliktpotential nicht. Die gewählte Lösung ist zulässig und entspricht gängigen Lösungen für Parkhäuser.

Lage der Haltestellen des ÖPNV

Während der Offenlage wurde angeregt, die Haltestellen / Umstiegsunkte für den ÖPNV in der Franzstraße und Kavallerstraße unmittelbar gegenüber den Eingangsbereichen des Shoppingcenter und Rathaus-Center zu verlegen, um nur eine Querung der Bundesstraßen für ÖPNV-Nutzer zu ermöglichen bzw. Passantenfrequenzen gezielter zu steuern.

Dem ist zu entgegnen, dass die Liniennetzstruktur des ÖPNV und die Geometrie der Museumskreuzung die generelle Einrichtung von ÖPNV-Haltestellen mit nur einer LSA-Fußgängerquerung zum Center nicht zulässt. Das Beispiel der Straßenbahnlinie 3 Hauptbahnhof - Junkerspark verdeutlicht die nicht mögliche Umsetzung dieser Anregung. Durch die Führung der Straßenbahnlinie 3 im Zuge der Kavallerstraße und der Askanischen Straße (westl. der „Museumskreuzung“) in Straßenmittellage ist die Beibehaltung der LSA-gesicherten Querung von 2 Knotenarmen unumgänglich. Ungeachtet dieser Tatsache bieten alle Fußgängerquerungen durch eine leistungsgerechte und LSA-gesicherte Fußgängerführung einen hohen, der Erreichbarkeit des Centers angemessenen Komfort.

Zusammenfassend ist für die zukünftig zu erwartende verkehrliche Situation im Umfeld des geplanten Centers festzustellen, dass die durch VSC vorgenommene Optimierung des Signalzeitenplanes auch für den durch R+K prognostizierten Spitzenstundenverkehr an der Museumskreuzung nach Inbetriebnahme des Centers eine Verkehrsqualität des Knotenpunktes Museum nachweist, die negative Auswirkungen der Museumskreuzung auf die Verkehrserschließung des Centers und auf angrenzende Verkehrsknoten ausschließt. Damit ist auch die durch R+K vertretene Auffassung einer Verdrängung von Verkehr in die Kantorstraße nicht begründet. Insoweit bestätigen sich die Aussagen der Studie von VSC sogar für die durch R+K angesetzten Verkehrsbelastungen. Ein durch R+K gesehener Widerspruch zwischen der Verkehrstechnischen Studie von VSC und der Schallimmissionsprognose besteht somit ebenfalls nicht.

6.2.3 Erforderliche bauliche Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum

Bauliche Maßnahmen zur Erschließung des geplanten Shopping- und Servicecenters ergeben sich insbesondere auf dessen Nordseite (Askanische Straße), auf dessen Südseite (Rennstraße) und auf dessen Nordostseite (Georgenstraße). Als Planungsgrundlage im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsanlagen im Bereich des Knotenpunktes Museum wurde die Knotenpunktgeometrie nach dem Ausbau der Straßenbahn nach Dessau-West im Jahr 2000 berücksichtigt. Als Ergebnis der verkehrstechnischen Studie ist bei einer Stellplatzanzahl von 630 Stellplätzen insgesamt eine Mindeststauraumlänge von 108 m vorzusehen.

Zur Gewährleistung der Funktionalität der Anlage ergeben sich folgende notwendige Verkehrsbaumaßnahmen zur Erschließung des Centers:

1. Im Bereich des Parkhausanschlusses an die Askanische Straße befindet sich die als Busbucht gestaltete Haltestelle „Museum-Ost“. Da diese Haltestelle weiterhin benötigt wird, ist eine Verlegung im Rahmen des Center-Vorhabens erforderlich. Durch den Neubau der Straßenbahn nach Dessau-West entfällt die Notwendigkeit des Einsatzes von Gelenkbussen, so dass in Abstimmung zwischen den zuständigen Ämtern der Stadt Dessau-Roßlau und den Vertretern der Georgenkirche die Anlage einer Haltestelle am Rand der vorhandenen Fahrbahn östlich der Kirche als ausreichender Ersatz bestätigt wurde. Im Bereich der künftigen Haltestelle sind der Haltestellenbereich zu realisieren und der vorhandene Radweg zur Schaffung der Wartefläche für die Busfahrgäste baulich zu verlegen. Die Umsetzung der vorhandenen Wartehalle an den neuen Haltestellenstandort muss in das Vorhaben integriert werden. Aufgrund der gleich bleibenden Belegung der Haltestelle mit Bussen und dem Nichtheranrücken der Lärmquellen an die Kirche kommt es auch nicht zu einer zusätzlichen Geräuschbelastung für die Gottesdienstbesucher. Die Zufahrt zwischen Georgenkirche und dem Haus Askanische Straße 23 zu einem Parkplatz bleibt erhalten.
2. Zur Reduzierung von Behinderungen des durchgängigen Verkehrs durch zum Center abbiegende Fahrzeuge ist es erforderlich, einen Rechtsabbiegestreifen auf der Askanischen Straße im Bereich der bisherigen Busbucht baulich herzustellen. Im Bereich der Centerein- und Ausfahrt soll der Radweg unmittelbar am Bord geführt werden, um die Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr zu verbessern. Gleichzeitig sollte durch die Positionierung von Fahrradabstellanlagen dazu beigetragen werden, dass Fußgängerverkehr unmittelbar an der Gebäudedekante im Ein- und Ausfahrbereich weitestgehend ausgeschlossen wird, um Konflikte zwischen ausfahrendem Kfz-Verkehr und Fußgängern von vornherein zu vermeiden. Infolge der vielfältigen baulichen Eingriffe in die Verkehrsanlagen an der Nordseite des Centers ist damit von einer grundlegenden Umgestaltung der bestehenden Rad- und Gehwegbereiche sowie der vorhandenen Busbucht auszugehen. Die Fläche vor der Parkhausein- und Ausfahrt Askanische Straße ist durch die Rückverlegung der Baulinie deutlich auf ca. 6,5 m zwischen Bord und Fassade vergrößert worden. Damit verbessert sich die Übersichtlichkeit erheblich. Eine Querungshilfe ist im Unterschied zu älteren Planungen nicht mehr erforderlich, da es nur eine Einfahrspur und eine Ausfahrspur gibt. Damit müssen nur zwei Spuren gequert werden. Bei dem Entwurf vom Januar 2003 gab es noch drei Fahrspuren (zwei Einfahrspuren, eine Ausfahrspur), es mussten also mit der dort vorgesehenen Querungshilfe auch zwei Spuren gequert werden. Somit ergibt sich auch ohne Querungshilfe keine Veränderung gegenüber dem damaligen Zustand. Eine Lichtsignalanlage ist aufgrund der prognostizierten Belegung der Ein- und Ausfahrt in der Spitzenstunde von 382 Pkw nicht erforderlich. Die zuständigen Behörden (Amt für Ordnung und Verkehr vom 08.11.06, Polizeidirektion vom 27.11.06) haben dieser Lösung in ihren Stellungnahmen vorbehaltlos zugestimmt.
3. Für den Linksabbieger von der Askanischen Straße zum Center muss der vorhandene Beton-Mittelstreifen geöffnet werden. Der erforderliche Linksabbiegestreifen entsteht durch markierungsseitige Verkürzung des vorhandenen Busfahrstreifens und bauliche Verlängerung des dritten Fahrstreifens der nördlichen Richtungsfahrbahn unter Reduzierung der Breite des verbleibenden Mittelstreifens auf eine bautechnologische Mindestbreite. Auch bei einem 100 Meter langen Rückstau von der Haltlinie des Geradeausfahrstreifens an der Museumskreuzung soll der Fahrstreifen zum Shopping- und Dienstleistungszentrum noch erreichbar sein. Daraus ergibt sich eine Aufstelllänge von etwa 60 Metern für diesen Fahrstreifen zuzüglich der notwendigen Fahrstreifenverziehung.
4. Die Rennstraße, die derzeit durch entlang der Franzstraße durchgängig verlaufende Rad- und Gehwege als Sackgasse endet, muss zum Anschluss für den LKW-Lieferverkehr geöffnet werden. Dabei gehen zwei dort vorhandene Behinderten-Parkplätze sowie Fahrradabstellanlagen verloren, die an geeigneter Stelle zu ersetzen sind. Es ist ein grundsätzlicher Ausbau der Rennstraße erforderlich, welcher die Fahrbahn, einen durchgehenden Gehweg an der Südseite, den bestehenden Gehwegbereich an der Nordseite, die Straßenbeleuchtung, die Beschilderung, den Ersatz der Behindertenstellplätze und die Anbindung an die bestehende Franzstraße umfasst. Zur Realisierung des Lieferverkehrs müssen Radien zur Bordausrundung verwendet werden, die die Befahrung der Einmündung durch Lastzüge sicherstellen. Dadurch muss mindestens ein vorhandener Baumstandort aufgegeben werden. Außerdem wird es erforderlich mehrere Standorte von Schaltschränken und deren Kabelzuführungen zu verändern und den vorhandenen Ein-

speisemast für die Fahrleitung der Straßenbahn zu verlegen. Der Radweg Franzstraße ist bereits südlich der Einmündung Rennstraße an den durchgehenden Bord der Franzstraße heranzuführen. Auf der Südseite entlang der Rennstraße muss die Bordführung der Erschließungsstraßenschleife der dortigen Wohnblöcke unter Beachtung der vorhandenen Einbahnstraßenregelung so verändert werden, dass auch von und zur Franzstraße gefahren werden kann..

5. Bei der Gestaltung der Anlieferzone müssen die Anlagen so ausgeführt werden, dass das Ein- und Ausparken von Last- und Sattelzügen auch bei belegten benachbarten Anlieferampen und ohne Überfahrung des auf der Südseite der Rennstraße befindlichen Gehweges erfolgen kann. Die Anlieferung erfolgt grundsätzlich zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr, durch die Fahrbahnbreite von 6 m werden gegenseitige Behinderungen von Liefer- und Anliegerverkehr weitgehend vermieden.
6. An der Georgenstraße soll eine Anlieferzone mit zwei Standplätzen für LKW bis max. 7,5t geschaffen werden, die der Versorgung der auf der Ostseite des Centers gelegenen Fachmärkte dient. Zur Anfahrt an die Laderampen müssen die über die Kantor- und Georgenstraße anfahrens LKW unter Nutzung der auf der Ostseite der Georgenstraße nördlich des Garagenkomplexes gelegenen Fläche wenden. Die vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen reichen für die notwendigen Rangiervorgänge nicht aus. Deshalb ist die bauliche Herstellung einer Wendeanlage für Lkw für die Erschließung des Centers notwendig.
7. Der Anschluss für den Besucherverkehr an die Rennstraße soll im Hinblick auf 5. nicht unmittelbar neben der Anlieferzone liegen. Die Gebäudeerschließung sieht daher eine Trennung der Zu- und Abfahrtswege von Liefer- und Besucherverkehr vor. Der Besucherverkehr aus Richtung Franzstraße wird unter Nutzung des an der Einmündung Kantorstraße gelegenen Rechtsabbiegestreifens über die Kantorstraße geführt, der aus dem Center zur Franzstraße fahrende Besucherverkehr fährt über die nun geöffnete Rennstraße als Rechtsabbieger auf die Franzstraße. Die Führung über die Rennstraße ist die wegeseitig günstigere Verbindung. Eine Abfahrt von der Rennstraße über die nördliche Kantorstraße kann unter Beachtung der Verkehrsverhältnisse am Knotenpunkt Askanische Straße / Steinstraße aber nicht erfolgen. Diese Verkehrsströme haben wie bisher vorgesehen direkt auf der Nordseite des Centers in Richtung Osten auszufahren.
8. Die Kantorstraße soll in einem Teilabschnitt mit einem Belag aus Kupferschlackesteinen eine Asphaltdecke erhalten. Bei dem geplanten Asphalteinbau handelt es sich nicht um eine Decke, die die gewachsene Straßenstruktur zerstört. Im weiteren Verlauf der Kantorstraße befindet sich schon jetzt eine Asphaltdecke, deshalb liegt die von einer Einwanderin unterstellte Zerstörung der historisch gewachsenen Straßenstruktur nicht vor. Sie dient der Herstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes. Das angrenzende Kulturdenkmal wird nicht mittelbar in Mitleidenschaft gezogen.

In Abhängigkeit von der endgültigen Ausführung weiterer nachfolgend genannter verkehrstechnischer Maßnahmen können sich zusätzliche bauliche Leistungen im Umfeld des geplanten Centers erforderlich machen.

Der aus verkehrstechnischer Sicht problematischste Punkt bei der Erschließung des Standortes unter Verzicht auf die Tunnel-Lösung ist das Linksabbiegen von der Askanischen Straße, bei dem zwei Gegenfahrstreifen, der Ausfädelstreifen zum Center, ein Zwei-Richtungs-Radweg (zur Verbindung der entlang der Georgenstraße geplanten Abstellanlagen mit der „Museumskreuzung“) sowie ein Gehweg zu queren sind.

Zu diesen fünf potenziellen Konfliktpunkten, die bei der Centereinfahrt zu beachten sind, gesellt sich ein sechster Problempunkt, der das Räumen der Konfliktflächen betrifft. Dabei ist durch den Kraftfahrer beim Beginn des Abbiegens durch die Querung des Mittelstreifens nicht zweifelsfrei erkennbar, ob für ihn noch ausreichend Stauraum vor der Schrankenanlage zur Verfügung steht. Daher muss die Einhaltung der in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) erforderlichen Stauraumlängen an den Ein- und Ausfahrtkontrollen des Centers gefordert werden, um zusätzliche Behinderungen des Verkehrs entlang der Askanischen Straße für den Regelbetrieb auszuschließen.

Im Rahmen der Auslegung wurde zudem vorgebracht, dass die Situation des Linksabbiegens „der problematischste Punkt“ sei: Der Linksabbieger muss eine 2-spurige Bundesstrasse überqueren, ohne zweifelsfrei erkennen zu können, „ob für ihn noch ausreichend Stauraum vor der Schranken-

anlage zur Verfügung steht“. Zudem kreuzt er auf dem Bürgersteig einen Fahrradweg und einen Fußgängerweg zur verlegten Bushaltestelle mit Frequenz von beiden Seiten. Solche Konstruktionen hat der Gesetzgeber in dem Bundesverkehrswegerecht, Grundstückserschließungen mit Gefährdungspotential an Bundesstraßen von vorneherein ausgeschlossen. Dies dürfte dem Stadtplanungsamt auch bekannt sein, denn im Jahr 1995 wurde dem RHC eine Tiefgaragenzufahrt über die Kavallerstrasse unter Hinweis auf diese gesetzliche Regelung untersagt.

Diese Stellungnahme wird dahingehend berücksichtigt, dass zusätzlich zu der im Pkt. 6.2 Verkehrserschließung beschriebenen automatischen Füllstandsanzeige im Bereich der Parkhauszufahrt Askanische Straße eine Stauerkennungsanlage im Parkhaus (Induktionsschleife in der Parkhauszufahrt) und eine durch die Stauerkennungsanlage gesteuerte Signalisierung der Linksabbiegerspur zum Parkhaus in der Askanischen Straße im Rahmen der Erschließung hergestellt wird. Damit ist das "Zustellen" der zwei Gegenfahrstreifen und des Ausfädelstreifens ausgeschlossen und der Fuß- sowie Radweg wird ebenfalls nicht blockiert. Ungeachtet dieser zusätzlichen verkehrstechnischen Maßnahme wurden die Leistungsfähigkeit der Parkhauszufahrt Askanische Straße in der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau-Roßlau auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) nachgewiesen und die erforderlichen Stauräume im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt.

Gemäß § 5 Bundesfernstraßengesetz ist die Stadt Dessau-Roßlau Baulasträger der Ortsdurchfahrt der B 185 in Dessau-Roßlau. Die Askanische Straße ist Teil dieser Ortsdurchfahrt. Der Bau neuer Zufahrten an Straßen in der Baulast der Stadt Dessau-Roßlau bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Die Straßenbaubehörde ist das Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau. Aus Sicht der Straßenbaubehörde ergeben sich aus dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 37 keine Festsetzungen zur Parkhauszufahrt Askanische Straße, die der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufs in der Askanischen Straße entgegenstehen.

Die in der Askanischen Straße durch die Schaffung eines Linksabbiegestreifens veränderte verkehrliche Situation muss zusätzlich zur erforderlichen Anpassung der Markierung auch durch eine Aktualisierung des vorhandenen Vorwegweisers nach Zeichen 439 StVO auf der Nordseite der Askanischen Straße angezeigt werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Installation von automatischen Füllstandsanzeigen auf der Südseite und im Mittelstreifen der Askanischen Straße erforderlich. Auch am Beginn des Rechtsabbiegestreifens zur Kantorstraße ist in der Franzstraße eine automatische Füllstandsanzeige zu installieren, um unnötigen Verkehr im Bereich Kantorstraße / Rennstraße zu vermeiden.

Davon ausgehend ist ein Gesamtkonzept der Beschilderung bei der Zu- und Abfahrt des Besucherverkehrs sowohl im Grundstücksbereich als auch darüber hinaus im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Das mit dem neuen Shopping- und Dienstleistungscenter entstehende Parkhaus ist in das in der Stadt Dessau-Roßlau vorhandene stationäre Parkleitsystem zu integrieren. In den öffentlichen Bereichen ist dazu eine verkehrsbehördliche Genehmigung einzuholen.

Bei der Verkehrsführung im Gebäude des geplanten Centers muss ein möglichst störungsfreier Betrieb zwischen den Ein- und Ausfahrten und den Rampen zu den einzelnen Parkdecks gewährleistet werden. Entlang dieser Zuwegungen sollten keine Stellplätze angeordnet sein, die durch dann erforderliche Ein- und Ausparkvorgänge zu Behinderungen der Fahrzeugströme führen würden.

Ein Parkleitsystem innerhalb des Centers zur Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr ist unabdingbar.

Der in der Stadt Dessau-Roßlau insgesamt hohe Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen muss in der Center-Planung ebenfalls Berücksichtigung finden. Die erforderlichen ca. 200 Fahrradabstellanlagen sind entlang der Askanischen Straße und der Georgenstraße nahe den Eingängen angeordnet, weil dort Radweg-Anschlüsse an die Museumskreuzung von und nach allen Richtungen auf kürzestem Wege geschaffen werden können. In Abhängigkeit von der tatsächlichen Anordnung ist die endgültige Breite vorhandener, unter Umständen anzupassender, oder neu zu schaffender Radverkehrsanlagen unter Beachtung ihrer Nutzung im Ein- oder Zweirichtungsverkehr festzulegen.

Die gesamten oben genannten erforderlichen Maßnahmen werden nicht textlich festgesetzt, da sie sich im öffentlichen Straßenraum befinden. Über die Durchführung der Maßnahmen sind entsprechende Regelungen von der Stadt Dessau-Roßlau im mit dem Investor abgeschlossenen Erschließungsvertrag festgeschrieben.

6.3 Immissionsschutz

6.3.1 Lärm

Zur Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastungen durch die Nutzungen im Vorhabenbereich wurde eine Schallimmissionsprognose für ein geplantes Shopping- und Servicecenter in Dessau-Roßlau durch MFPA Leipzig GmbH mit Stand vom 21.08.2006 erstellt. Diese wurde in Vorbereitung der Abwägung mit Stand vom 04.01.2007 und 27.07.2007 insofern überarbeitet, als auf die Einwürfe des Gegengutachtens eingegangen wurde. Die Ergebnisse der Abwägung wurden in die jetzt vorliegende Fassung vom 01.03.2008 (nachfolgend kurz „MFPA 2008“ genannt) eingearbeitet.

In der Schallimmissionsprognose wurden Aussagen zu den Lärmquellen durch Verkehr aus der Belegung der öffentlichen Straßen, dem Anlieferverkehr sowie dem anlagenbezogenen Kundenverkehr abgeleitet. Weiterhin sind die typischen Geräusche durch technische Schallquellen am Center einschließlich der Warenanlieferung beachtet worden.

Während der Offenlage des V+E-Planes sind eine Reihe von Anregungen und Hinweisen eingegangen. Von Einwendern wurde die TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH mit der Prüfung des schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH auf Plausibilität beauftragt. Diese Überprüfung wurde am 06.02.2007 vorgelegt und beinhaltet den Großteil der eingegangenen Anregungen und Hinweise. Die wesentlichen Punkte dieser Stellungnahmen werden nachfolgend zusammengefasst nach Themenblöcken aufgeführt sowie die Auffassung der Stadt Dessau-Roßlau zu diesen Anregungen und Hinweisen begründet.

DIN 18005 - TA Lärm und die 16. BImSchV

Im Rahmen der Offenlage wird in der Stellungnahme eines Einwenders der Umstand als in höchstem Maße angreifbar angesehen, dass der Verkehrslärm bei MFPA Leipzig GmbH ausschließlich nach TA Lärm bewertet wird. Dies sei unverständlich, da doch für den Lärmschutz in der Bauleitplanung in erster Linie die DIN 18005 zugrunde zu legen sei.

Dieser Stellungnahme folgt die Stadt Dessau-Roßlau nicht. In der DIN 18005, Beiblatt 1 wird ausgeführt, dass sich in vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen die Orientierungswerte dieser DIN oft nicht einhalten lassen. Das Vorhaben befindet sich unzweifelhaft in einem solchen stark vorbelasteten Bereich, da schon durch die derzeit vorhandene Verkehrsbelegung die Orientierungswerte der DIN in der Umgebung an den IO11 (Askanische Straße), IO16 (Kantorstraße) und IO17-19 (Franzstraße) deutlich überschritten werden. Deshalb ist ein Vergleich mit den Orientierungswerten nach DIN 18005-1 nicht geboten. Im Pkt. 1: Anwendungsbereich dieser DIN wird zudem ausgeführt, dass diese Norm nur Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Prüfung gibt. Wörtlich wird ausgeführt: "Die Ermittlung der Schallimmissionen der verschiedenen Arten von Schallquellen wird hier nur sehr vereinfachend dargestellt. Für die genaue Berechnung wird auf einschlägige Rechtsvorschriften und Regelwerke verwiesen. ...In DIN 18005-1 Bbl. 1 sind als Zielvorgaben für die städtebauliche Planung schalltechnische Orientierungswerte angegeben." In dem besagten Beiblatt wird ausgeführt: "Sie gelten für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben oder dem Schutz einzelner Objekte. Die Orientierungswerte unterscheiden sich nach Zweck und Inhalt von immissionsschutzrechtlich festgelegten Werten wie etwa den Immissionsrichtwerten der TA Lärm; sie weichen zum Teil von diesen Werten ab." Weiterhin wird dargelegt, dass sie keine Grenzwerte sind. Im Pkt. 7.1 der DIN 18005-1 wird ausgeführt: "Die Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von Straßen werden nach den RSL-90 berechnet. Sie können nach A.2 abgeschätzt werden." Im Pkt. 7.5 steht: "Die Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von gewerblichen Anlagen werden nach TA Lärm in Verbindung mit DIN ISO 9613-2 berechnet." Das geplante Einkaufszentrum kann in diesem Fall den gewerblichen Anlagen zugerechnet werden.

Die Stadt Dessau-Roßlau hat sich daraufhin die TA Lärm und die 16. BImSchV als Abwägungsmaßstab zugrunde gelegt, um durch aktive (Asphaltierung Teilbereich Kantorstraße, Deckenabsorber im Bereich Verladung Rennstraße) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster Rennstraße) diese Regelwerke einzuhalten. Im Sinne der Konfliktbewältigung ist diese Vorgehens-

weise nicht zu beanstanden, da von den Orientierungswerten der DIN 18005 aufgrund der Ausgangssituation berechtigterweise in der Abwägung abgewichen, aber auf andere normkonkretisierende Vorschriften zurückgegriffen wird.

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, der der Planung eines konkreten Vorhabens dient und auf konkreten Angaben zum Betrieb basiert (Anzahl Stellplätze, Betriebszeiten u.s.w.) ist es unter Würdigung der Ausführungen des Beiblattes und des Pkt. 7 der DIN 18005-1 daher geboten, die TA Lärm mit den dort definierten Richtwerten als Berechnungsgrundlage und als Abwägungsmaßstab heranzuziehen. Die Richtigkeit dieser Vorgehensweise wird ausdrücklich in den Stellungnahmen des Landesverwaltungsamtes, obere Immissionsschutzbehörde vom 29.11.06 und der unteren Immissionsschutzbehörde vom 21.12.06 bestätigt.

Sachlich richtig ist, dass die TA Lärm, Ziff. 7.4 keine Ansprüche auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen regelt. Dem Minimierungsgebot der TA Lärm wurde aber dadurch entsprochen, dass die lärmintensivere Variante 1 der Schallimmissionsprognose verworfen worden ist.

Flächendeckende Darstellung des Verkehrslärms auf farbigen Rasterlärmkarten

Von dem Einwender wird außerdem empfohlen, zur Erfassung aller tatsächlich „anspruchsberechtigten“ Bereiche eine flächendeckende Darstellung des Verkehrslärms (farbige Rasterlärmkarten) zu erstellen.

Die Stadt hat diese Empfehlung im Rahmen der Schallimmissionsprognose (MFPA 2008) berücksichtigt und in Vorbereitung der Abwägung eine farbige Rasterlärmkarte erstellen lassen. Änderungen oder Überarbeitungen der vorliegenden Planung ergeben sich daraus nicht.

Wahl der Immissionsorte, Zahl der Messpunkte, Größe des Untersuchungsgebietes

Nach Meinung des obigen Einwenders besteht zudem ein methodischer Mangel darin, dass der Untersuchungsbereich viel zu eng gefasst sei und dies nicht dem Stand der Technik entspreche. Es fehlen an relevanten Orten Messpunkte. Durch diesen „Kunstgriff“ des Gutachters würde verhindert, dass eine sachgerechte Bewertung und Abwägung zur potentiellen Lärmbelastung erfolgen könne.

Nach Meinung der Stadt Dessau-Roßlau besteht kein methodischer Mangel. Grundlage für die Festlegung des Untersuchungsbereiches war die "Lärminderungsplanung 2010/2015" der Stadt Dessau-Roßlau vom Büro Dr. Zöllner aus dem Jahre 2000. Aus dieser Dokumentation sind die Verhältnisse in Bezug auf den Verkehrslärm für den Bereich „Museumskreuzung“ sowie die angrenzenden Straßenzüge der Stadt bekannt und sie diene als Basis für den im Scopingtermin vereinbarten Untersuchungsraum. Nach Ziffer 7.4 TA Lärm gilt als erforderlicher Untersuchungsradius ein Abstand von bis zu 500 m.

Das Kriterium der Verkehrslärmerhöhung um 3 dB(A) durch den anlagenbezogenen Verkehrslärm (ein wesentliches Kriterium zur Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen) wird lediglich im Bereich der (mit) zur Erschließung dienenden Anliegerstraßen (Kantor- und Rennstraße) erfüllt. Nach der Einmündung dieser Erschließungsstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen (Franzstraße und Askani-sche Straße) erfolgt weiterhin die eindeutige Vermischung mit dem übrigen Verkehr. Im Rahmen der Abwägung wurden dennoch nochmals an den ungünstigsten Stellen explizit Nachweisorte gesetzt und berechnet. Die Berechnungsergebnisse bestätigen die bisher getroffenen Aussagen. Daher ist es aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich, die Immissionsbelastung für den gesamten Umkreis von 500 m zu untersuchen.

In der Schallimmissionsprognose (MFPA 2008) wurden 19 Immissionsorte in der Umgebung des Shopping- und Servicecenters ausgewählt. Die Immissionshöhen richten sich nach den vorhandenen Bebauungen.

- Immissionsort 1: Georgenkirche, Fenster EG, Kirchenschiff (Anlage 9, Bild 1)
- Immissionsort 2: Georgenstraße 14, Wohn- und Geschäftshaus Diakonisches Werk (Neubau), EG, 1. OG, 2. OG (Anlage 9, Bild 1)
- Immissionsort 3: Kantorstraße 20, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 6)
- Immissionsort 4: Kantorstraße 23, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 6)
- Immissionsort 5: Kantorstraße 27, Wohnhaus, EG, 3.OG, 6.OG, 9.OG (Bild 5)
- Immissionsort 6: Kantorstraße 31, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 5)
- Immissionsort 8: Rennstraße 3, Schülerzentrum, EG, 1.OG (statt 2.OG nach Vorgabe, 2. OG besteht nicht, s. Anlage 9, Bild 2)

- Immissionsort 9: Rennstraße 2, Wohnhaus, Giebelseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 7)
 Immissionsort 10: Franzstraße 105, Wohnhaus, Ostseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 4, Bild 7)
 Immissionsort 11: Askanische Straße 28, Wohnhaus, Ostseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
 Immissionsort 12: Franzstraße 107, Wohnhaus, Ostseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 4)
 Immissionsort 13: Rennstraße 2, Wohnhaus, Ostseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG (Bild 7)
 Immissionsort 14: Rennstraße 2, Wohnhaus, Westseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG
 Immissionsort 15: Rennstraße 4, Wohnhaus, Westseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG,
 ca. 21 von Giebelseite entfernt
 Immissionsort 16: Kantorstraße 52, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG
 Immissionsort 17: Franzstraße 102, Wohnhaus, Nordseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
 Immissionsort 18: Franzstraße 96, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG (Bild 3)
 Immissionsort 19: Franzstraße 102, Wohnhaus, Giebelseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG (Bild 3)

Im Rahmen der Abwägung wurden weitere 2 Immissionsorte aufgenommen

- Immissionsort 20: Kavalierrstraße 77, Wohnhaus, Nordseite, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG
 Immissionsort 21: Kavalierrstraße 86, Wohnhaus, EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG

Die Immissionshöhen richten sich nach den vorhandenen Bebauungen. Die Ergebnisse wurden nach den gültigen Vorschriften der TA Lärm bewertet. Als Immissionshöhen werden 3,5 m (EG), 6,3 m (1.OG) bis 28,7 m (9.OG) mit einer Geschosshöhe von jeweils 2,8 m festgelegt.

Immissionsort	Einstufung	Immissionsrichtwerte nach TA Lärm	
4, 5, 6, 8 ¹⁾ , 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16	Allgemeines Wohngebiet	tags (6.00 - 22.00 Uhr)	55 dB(A)
		nachts (22.00 - 6.00 Uhr)	40 dB(A)
1, 2, 3, 11, 17,18,19, 20, 21	Mischgebiet	tags (6.00 - 22.00 Uhr)	60 dB(A)
		nachts (22.00 - 6.00 Uhr)	45 dB(A)

¹⁾ Gemengelage, Überschreitungen um bis zu 5 dB auf 60 dB(A) nach Abwägung möglich (s.TA Lärm, Abschnitt 6.7)

Weiterhin sollen nach TA Lärm für die Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Straßen in einem Abstand von bis zu 500 Metern berücksichtigt werden und organisatorische Maßnahmen zur Verminderung der Geräusche eingeleitet werden, wenn

- sie den Beurteilungspegel rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt
- die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Folgende IGW der 16. BImSchV bestehen:

Immissionsort	Einstufung	Immissionsgrenzwerte	
4, 5, 6, 8 ¹⁾ , 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16	Allgemeines Wohngebiet	tags (6.00 - 22.00 Uhr)	59 dB(A)
		nachts (22.00 - 6.00 Uhr)	49 dB(A)
1, 2, 3, 11, 17,18,19, 20, 21	Mischgebiet	tags (6.00 - 22.00 Uhr)	64 dB(A)
		nachts (22.00 - 6.00 Uhr)	54 dB(A)

Ein Vergleich der Verkehrslärmpegel mit den Orientierungswerten der DIN 18 005 Beibl. 1 kann entfallen, da „diese für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben gelten“.

Im Rahmen der Offenlage wurde durch den oben genannten Einwander weiterhin vermutet, dass der entstehende Zusatzverkehr auf der Franzstraße und auch auf der Askanischen Straße nicht in die Berechnungen eingestellt wurde. Folglich würden an den im Einwirkungsbereich gelegenen Immissionsorten die zu erwartende Verkehrsgeräuschsituation nicht repräsentativ wiedergegeben. Ggf. würde die Einbeziehung des Zusatzverkehrs auf der Franzstraße dazu führen, dass an einzelnen Immissionsorten der Lärmsanierungsgrenzwert von 70 dB(A) tags erreicht und der Grenzwert von 60 dB(A) weitgehend überschritten würde. Entstehende Zusatzverkehre auf der Kavalierrstraße würden anscheinend ebenfalls nicht in die Untersuchung eingestellt, da auch dort keine Immissionsorte betrachtet würden, obwohl auf diesem Straßenabschnitt die höchste Belastung im Untersuchungsbereich aufträte. Es sei nicht auszuschließen, dass hier schon heute die Lärmsanierungsgrenzwerte erreicht oder überschritten seien.

Auch dieser Vermutung stimmt die Stadt Dessau-Roßlau nicht zu. Der entstehende Zusatzverkehr sowohl auf der Franzstraße als auch auf der Askanischen Straße wurde berücksichtigt, jedoch infolge der Unerheblichkeit der Zunahme durch den Straßenverkehr des Centers nicht weiter dargestellt, da diese nicht über den Werten für die IO 11, IO 18 und IO 19 liegt, welche in der vorliegenden Prognose MFPA 2008 ausgewiesen sind.

Im Rahmen der Abwägung wurden zum Nachweis der Richtigkeit der Untersuchungsansätze auch für die bisher nicht gesondert ausgewiesenen Knotenpunktsarme Nachweisorte ausgewiesen (siehe oben: IO 20 Kavaliertstraße 77 und IO 21 Kavaliertstraße 86, zur Askanischen Straße orientiert). Dabei handelt es sich um die ungünstigsten Orte. Im Verlauf der Straßenzüge liegen alle anderen Wohngebäude weiter entfernt von der Straßenachse oder außerhalb des Bereiches für den Ampelzuschlag. Im Ergebnis dieser erneuten Berechnung wird festgestellt, dass bei den Nachweisorten entlang der Kavaliertstraße, Askanischen Straße und Franzstraße an keiner Stelle eine Erhöhung der Verkehrsgeräusche von mehr als 3 dB(A) erfolgt. Damit ist ein Kriterium der TA Lärm, welcher sich die Stadt als Abwägungsmaßstab bedient, nicht erfüllt. Unter Beachtung der Aufrundungsregeln der RLS-90 betragen die Werte im jeweils ungünstigsten Geschoss für den Tag am Nachweisort Askanische Straße 27 (IO 11) ohne / mit Center 69 / 69 dB(A), Franzstraße 102 (IO 19) 68 / 68 dB(A), Kavaliertstraße 86 (IO 21 zur Askanischen Straße) 68 / 69 dB(A) und Kavaliertstraße 77 (IO 20) 70 / 70 dB(A). Die Zunahmen der Verkehrsgeräusche durch das Center beträgt maximal 0,3 dB(A) am IO 21, sonst 0,1 bis 0,2 dB(A). Am Nachweisort Kavaliertstraße 86 führt die Zunahme von 0,3 dB(A) entsprechend der Rundungsregeln der RLS-90 zu einer Erhöhung von 1 dB(A), da der Wert ohne Zusatzbelastung 68,0 dB(A) betrug, mit 0,3 dB(A) Zusatzbelastung auf 69 dB(A) aufzurunden ist. In der Kavaliertstraße 77 wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung auch nicht erstmalig erreicht, da diese schon aufgrund der Vorbelastung ohne Center erreicht wird.

Die Hauptverkehrsstraßen Askanische Straße und Franzstraße sind innerstädtische Verkehrsstraßen, die bereits jetzt der innerstädtischen Erschließung (Behörden, Schule, Einkaufcenter, kulturelle und kirchliche Einrichtungen usw.) dienen. Auf Grund dieser konkreten örtlichen Gegebenheiten, verbunden mit der geringen Zusatzbelastung, ist die Verkehrslärmzunahme insgesamt als geringfügig zu bewerten (vergleiche auch Beschluss VGH Mannheim v. 14.05.1997 und Urteil VGH Mannheim v. 27.06.1996 Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - NVwZ 2007, Heft 2, S. 152 und 153).

In Kenntnis der sehr hohen Verkehrsbelegung im Bereich der „Museumskreuzung“ und deren Zufahrten hat die Stadt zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung für die betroffene Anwohnerschaft bereits ab dem Jahre 1991 passive Schallschutzmaßnahmen an den verkehrslärmbelasteten Fassaden der Wohnhäuser durchgeführt. Überwiegend wurden Fenster der Schallschutzklasse IV (bewertetes Schalldämmmaß 40-44 dB) eingebaut. Dadurch wurde sichergestellt, dass unzumutbare oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbetrübungen im Innenraum vermieden werden können. Insbesondere für die vom TÜV herausgehobenen Immissionsorte IO 11 und IO 19 einschließlich der benachbarten Eingänge wurden Fördermittel für Schallschutzfenster bewilligt und die entsprechenden Fenster eingebaut. Da der Stadt und den betroffenen Grundstücksbesitzern dieser Sachverhalt bekannt ist, war eine gesonderte Darstellung im Rahmen der Schallimmissionsprognose oder der Begründung nicht erforderlich. In die interne Abwägung zum Vorhaben wurde dieser Sachverhalt aber eingestellt. Mit der Fertigstellung der Roßlauer Allee im Jahre 2005 und dem geplanten Bau der Bahnhofstraße, für die der Planfeststellungsbeschluss bevorsteht und deren Fertigstellung für Ende 2008 vorgesehen ist und die wesentliche Bestandteile des Tangentensystems sind, wird es zu einer Entlastung im Bereich der Knotenpunktsarme „Museumskreuzung“, besonders der Kavaliertstraße / Franzstraße, kommen. Die dann anstehende geänderte Wegweisung und Verlagerung der Bundesstraße 184 auf die neue Trasse wird diesem Effekt fördern.

Ausgangsdaten für die Berechnung des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum mit der Zusatzbelastung durch das Center

Der Schallimmissionsprognose der MFPA 2008 liegt zugrunde, dass 630 Parkplatzflächen entstehen sollen. Nach der VSC-Studie (siehe Punkt 6.2) ist mit rund 3000 Kfz/d, d.h. 6000 Fahrzeugbewegungen pro Tag zu rechnen. Das führt zu 4,8 Kunden-Stellplatzumschlägen pro Tag.

Die insgesamt 630 Parkflächen sind in 2 Ebenen folgendermaßen unterteilt:

- Parkfläche 1. OG 210 Stellplätze
- Parkfläche 2. OG (offen) 420 Stellplätze

- 40 % des Verkehrsaufkommens fahren aus dem Center über die Rennstraße, 60 % über die Askanische Straße,
- 20 % des Verkehrsaufkommens fahren in das Center über die Kantorstraße, 80 % über die Askanische Straße.

Es wurden zwei verschiedene Fälle des Zu- und Abfahrtverkehrs der Ausfahrt Rennstraße untersucht:

Variante 1: Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1200 Kfz über Kantorstraße.

Variante 2: Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1200 Kfz über Rennstraße.

Wesentliche Annahmen dabei sind

- Die Pkw- Bewegungen durch Kunden des Centers finden hauptsächlich tags statt, nachts (ab 22.00 Uhr) werden max. 15 Pkw durch Teilnehmer des geplanten Fitnessstudios angenommen.
- Die Anlieferung erfolgt zum großen Teil über die Rennstraße, teilweise jedoch auch über die Georgenstraße und die Askanische Straße.
- Da das gesamte Wohngebiet Kantorstraße Tempo-30 Zone ist, wird angenommen, dass auch die Rennstraße mit max. 30 km/h zu befahren ist.
- Lieferverkehr ist nur während der Tagzeit zu erwarten, da die Lieferzone in der Nacht geschlossen ist.
- Die lichtzeichengeregelte Kreuzung Franzstr./Askanische Straße wird einbezogen.

Die 2 oben beschriebenen, verschiedenen Fälle des Zu- und Abgangsverkehrs im Bereich Parkhauszufahrt Rennstraße sind in der Prognose untersucht worden. Die Kriterien für die Auswahl der geprüften Varianten sind eindeutig. Eine alleinige Ab- und Zufahrt zum Parkhaus nur über die Einfahrt Rennstraße scheidet wegen der zu erwartenden Belastungen im Bereich Franzstraße (Verkehrskonflikte), Rennstraße und Kantorstraße von vornherein aus. Ebenso ist eine alleinige Ab- und Zufahrt nur über die Einfahrt Askanische Straße zum Parkhaus aus verkehrstechnischen Gründen nicht möglich. Die ermittelte Verteilung der Verkehrsströme auf beiden Zufahrten zum Parkhaus ist aufgrund der städtischen Straßennetzstruktur und der Bevölkerungsverteilung realistisch, wie in der vorliegenden Abwägung nachgewiesen wird. Somit sind die realistischen Varianten untersucht und Alternativvarianten sind aufgrund fehlender Eintrittswahrscheinlichkeit nicht vorhanden.

Den beiden Varianten zur Verkehrsführung lag die Überlegung zugrunde, dass aus der Parkhausausfahrt Rennstraße zuerst nur eine Ausfahrt in Richtung Kantorstraße zugrunde gelegt wurde (Variante 1), um die Anwohner der Rennstraße vor Lärmbelastung zu schützen. Im Ergebnis der Untersuchung wurde festgestellt, dass die Variante zu erheblich höheren Belastungen an der vorhandenen Wohnbebauung Kantorstraße führt. Dies ist auf S. 8 der Prognose MFPA 2008 beschrieben.

Im Zuge der Abwägung der Interessen und im Sinne der Konfliktvermeidung wurde deshalb die Variante 1 verworfen, da durch sie ein größerer Personenkreis höheren Belastungen unterworfen wäre als bei der Variante 2. Zur Vermeidung der Eintrittsmöglichkeit der Variante 1 wird in logischer Folge eine Abfahrt aus dem Parkhaus über die Kantorstraße durch ein Gebotszeichen im Bereich Ausfahrt Rennstraße (Rechtsabbiegebot in Richtung Rennstraße / Franzstraße) verbindlich ausgeschlossen. Die untersuchte Variante 1 kann auch ausgeschlossen werden, da die gegenüber Variante 2 zu fahrende Umwegstrecke von 360 m erheblich und somit nicht angenommen werden würde. Deshalb wurde in der Prognose im Folgenden nur die Variante 2 dokumentiert.

Damit sind die auf Variante 2 ausgelegten Lärmbekämpfungsmaßnahmen ausreichend dimensioniert und die Beurteilung in Hinblick auf die Wahrung abwägungsrelevanter Zumutbarkeitsschwellen möglich. Sowohl die obere als auch die untere Immissionsschutzbehörde bestätigen die Richtigkeit der vorgelegten Prognose vom 21.08.2006 in ihren vorliegenden Stellungnahmen vom 29.11.2006 und 21.12.2006.

Straße	DTVw Kfz/24 h	Kfz/h	LKW-Anteil %	Geschw. km/h	Emissions- Pegel in dB(A)	D _{ST} RO dB(A)	D _{Stg} dB(A)

		Tag	Nacht	Tag	Nacht	PKW Tag/ Nacht	LKW Tag/ Nacht	L _{m,E,T} Tag	L _{m,E,N} Nacht		
Franzstraße von Kreuzung nach Süden	11.893 +1200	713,6 75,0	130,8 0	6,3 ²⁾ 0	15 ¹⁾ 0	50/50	50/50	63,0 49,5	58,2 0	0	0
Kavaliierstraße von Kreuzung nach Norden	19.411 +1200	1164,6 75,0	213,5 0	6,8 ²⁾ 0	15 ¹⁾ 0	50/50	50/50	65,3 49,5	60,3 0	0	0
Askanische Straße von Kreuzung nach Osten bis Zufahrt	16.932 +1200	1016 75,0	186,6 2	5,2 ²⁾ 0	15 ¹⁾ 0	50/50	50/50	64,1 49,5	59,7 33,7	0	0
Askanische Straße von Zufahrt nach Osten	16.932 +3000	1016 187,5	186 2	5,2 ²⁾ 0	15 ¹⁾ 0	50/50	50/50	65,1 53,4	59,7 33,7	0	0
Askanische Straße von Kreuzung nach Westen	13.138 +1200	788 75	144,5 0	4,6 ²⁾ 0	15 ¹⁾ 0	50/50	50/50	62,7 49,4	58,6 0	0	0
Georgenstraße	250 16	15 1	2,75 0	0 100	0 0	30/30	30/30	40,3 41,5	32,9 0	0	0
Rennstraße PKW LKW	250 1200 58	15 75 3,5	2,75 0 0	0 0 100	0 0 0	30/30	30/30	40,3 47,3 47,0	32,9 0 0	0	0
Kantorstraße von Rennstr. nach Norden	1.000 16	60 1	11 0	1 100	1 0	30/30	30/30	47,1 41,5	39,7 0	0	0
Kantorstraße von Rennstr. nach Süden	1.000 16 600	60 1 37,5	11 0 0	1 100 0	1 0 0	30/30	30/30	47,1 41,5 44,3	39,7 0 0	0	0
Kantorstraße von Rennstr. nach Süden (Abschnitt Pflaster)	1.000 16 600	60 1 37,5	11 0 0	1 100 0	1 0 0	30/30	30/30	47,1 41,5 44,3	39,7 0 0	3	0

Tabelle 2: Straßenverkehr, Ausgangsdaten nach RLS-90, Vorbelastung und Zusatzbelastung (aus MFPA 2008)

DTV durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24 h
D_{STRO} Korrektur Straßenoberfläche
D_{Sig} Korrektur Steigung

- 1) Ermittelter Wert der Stadt Dessau-Roßlau für Bundesstraßen aus dem Vorhaben „Bahnhofstraße“ von 2004
2) Ergebnisse der Verkehrszählung des Knotenpunktes vom 06.03.1997

Unter Berücksichtigung des durch das Center zusätzlich hervorgerufenen Anlieferverkehrs (insgesamt 62 LKW pro Tag) und den insgesamt 6000 Kfz- Bewegungen durch Kundenfahrzeuge der Aufteilung nach Variante 2 ergeben sich die in der oben stehenden Tabelle 2 aus der MFPA 2008 angegebenen Ausgangsdaten für die Berechnung des Verkehrs im öffentlichen Verkehrsraum mit der Zusatzbelastung durch das Center.

Bereich Kantorstraße

Aus der Sicht der Vertreter der Eigentümerin der Liegenschaft Kantorstraße ergeben sich subjektive Belastungen in nicht hinnehmbarem Umfang, insbesondere aus den Aspekten verkehrliche Belastung und Lärmimmissionen. Beide Gesichtspunkte seien eng miteinander verknüpft, da die unzureichende verkehrstechnische Untersuchung (VSC-Studie) sich in der daraus ergebenden unvollständigen Erhebung potentieller Belastungen der Liegenschaft in der Schallimmissionsprognose, nämlich in der Verkehrslärmbelastung fortsetze.

Es lasse sich weiterhin deutlich erkennen, dass die VSC-Studie wesentliche Punkte, die zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung der Kantorstraße führen würden, ausblende oder schlicht unterschlage und die ausdrücklich angesprochenen und untersuchten Belastungen der Kantorstraße in signifikanter Weise verharmlose, um auf diese Weise zu aus Sicht der Planung noch vertretbaren

Ergebnissen zu kommen. Dies widerspräche nicht nur einer der zentralen stadtplanerischen Prämissen der Stadt Dessau-Roßlau, nämlich Verkehrsverlagerungen in das Nebennetz zu vermeiden (so etwa die offengelegene Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37, Stand 15.09.2006, Seite 20, Ziff. 6.2), sondern ignoriere die begründeten Befürchtungen der Anlieger und nähme eine wesentlich über das zumutbare Maß hinausgehende Belastung sehenden Auges in Kauf. Die offenkundig viel zu gering bemessene Verkehrsbelastung der Kantorstraße führe hinsichtlich des Verkehrslärms zu unzutreffenden Eingangsdaten in der Schallimmissionsprognose des Büros MFPA, welches dann zu dem Ergebnis gelangen könne, dass die Immissionsbelastung am Immissionsort IO 16 (Kantorstraße 52, in direkter Nachbarschaft zur Liegenschaft der Mandantin) als gerade noch im Rahmen der Vorgaben der TA Lärm befindlich beurteilt werden könne. Die Planung meine, sich dann über die verbleibenden Bedenken mit einer untauglichen Alibimaßnahme, nämlich der Asphaltierung eines Teils der Kantorstraße, behelfen zu können.

Es wird sogar die weitergehende Befürchtung geäußert, dass in der Kantorstraße eine unverträgliche Verlärmung entstehe. Am Immissionsort 16 im EG (Kantorstraße 52) würden nicht einmal die Werte nach der 16. BImSchV eingehalten werden können (vgl. Anlage 7.3 des Gutachtens MFPA Leipzig GmbH, Stand 2006). Es würde von einem Gesamtpegel in der Nachtstunde von 51 dB(A) ausgegangen, wobei der Orientierungswert nach DIN 18005 bei 45 dB(A) liegt.

Die Stadt Dessau-Roßlau sieht diese Befürchtung nicht. Sowohl in der Tabelle 10 als auch in der Anlage 7.3 der MFPA 2008 wird für das Erdgeschoss des IO16 ein Nachtwert von 52 dB(A) prognostiziert, der aber schon aufgrund der vorhandenen Vorbelastung besteht. Durch das Vorhaben erhöht sich der Betrag überhaupt nicht (siehe dazu auch Anlage 7.2: öffentlicher Verkehr Gesamtbelastung und Tabelle 10, 6. Spalte). Wie in der Begründung schon oben unter Punkt 6.2 nachgewiesen, ergibt sich durch das geplante Vorhaben nachts keinerlei zusätzlicher Kfz-Verkehr auf der Kantorstraße. Selbst unter der unrichtigen Annahme der gutachterlichen Untersuchung von R+K beträgt die Kfz-Belastung der Kantorstraße von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr durch das Vorhaben nur 0,56 Kfz/h in den 8 Stunden. Da die Vorbelastung durch den öffentlichen Verkehr durch das Vorhaben in keiner Weise verändert wird, liegt auch keine Abwägungsrelevanz vor. Mit der festgesetzten Asphaltierung des bisherigen Pflasterbereiches wird sich aber als "Nebeneffekt" auch der Nachtwert um 3 dB(A) absenken und damit der Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) eingehalten.

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind als Grundsatz der Bauleitplanung die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse einzuhalten. Dieser Aussage können keine konkreten Grenzen für die noch hinnehmbare Lärmbelastung entnommen werden. Nach DIN 18005, Beiblatt 1 ist in vorbelasteten Gebieten, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, die Einhaltung der Orientierungswerte nicht möglich. Die Kantorstraße ist unzweifelhaft ein solcher vorbelasteter Bereich, da hier schon durch die derzeit vorhandene Verkehrsbelegung der Orientierungswert der DIN 18005 für ein Wohngebiet von 55 dB(A) tags mit 59 dB(A) überschritten wird. Da im Rahmen der Abwägung von den Orientierungswerten der DIN 18005 abgewichen wird, was nach dem Beiblatt 1 ausdrücklich zulässig ist, soll ein "Ausgleich" durch geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden. Dem wird mit der textlichen Festsetzung 19 zum Einbau eines Schallschutzfensters in der Rennstraße 2 und der textlichen Festsetzung 20 zur Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße entsprochen. In dem in der Stellungnahme angeführten Urteil wird ausdrücklich betont, dass es sich bei der TA Lärm um eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift handelt. Dieser hat sich die Stadt im Rahmen der Abwägung als Maßstab bedient.

Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebietes

Nach Auffassung des obigen Einwenders fehlt im Gutachten der MFPA dieses Kapitel komplett. Es sei zwar möglich, dass eine solche Untersuchung nicht Gegenstand der Aufgabenstellung der MFPA Leipzig GmbH gewesen sei. Dies bedeute aber nicht, dass sie entbehrlich sei. Ohne eine fachgerechte Beurteilung des Verkehrslärms im Plangebiet fehle dem Plangeber aber jegliche Grundlage für eine Abwägung und für Festsetzungen bzgl. des erforderlichen Schallschutzes an geplanten schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Büronutzungen). Es ergäbe sich zwangsläufig ein Abwägungsdefizit für den Bebauungsplan.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist der Auffassung, dass keine zwingende Notwendigkeit der Vorabfestsetzung von erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm am Gebäude selbst besteht, da es sich bei dem Vorhaben um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, welcher durch einen Vorhabenträger durchgeführt wird. Diese Regelungen bleiben dem nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Der Vorhabenträger ist durch die vorliegende Progno-

se insoweit informiert, dass durch die vorhandene Verkehrsgeräuschbelastung Schallschutzmaßnahmen für bestimmte Nutzungsarten (z. B. Büroräume) erforderlich sind. Der Nachweis dazu ist im Bauantrag zu erbringen. Aufgrund dieser Stellungnahme des Einwenders wurde eine Berechnung durch den Gutachter durchgeführt, die Basis für den Bauantrag und die Baugenehmigung sein wird. Da keinerlei Wirkung gegenüber Dritten von dieser Aussage ausgeht und jetzt diese Untersuchung vorgelegt wird, ist keinerlei Abwägungsdefizit feststellbar.

Anlagenlärm

In Abschnitt 6.2.2 der Schallimmissionsprognose der MFPA 2008 werden die anlagenbezogenen Schallquellen detailliert aufgeführt und deren Schallemissionen ermittelt.

- Parkplatzflächen im 2.OG

Basis der Berechnungen ist die Anzahl der Stellplätze, die für die gesamte Parkplatzanlage mit 630 Stellplätzen angegeben werden. Sie werden im 2. OG mit 420 Stellplätzen in 3 Teilflächen zur Sicherung des Punktschallquellenkriteriums untergliedert. Angesetzt werden

- Betriebszeit Parkplatz 7.00 – 23.00 Uhr (Auskunft des Auftraggebers)
- In der Zeit von 7.00 bis 9.00 Uhr ist das Parkhaus nicht voll und auch ab 20.00 Uhr liegt keine volle Belegung vor. Für die ausfahrenden Fahrzeuge und einige Besucher des geplanten Fitnesszentrums wird in der Zeit ab 20.00 Uhr eine geringere Belegung von $N_T = 0,1$ gewählt.
- Es wird weiterhin geschätzt, dass nachts etwa 15 Fahrzeuge des geplanten Fitnessstudios in der Zeit von 22.00 - 23.00 Uhr Parkplätze belegen und ausfahren. Annahme 15 Kfz Richtung Askanische Str.
- Es wird nach Auskunft des Architekten ein Asphaltbelag auf den Parkflächen und Rampen eingesetzt.

Die Flächenschallquellen der Parkflächen in der Parkplatzanlage als nicht-öffentliche Parkplätze (Lage s. Anlage 2 MFPA 2008) wurden nach der Bayerischen Parkplatzlärmstudie für das überschlägige Berechnungsverfahren errechnet.

Zur Bestimmung der Spitzenpegel durch Türenzuschlagen wird ein Schalleistungspegel von $L_{WA} = 97,5$ dB(A) am ungünstigsten gelegenen Parkplatz eingesetzt. Insgesamt werden Annahmen als auf der sicheren Seite liegend gewählt. Durch die textliche Festsetzung Nr. 22 wird zudem festgelegt, dass das offene Parkdeck im 2. OG zwischen 22 und 6 Uhr geschlossen sein muss.

- Innenpegel im Parkhaus im 1. OG

In der Ebene im 1. OG mit 210 Parkplätzen ist der Boden mit Asphalt belegt, die Decke besteht aus Stahlbeton. Die Parkdecks benötigen zur natürlichen Belüftung offene Bereiche in der Fassade. Damit dieser Öffnungsanteil nicht zu groß und dadurch der Anblick des Parkhauses weniger verträglich mit dem Umfeld wird, ist der Öffnungsanteil der Fassade durch die textl. Festsetzung Nr. 18 begrenzt. Hier wird zudem festgesetzt, dass die Brüstung geschlossen sein muss, damit die dahinter parkenden Autos so gut wie nicht zu sehen sind. Ab der geschlossenen Brüstungsoberkante sind die Seitenflächen des Parkdecks im 1. OG auf einer Gesamthöhe von 2,2 m aus Lüftungsgründen offen, darüber bis zur Decke des Parkdecks im 1. OG wiederum geschlossen. Die Zufahrt zur oberen Parkebene erfolgt über in Stahlbeton nur teilweise eingehaute Rampen. Die Ostseite des Parkhauses ist geschlossen, aus schalltechnischer Sicht günstig, da erfahrungsgemäß die Auffahrten besonders stark emittieren. Die Schallemission der Parkebenen im Obergeschoss wurde über eine Berechnung des Innenpegels vorgenommen. Darin flossen ein:

- Flächen- und Linienschallquellen entsprechend Stellplatzanzahl und Bewegungshäufigkeit,
- Absorptionsvermögen der Parkdecks (Fußboden, Decke).

Zusätzlich fallen im Parkhaus Fahrbewegungen an, die aus dem Durchfahrverkehr resultieren.

- Für das Teilstück vom EG zum 1. OG wurde eine Steigung von 12 % mit Zuschlag 4 dB angenommen.
- Das Teilstück vom 1. OG zum 2. OG wurde als Linienquelle offen dargestellt.
- Als Fahrgeschwindigkeit wird $v = 20$ km/h angenommen.

Zusammen mit den Vorbeifahrten tags sowie den angegebenen Teilstücklängen ergeben sich aus den Parametern die Schalleistungen der Tabelle 3 (MFPA 2008).

Für die geschlossenen Betonflächen (Seitenwände, Brüstung) wurde keine Schallemission angesetzt. Für die Öffnungshöhen von 2,2 m oberhalb der Brüstung werden ausgehend vom Innenpegel zwei Emittenten angesetzt:

- Parkebene 1. OG, Nordseite,
- Parkebene 1. OG, Südseite.

Wie schon in der Aufgabenstellung für das Lärmgutachten benannt und vom Vorhabenträger nochmals mit Schreiben vom 13.02.2007 ausdrücklich bestätigt, wird in der vorliegenden Prognose der MFPA von einer Betriebszeit der Ladengeschäfte nur bis 21.30 Uhr ausgegangen. Damit ist mit keinerlei Fahrzeugverkehr über das berücksichtigte Maß der 15 Kfz für das Fitnessstudio hinaus zu rechnen und es besteht entgegen der Meinung eines Einwenders auch kein Anlass, mit einer höheren Fahrzeugfrequenz zu rechnen. Deshalb entbehren auch organisatorische oder technische Maßnahmen über das festgesetzte Maß hinaus (textliche Festsetzung 22: Schließung des offenen Parkdecks im 2. OG, Sperrung der Ein- und Ausfahrt Rennstraße) jeglicher Notwendigkeit. Eine Sicherung ist im Rahmen der Baugenehmigung gegeben, da dort die Betriebszeit festgeschrieben wird. Eine Berechnung der "maximal möglichen Kfz-Frequentierung nachts" ist nicht notwendig, da es dafür wie vorher ausgeführt, keinen Anlass gibt.

- Emissionen aus dem Bereich der Verladung Innenhof an der Rennstraße

Für diesen Bereich wurden die folgenden Emissionsquellen im Detail in ihren Auswirkungen berücksichtigt:

- Verladetätigkeit mit Paletten / Rollcontainern,
- Fahrbewegungen der Lkw (differenziert nach KW-Klassen) während der Anlieferung,
- Rangiervorgänge der Lkw im Innenhof,
- Geräusche der Betriebsbremse der Lkw,
- Hochfahren der Ladebordwand,
- Geräusche der fahrzeugeigenen Kühlaggregate (unterschieden nach elektrisch und dieselbetriebenen Aggregaten),
- Presscontainer (Vorgang des Pressens),
- Presscontaineraustausch (Be- und Entladen der Container).

Ausgehend von den obigen Angaben und weiteren Ausführungen wurde der Innenpegel des Innenhofes berechnet. Nach den geometrischen Randbedingungen entsteht eine Absorptionsfläche von 325 m². Es wird ein offenes Gittertor angenommen. Mit einem Gesamtschalleistungsbeurteilungspegel von 98,0 dB(A) ergibt sich ein Innenpegel von 78,9 dB(A).

Nach einer ersten Durchrechnung ergaben sich am IO 9 und IO 13 Beurteilungspegel, die um 3 dB über den Immissionsgrenzwerten lagen. Es wird deshalb als Lärmbekämpfungsmaßnahme der Einbau einer schallabsorbierenden Decke vorgeschlagen (s. Pkt. 7 MFPA 2008). Damit entsteht ein Innenpegel von 73 dB(A). Diese Maßnahme ist deshalb auch in der textlichen Festsetzung Nr. 21 festgeschrieben.

Für die Schallausbreitungsberechnung der Emissionen der anlagenbezogenen Schallquellen wurden außerdem die folgenden Schallquellen einbezogen

- Einfahrtöffnung Zufahrt Rennstraße
 - Zufahrt Parkhaus Südseite
 - Einfahrtöffnung Zufahrt Askanische Straße
 - Zufahrt Parkhaus Nordseite
 - Anlieferung Lkw Askanische Straße, Fahrbewegungen
 - Verladetätigkeit Lkw Askanische Straße mit Palettenhubwagen über fahrzeugeigene Ladebordwand, dazu Geräusche der Betriebsbremse und der Ladebordwand
 - Anlieferung Lkw Georgenstraße, Fahrbewegungen
 - Verladetätigkeiten Georgenstraße
- sowie
- Kältetechnik auf dem Dach, Betrieb tags und nachts
 - Kälteanlage zur Kühlung des Centers auf dem Dach, Betrieb tags und nachts

Das für eine Schallausbreitungsrechnung der Emissionen der Schallquellen genutzte Berechnungsverfahren

Nach den Festlegungen der TA Lärm wurden nach DIN ISO 9613-2 über eine Schallausbreitungsrechnung die Emissionen der Schallquellen berechnet und logarithmisch an den Aufpunkten addiert. Die Berechnungen erfolgten für eine Oktavmittenfrequenz von 500 Hz.

Aus dem Schalleistungspegel einer Schallquelle wird der in einer definierten Entfernung von einer Quelle zu erwartende äquivalente Dauerschalldruckpegel bei Mitwind unter Berücksichtigung der Geometrie, der Luftabsorption, der Dämpfung durch Meteorologie und Boden, der Abschirmung und anderer Effekte berechnet.

Zur Berechnung der Dämpfung aufgrund des Bodeneffekts sind in DIN ISO 9613-2 zwei Verfahren beschrieben:

- Allgemeines Berechnungsverfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN ISO 9613-2 mit frequenzabhängiger Berechnung unter Berücksichtigung der akustischen Eigenschaften (Reflexion) der Bodenoberfläche im Quell-, Mittel- und Empfängerbereich.
- Alternatives Verfahren mit frequenzunabhängiger Berechnung nach Ziffer 7.3.2 der DIN ISO 9613-2, wenn nur der A-bewertete Schalldruckpegel von Interesse ist, der Schall sich über porösem Boden ausbreitet (in Richtung der kritischen Immissionsorte Kantorstraße und Rennstraße) und wenn der Schall kein reiner Ton ist.

Die letztgenannten Voraussetzungen treffen zu, so dass zur Berechnung das alternative Verfahren angewendet wird. Aus den Erfahrungen des Gutachters liegen immer dann, wenn Berechnungen nach dem alternativen Verfahren durchgeführt werden, die Ergebnisse auf der sicheren Seite. Das haben Vergleichsrechnungen des Verfassers ergeben. Nur in Ausnahmefällen können in bodennah gelegenen Immissionsorten mit dem allgemeinen Verfahren infolge Reflexion auf hartem Boden höhere Werte entstehen.

Für die kritischen Immissionsorte IO 8, IO 9, IO 13 an der Rennstraße wurde eine Vergleichsrechnung nach dem allgemeinen Verfahren nach Ziffer 7.3.1 und dem alternativen Verfahren nach Ziffer 7.3.2 der DIN 9613-2 durchgeführt.

Immissionsort	Geschoss	Differenz der Beurteilungspegel der Berechnung nach Ziffer 7.3.2 abzüglich der Berechnung nach Ziffer 7.3.1
IO 8		1,0
IO 9	EG	-0,9
	1.OG	0,1
	2.OG	0,9
	3.OG	1,3
IO 13	EG	-0,5
	1.OG	0,7
	2.OG	0,9
	3.OG	1,3

Im Ergebnis ist festzustellen:

- Das in der MFPA 2008 verwendete alternative Verfahren nach Ziffer 7.3.2 der DIN 9613-2 ergibt an den Obergeschossen um 0,1 bis 1,3 dB **höhere** Beurteilungspegel als das allgemeine Verfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN 9613-2.
- Nur im Erdgeschoss entstehen nach dem Berechnungsverfahren in der MFPA 2008 um 0,5 bis 0,9 dB niedrigere Beurteilungspegel als beim allgemeinen Verfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN 9613-2. Zur Bewertung des Gesamtvorhabens gelangt jedoch immer das ungünstigste Geschoss. Die Werte im ungünstigsten Geschoss sind stets höher als die Werte im Erdgeschoss. Damit ist das Erdgeschoss zur Bewertung nicht relevant.

Insgesamt ist zu beurteilen, dass das in der MFPA 2008 verwendete alternative Verfahren nach Ziffer 7.3.2 auf der sicheren Seite liegt und die Belange der Anwohner besser berücksichtigt als das allgemeine Verfahren nach Ziffer 7.3.1.

Die Ergebnisse der Berechnungen für den Verkehrslärm

Es wurden die Emissionen für Straßenverkehr nach RLS-90 getrennt berechnet und logarithmisch an den Aufpunkten addiert. Die Berechnungen ergaben an den Immissionsorten 1 bis 21 die in Anlage 7 der MFPA 2008 angegebenen Beurteilungspegel, in der nachfolgenden Tabelle 10 der MFPA 2008 für das ungünstigste Geschoss zusammengestellt.

Immissionsort	Geschoss	Öffentlicher Verkehr (Vorbelastung)		Öffentlicher Verkehr und An- und Abfahrverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen (Vor- und Zusatzbelastung)	
		tags	nachts	tags	nachts
1	EG	53	48	53	48
2	1.OG	54	49	55	49
3	3.OG	50	46	51	46
4	1.OG	53	46	54	46
5	6.OG	52	46	53	46
6	EG	52	45	55	45
8	1.OG	48	42	56	42
9	EG	54	49	61	48
10	3.OG	48	42	54	43
11	EG	69	65	69	65
12	1.OG	46	41	56	40
13	EG	47	40	56	40
14	3.OG	53	48	56	48
15	3.OG	52	47	54	47
16	EG	59	52	62	52
17	2.OG	65	60	65	60
18	2.OG	66	61	68	63
19	1.OG	68	63	68	59
20	2.OG	70	65	70	65
21	2.OG	68	64	69	64

Tabelle 10: Beurteilungspegel tags in dB(A) an den Immissionsorten IO 1 bis IO 21 im ungünstigsten Geschoss durch Verkehrslärm

Die Ergebnisse der Berechnungen für das Shopping- und Servicecenter

Es wurden die Emissionen für die anlagenbezogenen Schallquellen berechnet und die Immissionsanteile logarithmisch an den Aufpunkten addiert. Am IO 5, 9.OG ergab sich ein Beurteilungspegel von 40,5 dB(A). Damit wird der Immissionsrichtwert nachts (ab 22.00 Uhr) von 40 dB(A) um 0,5 dB(A) überschritten. Hauptquelle ist der Parkverkehr auf dem 2.OG durch Besucher des Fitnessstudios.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 22 wird deshalb sichergestellt, dass das Parkdeck im 2.OG ab 22.00 Uhr durch organisatorische Maßnahmen (z.B. Schrankenanlage) geschlossen ist. Damit sind nur noch Ausfahrten möglich, Auffahrten und Parksuchverkehr entfallen. Außerdem wird festgelegt, dass die Ausfahrt an der Rennstraße ebenfalls um 22.00 Uhr zu schließen ist.

Die Berechnungen mit dieser Maßnahme ergaben an den Immissionsorten 1 bis 21 die in der nachfolgend aus der MFPA 2008 entnommenen Tabelle 11 für das ungünstigste Geschoss zusammengestellten Werte. Dabei wurden die baulichen Maßnahmen (Verladehof Deckenabsorber) bereits eingerechnet.

Immissionsort	Geschoss	tags	nachts
---------------	----------	------	--------

1	EG	53,0	39,5
2	2.OG	58,6	43,1
3	3.OG	53,2	39,4
4	3.OG	53,3	36,4
5	9.OG	53,9	37,2
6	3.OG	52,0	36,5
8	1.OG	57,3	40,8
9	3.OG	53,4	39,8
10	3.OG	47,2	35,4
11	4.OG	51,4	38,7
12	3.OG	45,6	37,3
13	3.OG	53,9	38,3
14	3.OG	44,9	34,5
15	3.OG	45,6	34,6
16	2.OG	41,9	29,7
17	4.OG	47,6	42,5
18	4.OG	46,6	41,9
19	4.OG	47,4	42,3
20	3.OG	42,5	36,0
21	3.OG	44,2	37,4

Tabelle 11 Beurteilungspegel tags und nachts in dB(A) an den Immissionsorten IO 1 bis IO 19 durch Anlagenlärm

Bewertung der Ergebnisse für den Verkehrslärm

Die Beurteilungspegel für den Verkehrslärm an den IO 1 bis 21 sind in der Tabelle 12 für das ungünstigste Geschoss den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV gegenübergestellt.

Die Auswertung der nachfolgenden Tabelle 12 der MFPA 2008 ergibt, dass an den IO 9 und IO 16 folgende Bedingungen zutreffen:

- gegenüber der Vorbelastung erhöhen sich die Beurteilungspegel um rechnerisch mindestens 3 dB,
- eine Vermischung mit dem bestehenden Verkehr findet nicht statt (zusätzlicher Verkehr stärker als der bisherige Verkehr),
- die IGW der 16. BImSchV werden erstmals überschritten.

Am IO 9 liegt eine Überschreitung von 2 dB im EG, in den Obergeschossen liegt keine Überschreitung vor. Am IO 16 liegt eine Überschreitung von 3 dB im EG, im 1.OG von 1 dB vor.

Zur Vermeidung dieser Überschreitungen der Lärmpegel wurden deshalb die folgenden Lärmminierungsmaßnahmen textlich festgesetzt:

- IO 16: Auftrag einer Asphaltsschicht auf der Kantorstraße auf dem bestehenden Kopfsteinpflaster oder Einbau von Schallschutzfenstern mit einem bewerteten Schalldämm-Maß der Fenster von 33 dB im EG in den Mehrfamilienhäusern entlang des südlichen Teils der Kantorstraße (siehe textliche Festsetzung Nr. 20: Auftrag einer Asphaltsschicht).
- IO 9: Einbau von Schallschutzfenstern mit einem bewerteten Schalldämm-Maß im eingebauten Zustand von 33 dB*^{*)} im EG an der Giebelseite des Wohnblocks (1 Fenster), siehe textliche Festsetzung Nr. 19.

Die obere Immissionsschutzbehörde (Referat 402) hat im Rahmen der Beteiligung darauf hingewiesen, dass am Immissionsort IO 9 (Rennstraße 2) der Einbau von Schallschutzfenstern giebelseitig geplant ist. Hier wird, falls es sich um Wohn-, Kinder- oder Schlafzimmer handelt, der Einbau schalldämmter Lüftungselemente notwendig.

Diese Stellungnahme wird dahingehend berücksichtigt, dass die textliche Festsetzung 19 um den grundsätzlichen Einbau eines schalldämmten Lüftungselementes ergänzt worden ist. Bei dem Raum handelt es sich um einen Aufenthaltsraum einer Wohnung, der auch als Schlaf- oder Kinderzimmer genutzt werden kann. Um einen ungehinderten Schlaf auch am Tage zu ermöglichen

(Kleinkinder oder Schichtarbeiter) ist der Einbau eines schallgedämmten Lüftungselementes vorzusehen.

Immissionsort	Geschoss	Öffentlicher Verkehr (Vorbelastung) tags	IGW	IGW eingehalten ?	Gesamtbelastung im öff. Raum	IGW	IGW eingehalten ?
1	EG	53	64	ja	53	64	ja
2	1.OG	54	64	ja	55	64	ja
3	3.OG	50	64	ja	51	64	ja
4	1.OG	53	59	ja	54	59	ja
5	6.OG	52	59	ja	53	59	ja
6	EG	52	59	ja	55	59	ja
8	1.OG	48	59	ja	56	59	ja
9	EG	54	59	ja	61	59	nein
10	3.OG	48	59	ja	54	59	ja
11	EG	69	64	nein	69	64	nein
12	1.OG	46	59	ja	56	59	ja
13	EG	47	59	ja	56	59	ja
14	3.OG	53	59	ja	56	59	ja
15	3.OG	52	59	ja	54	59	ja
16	EG	59	59	ja	62	59	nein
17	2.OG	65	64	ja	65	64	ja
18	2.OG	66	64	nein	68	64	nein
19	1.OG	68	64	nein	68	64	nein
20	2.OG	70	64	nein	70	64	nein
21	2.OG	68	64	nein	69	64	nein

Tabelle 12: Beurteilungspegel tags in dB(A) an den Immissionsorten IO 1 bis IO 21 durch Verkehrslärm, IGW- Immissionsgrenzwert nach 16. BImSchV

Bewertung der Ergebnisse für den Anlagenlärm

Die Beurteilungspegel für den Anlagenlärm an den IO 1 bis 19 sind in der nachfolgenden Tabelle 13 der MFPA 2008 für das ungünstigste Geschoss den Immissionsrichtwerten der TA Lärm gegenübergestellt.

Die Impulszuschläge wurden im Ansatz bereits durch den Taktmaximalpegel berücksichtigt, Ruhezeitzuschläge wurden für die Zeiten von 6.00 bis 7.00 Uhr an den IO mit WA vergeben. Eine meteorologische Korrektur wurde durchgeführt. Die Deckenauskleidung im Verladebereich Rennstraße wurde eingerechnet.

In Auswertung der nachfolgenden Tabelle 13 der MFPA 2008 ergibt sich:

- An dem IO 5 werden die IRW tags eingehalten. Am IO 8 liegt nach Abstimmung mit der Behörde eine Gemengelage vor, so dass die Immissionsrichtwerte als eingehalten angesehen werden können.
- An den IO 5 werden die IRW nachts überschritten. Ursache sind am IO 5 die Parkplatzbewegungen nachts auf dem Parkdeck 2. OG durch Besucher des Fitnessstudios.
- Das Spitzenpegelkriterium für das Türenzuschlagen der Fahrzeuge im Parkhaus von 60 dB(A) in der Nacht werden an den IO 4, IO 5, IO 9, IO 13 in der Nacht um 1 bis 3 dB überschritten.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 22 wird deshalb festgesetzt, dass das Parkdeck 2.OG ab 22.00 Uhr zu schließen ist, damit die Besucher des Fitnessstudios nicht mehr das offene Parkdeck im 2.OG nutzen können; Obwohl das Fitnessstudio im 1.OG geplant ist und deshalb das 2.OG nachts selten genutzt werden wird, ist organisatorisch die Schließung des offenen Parkdecks 2.OG ab 22.00 Uhr zu sichern. Damit werden die Beurteilungspegel auch am IO 5 eingehalten (vgl. Anlage 8.4 der MFPA 2008). Auch die Spitzenpegel durch Türenzuschlagen werden eingehalten (s. Anlage 8.5 der MFPA 2008), wenn das offene Parkdeck im 2.OG nachts geschlossen ist.

Immissionsort	Geschoss	tags	IRW tags	IRW eingehalten ?	nachts	IRW nachts	IRW eingehalten ?
1	EG	53,0	60	ja	39,5	45	ja
2	2.OG	58,6	60	ja	43,1	45	ja
3	3.OG	53,2	60	ja	39,4	45	ja
4	3.OG	53,3	55	ja	36,4	40	ja
5	9.OG	53,9	55	ja	37,2	40	ja
6	3.OG	52,0	55	ja	36,5	40	ja
8	1.OG	57,3	(55) 60	(nein)ja	40,8	(40) 45	ja
9	3.OG	53,4	55	ja	39,8	40	ja
10	3.OG	47,2	55	ja	35,4	40	ja
11	4.OG	51,4	60	ja	38,7	45	ja
12	3.OG	45,6	55	ja	37,3	40	ja
13	3.OG	53,9	55	ja	38,3	40	ja
14	3.OG	44,9	55	ja	34,5	40	ja
15	3.OG	45,6	55	ja	34,6	40	ja
16	2.OG	41,9	55	ja	29,7	40	ja
17	4.OG	47,6	60	ja	42,5	45	ja
18	4.OG	46,6	60	ja	41,9	45	ja
19	4.OG	47,4	60	ja	42,3	45	ja

Tabelle 13: Beurteilungspegel tags in dB(A) an den Immissionsorten IO 1 bis IO 19 durch Anlagenlärm, IRW- Immissionsrichtwert nach TA Lärm

Lärm durch den Schienenverkehr (Straßenbahn)

Der zu Beginn des Abschnittes 6.3.1 genannte Einwander ist außerdem der Meinung, dass durch die Schienenverkehrslärmimmissionen in deutlichem Maße zusätzliche Immissionen auftreten können.

Diese Meinung teilt die Stadt Dessau-Roßlau nicht. Durch die vorhandene Straßenbahn werden im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine zusätzlichen Immissionen auftreten, da durch das Vorhaben weder die Anzahl der Fahrten noch die Linienführung beeinflusst oder geändert wird. Bei einer alleinigen Zunahme des Kunden- und Lieferverkehrs auf öffentlichen Straßen durch das Vorhaben sind somit auch nur Auswirkungen auf die Straßenverkehrsgeräusche zu prüfen. Diese Betrachtungsweise wird ausdrücklich durch den Pkt. 7.4 der TA Lärm gedeckt. Dieser normkonkretisierenden Vorschrift bedient sich die Stadt als Abwägungsmaßstab. In dieser wird wie folgt ausgeführt: "Fahrzeuggeräusche..., die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der beurteilenden Anlage hinzuzurechnen und ... bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen."

Die Prüfung, ob durch ein Vorhaben „kritische“ zusätzliche anlagenbedingte Verkehrslärmimmissionen ausgelöst werden, hat gemäß Ziffer 7.4 TA Lärm zu erfolgen. Dabei ist der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS 90 zu berechnen. Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 zu ermitteln. Diese Betrachtungsweise stützt sich auch auf die Tatsache, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV - ein Beurteilungskriterium in Ziffer 7.4 TA Lärm - jeweils nur für den Verkehrslärm des zu ändernden Verkehrsweges (Straße oder Schiene) gelten. Eine Aufsummierung der verschiedenen Geräuschanteile des Straßen- und Schienenverkehrs kann auch deshalb nicht geboten sein, da diese Geräuschanteile auf unterschiedlichen Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren beruhen. Bezüglich der Summation von unterschiedlichen Lärmquellen wird beispielsweise in Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 unter Ziffer 1.2 Abs. 3 klar formuliert, dass die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen werden und nicht addiert werden sollen. Unter Ziffer 7 der DIN 18005 Teil 1 sind die wichtigsten Schallquellen beschrieben. Hier erfolgt eine strikte Trennung von Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr, gewerblichen Anlagen, sowie Sport- und Freizeitanlagen. Die im Gutachten ausgewiesenen Verkehrslärmpegel wurden somit entsprechend der geltenden Beurteilungsvorschriften ermittelt und können daher zur Abwägung der Belange des Lärmschutzes herangezogen werden.

Sicherheit der Prognose der MFPA (MFPA 2008)

Der obige Einwender ist letztendlich der Auffassung, dass im Gutachten jegliche Angabe zur Prognosesicherheit und damit zur erreichten Qualität der Ergebnisse fehle. Die in Ziffer A.2.6 der TA Lärm genannten Anforderungen für eine Geräuschimmissionsprognose würden nicht erfüllt.

Im Zuge der Abwägung durch die Stadt Dessau-Roßlau wurden die nachfolgenden Angaben zur Prognosesicherheit und damit zur erreichten Qualität der Ergebnisse nachgereicht (MFPA 2008):

Die Qualität der Schallimmissionsprognose hängt ab von

- der Genauigkeit der Eingabedaten (Schallemissionen),
- der Genauigkeit des Prognosemodells einschließlich seiner programmtechnischen Umsetzung.

- Schallemissionen

Der MFPA 2008 liegen zahlreiche Angaben zu den Schalleistungspegeln zugrunde. Diese schriftlich vorliegenden und meist zusammengestellten Angaben stammen aus verschiedenen Ursprungsquellen (Fachliteratur Parkplatzrichtlinie, weitere angegebenen Fachliteratur, Messberichte).

- Vergleichsstandardabweichung σ_R

Dies ist die Standardabweichung der Messergebnisse, die bei Wiederholungsmessungen an demselben Aggregat bei exakt gleichen Betriebsbedingungen bei Messungen an verschiedenen Standorten durch verschiedene Personen auftritt. Aufgrund des Standes der Messtechnik, der i. Allg. geschulten Messingenieure und des Bedarfs nach zuverlässigen Schallemissionsangaben auch aus juristischen Erwägungen heraus kann damit gerechnet werden, dass $\sigma_R \leq 1,5 \text{ dB}$ beträgt.

- Produktionsstandardabweichung σ_P

σ_P gibt die Streuung der Messwerte wieder, die bei Wiederholungsmessungen an Aggregaten des gleichen Fabrikats bedingt durch zulässige Fertigungstoleranzen auftritt. Setzt man aufgrund von Empfehlungen aus normativ tätigen Arbeitskreisen an, dass, sofern keine Angaben zur genannten Streuung vorliegen, der kennzeichnende Schallpegel unter Verwendung eines Sicherheitszuschlags von 2 dB ausgewiesen werden soll, damit 95% aller Werte unterhalb dieses ausgewiesenen Pegels liegen - so ergibt sich daraus ein zugehöriges $\sigma_P \leq 1,2 \text{ dB}$.

(Der Fall „95% aller Werte liegen unterhalb des Mittelwertes+2dB“ korrespondiert entsprechend den Gesetzen der mathematischen Statistik zur Normalverteilung mit einer Standardabweichung von 1,2 dB).

- Prognosemodell

Die DIN ISO 9613-2, die für die Schallausbreitungsrechnung nach TA-Lärm herangezogen wurde, gibt ein Berechnungsverfahren der Genauigkeitsklasse 2 wieder. Deshalb ist, bei den zugrunde gelegten Ausbreitungsbedingungen für leichten Mitwind, mit einer **Standardabweichung für die Prognose $\sigma_{\text{Progn}} \leq 1,5 \text{ dB}$** zu rechnen.

Die Angaben in DIN ISO 9613-2 Tab. 5 zur „geschätzten Genauigkeit“ von max. $\pm 3 \text{ dB}$ für die prognostizierten Schallpegel sind als Schwankungsbereich im Sinne eines 95%igen Vertrauensbereichs zu interpretieren.

(95%iger Vertrauensbereich von $\pm 3 \text{ dB}$: 95% aller Werte liegen im Schwankungsbereich von $\pm 3 \text{ dB}$ um den prognostizierten Schallpegel. Aus den Gesetzen der mathematischen Statistik folgt daraus die Standardabweichung von 1,5 dB (dies entspricht der angegebenen Genauigkeitsklasse 2).

Die Berechnungen nach DIN ISO 9613-2 im Rahmen dieses Gutachtens erfolgten mit der aktuellen Version des Programmsystems IMMI, einem Programmsystem, welches seine Zuverlässigkeit in Qualitätsuntersuchungen erfolgreich unter Beweis gestellt hat.

- Qualität der Schallimmissionsprognose

Die **Gesamtstandardabweichung σ_{ges}** , die als Maß für die Qualität der Schallimmissionsprognose herangezogen werden kann, errechnet sich nach den Gesetzen der mathematischen Statistik zu

$$\sigma_{\text{ges}} = \sqrt{(\sigma_R^2 + \sigma_P^2 + \sigma_{\text{Progn}}^2)}, \text{ d.h. im vorliegenden Fall zu } \sigma_{\text{ges}} = 2,4 \text{ dB}.$$

Wenn die, sich aus σ_{ges} zu berechnende, obere Vertrauensbereichsgrenze des prognostizierten Schallpegels kleiner oder gleich dem Immissionsrichtwert ist, wird der Immissionsrichtwert sicher eingehalten. Setzt man an, dass 90% aller Werte unterhalb dieser oberen Vertrauensbereichsgrenze L_0 liegen sollen, so ergibt sich L_0 nach den Gesetzen der mathematischen Statistik entsprechend

nachfolgender Gleichung. Der Immissionsrichtwert (IRW) wird daher in 90% aller Fälle eingehalten, wenn gilt:

$$L_o = L_m + 1,28 \times \sigma_{ges} \leq IRW$$

L_o : obere Vertrauensbereichsgrenze des prognostizierten Schallpegels

L_m : prognostizierter Schallpegel

1,28: Standardnormvariable für den Fall „90% aller Schallpegel unterhalb L_o “.

Im vorliegenden Fall wird daher der Immissionsrichtwert gemäß den obigen Ausführungen dann sicher eingehalten, wenn der prognostizierte Schallpegel um $\geq 3,1$ dB ($= 1,28 \times \sigma_{ges}$) unter dem Immissionsrichtwert liegt. Da bezüglich der Schallleistungspegel in vorliegender Prognose sowohl in der Fachliteratur als auch vom Gutachter solche Werte verwendet wurden, dass ungünstige Situationen wiedergegeben werden, sind zusätzliche (quantitativ aber nicht ausweisbare) Sicherheiten in der Berechnung enthalten. Daher ist davon auszugehen, dass die Immissionsrichtwerte tags/nachts sicher eingehalten werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den vorangegangenen Punkten dieses Kapitels der Begründung umfassend die Richtigkeit der Untersuchungsweise und des Untersuchungsumfanges für die Schallimmissionsprognose nachgewiesen wurde. Lärmsanierungsmaßnahmen an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen wurden bereits durchgeführt, mit dem absehbaren Bau der Bahnhofstraße wird es zur Reduzierung des Verkehrs im Bereich der Knotenarme "Museumskreuzung" kommen. Der Untersuchungsbereich wurde ausreichend groß gefasst, wie die obigen Abschnitte der Begründung gezeigt haben. Damit bleibt kein Konflikt ungelöst. Aussagen zum Straßenverkehrslärm über das schon vorliegende Maß hinaus sind mit der im Rahmen der Abwägung erstellten Rasterlärmkarte und der nochmaligen Detailberechnung möglich. Änderungen für den Schallimmissionsschutz aufgrund der nachträglich vorgelegten gutachterlichen Untersuchung des Büros R+K sind nicht erforderlich, wie schon im Abschnitt 6.2 der Begründung detailliert begründet wird. Somit stellen sich auch die Ergebnisse der Prognose unverändert dar.

6.3.2 Luftschadstoffe

Durch das in Verbindung mit dem Vorhaben geplante Parkhaus mit ca. 630 Stellplätzen konnten im Bezug auf Luftschadstoffe Einwirkungen auf die unmittelbarer Nähe befindliche Wohnbebauung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Weiterhin könnte der Quell- und Zielverkehr zu einer unzulässigen Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen an den Zu- bzw. Abfahrtstraßen führen. In der durch die IDU Ingenieurgesellschaft für Datenverarbeitung und Umweltschutz mbH, Zittau durchgeführten Luftschadstoffimmissionsprognose für das geplante Parkdeck/-haus des Shopping- und Servicecenters Museumskreuzung Dessau-Roßlau in der Fassung vom 15. August 2006 werden deshalb die durch die Nutzung des Parkhauses in der Umgebung verursachten Benzolimmissionen unter Berücksichtigung anderer Quellen des Untersuchungsgebietes sowie des Anlieferverkehrs bestimmt. Da der Schadstoff Benzol für Pkw-Parkhäuser aufgrund der Emissionen bei Fahrbewegungen, Startvorgängen, Tankatmung sowie der Verdampfung nach dem Abstellen sehr bestimmend ist, wird dieser Schadstoff bei den dreidimensionalen Windfeld- und Ausbreitungsberechnungen betrachtet.

Neben dem Schadstoff Benzol werden die Schadstoffe Feinstaub PM10, Kohlenmonoxid und Stickstoffdioxid auf den angrenzenden Straßen mit dem Screening-Modell IMMIS-Luft bestimmt. Dabei wird der in der Verkehrsuntersuchung prognostizierte Verkehr, welcher nach der Fertigstellung des Shopping- und Dienstleistungscenters vorhanden sein wird, inclusive des Anlieferverkehrs und des Zu- und Abfahrtverkehrs zu den Parkdecks als Berechnungsgrundlage verwendet. Emissionen außerhalb des Betrachtungsgebietes werden als städtische Vorbelastung bei der Bewertung mit berücksichtigt.

Die Bewertung der prognostizierten Immissionen erfolgt anhand der Grenzwerte, welche gemäß der 22. BImSchV ab dem Jahr 2010 gültig sein werden.

Die Benzolemissionen im Parkhaus werden auf der Grundlage der Emissionsfaktoren des Jahres 2008 berechnet. Für die Bewertung werden die heutigen Vorbelastungen verwendet. Die Betrachtung erfolgt für eine ständige Gesamtauslastung aller Parkplätze entsprechend der Nutzungskonzeption, was eine weitere pessimistische Annahme darstellt.

Im Ergebnis können an den nächsten Bebauungen in der Georgenstraße, der Rennstraße und der Kantorstraße maximal 2,0 ... 2,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Benzol als Gesamtbelastung auftreten. Somit wird der ab

dem Jahr 2010 geltende Grenzwert gemäß der 22. BimSchV von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Die zusätzlichen Immissionen im Bereich der umgebenden Straßen wurden für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid, und Feinstaub PM10 berechnet. Eine Überschreitung der zukünftigen Grenzwerte erfolgt nicht. Sowohl der Anlieferverkehr als auch der Besucherverkehr des Centers tragen zu den Immissionen an den stark befahrenen Straßen nur zu einem geringen Anteil bei.

Festsetzungen zum Schutz vor Luftschadstoffimmissionen sind deshalb nicht erforderlich.

6.3.3 Erschütterungen

Das Bauwerk der historischen St. Georgenkirche ist während der Bauphase vor unverträglichen Erschütterungen zu schützen, gleiches gilt für den direkten Anbau an das bestehende Geschäftshaus Rennstraße Nr. 9. Diese Schutzmaßnahmen sind nicht im Bebauungsplan, sondern in nachgeordneten Verfahren festzulegen.

6.4 Grünordnung

Da der Baukörper des Vorhabens nahezu die gesamte Fläche zwischen Franzstraße, Askanische Straße, Georgenstraße, Kantorstraße und Rennstraße überdecken wird, verbleibt bei der Beräumung des auch heute schon großflächig bebauten und versiegelten Grundstücks kein Grünbestand. Bedingt durch den Neubau können im Plangebiet in der Zukunft nur kleine unversiegelte Flächen angelegt werden. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen können deshalb nur zu einem geringeren Teil innerhalb des Plangebietes erfolgen. Weitere Maßnahmen werden außerhalb des Plangebietes durchgeführt.

6.4.1 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen innerhalb des Plangebietes

Im Bereich der vorzunehmenden Platzgestaltung vor der Georgenkirche sind in Abstimmung mit der Stadt Dessau-Roßlau fünf Hochstämme standortgerechter Baumarten in einer ausreichend groß dimensionierten Baumscheibe (mind. 9 m^2) zu pflanzen (siehe textl. Festsetzung Nr. 13). Diese Pflanzungen sollen in Verbindung mit der festgesetzten Fassade des Vorhabens dem Bereich vor der St. Georgenkirche eine hohe Aufenthaltsqualität und einen städtebaulich ansprechenden Charakter geben.

Auf einigen schmalen Streifen zwischen dem Gebäude des Vorhabens und den angrenzenden Straßen sind Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Diese sind als strukturierte Grünflächen mit heimischen Sträuchern und Stauden zu gestalten (siehe textl. Festsetzung Nr. 14). Je angefangene 5m Grünstreifen sollte dabei jeweils ein Großstrauch (Mindestpflanzqualität: 5 Triebe, Höhe 40-60, ohne Ballen) angepflanzt werden. Im Bereich Kantorstraße sind zusätzlich ca. 5 kleinkronige, standortgerechte Bäume (Mindestqualität: 3 x verpflanzt, mit Drahtballen) zu ergänzen, soweit dem nicht Leitungstrassen und Versorgungsleitungen entgegenstehen. Detaillierter können diese Flächen nicht festgesetzt werden. Zum einen stehen die Flächengrößen noch nicht endgültig fest, diese hängen von der Lage und Größe der Fluchttreppenhäuser ab (siehe textl. Festsetzungen Nr. 23 u. 24). Zum anderen müssen noch mehrere Leitungen aus dem zu überbauenden Bereich des Vorhabens in die angrenzenden Bereiche verlegt werden. Hierdurch können die möglichen Arten der Bepflanzungen noch beeinträchtigt werden. Details der Bepflanzung auf den Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen werden deshalb im städtebaulichen Vertrag geregelt.

6.4.2 Anpflanzen und Erhalten von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen außerhalb des Plangebietes

Innerhalb des Stadtgebietes von Dessau-Roßlau sind an der Ebertallee externe Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Ebertallee verbindet die Parkanlage Georgengarten mit dem Kühnauer Park und dem Stadtteil Großkühnau. Bei der Maßnahme soll an der Ebertallee, vornehmlich auf der Nordseite eine Baumreihe / Allee von 100 Bäumen gepflanzt werden. Die Baumreihe soll in einem Grünstreifen von ca. 3 m Breite im Straßenseitenraum gepflanzt werden. Zusätzlich soll ein Randstreifen an der Nordseite der Ebertallee zwischen der Lindenreihe und der Kienheide durch die Pflanzung einer standortgerechten, freiwachsenden Hecke zu einem artenreichen Waldsaum entwickelt werden. Für die Pflanzung der 2-reihigen Hecke werden ca. 1.400 m^2 durch die Pflanzung von

heimischen Sträuchern aufgewertet. (siehe textl. Festsetzung Nr. 16). Dafür werden auf der Grundlage der Empfehlungen des Umweltberichtes die folgenden Maßnahmen festgesetzt:

An der Ebertallee ist eine Allee / Baumreihe aus 100 Linden (Sorte: *Tilia europaea* „Pallida“; Mindestpflanzqualität: Hochstamm, 3xv., mit Drahtballen, 16-18 cm STU) zu pflanzen. Die Linden werden in einem ca. 3 m breiten Straßenrandstreifen gepflanzt. Je angefangene 10 m Grünstreifen ist ein Baum zu pflanzen. Nach den Vorgaben des Sachgebietes Grün und der UNB ist für die Baumpflanzungen eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege über einen Zeitraum von 5 Jahren zu gewährleisten.

Auf der Nordseite der Ebertallee ist auf einer Fläche zwischen der Linden-Reihe und der nördlich angrenzenden Kienheide eine freiwachsende 2-reihige Hecke aus heimischen, standortgerechten Sträuchern zu pflanzen. Der Pflanz- und Reihenabstand beträgt ca. 1m (Mindestpflanzqualität: ohne Ballen, 5 Triebe, Höhe 40-60 cm). Insgesamt ist eine Fläche von ca. 1400 m² für die Strauchpflanzung vorgesehen.

Für die streng geschützte Art Turmfalke und die besonders geschützten Arten Mauersegler und Hausrotschwanz sind in Abstimmung mit der UNB Stadt Dessau-Roßlau im Plangebiet und in der Umgebung des Plangebiets geeignete Nisthilfen an geeigneten Standorten anzubringen. Es sind 30 Mauerseglernisthilfen, 3 Dohlenkästen, 3 Turmfalkenkästen, 2 Hausrotschwanzkästen und 2 Sperlingskoloniehäuser anzubringen, um ein ausreichendes Angebot an Brutplätzen herzustellen. Davon sind mindestens 10 Nisthilfen für die Art Mauersegler und eine Nisthilfe für den Turmfalken schon vor Beginn der Abbrucharbeiten in der Umgebung zu installieren, um auch während der Abrissarbeiten Nistmöglichkeiten sicherzustellen. Alle übrigen Nisthilfen sind an dem neu zu errichtenden Gebäude im Geltungsbereich des Planes anzubringen. Ausnahmsweise können in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde auch außerhalb des Geltungsbereiches Nisthilfen angebracht werden, wenn durch die bauliche Ausbildung des Gebäudes eine Anbringung am Gebäude naturschutzfachlich nicht vertretbar ist (siehe textl. Festsetzung Nr. 17).

Die Maßnahmen auf den externen Ausgleichsflächen sind geeignet, die Eingriffe innerhalb des Plangebietes sowohl funktional als auch im räumlichen Zusammenhang auszugleichen, da es sich bei den Flächen um Flächen im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau handelt. Insgesamt werden durch die Ausgleichsmaßnahmen über 100 neue Bäume innerhalb des Stadtgebietes Dessau-Roßlau gepflanzt. Dies ist auch als Ausgleich für die nach der Baumschutzsatzung geschützten Gehölze geeignet.

Somit ist festzustellen, dass unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch des gebotenen funktionalen Zusammenhangs zwischen Eingriff und Ausgleich ein fast vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft gemäß § 1 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB erfolgt.

6.5 Örtliche Bauvorschriften

Das Vorhaben soll auf einen traditionellen innerstädtischen Kaufhaus- und Warenlagergrundstück errichtet werden. Der Standort des Vorhabens an der Museumskreuzung ist städtebaulich stark prägend, wie aus den unten eingefügten Abbildungen ersichtlich. Aus diesem Grund wurde für die Gestaltung der Fassaden durch das Atelier 1 Prof. Off, Leipzig ein Entwurf (Stand: Oktober 2006) ausgearbeitet und mit der Stadt Dessau-Roßlau abgestimmt, der eine gute städtebauliche Integration des Baukörpers in das Umfeld sicherstellt. Dieser nachfolgend in Auszügen zur besseren Verdeutlichung in Abbildungen dargestellte Fassadenentwurf ist Grundlage der baugestalterischen Festsetzungen (siehe auch Abbildungen im Anhang der Begründung).

Da endgültige Festsetzungen über verschiedene Details der Fassaden erst zum Zeitpunkt der Entwurfsplanung des Objektes getroffen werden können, sind die textlichen Festsetzungen z.B. im Bezug auf Materialien, Farben z.T. nur grundsätzlicher Art.

Die Grundidee des Atelier 1 Prof. Off bei dem Entwurf der Fassaden war folgende:

Die Stadt Dessau-Roßlau ist eine Stadt der klassischen Moderne, geprägt durch Bauhaus und Junkers. Angelehnt daran wird das geschlossene kubistische Relief der Fassade entwickelt. Die Farbe des Kubus soll diesen betonen, ansonsten ist die vorherrschende Farbe weiß. Der Kubus wirkt wie auf Stützen gestellt. Der hinter der Glasfront bestehende Stützenbereich im Erdgeschoss wirkt durch die zu horizontalen Schlitzfenstern geformten Fensterbänder.



Abb. 1: Ansicht Franzstraße, Quelle: Fassadenentwurf Atelier 1 Prof. Off

Der Eingang wird durch ein Zurücknehmen der Fassade betont, es wird ein „Vorplatz“ geschaffen. Die gerundete Fassade über dem Eingang wirkt wie ein Scharnier.

Aus Respekt vor der vertikalen Wirkung des Turmes des Museums und der Kirche wird der Eingangsbereich baulich nicht erhöht. Der Eingang wird deshalb über die Horizontale betont, dargestellt mit einem textilen, leichten Baukörper, der wie ein schwereloser Flügel über dem Eingang schwebt. Seine Funktion soll die eines Vordaches, aber auch die einer informellen Projektionsfläche – z.B. für Ankündigungen des Centers und/oder der Stadt - nachts beleuchtet - sein.



Abb. 2: Ansicht Haupteingang Franzstraße / Askanische Straße
Quelle: Fassadenentwurf Atelier 1 Prof. Off

Im Bereich des Kirchplatzes entsteht die Raumwirkung durch die abgewinkelte Auskragung zur Kirche und die Abrundung mit den Bäumen im Bereich der Einfahrtsrampe. Durch ein sakrales textiles Kunstwerk an der Fassade kann der entstehende Platz möglicherweise auch als Freiplatz für einen Gottesdienst nutzbar gemacht werden. Alternativ ist auch das Anstrahlen der Georgenkirche von der Georgenstraße aus zulässig, um dieses den Platz prägende Bauwerk hervorzuheben. Hierfür sind Strahler an der Fassade des Vorhabens und auf der öffentlichen Verkehrsfläche der Georgenstraße anzubringen.

Auf der Grundlage der oben beschriebenen Grundidee und deren Darstellungen in den ausgewählten Abbildungen 1 bis 4 wird festgesetzt, dass die Fassade des Gebäudes massiv und mit geputzter oder gespachtelter Oberfläche weitgehend fugenlos auszuführen ist (siehe textl. Festsetzung Nr. 5).

Die geschlossenen Fassadenelemente der Obergeschosse sind entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße mit Ausnahme der Flächen im Bereich des Haupteingangs, der Flächen im Eckbereich Georgenstraße und im Anschlussbereich an das Haus Rennstraße Nr. 9 mit einem roten Farbton zu versehen (siehe textl. Festsetzung Nr. 6). Der rote Farbton soll den Kubus betonen, der wie aufgeständert über der transparenten Erdgeschosszone mit viel Fensterflächen und weißen Wandflächen steht. Auf Anregung eines Einwenders während der Offenlage wird die textliche Festsetzung Nr. 9 dahingehend ergänzt, dass die Fassade Georgenstraße von der Ecke Askanische Straße bis zum Vorsprung gegenüber dem GDZ in einem hellen Farbton ausgeführt wird. Eine grundlegende Änderung der Planung ergibt sich daraus nicht, da ein heller Farbton für diesen Bereich schon in dem offen gelegten Fassadenkonzept, Perspektive enthalten war. Damit die Erdgeschosszone tatsächlich transparent mit Schaufenstern ausgebildet wird, wird in der textl. Festsetzung Nr. 12 festgesetzt, dass die Fassaden entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße im Erdgeschoss zu mindestens 50 % der Fassadenlänge als Schaufensteröffnung zur Warenpräsentation und zu mindestens 15 % als sonstige Fenster- und Türöffnungen auszubilden sind.

Damit der gewollte Eindruck von der Fassade nicht durch willkürliche Anordnungen und Formen von Werbung zerstört wird, werden die zulässigen Formen von Werbung und Informationen und deren Positionierung relativ detailliert festgesetzt.

Wesentliches städtebauliches Ziel ist es, die Fassaden der Obergeschosse von Werbung frei zu halten (siehe textl. Fests. Nr. 8 a-c). Ausgenommen hiervon sind unter Berücksichtigung der oben genannten Anforderungen u.a. im Haupteingangsbereich der Bereich der Fassadenecken zum zurückgesetzten Eingang: hier dürfen 2 vertikal vorstehende, streifenförmige Werbeflächen angebracht werden. Die Größe dieser Werbeflächen darf in der Höhe 8,0 m, in der Breite 1,5 m nicht überschreiten. Sie dürfen die festgesetzte Oberkante von 78,6 m ü. HN um bis zu 2 m überragen.

Die Breite der Werbeflächen ist stark begrenzt, damit diese nicht zu sehr in den Straßenraum hineinragen und damit die Bauflucht optisch stören. Durch die zulässige Überschreitung der festgesetzten Oberkante des Gebäudes setzen sich diese Werbeflächen von der Fassade ab. Um die auf den Abbildungen 1 und 2 erkennbar beabsichtigten Wirkungen der Großwerbeflächen vor den Fassaden entlang der Franzstraße und Askanischen Straße sicher zu stellen, wurde die Form und Anbringung dieser großflächigen Werbung in der textlichen Festsetzung Nr. 8 c festgesetzt. Da die detaillierte Anordnung erst festgesetzt werden konnte, nachdem die endgültige Fassadengestaltung im Rahmen der Detailplanung des Vorhabens feststand, sind in Abstimmung mit dem Atelier 1 Prof. Off sowohl in der endgültigen Anordnung wie auch in den Ausmaßen der Großwerbeflächen noch geringfügige, das Gesamtbild nicht verändernde, sondern der Optimierung der städtebaulichen Wirkung dienende Anpassungen der textlichen Festsetzung Nr. 8c erfolgt.

Damit der Hauptmieter des Centers auf sich besonders aufmerksam machen kann, soll dessen Schriftzug und Logo oberhalb des Einganges angebracht werden (textliche Festsetzung Nr. 8 b). Im Erdgeschoss sind an den Fassaden entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße direkt unterhalb der vorspringenden Fassade der Obergeschosse Werbeanlagen in einer Höhe von maximal 1,2 m zulässig (siehe textl. Festsetzung Nr. 7 a). Dieses Werbeband gliedert zugleich die Fassade in horizontaler Richtung und setzt den Kubus von seinem Fundament ab.

Im zurückgesetzten Eingangsbereich bieten die beiden Seitenwände im Erdgeschoss die optimale Möglichkeit, dem Kunden Angebote und Hinweise auf Geschäfte etc. zu unterbreiten (textliche Festsetzung Nr. 7 b). Eine symmetrische Anordnung dieser Werbeträger stört den Gesamteindruck des Eingangsbereiches nicht, sondern ist für ein Shoppingcenter typisch und sinnvoll. Von außen sind diese Flächen nur sehr beschränkt einzusehen.

Im Bereich des Haupteingangs ist oberhalb des 2. Obergeschosses eine in den Straßenraum hineinragende, aus textilem, beschichtetem Membranmaterial bestehende Dachkonstruktion anzubringen, die auf einer Stahlunterkonstruktion befestigt ist (siehe Abbildungen 1 und 2). Die OK der Dachkonstruktion darf die in dem Bereich festgesetzte maximale OK von 78,6 m um maximal 6,0 m überragen. Die Dachkonstruktion darf beleuchtet werden. Eine Nutzung der Dachkonstruktion als Werbefläche ist nicht zulässig, außer als allgemeine informative Projektionsfläche des Centers oder der Stadt. (siehe textl. Festsetzung Nr. 9). Der Grund für die Formgebung wurde schon oben im Rahmen der Beschreibung der Grundidee begründet.

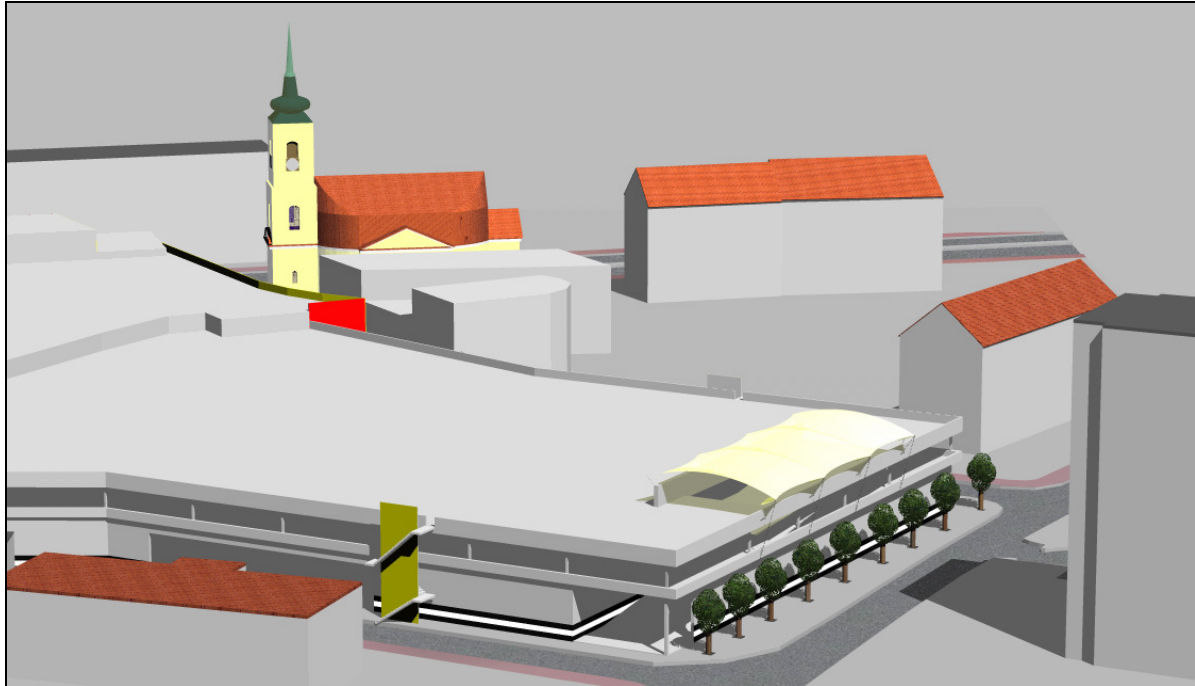


Abb. 3: Ansicht Rennstraße (unten) / Kantorstraße (rechts)
Quelle: Fassadenentwurf Atelier 1 Prof. Off

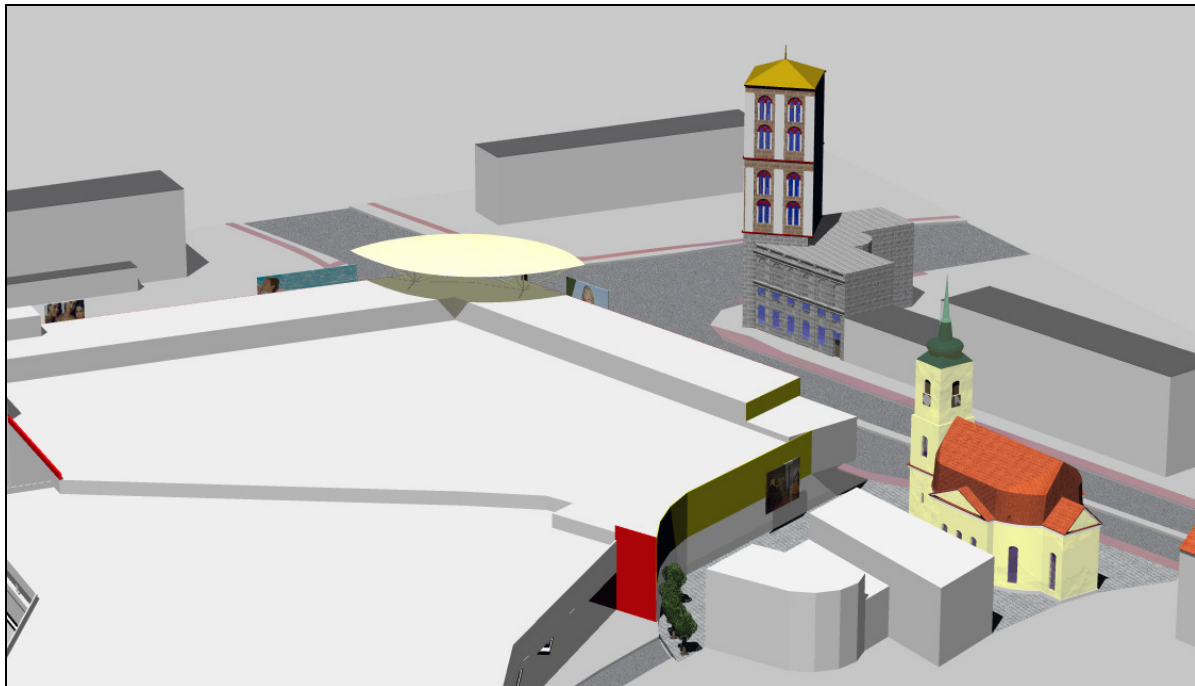


Abb. 4: Ansicht nördliche Georgenstraße / Platz vor der Kirche,
Quelle: Fassadenentwurf Atelier 1 Prof. Off

Im Bereich der Parkhausrampen an der Kantorstraße ist oberhalb des Parkdecks eine über die Fassade hinausragende, aus textilem, beschichtetem Membranmaterial bestehende Dachkonstruktion anzubringen (siehe Abb. 3), die auf einer Stahlunterkonstruktion befestigt ist (siehe textl. Festsetzung Nr. 10). Diese Dachkonstruktion nimmt mit eigenen Mitteln die Form der geneigten Dächer der auf der Nordseite der Kantorstraße angrenzenden Wohnblocks auf und hebt das flache Parkdeck optisch etwas höher. Zugleich wird durch diese Konstruktion in ähnlicher Weise wie im Haupteingangsbereich ein weiterer Eingang betont, in diesem Fall für die Kundenfahrzeuge. Die Höhe der Dachkonstruktion ist begrenzt, damit die Mindestabstände zur Nachbarbebauung eingehalten werden.

An der Fassade in der Georgenstraße ist gegenüber der Kirche eine transluzente textile Fläche mit max. 1,5 m Abstand zur Fassade in einem gefassten Rahmen aus Stahl oder Aluminium anzubringen (siehe Abb. 4). Diese ist nicht als Werbefläche zulässig, sondern als allgemeine Kunstfläche (siehe textl. Festsetzung Nr. 11). Auch vorstellbar sind auf dieser Fläche Ankündigungen von Gottesdiensten und sonstigen kirchlichen Veranstaltungen. So kann die Georgengemeinde auf sich verstärkt aufmerksam machen. Zugleich wird der Platz durch eine ansprechende Gestaltung dieser Fläche aufgewertet. Alternativ zur Anbringung einer Kunstfläche ist auch die Erstellung einer Beleuchtungsanlage an der Fassade des Vorhabens und innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche der Georgenstraße zulässig, um die Fassade und den Turm der Georgenkirche durch die Beleuchtung als städtebaulich prägendes Gebäude hervorzuheben. Beide Installationen haben einen vergleichbaren vorteilhaften Einfluss auf den Vorplatz der Kirche. Welche der alternativ möglichen Installationen zur Ausführung kommt, kann deshalb in einem späteren Schritt in Zusammenarbeit mit der Georgengemeinde festgelegt werden.

6.6 Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Hinweise

6.6.1 Bodenbelastungen

Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen sind innerhalb des Vorhabenbereiches nicht bekannt.

6.6.2 Baugrund/Grundwasserverhältnisse

Das mittlerweile abgeräumte Gelände des Vorhabens war zu wesentlichen Teilen überbaut, in größeren Teilbereichen hatten die Gebäude Keller. Der natürlich anstehende Boden ist deshalb in großflächigen Teilbereichen nicht mehr vorhanden. Bedingt durch die Nähe zu dem Fluss Mulde steht das Grundwasser relativ hoch an. Das geplante Gebäude des Vorhabens beinhaltet keine Keller. Es sind nur punktuelle neue Gründungen erforderlich, besondere Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers werden deshalb erforderlich. Die Vorratsbehälter für die Sprinkleranlage unter den Rampen an der Kantorstraße haben als UK eine Höhe von 60,35 m ü.HN, der Grundwasserstand ist bei ca. 59 m ü.HN.

6.6.3 Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes gibt es keine denkmalgeschützten Bauten. Auf die im nahen Umfeld befindlichen Baudenkmäler Georgenkirche und Museum an der Museumskreuzung wurde bei der Gestaltung der Fassaden (siehe Begründung oben) und der zulässigen Höhenentwicklung des Vorhabens Bezug genommen.

In der Vergangenheit im Bereich des Vorhabens gemachte Bodenfunde mit Datierung vom Mittelalter bis in die Neuzeit begründet nach Aussage des Landesamtes für Archäologie Sachsen-Anhalt, dass sich dort ein archäologisches Kulturdenkmal befindet. Zudem ist mit Funden aus der Bronzezeit zu rechnen. Bei Eingriffen in den Boden ist deshalb das Landesamt zu informieren.

7 Stadttechnische Erschließung

7.1 Wasserversorgung

7.1.1 Trinkwasser

Anschlussmöglichkeiten für die Trinkwasserversorgung sind ausreichend vorhanden (siehe Punkt 4.4.2). Nach Aussage der Dessauer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (DVV) ist die Trink-

wasserversorgung für die Baumaßnahme gesichert. Bei der Realisierung des Vorhabens sind allerdings die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Baufeldfreimachung erforderlich:

- Umverlegung Leitung in der Askanischen Straße (ca. 20 m DN 200)
- Umverlegung Leitung in der Georgenstraße / Kantorstraße (ca. 60 m DN 200)
- Verschiedene Trennungen an der Verteilerleitung.

7.1.2 Löschwasser

Anschlussmöglichkeiten für die Löschwasserversorgung sind ausreichend vorhanden (siehe Punkt 4.4.3). Die Versorgung mit Löschwasser ist für die Baumaßnahme gemäß Abstimmung mit der Feuerwehr gesichert. Die Löschwasserversorgung für das Gebäudeinnere (Sprinkleranlage) wird über einen Vorratsbehälter realisiert, da die verfügbare Trinkwassermenge den Bedarf im Brandfall nicht decken kann.

7.2 Entwässerung

7.2.1 Schmutzwasser

Das anfallende Schmutzwasser kann an den erforderlichen Anschlussstellen in die vorhandenen Mischwasserkanäle eingeleitet werden. Bei der Realisierung des Vorhabens sind allerdings die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Baufeldfreimachung erforderlich:

- Rückbau der Anschlüsse im Bereich der Georgenstraße, Kantorstraße, Franzstraße, Rennstraße,
- Umverlegung der Leitung in der Rennstraße (ca. 25 m DN 300).

7.2.2 Regenwasser

Für die durch das Vorhaben anfallende Regenwassermenge wird eine Regenrückhaltung auf dem Vorhabengrundstück gefordert, um den Mischwasserkanal in Spitzenzeiten zu entlasten. Die Einleitung von Niederschlagswasser in die Kanalisation muss auf 130 l/s beschränkt werden. Diese Regenrückhaltung wird im südlichen Bereich des Vorhabengeländes, voraussichtlich unter dem Anlieferhof Rennstraße durch geeignete Zisternen realisiert.

7.3 Energieversorgung

7.3.1 Elektroenergieversorgung

Anschlussmöglichkeiten für die Versorgung mit Elektrizität sind ausreichend vorhanden (siehe Punkt 4.4.4). Da vor einiger Zeit die Trafostationen schon vom Netz abgeklemmt und stillgelegt wurden, die für die Versorgung der Innenstadt wichtige Schaltstation und sämtliche Leitungen aus dem Baufeld des geplanten Vorhabens heraus umverlegt wurden, sind für die Realisierung des Vorhabens keine Maßnahmen im Rahmen der Baufeldfreimachung erforderlich.

7.3.2 Gasversorgung

Anschlussmöglichkeiten für die Gasversorgung sind ausreichend vorhanden (siehe Punkt 4.4.5). Die Versorgung mit Gas ist für die Baumaßnahme gesichert. Die vorhandenen Hausanschlüsse in der Franzstrasse sind vor Baubeginn in Abstimmung mit der Gasversorgung zu trennen und zu demontieren. Ein Anschluss an diese Hausanschlüsse ist nicht möglich, da diese nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen entsprechen.

7.3.3 Fernwärme

Im Gebäude des Vorhabens wird eine neue Fernwärmeübergabestelle in Abstimmung mit der DVV installiert. Die alte WÜST sowie einige weitre Fernwärmeeinrichtungen auf der Fläche des Vorhabens wurden schon abgebaut. Bei der Realisierung des Vorhabens sind allerdings die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Baufeldfreimachung erforderlich:

- Neuverlegung Sekundärnetz in der Askanischen Straße (2 x DN 150 KMR)
- Neuverlegung Sekundärnetz von der Georgenstraße und Kantorstraße bis zur Einmündung Rennstraße (2 x DN 150 und DN 80 KMR)
- Rückbau der im Baufeld bestehenden KMR-Trasse
- Neuverlegung Sekundärnetz in der Rennstraße (2 x DN 80 KMR)
- Rückbau WÜST 2.

7.4 Fernmeldeversorgung

Die Anschlussmöglichkeiten an das Telekommunikationsnetz der Telecom sowie der DATEL sind vorhanden. Bei der Realisierung des Vorhabens sind allerdings die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Baufeldfreimachung erforderlich:

Es liegen Leitungen, auch Lichtwellenleiterkabel, im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks 8630.

Zwischen Georgenstraße und Rennstraße, mit einem Abzweig zur Kantorstraße, muss eine Telekom-Kabelanlage verlegt werden. Die Lage befindet sich unter dem geplanten Objekt.

7.5 Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung ist durch die einzelnen Betreiber im Shopping- und Dienstleistungszentrum selbst zu regeln. Jeder Betreiber hat dafür zu sorgen, dass sein Abfall ordnungsgemäß getrennt gesammelt und gelagert wird und dieser zur Abholung durch die entsprechenden Entsorgungsunternehmen im Bereich der Lieferzone in der Rennstraße bereitgestellt wird.

8 Flächenbilanz

Art der Fläche	Größe ca. [m ²]	Größe ca. [%]
Geltungsbereich gesamt	25.370	100,0
überbaubare Flächen Vorhaben (einschl. Bereiche der Fluchttreppen)	14.300	56,6
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern...	410	1,6
Sonstige Flächen, z.B. Ein- und Ausfahrten, Flächen ohne Festsetzungen	190	0,7
Öffentliche Verkehrsfläche	10.470	41,1

9 Planverwirklichung

9.1 Maßnahmen zur Bodenordnung

Die Flurstücke, die für die Realisierung des Vorhabens benötigt werden, werden vom Investor erworben. Zur Bildung des Baugrundstücks werden im Zuge des Genehmigungsverfahrens mehrere Flurstücke mit Hilfe der Vereinigungsbaulast zu einem einheitlichen Flurstück im Sinne des Bauordnungsrechts zusammengeschlossen. Für die Sicherung der öffentlichen Erschließung ist der Grunderwerb von einer Teilfläche 8747 im Bereich Georgenstraße durch den Investor erforderlich.

9.2 Kosten

Durch den Vorhabenträger werden die Kosten für den Bau und die zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungszentrums notwendigen Maßnahmen getragen. Dies betrifft u.a. die stadtechnischen Versorgungsleitungen und die öffentlichen Verkehrseinrichtungen. Die wesentlichen Maßnahmen an öffentlichen Verkehrseinrichtungen sind unter Pkt. 6.2 Verkehrserschließung beschrieben. Die damit verbundenen Regelungen werden im Durchführungsvertrag vereinbart.

Neben diesen im Durchführungsvertrag zu vereinbarenden Maßnahmen in der Georgenstraße (Bau einer Wendeanlage auf der Ostseite einschließlich Überfahrt zur Lieferzone) beabsichtigt die Stadt Dessau-Roßlau aus städtebaulichen Gründen und wegen des ungenügenden Straßenzustandes eine Aufwertung der Georgenstraße einschließlich der Neugestaltung des Platzbereiches an der Georgenkirche vorzunehmen. Auch dieser Bereich in der Georgenstraße wird vom Vorhabenträger hergestellt.

9.3 Durchführungsvertrag / Städtebaulicher Vertrag

Zwischen dem Investor „konsument“ Dessau GmbH und der Stadt werden ein städtebaulicher und ein Durchführungsvertrag geschlossen.

10 Wesentliche Auswirkungen der Planung

10.1 Natur und Landschaft

Das geplante Shopping- und Dienstleistungszentrum ergibt für das gesamte Umfeld des Vorhabens eine deutlich städtebauliche Aufwertung. Eine brach liegende, großflächig bebaute und versiegelte Fläche in der Innenstadt wird wieder einer typischen innerstädtischen Nutzung zugeführt. Im geringen Umfang hat das Vorhaben nachteilige Auswirkungen auf die im Plangebiet vorkommenden gebäudebrütenden Vogelarten. Durch den Abriss der Altimmobilien werden potentielle Brutplätze für diese geschützten Arten (besonders und streng geschützten Arten im Sinne von §10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG) überplant. Allerdings können diese Auswirkungen durch geeignete Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen weitestgehend reduziert werden.

Innerhalb des Geltungsbereichs können wegen des dafür erforderlichen hohen Versiegelungsgrades bei dem Bau des Vorhabens nur ein kleinerer Teil der Ausgleichsmaßnahmen ausgeführt werden. Die übrigen erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgen auf externen Flächen. Hier wird der Bereich an der Ebertallee in der Höhe der Kienheide durch die geplanten Maßnahmen eine erhebliche Aufwertung erfahren.

10.2 Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils

Die oberzentrale Funktion der Stadt Dessau-Roßlau soll gestärkt werden. Das Vorhaben ergibt die Möglichkeit, an einer städtebaulich exponierten Stelle eine Brache zu beseitigen. Zur Wiederbelebung des Zentrums ist die städtebauliche Aufwertung dieses Tores zur Innenstadt äußerst wichtig. Die Ansiedlung mindestens eines Einkaufsmagneten sowie zusätzlich verschiedenster Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe etc. macht diesen Standort und damit die Innenstadt wieder interessant für Besucher. Auch die Nahversorgungsfunktion für die angrenzenden Wohnbereiche wird durch das Vorhaben gestärkt.

Im Rahmen der Offenlage wurde die Meinung geäußert, dass die genannten Ziele der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, der Umsatzverlagerung von der grünen Wiese in die Innenstadt, Steigerung der Zentralität mit diesem Projekt konzeptionell unerreichbar seien. Dies beträfe in seiner Substanz vor allem den langfristigen Bedarf, nicht zuletzt aber auch Lebensmittel als wöchentlicher Versorgungskauf. Diese Funktion sei in Fachmarkttagglomerationen in der Regel der Kernimpuls. Abgeleitet aus der VE-Vorlage sei für das EKZ eine Verkaufsfläche brutto von 1.800 qm für Lebensmittel vorgesehen. Dies werde in der Abwägung der Sortimentsvielfalt, ggf. Kauflandcenter und Edecenter bei weitem nicht ausreichen, um zu maßgeblichen Verlagerungen zu kommen.

Dieser Meinung folgt die Stadt nicht. In der offen gelegten Planung sind keine Ober- oder Untergrenzen für Verkaufsfächen einzelner Branchengruppen festgesetzt, also auch keine Begrenzung des Lebensmittelverkaufs auf 1.800 m². In den vorliegenden Handelsgutachten wird ausdrücklich betont, dass der Branchenmix für den Standort entscheidend ist. Die Größe eines Lebensmittelmarktes ist für den Standort kein Kernimpuls. Die Umsatzverlagerung von der grünen Wiese nur aus der angenommenen Verkaufsfächengröße für Lebensmittel ableiten zu wollen, wird von Seiten der Stadt als fachlich unbegründet angesehen. Entscheidend sind größere Magnetbetriebe. Entsprechende Erklärungen solcher Betriebe liegen vor. In der Gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 wird ausdrücklich bestätigt, dass der Standort das bestehende Missverhältnis zwischen Innenstadthandel und peripheren Standortlagen abmildert.

Auch den Bedenken, dass durch das voraussichtlich angestrebte Qualitätsniveau eines Fachmarktes, SB und Discounters in dem EKZ einem Abbau von Angebotsdefiziten für den Stadtkern nicht entgegen gewirkt werden könne, da vermutlich nur Angebote vergleichbar mit den reichlich auf der grünen Wiese, aber auch im Umland (Zerbst, Köthen, etc.) vorhandenen sein werden, folgt die Stadt nicht. Nach der Stadt vorliegenden Informationen des Investors sind bisher 9 in Dessau-

Roßlau nicht vertretene Handelseinrichtungen mit ca. 80 % der Gesamtverkaufsfläche gebunden, die unter anderem aus der Unterhaltungselektronik und der Bekleidungsbranche kommen. Nach Empfehlung der vorliegenden Markt- und Standortuntersuchungen sind das die Betriebe, mit denen bislang freie Kaufkraft und die Anziehung anderenorts gebundener Kaufkraft erreicht werden kann und so der gewünschte Effekt der Funktionsstärkung der Innenstadt annähernd optimal erzielt werden kann. In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 wird ausgeführt, dass die Mieterliste verdeutlicht, dass das Handelskonzept vorrangig auf großflächige Fachmarktnutzungen ausgerichtet ist. Allerdings handelt es sich hierbei nicht um Fachmärkte mit einer Ausrichtung auf das niedrige Preis- und Qualitätsgenre, wie es vielfach in peripheren Standortlagen anzutreffen ist. Die potenziellen Mieter des geplanten Einkaufszentrums zeichnen sich im Hinblick auf ihre Marketingstrategie durch eine vornehmliche Ausrichtung auf das mittlere Angebotsgenre aus.

Aufgrund dieser Tatsache sowie des Umstandes, dass die Hauptmieter noch nicht in Dessau-Roßlau vertreten sind, wird das geplante Einkaufszentrum in Bezug auf das Sortimentsangebot von der Stadt Dessau-Roßlau als eine Ergänzung und Bereicherung des Innenstadteinzelhandels angesehen. Das geplante Einkaufszentrum stellt damit weniger eine Konkurrenz für die ortsansässigen Anbieter, wie z.B. das Rathaus-Center dar. Es ist vielmehr als geeignet anzusehen, derzeit zu peripheren Standorten oder in andere zentrale Orte abfließende Kaufkraft zu binden.

Im Rahmen der Offenlage wurde die Meinung geäußert, dass weitere großflächige Verkaufslächensiedlungen in Dessau-Roßlau unverträglich seien. Demnach besitze die Stadt Dessau-Roßlau heute einen Flächenbesatz mit EH von 2,3 m²/Einw. (Handelsatlas 2006). Dies sei eine Abweichung zum Landesschnitt von + 65 % (1,4 m²/Einw.) und kaufkraftgewichtet zum Bundesschnitt von 79 %. Es wird vermutet, dass die Schere zukünftig noch weiter auseinander gehen würde, wenn man berücksichtige, dass nach der Bevölkerungsprognose für Dessau-Roßlau und das Umland bis zum Jahr 2012 eine Degression von 18 % zu erwarten sei. Bei immer kleiner werdendem Kaufkraftpotential würden immer mehr Verkaufsf lächen zur Verfügung stehen. Den Verdrängungswettbewerb, der in Dessau-Roßlau schon seit Jahren stattfindet, würden die Kleinen gegenüber den Filialisten nur schwer überleben können. Crossselling, d. h. das Verkaufen von artfremder Ware (Schulhefte im Baumarkt) und discountierender Phasenhandel im LM-EH (Tchibo ist Umsatztextilmilliardär) verstärken diesen Prozess. Die Planung, diese Entwicklung um 15.000 qm zu verstärken, nähme somit die Verdrängung des vorhandenen Restes des Dessauer Flächeneinzelhandels billigend in Kauf.

Die Stadt Dessau-Roßlau ist nicht dieser Ansicht. In der Stellungnahme der IHK vom 28.11.2006 zu dem Vorhaben wird Dessau-Roßlau genügend Potential zugebilligt, um die Handelszentralität durch weiteren Kaufkraftzufluss noch um mindestens 10 %-Punkte (ca. 40 Mio. Euro) zu erhöhen. Die Stadt geht davon aus, dass die IHK die aktuelle Bevölkerungsentwicklung in diese Betrachtung eingestellt hat. Des Weiteren wird in dieser Stellungnahme ausgeführt, dass das Ungleichgewicht der Verteilung der Verkaufsf lächen zwischen Randlagen (ca. 79 %) und Innenstadt (ca. 21 %) das erhebliche Problem ist. Und gerade der Korrektur dieses Ungleichgewichtes dient der Standort, da damit die Innenstadt gestärkt und die Angebotspalette auf eine deutlich breitere Basis gestellt wird. Wie die IHK in der Stellungnahme feststellt, konzentriert sich die Verkaufsf läche der Innenstadt zu 74 % im Rathaus-Center. Das Vorhaben dient damit auch dem Abbau der einseitigen Konzentration auf nur einen Standort, was erfahrungsgemäß für die Belebung der Innenstadt förderlich ist.

Bauleitplanung dient nach dem Willen des Gesetzgebers ausdrücklich nicht der Steuerung des Wettbewerbes oder dem Wettbewerbsschutz. Nur wenn mit der Planung erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen (und eben nicht Wettbewerbsauswirkungen) auf zentrale Versorgungsgebiete verbunden sind, wäre die Planung unzulässig. Dafür gibt es aus der Sicht der Stadt keine Hinweise. Sowohl die obere Raumordnungsbehörde (Stellungnahme des Landesverwaltungsamtes vom 29.11.06) als auch die Regionale Planungsgemeinschaft (Stellungnahme vom 13.11.06) haben aus raumordnerischer Sicht dem Vorhaben zugestimmt. Vorgebrachte Bedenken der IHK (Stellungnahme vom 28.11.06) werden durch die daraufhin durch die Stadt beauftragte gutachterliche Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 nicht bestätigt.

Nach dem Handelsatlas 2006 der IHK hat die Stadt Dessau-Roßlau zwischen 1999 und 2005 großflächige Handelsflächen in deutlichen Umfang verloren, während die anderen Oberzentren und auch viele Mittelzentren Zugewinne hatten. Das dient nicht der Stärkung der oberzentralen Funktion der Stadt. Mit der vorgelegten Planung soll diesem Trend entgegengetreten werden.

Weiterhin wurde im Rahmen der Offenlage die Befürchtung vorgebracht, dass es ohne Zweifel zu einer Frequenzverschiebung Richtung „Museumskreuzung“, weg von der Zerbster Strasse, kommen werde. Diese Kunden, die das EKZ besuchen, würden dem nördlichen Innenstadtbereich fehlen, auch wenn die Auswirkungen auf das Rathaus Center und Karstadt, mit der Ausnahme der MM-Flächen, eher als marginal betrachtet würden. Es werden keine größeren Frequenzbelebungen zwischen dem RHC und dem EKZ gesehen, sondern gerade das EKZ aufgrund seiner (zu erwartenden) Angebotsstruktur als solitären Autostandort in der Stadt. Der nördliche Innenstadtbereich oder auch der bisherige zentrale Kern würde durch Pleiten und Leerstände geprägt, veröden. Da bisher, nach der Umwidmung der Quartierseinfahrt Ost zum neuen Handels- und damit Stadtzentrum, noch kein Quartierskonzept Nord vorliegt, wird mit Spannung die Mitteilung der erforderlichen Gegenmaßnahmen erwartet.

Die Stadt Dessau-Roßlau teilt diese Befürchtung nicht. Wie in der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 dargelegt, besteht zwar das Risiko der eventuellen Verlagerung von Kundenströmen im nördlichen zentralen Einkaufsbereich, doch die Wahrscheinlichkeit einer solchen Entwicklung ist gering. Mehrere Gründe sind dafür verantwortlich: der zur Fußgängerzone ausgebauter Abschnitt der Zerbster Straße stellt innerhalb der Dessauer Kernstadt den Bereich mit der höchsten Aufenthaltsqualität dar. Diese Tatsache spiegelt sich u. a. darin wider, dass sich in den vergangenen Jahren neben Einzelhandelsbetrieben eine Reihe von Gastronomiebetrieben angesiedelt haben. Außerdem verfügt die Platzfläche über gute Voraussetzungen für die Nutzung von Märkten und öffentlichen Veranstaltungen.

Diese besondere Bedeutung der südlichen Zerbster Straße innerhalb der Stadt Dessau-Roßlau lässt aus Gutachtersicht erwarten, dass dieser Bereich auch künftig für diverse Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Veranstaltungen, Feste etc.) attraktiv sein wird. Die bestehenden Potentiale, die dieser Bereich bietet, sollten hier jedoch künftig auch konsequent ausgenutzt werden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich mit dem Rathaus-Center auch künftig der mit Abstand stärkste Einzelhandelsmagnet der Dessauer Kernstadt im direkten Umfeld der Zerbster Straße befindet. Die Situation würde sich aus Gutachtersicht anders darstellen, wenn das nähere Umfeld der Zerbster Straße künftig nur noch eine untergeordnete Versorgungsbedeutung einnehmen würde. Die Überschneidung im Sortimentsangebot zwischen den in der Zerbster Straße ansässigen, in der Regel inhabergeführten Geschäften und dem geplanten, durch Fachmärkte geprägten Einkaufszentrum auf dem Horten-Gelände wird erwartungsgemäß gering sein, weshalb mit keinen nennenswerten Konkurrenzwirkungen zu rechnen ist.

Damit sind städtebaulich negative Einflüsse auf den nördlichen zentralen Einkaufsbereich auszuschließen. Die geforderten Gegenmaßnahmen sind deshalb nicht notwendig. Es ist auch nicht vorgesehen, den Bereich um die „Museumskreuzung“ zum "neuen Handels- und damit Stadtzentrum" zu machen. Durch eine ansprechende städtebauliche Gestaltung des Vorhabens können auch die historischen Straßenfronten wieder hergestellt werden.

Im Rahmen der Offenlage wurde eingewendet, dass die Folgen dieser Ansiedlung in der Konsequenz eine Zentrumsverlagerung (faktisch) herbeiführen würden. Hierfür würden die Begleitmaßnahmen auch für das Quartier Stadteinfahrt Ost fehlen. Dessau-Roßlau brauche einen begehbaren Flanierbereich in der Kavalierrstraße, die Gebäude müssten saniert, die „Museumskreuzung“ zumindest optisch "zusammengeführt" werden. Im Übrigen müsse sichergestellt sein, dass die angekündigte Umgehungsstraße Nord definitiv kommt, und dass durch die Bereitstellung von Beihilfen der Einzelhandel einen Anreiz zur Besiedelung der bis mind. 2012 für Einzelhandel sehr wenig geeigneten 2-3er Lagen bekommt. Hierzu bedürfe es eines überregionalen Leerstandsmanagements von Seiten der Stadt - in Zusammenarbeit mit der Sparkasse und der DWG.

Die Stadt Dessau-Roßlau berücksichtigt diese Stellungnahme teilweise. Die bisher erfolgten und geplanten städtebaulichen Maßnahmen im Bereich der Kavalierrstraße werden aufgeführt. Dies sind im Rahmen von URBAN II der Umbau des Alten Theaters zum Kulturzentrum, der Umbau der AOK zum Sport- und Kurshaus des Philanthropinums und die Schaffung einer Grünachse Altes Theater-Stadtpark mit Durchbruch Kavalierrstraße. Entsprechend der bereits bestehenden stadt- und verkehrsplanerischen Zielsetzungen der Stadt sind sowohl die städtebauliche Aufwertung und die Verbesserung des Verweilcharakters für Fußgänger als auch die Verkehrsberuhigung der Museumskreuzung, der Kavalierrstraße und der Askanischen Straße Gegenstand der Stadtentwicklungspolitik in Dessau-Roßlau. So wurde im Beschluss des Stadtrates vom 13.07.2005 zur 3.Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP'05) festgeschrieben, dass die Verkehrsberuhigung der In-

nenstadt schrittweise umzusetzen ist. Als konkrete Maßnahmen in der Innenstadt sind u. a. im VEP`05 verankert:

- Umgestaltung der Kavaliertstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich,
- Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavaliertstraße,
- Rückbau der Askanischen Straße auf 2 durchgehende Fahrstreifen und Aufwertung des Straßenraumes inkl. Geschwindigkeitsreduzierung.

Die genannten Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung sichern neben der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Einkaufs- und Besucherverkehr auch eine deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Das Gebiet liegt im Stadtumbau-Fördergebiet "Innenstadt". Somit besteht die Möglichkeit, Aufwertungsmittel für die angrenzende private Wohnbebauung bereitzustellen. Eine generelle "Sanierungsverpflichtung" für Privatgebäude kann nicht erteilt werden, die DWG wird aber z. B. 2007 einen Block in der Kavaliertstraße sanieren. Ebenso kann keine definitive Sicherstellung der Umgehungsstraße Nord erklärt werden, da dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens nicht vorgegriffen werden kann. In der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt sind die notwendigen Mittel eingestellt. Die Bereitstellung von Beihilfen für Einzelhändler zur Besiedelung der Kavaliertstraße oder die Installation eines Leerstandsmanagements ist nicht Aufgabe der Stadt, da nach ergänzender gutachterlicher Stellungnahme der BBE vom Februar nicht mit einem städtebaulichen Missstand im Bereich Zerbster Straße zu rechnen ist und im Bereich der Kavaliertstraße die normalen Marktregularen für eine quantitative und qualitative Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes ausreichend erachtet werden. Damit hat die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten entsprechende Begleitmaßnahmen geplant und teilweise unabhängig vom konkreten Projekt schon in Realisierung.

10.3 Verkehr

Das Gebiet des Vorhabens ist außergewöhnlich gut an das Verkehrsnetz angeschlossen. Über die Bundesstraße B 184 und 185 (Franzstraße und Askanische Straße), die sich auf der angrenzenden Museumskreuzung treffen, mehrere auf diesem Knotenpunkt verkehrende Straßenbahn- und Buslinien sowie auf entlang der Hauptverkehrsstraßen verlaufenden Rad- und Fußwegen ist das Shopping- und Dienstleistungszentrum erreichbar. Durch die max. 630 auf Parkdecks vorgesehenen Stellplätze auf dem Vorhabengelände gibt es keine Probleme mit ruhendem Verkehr bzw. Parkplatzsuche.

Die im Rahmen des Verfahrens durchgeführte Verkehrsuntersuchung hat aufgezeigt, dass mit verhältnismäßig geringem baulichen Aufwand sowie einigen verkehrslenkenden Maßnahmen der durch das Vorhaben zusätzlich zu erwartende Kfz-Verkehr problemlos abgewickelt werden kann. Die vorgesehene Verkehrsführung des Liefer- und Kundenverkehrs stellt sicher, dass die angrenzenden Wohngebiete nur in einem verträglichen Maß zusätzlich von Verkehr belastet werden.

10.4 Belange der Bevölkerung

Die Bevölkerung fordert eine möglichst kurzfristige Wiederbelebung des traditionellen Kaufhausstandortes. Gewünscht wird ein attraktiver Mix des Warenangebotes und von Dienstleistungen, damit das Vorhabengebiet ein Einkaufsmagnet in der Innenstadt von Dessau-Roßlau wird. Die für das Vorhabengebiet festgesetzten Verkaufsflächen und Nutzungen ermöglichen es, diese Forderungen zu erfüllen.

Zugleich hat die im Umfeld wohnende Bevölkerung Bedenken, dass durch das Vorhaben unverträgliche Belastungen zu erwarten sind. In verschiedenen Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Schallgutachten, Luftschadstoffimmissionsprognose) wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Umfeld untersucht. Im Ergebnis wird aufgezeigt, dass das zusätzliche vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen ohne unverträgliche Belastungen insbesondere des nachgeordneten Straßennetzes (Georgenstraße, Rennstraße, Kantorstraße) abgewickelt werden kann, wenn einige verkehrsregelnde Maßnahmen durchgeführt werden. Die Verbesserung der Fahrbahn in einem Teilabschnitt der Kantorstraße, eine geringfügige Maßnahme an einem einzelnen angrenzenden Wohngebäude (Einbau von einem Schallschutzfenster, Rennstraße 2) sowie Einzelmaßnahmen im Bereich der Lieferzonen wie schallabsorbierende Decken stellen sicher, dass im Umfeld des Vorhabens durch dessen Betrieb keine unverträglichen Lärmbelastungen auftreten. Die Luftschadstoffimmissions-

prognose zeigt auf, dass durch den Betrieb des Vorhabens und den damit im Zusammenhang zu sehenden Fahrzeugverkehr selbst die erst im Jahr 2010 in der 22. BImSchV festgesetzten Grenzwerte deutlich unterschritten werden.

10.5 Wirtschaft

Durch den Betrieb des Shopping- und Dienstleistungszentrums wird die Attraktivität der gesamten Innenstadt von Dessau-Roßlau gesteigert. Insbesondere im näheren Umfeld ist auch eine spürbare Belebung der Geschäfte und sonstigen Betriebe zu erwarten. Dieses bestätigt die BBE-Unternehmensberatung, Köln, die sowohl die gesamte Innenstadt wie auch den Standort untersucht hat. Die Untersuchung sagt weiterhin aus, dass das Vorhaben eine gewisse Größenordnung an Verkaufsflächen beinhalten muss, um diese positive Wirkung für die Innenstadt zu erzielen. Außerdem sollte es ein dringliches Ziel sein, zumindest einen Kundenmagneten im Vorhaben anzusiedeln, der auf das gesamte Umfeld ausstrahlt.

Zugleich wird durch den Neubau des Vorhabens unter den festgesetzten städtebaulichen Rahmenbedingungen eine erhebliche Aufwertung des öffentlichen Raumes im Bereich der Museumskreuzung als wichtiger Knotenpunkt in der Innenstadt von Dessau-Roßlau erreicht. Hierdurch wird auch die Qualität des Aufenthaltes in der Innenstadt gesteigert.

Negative Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO etwa auf den Betrieb des in ca. 400 m Entfernung gelegenen Rathauscenters können ausgeschlossen werden. Die BBE sagt eindeutig, dass zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt ein zweiter Einkaufstandort erforderlich ist, der eine starke Magnetfunktion auf Besucher des Zentrums hat. Nur so hat die Revitalisierung der Innenstadt eine große Erfolgchance.

10.6 Städtischer Haushalt

Infolge der Durchführung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 37 entstehen der Stadt Dessau-Roßlau keine Kosten. Neben den im Durchführungsvertrag vereinbarten Maßnahmen in der Georgenstraße (Bau einer Wendeanlage auf der Ostseite einschließlich Überfahrt zur Lieferzone) beabsichtigt die Stadt Dessau-Roßlau aus städtebaulichen Gründen die Aufwertung der Georgenstraße einschließlich der Neugestaltung des Platzbereiches an der Georgenkirche vorzunehmen. Auch dieser Bereich in der Georgenstraße wird vom Vorhabenträger hergestellt.

11 Umweltbericht

11.1 Einleitung und Aufgabenstellung

Die „konsument“ Dessau GmbH plant als Investor den Neubau eines „Shopping- und Dienstleistungszentrums“ an dem Standort des ehemaligen Horten-Kaufhauses in der Innenstadt von Dessau-Roßlau. In dem Plangebiet soll nach Abriss der inzwischen stark baufälligen Altimmoblie ein Neubauprojekt mit Einkaufszentrum und Parkhaus entstehen. Für die Flächen liegt trotz der innerstädtischen Lage derzeit kein Bebauungsplan vor. Da das Vorhaben aufgrund der Art und Größe nicht nach §34 BauGB zugelassen werden kann, wird für die planungsrechtliche Zulässigkeit des Neubauprojektes und seiner Erschließung der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 37 aufgestellt.

Gemäß §2a BauGB ist dem Bebauungsplan eine Begründung beizufügen, in der ein Umweltbericht gemäß Anlage zu §2 Abs. 4 und §2a BauGB enthalten ist. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung und hat die aufgrund der Umweltprüfung gemäß §2 Abs.4 BauGB ermittelten voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu beschreiben und zu bewerten. Dabei sind die Belange des Umweltschutzes nach §1 Abs. 6 Nr.7 BauGB zu berücksichtigen.

Die *GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH* wurde mit der Erstellung des vorliegenden Umweltberichts beauftragt. Dabei hat der Umweltbericht gemäß der Anlage zu §2 Abs. 4 und §2a BauGB folgende Bestandteile:

1. Eine Einleitung mit:

- einer Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Bauleitplanung, mit Angaben über Standort, Art und Umfang des geplanten Vorhabens,
- der Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Plänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes und der Art, wie dies bei der Aufstellung berücksichtigt worden ist.

2. Eine Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die gemäß der Umweltprüfung nach §2 Abs.4 Satz 1 ermittelt wurden, mit Angaben der:

- Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes,
- Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung und bei Nichtdurchführung der Planung,
- geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen,
- in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten.

Sowie folgende zusätzliche Angaben:

- Beschreibung der wichtigsten technischen Merkmale der verwendeten technischen Verfahren,
- Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring),
- allgemein verständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben.

Der Umweltbericht soll dazu beitragen, dass die Umweltauswirkungen frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Das Ergebnis des Umweltberichts soll bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt werden und als Instrument für die Abwägung der Belange nach §1 Abs. 7 BauGB und §1a BauGB dienen. Ferner ist der Umweltbericht als Ergebnis der Umweltprüfung nach §2 Abs. 4 BauGB in die Planbegründung aufzunehmen, um der Öffentlichkeit im Rahmen der Planoffenlegung nach §3 Abs. 2 BauGB Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Dieser Umweltbericht liefert eine synoptische Zusammenschau der oben genannten Unterlagen. Da der Umweltbericht ein Teil der Begründung zum Bebauungsplan ist, werden einige Kapitel wie z. B. Lage und Beschreibung des Vorhabens nur in soweit betrachtet, wie es in Bezug auf die Umweltauswirkungen oder das Gesamtverständnis des Vorhabens erforderlich ist. Ansonsten wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Für das Plangebiet gab es bereits im Jahr 2002 / 2003 einen ersten Anlauf der Revitalisierung des ehemaligen Horten-Areals. Dabei sollte ein ähnliches Vorhaben wie das jetzt projektierte Neubauvorhaben der „konsument“ Dessau GmbH realisiert werden. Zu diesem Zweck wurde damals ein erster Entwurf für einen Vorhaben- und Erschließungsplan (V/E-Plan) für das Areal erstellt. Allerdings wurde das Verfahren für den damaligen V/E-Plan nach der Offenlage aus verschiedenen Gründen nicht fortgeführt. Die Unterlagen des damaligen Offenlage- Verfahrens (Bebauungsplan mit Begründung inkl. Umweltbericht nach UVPG) sind bei der Stadt Dessau-Roßlau einsehbar. Da sich die beiden Vorhaben ähneln und sich bezüglich der Rahmenbedingungen und des Bestandes nur wenige Veränderungen ergeben haben, sind die Erkenntnisse aus den damaligen Stellungnahmen zum Entwurf bei der Erstellung des Umweltberichtes berücksichtigt worden.

„Scoping-Verfahren“

Das Planungsamt der Stadt Dessau-Roßlau hat als federführende Behörde gemäß §12 Abs. 2 BauGB einen „Scoping-Termin“ durchgeführt. Bei diesem „Scoping-Termin“ wurde der Untersuchungsrahmen für die im wesentlichen betroffenen Schutzgüter und die dazu geplanten Untersuchungs- und Bewertungsmethoden detailliert dargestellt sowie der nähere und weitere Untersuchungsrahmen erläutert. Die Vorlagen und Ergebnisse des „Scoping-Termins“ wurden als Vorgaben für den Umweltbericht übernommen. Weitere Erläuterungen zum „Scoping-Termin vom 29.06.06“ sind dem Protokoll zu entnehmen.

11.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele Bauleitplanung

Lage und Beschreibung des Vorhabensgebietes

Das Plangebiet liegt im innerstädtischen Bereich der Stadt Dessau-Roßlau im Bundesland Sachsen-Anhalt. Es ist im Bereich der so genannten Museumskreuzung am südlichen Rand des Stadtzentrums gelegen und umfasst insgesamt ein Areal von ca. 25.400m². Das Areal wird im Norden

und Westen durch die viel befahrene Bundesstraße B185 (Askanische Straße) und die Hauptverkehrsachse Franzstraße begrenzt. Im Nordosten, Süden und Osten wird das Areal von den Nebenstraßen Georgenstraße, Kantorstraße und Rennstraße begrenzt. Die Georgenstraße und die Rennstraße sind derzeit Sackgassen. Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen das umzäunte Areal des ehemaligen Horten-Kaufhauses (Flächengröße ca. 10.800m²) und die angrenzenden Straßenzüge (Anteil am Plangebiet ca. 11.800 m²). Weiterhin gehört zum Plangebiet eine Freifläche zwischen Rennstraße, Georgenstraße und Kantorstraße im Osten des Horten-Areals (Größe ca. 2.800 m²). Ausgenommen vom Plangebiet ist das im westlichen Plangebiet liegende Wohn- und Geschäftshaus Rennstraße Nr. 9.

Das Plangebiet ist im Bereich des umzäunten Horten-Areals derzeit fast vollständig durch Gebäude und Fahrwege versiegelt. In den Zwischenräumen der Versiegelung und auf Bauschuttflächen haben sich vereinzelt Pioniergehölze (Birken, Espen, Ahorne, Holunder u. ä.) und Pflanzen der Ruderalfluren angesiedelt. Die östliche Freifläche ist durch einige größere Gehölze (u. a. Platanen, Götterbäume, Linden) und Sträucher geprägt. Ansonsten sind hier Offenbodenbereiche und halbruderales Gras- und Staudenfluren zu finden. Im Bereich der Askanischen Straße befinden sich mehrere Beete und Rabatten, in denen einige größere Bäume (Ahorne) und ansonsten Ziersträucher und Bodendecker vorhanden sind. Im Osten und Süden grenzen Siedlungsgebiete mit einer Kombination aus Wohngebäuden, Garagen und Freiflächen an. Im Nordosten liegt an das Plangebiet angrenzend die denkmalgeschützte Georgenkirche. Auf der anderen Seite der beiden Hauptstraßen ist geschlossene Straßenrandbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern zu finden.

In ca. 100 m Entfernung östlich des Plangebietes verläuft die Mulde, ein Zufluss der Elbe. Die Mulde ist in ihrem Unterlauf als FFH-Gebiet „Untere Mulde“ in die erste Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeografischen Region der EU aufgenommen worden (Melde-Nr. DE- 4239-302; Landesinterne Nr.: FFH 0129, Größe: 2.755 ha).

Die genauen Abgrenzungen und die Flurnummern des Plangebietes sowie weitere Angaben zum Standort sind in der Begründung des Bebauungsplans beschrieben und werden hier nicht weiter erläutert.

Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Bei dem Vorhaben, dessen Auswirkungen im Umweltbericht beurteilt werden, handelt es sich um die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 37 der Stadt Dessau-Roßlau. In dem ca. 25.400m² ha großen Plangebiet soll der Neubau eines Geschäftscenters mit der dazugehörigen Erschließung ermöglicht werden. Dazu sieht der Bebauungsplan die Festsetzung des Neubaus (Baugrenzen) auf einer Fläche von ca. 14.200 m² vor. Die Fläche für den Neubau darf vollständig überbaut werden (Grundflächenzahl 1,0). In dem Gebäude soll ein Parkhaus untergebracht werden. Der Bebauungsplan setzt hierzu die maximale Zahl der möglichen Stellplätze fest. Weitere Festsetzungen betreffen die Art der baulichen Nutzung sowie die Gestaltung als örtlicher Bauvorschrift z. B. zur Fassade. Weiterhin sieht der Bebauungsplan Festsetzungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, die sich aus der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ergeben, und Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Einrichtungen. Hierbei sind insbesondere Vorkehrungen zum Schutz gegen Lärm vorgesehen.

Neben den Festsetzungen zum Neubau selbst setzt der Bebauungsplan hauptsächlich die für die Erschließung notwendigen Straßenverkehrsflächen und in sehr geringem Umfang auch Grünflächen (an der Kantor-, Renn- und Georgenstraße) fest.

Weitere Angaben zu Standort, Art und Umfang sowie dem Bedarf an Grund und Boden des geplanten Vorhabens gemäß Anlage BauGB Nr. 1 Buchstabe a) sind in der Begründung zum Bebauungsplan zu finden.

11.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan

Planerische Rahmenbedingungen

Regionalplanung, Bauleitplanung

Die Vorgaben durch die übergeordneten Planungen (Landesentwicklungsplan Sachsen Anhalt, Regionaler Entwicklungsplan „Planungsgemeinschaft Anhalt – Bitterfeld - Wittenberg“, Bauleitplanung, usw.) werden in der Begründung zum Bebauungsplan behandelt und werden hier nicht weiter betrachtet.

Bedeutsame Einzelziele des Natur- und Umweltschutzes sind im Regionalen Entwicklungsplan für das Plangebiet nicht dargestellt.

Für das Planungsgebiet liegt derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan vor.

Naturschutz und Landschaftsplanung

Landschaftsplan: Für die Stadt Dessau-Roßlau existiert ein Landschaftsplan (LPR LANDSCHAFTSPLANUNG DR. REICHHOFF). Allerdings macht dieser laut Angaben der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau beim Scoping-Termin keine Aussagen zum Standort (s. Protokoll Scoping-Termin).

Naturschutzgesetz Land Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA): Im Bereich des Vorhabens sind keine Schutzgebiete im Sinne des NatSchG LSA zu finden. Auch besonders geschützte Biotope nach §37 NatSchG LSA oder geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmale sind im Untersuchungsgebiet oder in unmittelbarer Nähe nicht ausgewiesen.

FFH-Gebiete: Die Mulde ist in ihrem Unterlauf als FFH-Gebiet „Untere Mulde“ in die erste Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung der kontinentalen biogeografischen Region der EU aufgenommen worden (Melde-Nr. DE- 4239-302; Landesinterne Nr.: FFH 0129, Größe: 2.755 ha). Das Muldeufer liegt ca. 100m östlich des Plangebietes. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes durch das Vorhaben ist bei Verzicht auf eine Unterkellerung nicht zu erwarten. Weitere Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder europäische Vogelschutzgebiete sind in der Umgebung des Plangebietes nicht vorhanden.

Baumschutzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau: Für die Stadt Dessau-Roßlau existiert eine Baumschutzsatzung. Mit der Satzung zum Schutz und zur Pflege des Baum- und Heckenbestandes der Stadt Dessau-Roßlau (Baumschutzsatzung) vom 27.04.2008 wird der Baumbestand im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau vor Eingriffen geschützt. Ausführungen zur Anwendung der Regelungen der Baumschutzsatzung werden in Kapitel 11.4.7 erläutert.

Grünordnungsplan: Für das Plangebiet gibt es keinen Grünordnungsplan (GOP). Für den Bebauungsplan ist aufgrund der geringen verbleibenden Grünflächen nach Abstimmung mit dem Sachgebiet Grünflächen Stadt Dessau-Roßlau auch kein GOP erforderlich. Die für die Eingriffsregelung notwendigen Aussagen sowie eine Eingriffs/Ausgleich-Bilanzierung sind im Umweltbericht enthalten.

Kartierung der potenziellen Brutplätze von Gebäudebrütern: Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau ist eine Kartierung der potentiellen Brutplätze für Gebäudebrüter in der Stadt Dessau-Roßlau durchgeführt worden (LPR LANDSCHAFTSPLANUNG DR. REICHHOFF 2003). Die Ergebnisse werden bei der Betrachtung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen berücksichtigt.

Fachgesetze

Für das Vorhaben sind insbesondere die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen von Bedeutung. Dabei sind die damit zusammenhängenden einschlägigen Regelungen, DIN-Normen und Richtlinien wie z.B. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), die Lärmschutzverordnung (16. BImSchV), die TA Lärm, die Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) oder die TA Luft zu berücksichtigen. Neben den Regelungen des Immissionsschutzgesetzes sind weiterhin die Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) hinsichtlich der Eingriffsregelung und der geschützten Tierarten zu beachten. Weitere Fachgesetze werden bei Bedarf bei den jeweiligen Schutzgütern erläutert.

Sonstige Planungsvorgaben

Denkmalschutz: Die direkt nordöstlich an das Plangebiet angrenzende „Georgenkirche“ und das nördlich der Askanischen Straße liegende Museum für Naturkunde und Vorgeschichte stehen unter Denkmalschutz.

Fachgutachten: Im Rahmen des Bauleitplan-Verfahrens sind verschiedene Fachgutachten erarbeitet worden. Hierzu gehören unter anderem eine „Verkehrstechnische Studie“ (VSC 2006, Ergänzung vom 30.08.2007 für die Satzungsfassung), eine Schallimmissionsprognose (MFPA 2006, Ergänzung 01.03.2008 und 19.02.2009 für die Satzungsfassung) und eine Luftschadstoffprognose (IDU 2006). Die Aussagen der Gutachten werden bei den jeweiligen Schutzgütern aufgearbeitet.

Das Plangebiet ist im Gebiet einer „Städtebaulichen Rahmenplanung für die Umgebung der Museumskreuzung“ (ASP 1997) enthalten. Neben der städtebaulichen Rahmenplanung gehört das Planungsgebiet in den Planbereich des Quartierskonzeptes „Stadteinfahrt Ost“ (2006) und wird im UR-BAN II Gutacherverfahren „Gestaltung Kavaliertstraße“ (2002) berücksichtigt. Die Aussagen dieser Planungen stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nähere Erläuterungen sind in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten.

Andere umweltrelevante Planungsvorgaben sind für das Gebiet nicht zu berücksichtigen.

Berücksichtigung der planerischen Rahmenbedingungen

Gemäß der Anlage (zu §2 Abs. 4 und § 2a BauGB) Nr. 1 Buchstabe b hat der Umweltbericht Angaben über die Art, wie die Ziele des Umweltschutzes und die Umweltbelange der einschlägigen Fachgesetze und Fachplanungen bei der Aufstellung berücksichtigt wurden, zu machen. Die Ziele der oben genannten planerischen Rahmenbedingungen sind bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und bei der Erstellung der Fachgutachten berücksichtigt worden und sind somit in die Grundzüge der Planung und die Festsetzungen mit eingeflossen. Sofern durch die einschlägigen Fachgesetze und Fachplanungen Grenzwerte oder andere Richtwerte vorgegeben sind, werden diese bei den betreffenden Schutzgütern und den daraus resultierenden Folgen und Maßnahmen beschrieben und bewertet.

11.2 Bestandsanalyse und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes

Die Beschreibung und Analyse des Bestands erfolgt schutzgutbezogen auf der Grundlage der vorhandenen Gutachten und Planwerke und wird zum Teil durch eigene Erhebungen vor Ort ergänzt. Durch eine Beschreibung der einzelnen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen werden die Belange des Umweltschutzes im Sinne von §1 Abs.6 Nr.7 BauGB in ausreichender Form dargelegt. Sofern Umweltauswirkungen zu erwarten sind, deren Reichweite über das eigentliche Plangebiet hinausgeht, werden in Bezug auf die relevanten Schutzgüter auch angrenzende Flächen betrachtet.

11.2.1 Schutzgut Mensch

Bestandsanalyse / aktueller Zustand

Wohn- und Wohnumfeldfunktion: Im Plangebiet selbst ist keine Wohnbebauung zu finden. Für die Umweltauswirkungen (Lärm, Luftschadstoffe) ist aber der Bestand der Wohnbebauung in den an das Plangebiet angrenzenden Straßen zu betrachten. Besonders relevant sind hierbei die Wohnbebauung in der derzeit als Sackgasse ausgebildeten Rennstraße sowie die etwas zurückliegende Wohnbebauung an der Kantorstraße. In der Georgenstraße ist zwar keine Wohnbebauung vorhanden, allerdings existiert hier mit dem Gemeindezentrum der Georgenkirche sowie dem Diakoniezentrum mit angeschlossener Sozialstation inkl. Kurzzeitpflege ebenfalls schutzwürdige Bebauung. In diesen Straßen ist die Vorbelastung bzgl. der verkehrsbedingten Lärmimmissionen bisher relativ gering. Die Wohnhäuser auf den anderen Straßenseiten der Franzstraße und der Askanischen Straße spielen aufgrund der hohen Vorbelastung durch die beiden Hauptstraßen hinsichtlich der möglichen Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe eine untergeordnete Rolle.

Für die Schalltechnische Untersuchung (MFPA LEIPZIG, 2006) wurden insgesamt 19 Immissionspunkte im Umfeld des Vorhabens festgelegt. Die Immissionspunkte werden laut Angaben des Schalltechnischen Gutachtens z. T. als allgemeine Wohngebiete (WA; Immissionsrichtwert 55dB(A) tags und 40dB(A) nachts) und z. T. als Mischgebiet (MI; Immissionsrichtwert 60dB(A) tags 45dB(A) nachts) eingeordnet. Das Gutachten stellt die Vorbelastung an den genannten Immissionspunkten dar. Daraus ergibt sich, dass an drei der Immissionsorte (IO 11 Askanische Straße 28; IO 18 Franzstraße 96; IO 19 Franzstraße 102) der zulässige Immissionsgrenzwert (IGW) der 16. BImSchV aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung schon heute überschritten wird. An den anderen Immissionspunkten werden die IGW momentan eingehalten. Nähere Erläuterungen zu den Immissionspunkten finden sich in dem schalltechnischen Gutachten.

Erholungs- und Freizeitnutzung: Im Hinblick auf die Erholungs- und Freizeitnutzung spielt das Gebiet aufgrund der momentanen fast vollständigen Versiegelung durch Gebäude und der Unzugänglichkeit des ehemaligen Horten-Areals keine Rolle. Die Freifläche im Osten ist eine Brachfläche, die ebenfalls für die Erholungs- und Freizeitnutzung keine Bedeutung hat. Bei dem Plangebiet und seiner direkten Umgebung handelt es sich nicht um ein überörtlich bedeutsames Erholungs- und Freizeitgebiet.

Verkehr: Für die derzeitige Verkehrssituation sind besonders die als Bundesstraße klassifizierte Askanische Straße (B 185) und die Franzstraße von Bedeutung. Diese viel befahrenen Straßen sind wichtige Teilstücke für die überörtliche Verbindung in Dessau-Roßlau. Momentan ist an der Museumskreuzung ein reibungsloser Verkehrsablauf gewährleistet. Die anderen an das Plangebiet angrenzenden Straßen dienen als Wohn- und Sammelstraßen und haben keine gehobene Bedeutung.

Sonstige Nutzungen: Im Plangebiet selbst sind keine sonstigen Nutzungen vorhanden. Zu berücksichtigen ist allerdings die nordöstlich liegende denkmalgeschützte Georgenkirche mit dem dazugehörigen Gemeindezentrum. Das Gemeindezentrum ist bei der schalltechnischen Untersuchung mit erfasst worden (MFPA 2006). Im Süden liegt ein städtisches Jugendzentrum. Das städtische Jugendzentrum ist bei der schalltechnischen Untersuchung nach Abstimmung mit den Behörden der Stadt Dessau-Roßlau für die Immissionsrichtwerten als Gemengelage mit einem dementsprechend höheren Richtwert eingeordnet worden (60dB(A) tags, 45dB(A) nachts).

11.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Bestandsanalyse / aktueller Zustand

Das Plangebiet wird derzeit zum größten Teil von vollständig versiegelter Fläche (ehem. Hortenkaufhaus und Nebengebäude, angrenzende versiegelte Verkehrsflächen, Straßen) eingenommen. In den Zwischenräumen der Versiegelung und auf Bauschuttflächen haben sich Pioniergehölze (Birken, Espen, Ahorne, Holunder u. ä.) und Pflanzen der Ruderalfluren angesiedelt. Im südöstlichen Teil ist eine Freifläche zu finden, die durch einige größere Gehölze (u. a. Platanen, Götterbäume, Linden) und Sträucher strukturiert ist. Ansonsten sind hier Offenbodenbereiche und halbruderaler Gras- und Staudenfluren zu finden. Im Bereich der Askanischen Straße befinden sich mehrere Beete und Rabatten, in denen einige größere Bäume (Ahorne) und ansonsten Ziersträucher und Bodendecker vorhanden sind.

Biotoptypen/Flora: Die wichtigste Grundlage für die Beurteilung der aktuellen Zustandes, der möglichen Umweltauswirkungen sowie die Aufarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bildet eine flächendeckend durchgeführte Biotoptypenkartierung. Die Biotoptypenkartierung wurde nach der „Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen Anhalt)“ (MLU, MBV, MI, MW 2004) durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Kartierung lassen sich die Lebensraumfunktionen für Fauna und Flora im Vorhabensgebiet beschreiben und bewerten. Der Code und die Gliederung der Biotoptypen im Anhang 1 der o. g. Richtlinie basieren auf einer Veröffentlichung von SCHUBOTH (2004) und werden im Umweltbericht verwendet. Ergänzende oder vertiefende Bestandsaufnahmen der Flora und Fauna des Plangebietes wurden nach Rücksprache mit den zuständigen Fachbehörden nicht für erforderlich gehalten (s. Protokoll Scoping-Termin) und folglich nicht durchgeführt.

Beschreibung der Biotoptypen: Der größte Teil des Plangebietes ist nahezu vollständig versiegelt. Dabei wird der größte Teil der Fläche im Westen von den Gebäuden des ehemaligen Hortenkaufhauses und den Gebäuden an der Georgenstraße (Biotoptyp „Bebaute Fläche“, Code: BD) eingenommen. Die innerhalb des ummauerten Horten-Areals vorgefundenen Fahr- und Platzflächen sind dem Biotop „Befestigter Platz“ (Code: VPZ) zugeordnet worden. Die bereits bestehenden Straßen- und Gehwegflächen sind als Biotoptyp „Straße“ (VSC) erfasst worden. Diese Biotoptypen der versiegelten Fläche nehmen zusammen über 85 % des Gesamtareals ein. Als Biotoptyp teilversiegelte Straße (VSA) und unbefestigter Platz (VPX) sind eine Zufahrt an der Rennstraße und die geschotterten Parkflächen an der Georgenstraße erfasst worden. Die im Bereich der Askanischen Straßen vorhandenen Hochbeete sind als Biotoptyp Beet / Rabatte (PYA) aufgenommen worden. Die Freifläche im Osten des Plangebietes wird zum einen dem Biotoptyp „Sonstiger Offenbodenbereich“ (ZO) und zum anderen den „Ruderalfluren“ (URB) zugeordnet. Die an der östlichen Fläche vorhandene randliche Bepflanzung gehört zu dem Biotoptyp „Gebüsch stickstoffreicher, ruderaler Standorte“ (HYB). Die im Plangebiet vom Grünflächenamt im Jahr 2002 erfassten und im Baumbestandsplan enthaltenen Bäume (Stadt Dessau-Roßlau 2002; s. u.) sind als Biotoptyp „Sonstiger Einzelbaum“ (HEX) aufgenommen und bilanziert worden. Eine Karte der im Gelände erfassten Biotoptypen befindet sich im Anhang.

Bewertung der Biotoptypen: Die numerische Bewertung der Biotoptypen basiert auf der o.g. „Richtlinie“ des Landes Sachsen Anhalt. Der überwiegende Teil der im Plangebiet vorkommenden Biototypen hat eine geringe bis sehr geringe Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Hierzu gehören vor allem die versiegelten und teilversiegelten Flächen im Plangebiet (Biotopwert 0 bzw.

2). Auch die Beete und Rabatte sowie die Offenbodenbereiche haben eine überwiegend geringe Bedeutung (Biotopwert 6 bzw. 5). Eine mittlere Bedeutung hinsichtlich ihrer Funktion als Lebensraum für Flora und Fauna haben die Ruderalfluren (Biotopwert 10) sowie die Gebüsch- und Gehölzbestände (Biotopwert 10 bzw. 15). Bei der Bewertung ist darauf hinzuweisen, dass für die Biotoptypen „Einzelbaum“ (HEX) und Offenbodenbereiche (SO) geringere Werte als im Bewertungsmodell Sachsen Anhalt angesetzt wurden. Bei den Bäumen wurden gemäß der Fußnote 4) zwei Wertpunkte abgezogen, weil bei den erfassten Bäumen sowohl ältere als auch jüngere Bäume zusammengefasst worden sind. Die Werteinheiten für die Offenbodenbereiche wurden herabgesetzt, da es sich bei den Offenbodenbereichen um Brachflächen mit stark veränderten Bodenverhältnissen handelt, die aufgrund der innerstädtischen Lage nur ein eingeschränktes Biotopentwicklungspotential aufweisen. Damit scheint aus gutachtlicher Sicht der Biotopwert 8 hier nicht gerechtfertigt.

Flora: Gefäßpflanzenarten der Roten Liste wurden im Verfahrensgebiet nicht gefunden. Auch wenn ein Nachweis nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, sind entsprechende Nachweise aufgrund der örtlichen Gegebenheiten – großflächige Versiegelung, hauptsächlich angepflanzte Gehölze sowie Ruderalgebüsche und -fluren - eher unwahrscheinlich.

Gehölze: Der Gehölzbestand im Bereich des Plangebietes ist im Jahr 2002 durch das damalige Grünflächenamt der Stadt Dessau erfasst worden. Dabei sind insgesamt 28 Gehölze unterschiedlicher Art und Größe erfasst worden. Neben Art und Größe sind in der Baumbestandsliste Stamm-Ø, Kronen- Ø, die Höhe und die Vitalität erfasst. Die Baumbestandsliste inkl. Auszug aus dem Baumbestandsplan ist im Anhang enthalten.

Für den Umweltbericht wurde eine Überprüfung der Baumstandorte der Baumbestandsliste durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die unter der Nr. 28 der Baumbestandsliste geführte Blaufichte (*Picea pungens* „Glauca“) inzwischen entfernt worden ist. Die anderen Bäume der Baumbestandsliste sind vor Ort bestätigt worden. Die Baumbestandsliste wird von daher als Grundlage für die weiteren Ausführungen genutzt. Bei den Bäumen handelt es sich zumeist um typische im Stadt- raum verwendete Arten wie Winterlinde (*Tilia cordata*), Spitzahorn (*Acer platanoides*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*) und die Platane (*Platanus acerifolia*). Allerdings sind auch Exemplare des Götterbaums (*Ailanthus altissima*) und der Berliner Lorbeer-Pappel (*Populus berolinensis*) vorhanden. Hervorzuheben im Baumbestand sind vor allem die mächtigen raumbildenden Platanen. Die in der Baumbestandsliste erfassten Gehölze unterliegen alle der Baumschutzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau. Die Anwendung der Regelungen der Baumschutzsatzung im Rahmen des Bebauungsplans wird in Kapitel 11.4.7 erläutert.

Fauna: Im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau ist im Jahr 2003 eine „Kartierung potenzieller Brutplätze von Gebäudebrütern in der Stadt Dessau“ (LPR LANDSCHAFTSPANUNG DR. REICHHOFF, 2003) durchgeführt worden. Dabei ist auch das Plangebiet hinsichtlich der möglichen Lebensraumfunktion des ehemaligen Horten-Kaufhauses für gebäudebewohnende Tierarten einbezogen worden. Im Ergebnis wurden im Gebäudebestand des Plangebiets Brutplätze des Mauerseglers (*Apus apus*; ca. 16- 26 Brutpaare), ein Revier vom Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*) sowie ein Brutplatz des Turmfalken (*Falco tinnuculus*) festgestellt. Hierbei handelt es sich um besonders bzw. streng geschützte Arten im Sinne §10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG. Die Arten sind bei der Planung entsprechend zu berücksichtigen.

Bei einer nochmaligen Begehung durch die UNB im Jahr 2007 wurden zusätzlich zu den oben genannten Brutplätzen 2 Nester von Rauchschwalben festgestellt. Zugleich konnte bei der erneuten Begehung das Vorkommen von Fledermäusen ausgeschlossen werden.

Weitere Tierarten des Untersuchungsgebiets wurden nicht gesondert erfasst und es liegen auch keine weiteren Angaben vor. Es sind aber aufgrund der Biotoptypen und der damit vorhandenen Lebensraumfunktionen keine weiteren seltenen oder gefährdeten Arten zu erwarten.

Seltene und gefährdete Tier-/Pflanzenarten, geschützte Biotope

Im Plangebiet kommen keine gemäß §37 NatSchG LSA besonders geschützte Biotope vor. Gefäßpflanzenarten der Roten Liste oder andere seltene und gefährdete Pflanzenarten wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen. Bis auf die gebäudebrütenden Vogelarten sind im Plangebiet keine seltenen oder gefährdeten Tierarten nachgewiesen worden. Aufgrund der oben beschriebenen Nutzungsstrukturen und der innerstädtischen Lage ist mit dem Vorkommen von weiteren gefährdeten Tierarten nicht zu rechnen.

11.2.3 Schutzgut Boden

Bestandsanalyse / aktueller Zustand:

Detaillierte Untersuchungen der Böden des Plangebietes liegen derzeit nicht vor. Das Plangebiet ist momentan überwiegend versiegelt. Lediglich eine Teilfläche im Osten des Plangebietes ist nicht versiegelt. Allerdings stand auch auf dieser Freifläche bis vor wenigen Jahren ein Wohnhaus. Aufgrund der aktuellen und früheren Nutzung des Gebietes handelt es sich bei den oberen Bodenschichten durchweg um stark anthropogen überformte Bodentypen, die hinsichtlich ihrer natürlichen Funktionen (Filterwirkung, Speicher und Pufferfunktion) stark eingeschränkt sind. Böden mit besonderen Werten sind im Plangebiet nicht zu erwarten. Insgesamt weisen die Böden eine stark beeinträchtigte Funktionsfähigkeit auf.

Altlasten: Gemäß Aussagen des Umweltamtes der Stadt Dessau-Roßlau beim Scoping-Termin sind im Plangebiet keine Altlasten bekannt.

11.2.4 Schutzgut Wasser

Bestandsanalyse / aktueller Zustand:

Grundwasser: Im Plangebiet stehen oberflächennahe Grundwasserleiter (max. 2m u. GOK) an. Detaillierte Untersuchungen der Grundwasserverhältnisse liegen für das Plangebiet allerdings nicht vor. Aufgrund der hohen Versiegelung und den stark anthropogen veränderten Bodenverhältnissen ist mit anthropogen veränderten, stark beeinträchtigten Grundwasserverhältnissen zu rechnen. Die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet und seiner Umgebung dürfte aufgrund der innerstädtischen Lage und der damit verbundenen hohen Versiegelungsrate stark eingeschränkt sein. Aufgrund der Fundamente und Gründungen der Altimmoblie und der umliegenden Gebäude dürfte ebenso ein stark gestörtes Grundwasserfließbild vorliegen. Eine Belastung des Grundwassers durch Schadstoffe und Altlasten ist im Plangebiet nach bisherigen Erkenntnissen (keine Altlastenverdachtsfläche; Wechselwirkung Schutzgut Boden) nicht zu erwarten.

Oberflächengewässer: Im Plangebiet selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden. In ca. 100 m Entfernung östlich des Plangebiets fließt die Mulde, ein Zufluss der Elbe. Auswirkungen auf die Mulde sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten, da eine Unterkellerung des Gebäudes und eine damit verbundene evtl. dauerhafte Beeinträchtigung des Grundwasserzustroms zur Mulde nicht geplant ist.

11.2.5 Schutzgut Klima/Luft

Bestandsanalyse / aktueller Zustand

Die Stadt Dessau-Roßlau liegt im Klimabezirk der Elbaue im Übergang vom maritim geprägten zum kontinentalen Klima. Das Plangebiet selbst ist im Hinblick auf das Mesoklima dem Stadtklima mit seinen entsprechenden Belastungserscheinungen zuzuordnen. Dazu gehören unter anderem eine starke Erwärmung der Flächen im Sommer, verminderter Luftaustausch und eine höhere Belastung durch Luftschadstoffe. Abgemildert werden diese stadtklimatischen Erscheinungen durch Bäume und Grünstrukturen.

Dadurch, dass das Plangebiet bisher überwiegend versiegelt war, weist das Gebiet eine stark eingeschränkte Funktion für das Lokalklima auf. Zudem besteht durch die in der Umgebung vorhandenen stark frequentierten Verkehrswege eine Vorbelastung durch Luftschadstoffe (s. Schutzgut Mensch). Die genaue Bestandssituation von Luftschadstoffen (Benzol, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Feinstaub PM10) im Innenstadtbereich von Dessau-Roßlau wird in der Luftschadstoffimmissionsprognose (IDU 2006) dargestellt. Grenzwerte werden durch die momentane Situation nicht überschritten.

11.2.6 Schutzgut Landschaft- und Ortsbild

Bestandsanalyse / aktueller Zustand

Beim Plangebiet handelt es sich zum großen Teil um eine innerstädtische Brachfläche. Das Plangebiet und seine angrenzenden Flächen werden durch die Altimmoblie des Hortenkaufhauses und der angrenzenden überwiegend ungenutzten Gebäude auf dem Gelände geprägt. Das ehemalige Kaufhaus zerfällt zunehmend und beeinträchtigt das Ortsbild im Bereich der Museumskreuzung durch die den Hauptstraßen zugewandten Gebäudeteile. Von besonderer Bedeutung für das Ortsbild ist die, durch die beiden stark befahrenen Verkehrsachsen geprägte Museumskreuzung mit

dem unter Denkmalschutz stehenden Museum für Naturkunde und Vorgeschichte auf der Nordseite der Askanischen Straße. Neben dem Museumsgebäude befindet sich an der Askanischen Straße mit der Georgenkirche ein weiteres denkmalgeschütztes Gebäude mit einer hohen Bedeutung für das Stadtbild. Die ehemalige städtebauliche Funktion der Hortenimmobilie als wichtiger raumbildender Baukörper an der Museumskreuzung kann aufgrund des zwischenzeitigen Abrisses des Gebäudes nicht mehr erfüllt werden. Die Beete mit den höheren Gehölzen im Bereich der Askanischen Straße überdecken in diesem Bereich die auffällige Immobilie. Die Grünstrukturen beleben und begrünen das Stadtbild in diesem Bereich. Im östlichen Teil des Plangebietes ist das Ortsbild durch die verwilderten Freiflächen sowie die flachen Garagengebäude an der Georgen- und Rennstraße geprägt. An der Kantorstraße ist vor wenigen Jahren ein ehemaliges Wohnhaus abgerissen worden. Die hier übrig gebliebene Freifläche wird durch die umstehenden Gehölze, vor allem die raumbildenden Platanen, geprägt.

Zusammenfassend ist die Situation bezüglich des Ortsbildes im Plangebiet unbefriedigend. Durch die auffällige Altimmobilie und die durch den Abriss entstandene Freifläche ist eine innerstädtische Lücke aufgetreten, die ungepflegt wirkt und das Ortsbild beeinträchtigt.

11.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bestandsanalyse / aktueller Zustand:

Baudenkmale: Im Plangebiet selbst sind keine Baudenkmale vorhanden. Allerdings sind in direkter Umgebung des Plangebietes mehrere Baudenkmale zu finden. Direkt nordöstlich grenzt die an der Askanischen Straße liegende Georgenkirche an. Bei der Georgenkirche handelt es sich um eine Anfang des 18. Jahrhunderts errichtete Kapelle, die im Laufe der Jahrhunderte erweitert und verändert worden ist. Nördlich der Askanischen Straße steht an der Museumskreuzung das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte welches Mitte des 18. Jahrhunderts errichtet wurde. Es hat aufgrund des charakteristischen Eckturmes an der Museumskreuzung eine besondere städtebauliche Bedeutung. In dem Stift ist seit Anfang des 20. Jahrhunderts das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte untergebracht. Neben diesen beiden direkt an das Plangebiet angrenzenden Baudenkmalen sind in der Umgebung weitere Baudenkmale zu finden. Hierzu gehört ein Wohnhaus an der Kavallerstraße 77, ein Wohnhaus an der Kantorstraße sowie die Handels- und Gewerbeschule an der Friedrich-Naumann-Straße. Von Bedeutung bei dem Vorhaben sind vor allem die direkt an das Plangebiet angrenzenden Baudenkmale. Die Georgenkirche und deren Umgebung sind bei dem Vorhaben bezüglich der Fassaden- und der Platzgestaltung besonders zu berücksichtigen.

Bodendenkmale / archäologische Funde: Im Bereich des Plangebietes sind in der Vergangenheit mehrfach archäologische Funde gemacht worden. Mit dem Vorkommen von weiteren archäologischen Funden im Bereich des Plangebietes ist gemäß Aussage des Landesamtes für Denkmalpflege, Abt. Archäologie zu rechnen (s. Protokoll Scoping-Termin). Aufgrund des Vorkommens von Bodendenkmalen ist bei der Umsetzung des Vorhabens eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt vorzunehmen.

11.2.8 Wechselwirkungen

Das UMWELTBUNDESAMT (2001) definiert Wechselwirkungen wie folgt: „Unter Wechselwirkungen im Sinne der EG-Richtlinie und des UVP-Gesetzes lassen sich erhebliche Auswirkungsverlagerungen und Sekundärwirkungen zwischen verschiedenen Umweltmedien und auch innerhalb dieser verstehen, die sich gegenseitig in ihrer Wirkung addieren, verstärken, potenzieren, aber auch vermindern bzw. sogar aufheben können. Die Wirkungen lassen sich anhand bestimmter Pfade verfolgen, aufzeigen und bewerten oder sind bedingt als Auswirkungen auf das Gesamtsystem bzw. als Gesamtergebnis darstellbar.“

Erhebliche, in Bezug auf die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens relevante Wechselwirkungen sind nicht erkennbar. Weitere kleinere Wechselwirkungen (z. B. zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser sowie Tiere und Pflanzen) sind bei den jeweiligen Schutzgütern aufgearbeitet.

11.2.9 Mögliche Umweltauswirkungen

Gemäß §2 Abs.4 BauGB wird für die „Belange des Umweltschutzes“ eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen, erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden. Dabei sind die „Belange des Umweltschutzes“ nach §1 Abs.6 Nr.7:

- a.) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und biologische Vielfalt,
- b.) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
- c.) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
- d.) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
- e.) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
- f.) die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
- g.) die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts,
- h.) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
- i.) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d.

Durch eine Betrachtung der vom UVPG definierten Schutzgüter und deren Wechselwirkungen in Verbindung mit den planerischen Rahmenbedingungen werden die oben angeführten Belange im Sinne von §1 Abs. 6 Nr. 7 und §1a berücksichtigt.

Die möglichen Umweltauswirkungen des Bebauungsplans auf die verschiedenen Schutzgüter lassen sich unterscheiden in

baubedingte Wirkungen, d. h. Wirkungen, die in der Bauphase des Vorhabens auftreten,
 anlagebedingte Wirkungen, d. h. Wirkungen, die durch die entstehende Bebauung einschließlich aller Nebenanlagen verursacht werden,
 betriebsbedingte Wirkungen, d. h. Wirkungen die durch den Betrieb und die Unterhaltung des geplanten Einkaufszentrums verursacht werden.

Einen ersten Überblick der möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens vermittelt Tab. 1.

Tab.: Mögliche Wirkfaktoren des Vorhabens

Umweltrelevante Wirkungen	Ursachen			Betroffene Schutzgüter ¹⁾					
	Baubedingt	Anlagebedingt	Betriebsbedingt	Pflanzen, Tiere	Boden	Wasser	Klima, Luft	Landschaftsbild, Kultur-/Sachgüter	Mensch, Nutzungen
Flächenüberbauung	x	x	x	●	●	○	○	○	○
Schallemissionen	x		x	○					●
Verkehrszunahme	x		x	○			●		○
Bodenabtrag	x			●	●				
Rodung von Gehölzen	x			●	○	○	○	●	○

¹⁾ Erläuterung der Wirkungsbeziehungen: ● direkte Wirkungsbeziehung ○ indirekte Wirkungsbeziehung

Hinsichtlich der Beurteilung möglicher Umweltauswirkungen durch das Vorhaben sind folgende Angaben zum Vorhaben von besonderer Bedeutung:

- Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 25.400 m² und ist momentan zu einem großen Teil (ca. 22.600 m²) vollständig durch Gebäude (ehemaliges Horten- Kaufhaus) und Ver-

kehrflächen versiegelt. Lediglich im östlichen Bereich ist eine unversiegelte zusammenhängende Fläche mit einer Größe von ca. 2.900 m² vorhanden.

- Hinsichtlich möglicher erheblicher Umweltauswirkungen sind in besonderem Maße die Festsetzungen für die zukünftige Gewerbeimmobilie relevant. Hier wird auf einer Gesamtfläche von 14.200m² die Errichtung des Shopping- u. Dienstleistungszentrums mit einer zulässigen Grundflächenzahl von 1,0 als Höchstmaß der baulichen Nutzung sowie einer max. Gesamthöhe von 14 m - 18 m ermöglicht. Dadurch wird das Plangebiet fast vollständig versiegelt.
- In der Umgebung des Vorhabens grenzt vor allem im Süden in geringer Entfernung schutzwürdige Wohnbebauung an. Auch an den anderen Seiten des Plangebietes ist in nicht allzu großer Entfernung Wohnbebauung zu finden.
- Für die Erschließung des neu geplanten Parkhauses und der Anlieferung muss die Verkehrsführung geändert werden. Die bisherige Sackgasse Rennstraße soll für den Anlieferverkehr geöffnet werden. Die Askanische Straße ist im Bereich der Parkhauszufahrt umzubauen.
- Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastung ist durch den Neubau des Geschäftshauses von einem Verkehrsaufkommen von max. 3.000 PKW/Tag auszugehen (Verkehrstechnische Studie, VSC 2006). Zu berücksichtigen ist die bereits bestehende hohe Vorbelastung des innerstädtischen Gebiets durch verkehrsbedingte Immissionen.
- Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird innerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Versiegelung von max. 2.700m² auf bisher unversiegelten Flächen ermöglicht. Die mit der geplanten Bebauung und Erschließung verbundenen zusätzlichen Bodenversiegelungen sind als Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung zu werten, so dass die Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB i. V. mit § 18 BNatSchG bei der Aufstellung des Bebauungsplanes anzuwenden ist. Detaillierte Angaben zu der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind Kap. 11.4.7 des Umweltberichtes zu entnehmen.
- Teile des im Plangebiet vorkommenden Baumbestandes sind durch die Baumschutzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau geschützt. Angaben zur Berücksichtigung der Baumschutzsatzung im Rahmen des Vorhabens werden in Kapitel 11.4.7 des Umweltberichtes gemacht.

11.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Im Folgenden wird eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Umsetzung des Vorhabens gegeben und mittels einer tabellarischen Auflistung die Bewertung der Umweltauswirkungen vorgenommen. Die Ermittlung und Beschreibung der Umweltauswirkungen im Plangebiet erfolgt getrennt für die einzelnen Schutzgüter auf der Grundlage der Bestandsanalyse in Verbindung mit den Wirkfaktoren des geplanten Vorhabens. Sofern Umweltauswirkungen zu erwarten sind, deren Reichweite über das eigentliche Plangebiet hinausgeht, werden in Bezug auf die relevanten Schutzgüter auch angrenzende Flächen betrachtet. Berücksichtigt bei der Bewertung werden auch Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen, die dazu geeignet sind, erhebliche oder nachhaltige Eingriffe und Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu vermeiden oder zu vermindern.

Die Bewertung der möglichen Umweltauswirkungen die durch das Vorhaben verursacht werden, erfolgt dabei mit folgender Abstufung:

- | | |
|--|-------|
| Risiko/Beeinträchtigung sehr hoch | (◆◆◆) |
| ⇒ i.d.R. erhebliche Umweltauswirkung mit Überschreitung von gesetzlich oder untergesetzlich normierten Grenz- oder Orientierungswerten | |
| Risiko/Beeinträchtigung hoch | (◆◆) |
| ⇒ erhebliche Beeinträchtigung ohne Überschreitung gesetzlich oder untergesetzlich normierter Grenz- oder Orientierungswerte | |
| Risiko/Beeinträchtigung mittel | (◆) |
| ⇒ erhebliche Umweltauswirkung von Schutzgütern mit eingeschränkter Leistungs- und Funktionsfähigkeit | |
| Risiko/Beeinträchtigung vorhanden/gering | (o) |
| ⇒ vorhandene, hinsichtlich der Schwere und räumlichen Auswirkung jedoch relativ geringe Umweltauswirkung | |

positive Wirkung ⇒ geringfügige Verbesserung der Umweltsituation	(◇)
sehr positive Wirkung ⇒ deutliche Verbesserung der Umweltsituation	(◇◇)

Die Bewertung der Umweltauswirkungen wird im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze durchgeführt. Es lassen sich grundsätzlich folgende Bewertungsmaßstäbe unterscheiden:

- rechtsverbindliche Grenzwerte der Fachgesetze oder deren Ausführungsbestimmungen,
- sonstige, nicht gesetzlich normierte Orientierungswerte,
- sonstige vorsorgeorientierte Maßstäbe unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls.

Hinsichtlich der Bewertungsverfahren wird in dem vorliegenden Umweltbericht überwiegend auf verbal-argumentative ökologische Wirkungsanalysen zurückgegriffen. Hierbei erfolgt eine schutzgutbezogene Analyse von so genannten Wirkfaktor-Beeinträchtigungsketten. Sowohl die Wirkfaktoren als auch die ihnen zuzuordnenden Beeinträchtigungen werden beschrieben sowie nach Möglichkeit in ihrer quantitativen, ansonsten der qualitativen (Sach-) Dimension dargestellt (JESSEL u. TOBIAS 2002).

Im Folgenden werden die möglichen Umweltauswirkungen – getrennt nach den Schutzgütern des § 2 UVPG – beschrieben und bewertet. Sofern erforderlich wird eine Unterteilung hinsichtlich des zeitlichen Auftretens der Umweltauswirkungen in

- baubedingte Auswirkungen,
- anlagebedingte Auswirkungen und
- betriebsbedingte Auswirkungen

vorgenommen.

11.3.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch ist durch vielfältige Auswirkungen von dem geplanten Vorhaben betroffen. Durch den Neubau entstehen vor allem Immissionen während der Bauzeit und durch den Betrieb. Das Geschäftszentrum wird aber auch das gesamte Lebensumfeld inklusive des Stadtbildes und der Infrastruktur verändern. Als wichtigste potenzielle negative Auswirkungen für die Anwohner sind mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Anlieferverkehr und die geänderte Straßenverkehrssituation und den damit zusammenhängenden Faktoren wie Lärm und Schadstoffbelastung zu beachten. Zusätzlich sind Immissionen möglich, die mit dem Baubetrieb während der Errichtung des Neubaus einhergehen (z.B. Staub/Schmutz, Bauverkehr u. ä.). Diese sind aber aufgrund des zeitlich beschränkten Auftretens zu vernachlässigen.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Mensch		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen der Bauleitplanung	Bewertung
Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Lärmimmissionen	<p>Um eine Beeinträchtigung durch betriebsbedingten Lärm in den angrenzenden Wohngebieten beurteilen zu können, ist ein entsprechendes schalltechnisches Gutachten erarbeitet worden (MFPA 2008). Als maßgebliche Immissionsorte wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung nach Abstimmung mit der Stadt Dessau-Roßlau insgesamt 19 Immissionspunkte an der schutzwürdigen Bebauung (Wohn- und Geschäftshäuser, Gemeindezentrum, Schülerheim u. ä.) in der Umgebung des entstehenden Einkaufszentrums betrachtet. Zu betrachten sind neben dem Verkehrslärm auch die typischen Geräusche durch technische Schallquellen am Center einschließlich der Warenanlieferung (Objektlärm).</p> <p>Bezüglich des Verkehrslärms sind in der Prognose 2 verschiedene Fälle des Zu- und Abgangsverkehrs im Bereich Parkhauszufahrt Rennstraße untersucht worden. Dies wird auf S. 8 der Prognose beschrieben. Diese beiden Fälle unterscheiden sich darin, dass in der Variante 1 die Ausfahrt von 1200 Pkw nur über die Kantorstraße, in der Variante 2 die Ausfahrt von 1200 Pkw nur über die Rennstraße zur Franzstraße geprüft wurde. Im Ergebnis der Berechnung wurde festgestellt, dass die Variante 1 (Ausfahrt nur über die Kantorstraße) zu erheblich höheren Belastungen an der vorhandenen Wohnbebauung Kantorstraße und in Folge dessen zu höheren Lärmbekämpfungsmaßnahmen in diesem Bereich führt. Dies ist auf S. 8 der Prognose beschrieben. Im Zuge der Abwägung der Interessen und im Sinne der Konfliktvermeidung wurde die Variante 1 (Ausfahrt nur über die Kantorstraße) verworfen, da dadurch ein größerer Personenkreis höheren Belastungen unterworfen wäre als bei der Variante 2 (Ausfahrt nur über die Rennstraße). Diese Variantenuntersuchung zur Verträglichkeit von zusätzlichen Pkw-Verkehr in der Kantorstraße entspricht im Übrigen der Forderung dieser Stellungnahme auf S. 9, erster Punkt in Bezug auf die Verträglichkeit von zusätzlichem Kfz-Verkehr in der Kantorstraße. Vertiefende Erläuterungen die zum Ausschluss der Variante geführt haben sind unter dem Kapitel 6.3.1 „Lärm“ der Begründung und in der Schallimmissionsprognose ausreichend aufgeführt.</p> <p>Durch das Vorhaben ist mit einer deutlichen Zunahme der Lärmimmissionen, vor allem in den bisher wenig genutzten Nebenstraßen (Rennstraße, Kantorstraße und Georgenstraße) zu rechnen. Gemäß dem Gutachten kommt es an zwei zusätzlichen Immissionspunkten (IO 9, Rennstraße 2; IO 16, Kantorstraße 52) erstmalig zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV durch Verkehrslärm. An vier Immissionspunkten (IO 5, Kantorstraße 27; IO 8 Rennstraße 3 (Schülerzentrum); IO 9, Rennstraße 2 (Giebelseite); IO 13 Rennstraße 2 (Ostseite)) kommt es durch den Objektlärm erstmalig zu einer Überschreitung der zulässigen Immissionsrichtwerte nach der TA-Lärm. Allerdings hat das schalltechnische Gutachten dargestellt, dass bei entsprechenden schalltechnischen Lärminderungsmaßnahmen (Vermeidungsmaßnahmen) die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden können. Im Gutachten (MFPA 2006) heißt es dazu zusammenfassend: „Im Ergebnis der Berechnungen zeigt sich, dass die Richtwerte der TA Lärm einschließlich der Festlegungen der TA Lärm für den Zu- und Abfahrverkehr des Centers auf öffentlichen Straßen eingehalten werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schallschutzfenster mit einem bewerteten Schalldämm-Maß von 33 dB an der Giebelseite des Wohnblocks Rennstraße 2 (1 Fenster im EG) eingebaut werden, ➤ ein Abschnitt im Südteil der Kantorstraße auf dem bestehenden Kopfsteinpflaster eine Asphaltsschicht erhält, ➤ die Decke im Innenhof der Verladung an der Rennstraße mit Deckeabsorbieren mit einem mittleren Schallabsorptionsgrad von 0,7 belegt wird, ➤ das offene Parkdeck im 2. OG nachts geschlossen wird, so dass organisatorisch gesichert wird, dass nachts keine Fahrbewegungen auf dem Parkdeck 2. OG stattfinden.“ (MFPA 2006) <p>Während der Bauphase sind zusätzliche kurzfristige Lärmbelastungen durch Baugeräte und Maschinen zu erwarten. Dieser Lärm ist aber aufgrund der zeitlich relativ kurzen Dauer als tolerierbar einzustufen.</p>	◆◆

Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen der Bauleitplanung	Bewertung
Beeinträchtigung der Wohnfunktion durch Luftschadstoffe	<p>Zur Beurteilung der Beeinträchtigung der lokalen Bevölkerung durch Luftschadstoffe bei Betrieb des Vorhabens ist eine Luftschadstoffimmissionsprognose durchgeführt worden (IDU August 2006). Dabei wurden die durch das Vorhaben zusätzlichen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen prognostiziert. Als Ergebnis stellt das Gutachten fest, dass „in der Höhe der nächsten Bebauung in der Georgenstraße, der Rennstraße und der Kantstraße maximal 2,0...2,5 µg/m³ Benzol als Gesamtbelastung auftreten. Somit wird der ab dem Jahr 2010 geltende Grenzwert der 22. BImSchV von 5 µg/m³ eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Die zusätzlichen Immissionen im Bereich der umgebenden Straßen wurden für Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Feinstaub PM 10 berechnet. Eine Überschreitung der zukünftigen Grenzwerte erfolgt nicht. Sowohl der Anlieferverkehr als auch die Besucher des Centers tragen zu den Immissionen an den stark befahrenen Straßen nur mit einem geringen Anteil bei.“ (IDU 2006, S.2).</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe nicht zu erwarten sind.</p>	o
Beeinträchtigung des Verkehrs	<p>In der Bauleitplanung ist zu prüfen und nachzuweisen, ob das zusätzlich durch das Vorhaben zu erwartende Fahrzeugaufkommen ohne Probleme auf der vorhandenen bzw. geplanten inneren und äußeren Erschließung abgewickelt werden kann. Für die entsprechenden Nachweise wurde eine verkehrstechnische Studie (VSC August 2006) erstellt, deren wichtigsten Ergebnisse sich wie folgt zusammenfassen lassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die durchgeführten Berechnungen zeigen, dass eine niveaugleiche Verkehrserschließung durch Linksabbieger von der Askanischen Straße grundsätzlich möglich ist. ➤ Anpassungen an vorhandene Lichtsignalanlagen bzw. der Bau neuer Lichtsignalanlagen sind im Ergebnis der Untersuchungen und Berechnungen nicht erforderlich. ➤ Die vor den Schrankenanlagen bei der Einfahrt von der Askanischen Straße erforderlichen Stauräume sind innerhalb des Grundstücks zu schaffen, um negative Einflüsse auf den durchgängigen Verkehr in der Askanischen Straße auszuschließen, was Grundlage einer Genehmigung für diese Lösung ist. ➤ Die Anpassung der Anlagen der auf der Südseite der Askanischen Straße gelegenen Bushaltestelle und der Flächen des Fußgänger- und Radverkehrs sind zwingende Bestandteile des Vorhabens. ➤ Die Öffnung der Rennstraße am Anschluss an die Franzstraße ist fahrgeometrisch auch für den Lieferverkehr möglich. Zur Realisierung dieser Verbindung sind weitergehende Anpassungen an Verkehrsanlagen und technische Ausrüstungen auf der Ostseite der Franzstraße und im westlichen Teil der Rennstraße mit auszuführen. ➤ Zur schnellen Orientierung für potenzielle Besucher des geplanten Shopping- und Dienstleistungszentrums ist im notwendigen Umfang eine entsprechende Wegweisung vorzunehmen. Dazu sind frühzeitig detaillierte Abstimmungen mit dem zuständigen Amt für Ordnung und Verkehr bei der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau zu führen. <p>Zusammenfassend ist nach überschlüssiger Prüfung festzustellen, dass die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrsplanung durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden.</p>	o

Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen der Bauleitplanung	Bewertung
Beeinträchtigung der Erholungs- und Freizeitnutzung und der Wohnumfeldfunktion	Das Plangebiet hat im derzeitigen Zustand für die Erholungs- und Freizeitnutzung keine Bedeutung. Durch den Rückbau des ehemaligen Horten-Kaufhauses und die Reaktivierung der umliegenden Brachflächen werden das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität in der näheren Umgebung des Vorhabens deutlich aufgewertet. Darüber hinaus wird im Bereich der Georgenkirche ein kleiner Platz entstehen, der diesen Bereich aufwertet. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Erholungs- und Freizeitnutzung durch das Vorhaben – mit Ausnahme geringfügiger Einschränkungen in der Bauphase – nicht beeinträchtigt wird. Durch die Reaktivierung der Brachfläche wird das Plangebiet für die Bevölkerung wieder nutzbar. Von daher ist insgesamt von einer Aufwertung des Plangebietes auszugehen.	o/◇
Beeinträchtigung sonstiger Nutzungen	Als sonstige Nutzungen sind in der Umgebung die Georgenkirche mit dem anliegenden Gemeindezentrum und die Jugendeinrichtung zu nennen. Gemäß der Lärmimmissionsprognose werden zwar auch an diesen Standorten zusätzliche Belastungen durch Lärm auftreten, allerdings werden auch hier die Grenzwerte eingehalten (MFPA 2006). Durch das neue Center wird insgesamt eine Aufwertung der Brachflächen zu erwarten sein, so dass insgesamt auch positive Auswirkungen auf die Umgebung und damit die anliegenden sozialen Einrichtungen erwartet werden können. Vor der Kirche wird der vorhandene Platz aufgewertet (Wechselwirkung Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter).	◇/◇

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Als potentielle Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen durch das Vorhaben bedürfen die Aspekte Beseitigung von Gehölzen / Grünstreifen sowie im geringeren Maße die Flächenversiegelung einer näheren Betrachtung. Weiterhin sind bei dem Vorhaben die Auswirkungen auf die gebäudebrütenden Vogelarten im Bereich der Altimmoblie zu betrachten.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Tiere und Pflanzen		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung von Lebensräumen für Pflanzenarten / Verlust von Gehölzen	Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird die Zerstörung von Lebensräumen insbesondere durch Flächenversiegelung und Befestigung vorbereitet. Insgesamt werden durch das Vorhaben ca. 2.700 m ² bisher weitestgehend unversiegelte Fläche neu versiegelt werden. Auch wenn es sich dabei fast ausschließlich um Biotoptypen mit geringer bzw. mittlerer Lebensraumfunktion (Ruderallflächen, Offenbodenbereiche, Nährstoffreiche Gebüsche, städtische Beete und Rabatten) handelt, ist diese Neuversiegelung als erheblicher Eingriff im Sinne der Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB i.V. mit § 18 BNatSchG zu werten. Die sich daraus ergebenden Anforderungen im Bezug auf Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich und Ersatz (Kompensationsmaßnahmen) werden im Kapitel 11.4.7 ausführlich dargestellt. Durch das Vorhaben werden die Standorte von insgesamt 27 Gehölzen beansprucht, die nach der Baumschutzverordnung der Stadt Dessau-Roßlau geschützt sind. Diese Bäume sind in der Baumbestandsliste und im Baumbestandplan zum Objekt erfasst. Die sich aus den Regelungen der Baumschutzsatzung ergebenden Anforderungen bezüglich Ausgleich und Ersatz werden in Kapitel 11.4.7 aufgearbeitet.	◆◆

Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung von Lebensräumen für Tierarten	<p>Durch die Umsetzung des Vorhabens werden im Bereich des ehemaligen Hortenkaufhauses Brutplätze von Mauersegler, Hausrotschwanz und dem Turmfalken überplant. Bei den genannten Arten handelt es sich um besonders bzw. streng geschützte im Sinne §10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG. Diese Arten sind bei der Planung besonders zu berücksichtigen. Durch das Vorhaben werden potentielle Brutplätze der genannten Arten zerstört. Von daher ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Population nicht zu besorgen ist. Im Rahmen des Verfahrens sind folgende Maßnahmen vorgesehen, um eine Beeinträchtigung zu minimieren bzw. auszuschließen.</p> <p>Der bestehende Gebäudebestand darf in der Zeit vom 15.03. bis zum 01.09. (Brutzeitraum) nicht abgerissen werden. Dadurch wird eine Zerstörung von Gelegen vermieden und die ungestörte Aufzucht von Jungvögeln gewährleistet.</p> <p>In Absprache mit der UNB der Stadt Dessau-Roßlau sind an geeigneten Gebäuden in der Umgebung Nisthilfen für die oben angesprochenen Vogelarten anzubringen. Die Anbringung der Nisthilfen sollte möglichst vor Beginn des Brutzeitraumes und vor dem Abriss der Altimmoblie erfolgen.</p> <p>Auch wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der Population und eine Gefährdung des Einzelindividuums im Sinne des Artenschutzrechtes durch das Vorhaben nicht gegeben sind, so ist der Verlust von potentiellen Brutplätzen im Plangebiet für die einzelnen Arten als lokale Beeinträchtigung zu werten. Nähere Erläuterungen zur Berücksichtigung der streng geschützten Arten sind in Kapitel 11.4.7 enthalten.</p>	◆
Zerschneidung/ Beeinträchtigung von zusammenhängenden Lebensräumen	Die Zerschneidung von zusammenhängenden Lebensräumen ist durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht gegeben, da es sich beim Plangebiet um eine von Verkehrswegen umgebene innerstädtische Fläche handelt.	-
Beeinträchtigung von Lebensräumen geschützter oder bedrohter Tier- und Pflanzenarten	Eine Beeinträchtigung von Lebensräumen geschützter und oder bedrohter Tier- und Pflanzenarten ist außer bei den oben beschriebenen Brutplätzen der gebäudebrütenden Arten nach Einschätzung des Gutachters nicht zu erwarten.	-

Schutzgut Boden

Im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben spielen zusätzliche Flächenversiegelung und Bodenbefestigung durch den Neubau eine Rolle. Durch die Bautätigkeit entstehen ferner Eingriffe in das Bodengefüge.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Boden		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung durch Versiegelung und Bodenbefestigung	Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird eine Versiegelung von ca. 2.700 m ² auf bisher unversiegelten Flächen ermöglicht. Dabei werden allerdings ausschließlich anthropogen überformte Böden mit eingeschränkter Leistungs- und Funktionsfähigkeit in Anspruch genommen. Zur Kompensation der Eingriffe in das Schutzgut Boden werden im Bebauungsplan auf der Grundlage der Ausführungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung entsprechende Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. (s. Kap. 11.4.7)	◆◆

Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung von Böden mit besonderen Werten	Die Böden des Plangebietes sind aufgrund der langjährigen baulichen Nutzung des Geländes stark anthropogen überformt. Böden mit besonderen Werten sind von dem Vorhaben nicht betroffen.	---
Eingriff in das Bodengefüge	Durch die Baumaßnahme werden zum größten Teil die anthropogen geprägten Böden der oberen Bodenschicht in Anspruch genommen – erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.	o
Altlasten und sonstige Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden	Bis zum aktuellen Stand des Bauleitplanverfahrens haben sich keine Hinweise auf Altlastenverdachtsflächen oder verunreinigte Böden ergeben. Eine Gefährdung der Böden während der Bauphase ist bei einer sachgerechten Verwendung und Lagerung von Boden gefährdenden Stoffen nicht gegeben.	---

Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser beziehen sich vor allem auf kurzfristige baubedingte Grundwasserabsenkung und auf die versiegelungsbedingte Verringerung der Grundwasserneubildung. Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Wasser		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung des Grundwassers	<p>Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist in quantitativer Hinsicht aufgrund der versiegelungsbedingten Reduzierung der Grundwasserneubildung zu erwarten. Dies ist aber aufgrund der nur geringfügigen Neuversiegelung in einem überwiegend versiegelten innerstädtischen Gebiet zu vernachlässigen.</p> <p>Qualitative Beeinträchtigungen des Grundwassers (insbesondere durch Schadstoffeinträge) sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erwarten (kein Altlastenverdacht im Plangebiet). Eine Gefährdung durch Wasser gefährdende Stoffe während der Bauphase ist bei Beachtung der gängigen Vorschriften und einem sachgerechten Umgang mit Betriebsstoffen weitestgehend auszuschließen. Eventuell ist durch die Fundamentierung der Gebäude mit geringfügigen Veränderungen im Grundwasserfließbild zu rechnen. Da allerdings für das Gebäude keine Unterkellerung geplant ist, sind größere Beeinträchtigungen des Grundwasserstroms durch Fundamente nicht zu erwarten. Eine kurzzeitige Absenkung des Grundwassers während der Bauphase hat keine nachhaltigen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper.</p>	◆
Beeinträchtigung von Oberflächengewässern	<p>Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Eine Beeinträchtigung der ca. 100m östlich liegenden Mulde ist nicht zu besorgen.</p> <p>Das auf den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser wird in die vorhandene Kanalisation eingeleitet.</p>	◆
Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten und gesetzlichen Überschwemmungsgebieten.	Wasserschutzgebiete und gesetzliche Überschwemmungsgebiete sind in räumlicher Nähe zum Plangebiet nicht vorhanden und werden insofern nicht beeinträchtigt.	---

Schutzgut Klima /Luft

Im Hinblick auf das Klima sind nur sehr geringe Umweltauswirkungen zu erwarten. Hierbei sind vor allem lokalklimatische Auswirkungen durch die zusätzliche Versiegelung und die Entfernung von Gehölzbeständen zu betrachten.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Klima/Luft		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Beeinträchtigung von Klimafunktionen	Durch den Bebauungsplan sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der mesoklimatischen Funktionen zu erwarten. Eventuell geringfügige Auswirkungen auf das Mikroklima können sich durch die Neuversiegelung und den Verlust von Gehölzen ergeben. Auf Grund der Kleinflächigkeit der Eingriffe, der innerstädtischen Lage und der bereits vorhandenen Beeinträchtigungen des lokalen Klimas sind allerdings keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.	o
Sonstige Beeinträchtigungen	Die möglichen Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sind in den Ausführungen zum Schutzgut Mensch beschrieben und bewertet.	–

Schutzgut Landschaft- und Ortsbild

Das Ortsbild wird durch das geplante Vorhaben in erheblicher Weise verändert. Dabei sind besonders die Auswirkungen auf das städtebauliche Gesamtbild der Umgebung der Museumskreuzung und der denkmalgeschützten Gebäude zu betrachten.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Landschaft / Stadtbild		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Auswirkungen auf das Stadtbild	<p>Durch die geplante Bebauung mit einer Firsthöhe von bis zu 18 m wird ein relativ massiver Baukörper im Plangebiet entstehen. Das Volumen ist allerdings notwendig, um die vorgesehene Funktion als Einkaufscenter erfüllen zu können. Allerdings ist bei der Planung des Gebäudes darauf geachtet worden, dass sich der Neubau möglichst gut in das Stadtbild einpasst. So werden durch den Neubau die historischen Straßenfronten an der Franzstraße und an der Askanischen Straße aufgegriffen. Im Bereich der Georgenkirche soll die Bebauung etwas zurückgenommen werden, wodurch hier eine vorplatzartige Situation entstehen soll. Damit wird der direkt angrenzenden denkmalgeschützten Kirche Rechnung getragen.</p> <p>Durch die Reaktivierung des brach gefallenen Hortenareals und der östlich angrenzenden Brachfläche wird ein aus städtebaulicher Sicht ungünstiger Zustand beseitigt. Die zunehmend verfallende Immobilie und die verwilderten Brachflächen im Plangebiet sind keiner geordneten Nutzung zugänglich und für das städtebauliche Gesamterscheinungsbild nachteilig. Durch die Bebauung mit einer angepassten Architektur können für das Stadtbild und die Museumskreuzung entscheidende Verbesserungen erzielt werden.</p> <p>Die im Plangebiet vorhandenen Grünstrukturen müssen für das Vorhaben entfernt werden. Aufgrund der Größe des Neubaus und der umgebenden fast vollständigen Versiegelung durch Verkehrswege werden in Zukunft nur noch wenige Grünstrukturen im Plangebiet vorhanden sein. Lediglich im Bereich der Georgenstraße /Vorplatz Georgenkirche sind geringfügig Grünflächen vorgesehen.</p> <p>Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben insgesamt, trotz des Verlustes von Grünstrukturen, eine eindeutige Verbesserung der derzeitigen städtebaulichen Situation erreicht wird.</p>	◇

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Beim Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter sind im Wesentlichen die Auswirkungen des Vorhabens auf die angrenzenden Denkmäler zu berücksichtigen. Ferner sind evtl. Bodenfunde zu beachten.

Zusammenfassung der Umweltauswirkungen: Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter		
Mögliche Auswirkungen	Umweltauswirkungen	Bewertung
Gefährdung/ Beeinträchtigung von Bau- oder sonstigen kulturhistorisch bedeutsamen Objekten	<p>Im Bereich des Vorhabens müssen vor allem die Georgenkirche und das Museum für Naturkunde und Vorgeschichte berücksichtigt werden. Diese beiden Baudenkmale stehen zwar außerhalb des Plangebietes, grenzen aber unmittelbar an.</p> <p>Die beiden genannten Denkmale werden in ihrer kulturhistorischen Bedeutung durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Vielmehr ist durch die Aufwertung des städtebaulichen Kontextes auch mit einer Verbesserung der Denkmalumgebung zu rechnen.</p> <p>Den Belangen der Georgenkirche wird durch die Planungen für das Vorhaben in besonderer Weise Rechnung getragen, indem der Vorplatz vor der Kirche im Rahmen der Baumaßnahme umgestaltet werden soll. Die Fassadengestaltung des Neubaus wird für diesen Bereich mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt. In diesem Bereich sind auch Baumneupflanzungen vorgesehen.</p> <p>Besondere Berücksichtigung muss der Georgenkirche während der Bauphase zukommen. Bei der Gründung des Gebäudes müssen starke Erschütterungen im Bereich der Kirche weitestgehend unterbunden werden. Die bauausführenden Unternehmen sind diesbezüglich zu informieren, so dass möglichst erschütterungsfreie Gründungstechniken verwendet werden.</p>	---/ ◇
Gefährdung/ Beeinträchtigung von Bodendenkmalen	<p>Im Bereich des Vorhabens ist laut Aussage des zuständigen Landesamtes mit archäologischen Funden zu rechnen. Die Bauarbeiten für das Vorhaben sind von daher in enger Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt durchzuführen.</p>	o

11.3.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Nullvariante

Gemäß der Anlage zum BauGB Nr.2 Buchstabe b ist dem Umweltbericht auch eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung, der so genannten Nullvariante, beizufügen. Die Auswirkungen bei Nichtdurchführung sind im Wesentlichen schon bei der Bestandsaufnahme der Schutzgüter betrachtet worden. Bei einer Nichtdurchführung der Planungsabsicht würde der momentane Zustand erhalten bleiben. Es wäre damit zu rechnen, dass die Altimmobilie aufgrund einer Einsturzgefährdung früher oder später ersatzlos abgerissen werden müsste. Ansonsten würde weiterhin eine große ungenutzte innerstädtische Brachfläche verbleiben, die einer geordneten Nutzung nicht zugänglich ist. Weiterhin wäre damit zu rechnen, dass sich auf den nicht versiegelten Flächen zunehmend eine Besiedlung (Sukzession) mit Pflanzen einstellt.

11.4 Darstellung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Bei der Umsetzung des Vorhabens sind in besonderem Maße die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen (im Folgenden als Kompensationsmaßnahme bezeichnet) zu beachten. Neben den für die einzelnen Schutzgüter relevanten Kompensationsmaßnahmen, sind besonders die sich aus der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 18-21 BNatSchG i.V.m. § 1 a BauGB) ergebenden Anforderungen zu berücksichtigen. Die Anforderungen der Eingriffsregelung werden, da kein Grünordnungsplan besteht, im Rahmen des Umweltberichtes aufgearbeitet. Die dafür notwendigen Angaben werden in Kapitel 11.4.7 dargestellt. Dort sind auch die sich aus dem Artenschutz und aus der städtischen Baumschutzsatzung ergebenden Anforderungen erläutert.

Für den Umweltbericht sind neben den Belangen des Naturschutzes auch andere Maßnahmen zu berücksichtigen, um zu gewährleisten, dass die Belange des Umweltschutzes gemäß §1 Abs. 6 BauGB erfüllt werden.

11.4.1 Allgemeine umweltbezogene Zielvorstellung

Die allgemeinen umweltbezogene Zielvorstellungen für das Plangebiet ergeben sich aus der Berücksichtigung der, von den einschlägigen Gesetzen und Normen vorgegeben, Grenzwerte zum Erhalt einer lebenswerten Umwelt. Um eine lebenswerte Umwelt zu erhalten, ergeben sich in einigen Teilbereichen Anforderungen, um erheblich nachteilige Umweltauswirkungen zu verhindern. Dabei sind bei dem Vorhaben besonders folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Einpassung des Vorhabens in den städtebaulichen Kontext zum Erhalt einer innerstädtischen Wohn- und Lebensqualität,
- Berücksichtigung der Lärmimmissionen durch Verkehrs- und Objektlärm zur Herstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen,
- Erhalt der momentanen, durch einen reibungslosen Ablauf gekennzeichneten, Verkehrsqualität,
- Erhalt und Schaffung von ausreichenden Teilhabitaten für die im Plangebiet vorkommenden Vogelarten,
- Berücksichtigung der denkmalgeschützten Objekte durch Aufwertung der direkten Umgebung und einer abgestimmte Fassadengestaltung des Neubauobjekts,
- Schaffung von Ersatzflächen für die, vom Vorhaben überplanten Lebensstätten für Tiere und Pflanzen, inklusive der vom Vorhaben betroffenen Baumstandorte.

11.4.2 Schutzgut Mensch

Im Bebauungsplan werden geeignete Maßnahmen festgesetzt, um die Beeinträchtigung durch Lärm zu reduzieren. Gemäß den Berechnungen des schalltechnischen Gutachtens werden an einigen von der Stadt vorgegeben Immissionspunkten die Grenzwerte für Lärmimmissionen überschritten, wenn das Center ohne Lärminderungsmaßnahmen / Schallschutzmaßnahmen errichtet wird. Dabei handelt es sich vor allem um ein Wohnhaus an der Rennstraße, aber auch um Wohnhäuser, die an der bisher relativ wenig befahrenen Kantorstraße liegen. Eine Einhaltung der zulässigen Grenzwerte ist aber durch geeignete Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Als Lärminderungsmaßnahmen / Schallschutzmaßnahmen werden im Lärmschutzgutachten (MFPA 2006) folgende Punkte angeführt:

- Schallschutzfenster mit einem bewerteten Schalldämm-Maß der Fenster von 33 dB müssen an der Giebelseite des Wohnblocks Rennstraße 2 (1 Fenster im EG) eingebaut werden.
- Ein Abschnitt im Südtail der Kantorstraße erhält auf dem bestehenden Kopfsteinpflaster eine Asphalttschicht.
- Die Decke im Innenhof der Verladung an der Rennstraße wird mit Deckenabsorbentn mit einem mittleren Schallabsorptionsgrad von 0,7 belegt.
- Das offene Parkdeck im 2. OG ist nachts zu schließen, so dass organisatorisch gesichert wird, dass nachts keine Fahrbewegungen auf dem Parkdeck 2. OG stattfinden.
- Nichtzulassung von Pkw- und Lkw-Verkehr aus der Rennstraße in die Kantorstraße

Durch die Maßnahmen können die Richtwerte der TA Lärm einschließlich der Festlegungen der TA Lärm für den Zu- und Abfahrverkehr des Centers auf öffentlichen Straßen eingehalten werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht wurde eine verkehrstechnische Studie erstellt. Diese hat ergeben, dass die verkehrliche Erschließung des Vorhabens grundsätzlich möglich ist. Allerdings sind dafür gewisse bauliche Maßnahmen an den vorhandenen Straßen vorzunehmen und gewisse Konstruktionsmerkmale beim Bau der Parkhauszufahrten und der Erschließung der Verkehrsflächen notwendig. Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Die vor den Schrankenanlagen bei der Einfahrt von der Askanischen Straße erforderlichen Stauräume sind innerhalb des Grundstücks zu schaffen, um negative Einflüsse auf den durchgängigen Verkehr in der Askanischen Straße auszuschließen, was Grundlage einer Genehmigung für diese Lösung ist.
- Die Anpassung der Anlagen der auf der Südseite der Askanischen Straße gelegenen Bushaltestelle und der Flächen des Fußgänger- und Radverkehrs sind zwingende Bestandteile des Vorhabens.
- Zur schnellen Orientierung für potenzielle Besucher des geplanten Shopping- und Dienstleistungszenters ist im notwendigen Umfang eine entsprechende Wegweisung vorzunehmen. Dazu sind frühzeitig detaillierte Abstimmungen mit dem zuständigen Amt für Ordnung und Verkehr bei der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau zu führen.

Diese Vorgaben der verkehrstechnischen Studie sind im Bebauungsplan berücksichtigt worden.

11.4.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Bebauungsplan hat die Belange des Schutzgutes Tiere und Pflanzen weitestgehend berücksichtigt. Bei den Maßnahmenplanungen wurden die vom Eingriff besonderes betroffenen, an den Siedlungsraum gebundenen Arten durch Maßnahmen innerhalb des Plangebietes und durch weitere innerstädtische Maßnahmen berücksichtigt (Nähere Erläuterungen hierzu unter Kap. 11.4.7). Besonders berücksichtigt wurden bei den Festsetzungen die Belange der gebäudebrütenden Arten. Durch die Festsetzungen der externen Ausgleichsmaßnahmen ist ein funktionaler Ausgleich für die im Plangebiet verursachten Beeinträchtigungen geschaffen worden.

11.4.4 Schutzgüter Boden, Wasser, Klima / Luft

Als wesentlichste Vermeidungsmaßnahme für die Beeinflussung der Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/ Luft ist die Standortwahl des Vorhabens zu nennen. Durch die Überplanung einer zum großen Teil versiegelten, innerstädtischen Brache werden die Schutzgüter an anderer Stelle geschont. Zudem ist durch innerstädtische Lage bei den jeweiligen Schutzgütern zum jetzigen Zeitpunkt schon nur noch eine eingeschränkte Funktionsfähigkeit vorhanden, so dass hier nur noch anthropogen überprägte Standorte beeinträchtigt werden.

Zur Verminderung der lokalklimatischen Effekte setzt der Bebauungsplan in geringem Umfang Grünstrukturen innerhalb des Plangebietes fest. Diese sind dazu geeignet, die stadtklimatischen Erscheinungen zu dämpfen.

11.4.5 Schutzgut Landschaft / Ortsbild

Dem Schutzgut Landschaft / Ortsbild wird durch den Bebauungsplan in besonderer Weise Rechnung getragen. Durch die Festsetzung der Gebäudeformen und Vorgaben zur Gestaltung der Fassade wird erreicht, dass sich das Objekt in den städtebaulichen Kontext einfügt und zur erheblichen Aufwertung des Ortsbildes an der Museumskreuzung und an der Georgenkirche beiträgt. Besonders hervorzuheben ist die zurückgesetzte Fassadenfront im Bereich der Georgenkirche. Damit werden übermäßige Beeinträchtigungen des denkmalgeschützten Gebäudes vermieden. Durch die Maßnahme entsteht eine städtebaulich reizvolle Vorplatzsituation für die Georgenkirche.

Eine weitere Vermeidungsmaßnahme ist die Festsetzung von Grünstrukturen in den Straßenseitenräumen von Georgenstraße, Rennstraße und Kantorstraße. Dadurch erhält das Plangebiet trotz des massiven Baukörpers eine Durchgrünung.

11.4.6 Schutzgut Kulturgüter

Den Belangen der Georgenkirche wird durch die Planungen für das Vorhaben in besonderer Weise Rechnung getragen, indem der Vorplatz der Kirche im Rahmen der Baumaßnahme umgestaltet werden soll. Die Fassadengestaltung des Neubaus ist für diesen Bereich mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt worden. In diesem Bereich sind auch Baumneupflanzungen und Pflanzbeete vorgesehen. Dadurch wird eine Minimierung der Auswirkungen durch den Neubau auf das denkmalgeschützte Kirchengebäude erreicht.

Eine besondere Vermeidungsmaßnahme betrifft die Georgenkirche während der Bauphase. Aufgrund ihres Alters ist die historische Bausubstanz besonders empfindlich. Dementsprechend müssen bei der Gründung des Gebäudes starke Erschütterungen im Bereich der Kirche weitestgehend unterbunden werden. Die bauausführenden Unternehmen sind diesbezüglich zu informieren, so dass möglichst erschütterungsfreie Gründungstechniken verwendet werden, um Auswirkungen auf die geschützte Bausubstanz zu verhindern.

Die Bodenarbeiten für das Vorhaben stehen unter besonderer Beachtung von möglichen archäologischen Funden. Die Arbeiten für die Gründung des Gebäudes sind von daher in enger Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt für Archäologie durchzuführen. Zur Abschätzung über das Vorkommen und die Größe von archäologischen Funden sind während der Bodenarbeiten Suchsachtungen (Schnitte) gemäß den Vorgaben des Landesamtes durchzuführen.

11.4.7 Bilanzierung

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Voraussetzungen für erhebliche Beeinträchtigungen i.S. der Eingriffsregelung geschaffen, die sich nachteilig auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild auswirken können. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan sind folgende Beeinträchtigungen zu erwarten:

- **Versiegelungsbedingte Beeinträchtigungen**
Hinsichtlich möglicher Umweltauswirkungen ist in besonderem Maße die durch den Neubau ermöglichte Versiegelung zu betrachten. Nach Umsetzung des Vorhabens wird das Plangebiet zu ca. 98% versiegelt sein.
Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird innerhalb des Plangebietes eine zusätzliche Versiegelung von ca. 2.700 m² auf bisher unversiegelten Flächen ermöglicht. Auch wenn das Plangebiet bereits heute zu über 85% versiegelt ist und durch den Bebauungsplan überwiegend Biotoptypen mit mittlerer und geringer Wertigkeit überplant werden, ist diese Versiegelung als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der Eingriffsregelung zu werten. Mit der Versiegelung sind erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sowie entsprechende Auswirkungen auf das Schutzgut Arten und Biotope verbunden.
- **Verlust von Gehölzstrukturen**
Durch das Vorhaben werden die im Plangebiet vorhandenen Gehölzstrukturen beseitigt werden. Dabei handelt es sich um insgesamt 27 größere Bäume. Diese haben einen gewissen ökologischen Wert für an den Siedlungsraum gebundene Tierarten.

Die mit der geplanten Bebauung verbundenen Bodenversiegelungen sowie die Rodung von Gehölzen sind als erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft zu werten, so dass die Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB i.V. mit § 18 BNatSchG bei der Bauleitplanung anzuwenden ist.

Grüngestaltung, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Durch zeichnerische und textliche Festsetzungen werden die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt und geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zum Ausgleich der Beeinträchtigungen i. S. des §1a Abs. 2 BauGB festgesetzt. Diese werden im Folgenden beschrieben:

Maßnahmen innerhalb Plangebietes

Innerhalb des Plangebietes werden durch die Größe des Vorhabens nur noch sehr wenig Flächen übrig bleiben, um einen Ausgleich für die Eingriffe zu erbringen. Lediglich im Bereich Kantorstraße, Georgenstraße und Rennstraße bleiben zwischen dem entstehenden Gebäude und den Straßen geringe Flächen übrig um Grünstrukturen anzulegen. Weiterhin entsteht durch das Vorhaben im Bereich der Georgenkirche eine Vorplatzsituation, wo in geringem Umfang Baumpflanzungen möglich sind. Der Bebauungsplan setzt folgende Maßnahmen innerhalb des Plangebietes fest:

- *Pflanzung von Gehölzen an der Georgenkirche*
Auf dem Vorplatz der Georgenkirche werden nach Abstimmung mit der Stadt Dessau-Roßlau fünf Hochstämme standortgerechter Baumarten gepflanzt (Mindestpflanzqualität: Hochstamm, 3xv. mB, 16-18 cm STU). Die Bäume sind in einer ausreichend groß dimensionierten Baumscheibe (mind. 9 m²) zu pflanzen.
- *Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung*
Die im Bereich Rennstraße, Kantorstraße und Georgenstraße entstehenden Grünstreifen werden als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung festgesetzt. Die Flächen sollen als strukturierte Grünflächen mit heimischen Sträuchern und Stauden nach Abstimmung mit dem zuständigen Sachgebiet der Stadt Dessau-Roßlau gestaltet werden. Je angefangen 5m Grünstreifen sollte hier ein Strauch ((Mindestpflanzqualität: verpflanzte Sträucher; ohne Ballen, 5 Triebe, Höhe 40-60) gepflanzt werden. Im Bereich Kantorstraße sind zusätzlich fünf kleinkronige, standortgerechte Bäume zu ergänzen, soweit dem nicht Leitungstrassen und Versorgungsleitungen entgegenstehen. Weiterhin sind innerhalb der Fläche für Fluchtreppen und deren Zuwegungen in der Georgenstraße auf den Teilflächen Pflanzungen vorzunehmen, die für Fluchtreppen und Zuwegungen nicht benötigt werden. Diese Flächenanteile stehen aber erst nach der Detailplanung des Vorhabens fest.

Weitere Vermeidungsmaßnahmen

Neben den Maßnahmen zur Schaffung von Grünflächen innerhalb des Plangebietes werden durch den Bebauungsplan Maßnahmen festgesetzt, um Auswirkungen auf die geschützten gebäudebrütenden Arten zu vermeiden bzw. auszugleichen. (s. u.). Um erhebliche Beeinträchtigungen auf die im Plangebiet vorkommenden Arten zu vermeiden, setzt der Bebauungsplan folgende Maßnahmen fest:

- *Abbruchverbot während der Brutzeit*
Der Beginn von Abrissarbeiten an Gebäuden, in denen nachweislich gebäudebrütende Vogelarten vorkommen, ist im Zeitraum vom 15. März bis 1. September (Brutzeitraum) nicht zulässig.

- *Nisthilfen*
Für die streng geschützte Art Turmfalke und die besonders geschützten Arten Mauersegler und Hausrotschwanz sind in Abstimmung mit der UNB Stadt Dessau-Roßlau im Plangebiet und in der Umgebung des Plangebiets geeignete Nisthilfen an geeigneten Standorten anzubringen. Es sind mindestens 10 Nisthilfen für die Art Mauersegler und eine Nisthilfe für den Turmfalke schon vor Beginn der Abrissarbeiten in der Umgebung zu installieren (eventuell am Museumsgebäude und dem Rathausenerweiterungsbau), um auch während der Abrissarbeiten Nistmöglichkeiten sicherzustellen.
Die notwendigen Abstimmungen sind im Vorfeld zwischen Planer und Amt 65 (zentrales Gebäudemanagement) der Stadt Dessau-Roßlau vorzunehmen.
Insgesamt sind durch den Vorhabensträger:
 - 30 Mauerseglernisthilfen
 - 3 Dohlenkästen
 - 3 Turmfalkenkästen
 - 2 Hausrotschwanzkästen
 - 2 Sperlingskoloniehäuser

z. B. der Firma Schwegler oder anderer Hersteller gleichwertiger Produkte anzubringen. Mit Ausnahme der 10 Mauersegler und des einen Turmfalkenkastens, die bereits vor dem Abbruch der Altbauten installiert werden mussten, sind alle übrigen Nisthilfen an dem neu zu errichtenden Gebäude im Geltungsbereich des Planes anzubringen. Ausnahmsweise können in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde auch außerhalb des Geltungsbereiches Nisthilfen angebracht werden, wenn durch die bauliche Ausbildung des Gebäudes eine Anbringung am Gebäude naturschutzfachlich nicht zu vertreten ist. Dies ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, in Text und Plan darzustellen und der UNB anzuzeigen. Sollte dies bei einigen Nisthilfen nicht möglich sein, so sind durch den Planer geeignete Ersatzstandorte auszuweisen und die benötigte Zustimmung des jeweiligen Grundstückseigentümers einzuholen. Grundsätzlich sollte aber der Ersatz für vernichtete Brutplätze am Ort des Eingriffs erfolgen.

Die genannten Nisthilfen sind als Vermeidungsmaßnahme Grundlage der naturschutzrechtlichen (artenschutzrechtlichen) Befreiung der Oberen Naturschutzbehörde mit Datum vom 26.02.2007. Sie werden mit der textlichen Festsetzung 17 durch den Bebauungsplan festgesetzt.

Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Durch eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ist nachzuweisen, dass die Eingriffe in ausreichendem Umfang im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung kompensiert werden. Die Bilanzierung der Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage der „Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen Anhalt)“ (MLU, MBV, MI, MW 2004). Dabei werden den im Gelände aufgenommenen Biotoptypen entsprechenden Wertstufen zugeordnet. Die Flächengröße der einzelnen Biotoptypen wird anschließend mit den Wertstufen multipliziert, daraus ergeben sich entsprechende Werteinheiten. Über einen Vergleich der Werteinheiten zwischen dem aktuellen Zustand und der geplanten Entwicklung des Gebietes lassen sich Art und Umfang der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ermitteln.

Gegenüberstellung von Eingriffen und Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet (Ist-Soll-Bilanz)			
Ist-Zustand	Fläche ¹⁾ in m ²	Wertfaktor ²⁾	Werteinheiten ³⁾
Biotoptypen (Code)			
Sonstige Einzelbäume (HEX) ⁴⁾	1.700	10	17.000
Gebüsche stickstoffreicher, ruderaler Standorte (HYB)	200	15	3.000
Ruderalflur, gebildet von ausdauernden Arten (URA)	450	10	4.500
Sonstige Offenbodenbereiche (ZO)	1.650	5	8.250
Bebaute Fläche (BD)	6.100	0	0
Beet/Rabatte (PYA)	20	6	120
Teilversiegelte Fläche / unbefestigter Platz (VSA/VPX)	580	2	1.160
Straße (VSC)	10.200	0	0
Befestigter Platz (VPZ)	4.500	0	0
Summe Ist-Zustand:	25.400		34.030
Soll-Zustand (gemäß Bebauungsplan-Festsetzungen)			
Neubau Einkaufszentrum	14.200	0	0
Verkehrsflächen	10.700	0	
Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung	500	7	3.500
Summe Soll-Zustand	25.400		3.500
Ist-Soll- Bilanz			
→ Werteinheiten Soll-Zustand gemäß B-Plan-Festsetzungen			3.500
→ abzüglich Werteinheiten Ist-Zustand:			./. 34.030
→ Ist-Soll-Bilanz:			- 30.530
Erläuterungen:			
1) Alle Flächenangaben gerundet;			
2) Wertfaktoren in Anlehnung an Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt (Erläuterungen s. Text);			
3) Zahlen gerundet			
4) Bei der Bilanzierung ist gemäß dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt (Pkt. 2.2.5) und nach Abstimmung mit dem Sachgebiet Grünflächen (Fr. Görsch) und der Unteren Naturschutzbehörde (Hr. Kallenbach) die Trauffläche der im Plangebiet vorhandenen Bäume bilanziert worden ohne die darunter liegende Fläche zu berücksichtigen. Dies ist auch gemacht worden, wenn unter den Bäumen eine versiegelte Fläche vorhanden war. Von daher weichen die in der Bilanzierungstabelle vorkommenden Werte von den oben im Text verwendeten Flächengrößen für die Versiegelung leicht ab. Durch diese Vorgehensweise kann nach Einschätzung des Gutachters die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung auch für die Erreichung des Ausgleichs nach der Baumschutzsatzung verwendet werden.			

Anmerkung: Im Soll-Zustand wurden die fünf in der Georgenstraße anzupflanzenden großkronigen Bäume (siehe textliche Festsetzung Nr. 13) sowie die im Bereich der Flächen für Fluchtreppen noch anzulegenden Pflanzflächen (siehe textliche Festsetzung Nr. 24) nicht berücksichtigt, da deren Größe noch nicht feststeht. Zugleich ist es möglich, dass die in der Kantorstraße vorgesehenen 5 kleinkronigen Bäume nicht gepflanzt werden können (siehe textliche Festsetzung Nr. 14) – dafür dann allerdings Großsträucher zu pflanzen sind. In der Summe ist in der Soll-Bilanz aber in jedem Fall mit dem Erreichen der obigen Werteinheiten zu rechnen.

Auf der Grundlage einer vor Ort durchgeführten Biotoptypen- und Nutzungskartierung und dem Vorentwurf des Bebauungsplans ist eine Bilanzierung der Eingriffe sowie der oben beschriebenen,

im Plangebiet vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt worden. Der Vergleich des aktuellen Zustandes mit der Planung (Entwurfs-Fassung) ergibt, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt nicht innerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden können. Aus der Bilanzierungstabelle ergibt sich ein rechnerisches Defizit von 30.530 Werteinheiten.

Externe Ausgleichsmaßnahmen

Ein Ausgleich der durch den Bebauungsplan verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft ist innerhalb des Plangebietes nicht ohne eine wesentliche Reduzierung der für die Bebauung vorgesehenen Flächen zu erreichen. Von daher ist in Abstimmung zwischen der Unteren Naturschutzbehörde und dem Sachgebiet Grünflächen eine Ausgleichsmaßnahme auf einer Fläche außerhalb des Plangebiets (externe Ausgleichsmaßnahme) vorgeschlagen worden.

Nordseite Ebertallee

Als externe Ausgleichsmaßnahme ist von der UNB der Stadt Dessau-Roßlau die Durchführung einer Straßenbaumpflanzung an der Ebertallee vorgeschlagen worden. Hierbei handelt es sich um Randstreifen an der Ebertallee und um eine Fläche zwischen der Ebertallee und der Kienheide. Als Entwicklungsziel für die Ebertallee steht eine Lindenallee / Reihe. Hier ist in einem ca. 3m breiten Seitenrandstreifen die Pflanzung von 100 Kaiser-Linden vorzunehmen. Bei der Fläche an der Kienheide handelt es sich um einen ca. 1.400 m² großen Bereich der nach Durchforstungsarbeiten (Röschung von nicht standortgerechten Robinien) im letzten Winterhalbjahr noch nicht wieder gestaltet worden ist. Hier soll durch die Pflanzung einer standortgerechten, freiwachsenden 2-reihigen Hecke ein artenreicher Waldsaum zur Kienheide hin entwickelt werden. Dazu setzt der Bebauungsplan folgende Maßnahmen für diese Fläche fest:

An der Ebertallee ist eine Allee / Baumreihe aus 100 Linden (Sorte: *Tilia europaea* „Pallida“; Mindestpflanzqualität: Hochstamm, 3xv., 16-18 cm STU) zu pflanzen. Die Linden werden in einem ca. 3 m breiten Straßenrandstreifen gepflanzt. Je angefangenen 10 m Grünstreifen ist ein Baum zu pflanzen. Nach den Vorgaben des Sachgebietes Grün und der UNB ist für die Baumpflanzungen eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege über einen Zeitraum von 5 Jahren zu gewährleisten.

Auf der Nordseite der Ebertallee ist auf einer Fläche zwischen der Linden-Reihe und der nördlich angrenzenden Kienheide eine freiwachsende 2-reihige Hecke aus heimischen, standortgerechten Sträuchern zu pflanzen. Der Pflanz- und Reihenabstand beträgt ca. 1m (Mindestpflanzqualität: verpflanzte Sträucher; ohne Ballen, 5 Triebe, Höhe 40-60). Insgesamt ist eine Fläche von ca. 1400 m² für die Strauchpflanzung vorgesehen.

Die Maßnahme an der Ebertallee ist sehr gut geeignet die durch das Vorhaben entstehenden Eingriffe durch gleichwertige Strukturen auszugleichen und zu ersetzen. Insgesamt werden durch die Maßnahme auf der Fläche 100 standortgerechte Bäume neu gepflanzt.

Bilanzierung der Ausgleichsfläche Ebertallee

Über eine Bilanzierung der Ausgleichsfläche ist nachzuweisen, ob mit den vorgesehenen Maßnahmen eine vollständige Bilanzierung erreicht werden kann.

Gemäß der Bilanzierung in der nachfolgenden Tabelle ergibt sich für die Ausgleichsfläche eine rechnerische Aufwertung um 30.600 Werteinheiten, die als Ausgleich für die Eingriffe im Plangebiet herangezogen werden können.

Bilanzierung der Ausgleichsfläche Ebertallee (Ist-Soll-Bilanz)			
Ist-Zustand	Fläche ¹⁾ in m ²	Wertfaktor ²⁾	Werteinheiten ³⁾
Biotoptypen (Code)			
Straßenrandbereich	3.000	5	15.000
Randstreifen Kienheide	1.400	5	7.000
Summe Ist-Zustand:	3.700		22.000
Soll-Zustand (gemäß Bebauungsplan-Festsetzungen)			
Baumallee Ebertallee (ca. 1000m Länge, 100 Bäume; Biototyp HAD),	3.000	11	33.000
Strauchhecke aus überwiegend heimischen Arten Biototyp HHB	1.400	14	19.600
Summe Soll-Zustand	3.000		52.600
Ist-Soll- Bilanz			
➔ Werteinheiten Soll-Zustand gemäß B-Plan-Festsetzungen			52.600
➔ abzüglich Werteinheiten Ist-Zustand:			./ 22.000
➔ Ist-Soll-Bilanz:			+ 30.600
<u>Erläuterungen:</u>			
¹⁾ Alle Flächenangaben gerundet; ²⁾ Wertfaktoren in Anlehnung an Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt (Erläuterungen s. Text); ³⁾ Zahlen gerundet			

Fazit

Unter Berücksichtigung des Bilanzierungsmodells ist festzustellen, dass durch die Aufwertung der externen Ausgleichsflächen an der Ebertallee um 30.600 Werteinheiten das im Plangebiet verursachte Defizit von 30.530 Werteinheiten vollständig ausgeglichen werden kann. Die Maßnahmen auf den Ausgleichsflächen sind geeignet, die Eingriffe innerhalb des Plangebietes sowohl funktional als auch im räumlichen Zusammenhang auszugleichen. Insgesamt werden durch die Ausgleichsmaßnahmen mind. **105** neue Gehölze innerhalb des Stadtgebietes Dessau-Roßlau gepflanzt. Dies ist auch als Ausgleich für die nach der Baumschutzsatzung geschützten Gehölze geeignet (s. u.).

Somit ist festzustellen, dass unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch des gebotenen funktionalen Zusammenhangs zwischen Eingriff und Ausgleich ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft gemäß § 1 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB erfolgt.

Artenschutz

Eine besondere Berücksichtigung gilt den im Plangebiet vorkommenden besonders und streng geschützten Arten im Sinne von §10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG. Hierbei handelt es sich um Vogelarten, die in der Altimmoblie ihre Nistmöglichkeiten haben (s. Bestanderfassung Schutzgut Pflanzen und Tiere). Gemäß den Bestimmungen im BNatSchG §42 ff sind Handlungen, die zu einer Beeinträchtigung der Arten oder ihrer Nist-, Brut-, Wohn und Zufluchtsstätten führen, verboten. Ausnahmetatbestände werden in §43 BNatSchG geregelt. Durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes gegen die Bundesrepublik Deutschland vom 10.01.2006 ist es allerdings hinsichtlich der im BNatSchG enthaltenen artenschutzrechtlichen Bestimmungen zu erheblicher Rechtsunsicherheit gekommen, da Teile des §43 BNatSchG nicht konform mit den europarechtlichen Bestimmungen der FFH- und VS Richtlinie sind. Von daher hat die Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung (LANA) auf der 93. Sitzung im Mai 2006 ein Arbeitspapier beschlossen, dass „Hinweise zur Anwendung des europäischen Artenschutzes bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen“ (LANA 2006) enthält. Gemäß dem Arbeitspapier ist nicht von der Erfüllung eines Verbotstatbestandes auszugehen, wenn das Individuum selbst nicht geschädigt wird und eine hinreichende Anzahl von Ausweichmöglichkeiten und Ersatzlebensräumen zur Verfügung ste-

hen, so dass Auswirkungen auf das Einzelindividuum und die Population nicht zu erwarten sind. Hierbei ist auch die Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Wahrung der Funktion der Lebensstätte zu berücksichtigen. (s. LANA 2006, Nr.3 a) ff)

Für die im Plangebiet vorkommenden besonders und streng geschützten Arten (Hausrotschwanz, Mauersegler und Turmfalke) sieht der Bebauungsplan besondere Festsetzungen vor, um eine Beeinträchtigung oder eine nachhaltige Störung der Arten sowie ihrer Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtsstätten zu verhindern. Als Vermeidungsmaßnahmen sind die zeitliche Einschränkung von Abrisstätigkeiten und die Schaffung von Ersatznistplätzen mittels Nisthilfen vorgesehen (s. Eingriffsregelung). Diese Maßnahmen sind dazu geeignet, Störungen des Einzelindividuums weitestgehend zu vermeiden und ausreichende geeignete Teilhabitate (vor allem Nistmöglichkeiten und Brutplätze) herzustellen. Es wird sichergestellt, dass weder das Einzelindividuum noch die Gesamtpopulation der streng und besonders geschützten Arten im der Umgebung des Plangebietes beeinträchtigt wird. Zudem sind gemäß der „Kartierung potenzieller Brutplätze von Gebäudebrütern in der Stadt Dessau“ (LPR LANDSCHAFTSPLANUNG DR. REICHHOFF 2003) in der näheren Umgebung diverse weitere potenzielle Brutplätze erfasst worden, so dass in der Umgebung Teilhabitate von ausreichender Qualität und Quantität vorhanden sein dürften.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch den Bebauungsplan geeignete Maßnahmen festgesetzt werden, um erhebliche Beeinträchtigungen der streng und besonders geschützten Arten im Plangebiet zu vermeiden. In Anlehnung an das Arbeitspapier der LANA kann damit davon ausgegangen werden, dass der Verbotstatbestand im Sinne von Art.5 der Vogelschutzrichtlinie und von §42 BNatSchG durch das Vorhaben nicht erfüllt wird. Um aber der oben angeführten Rechtsunsicherheit hinsichtlich der richtlinienkonformen Anwendung des Artenschutzrechtes zu begegnen, wird für das Vorhaben vorsorglich folgende Befreiung beantragt:

Für die im Zuge des Abrisses der Gebäude verloren gehenden Brutstätten der o.g. Arten wurde auf der Grundlage des § 62 BNatSchG rechtzeitig vor dem zwischenzeitig erfolgten Abriss eine Befreiung bei der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde (ONB) beantragt und vor dem Abriss auch positiv beschieden.

Bei der Entscheidung über die naturschutzrechtliche Befreiung sollten die im Bebauungsplan festgesetzte Schaffung von Ersatznisthilfen berücksichtigt werden. Für die im Plangebiet verloren gehenden 16 – 26 Mauerseglerniststätten, einem Brutplatz des Turmfalken und einem Hausrotschwanznistplatz sind insgesamt mindestens 40 Ersatznisthilfen in Abstimmung mit der UNB anzubringen. Davon sind 10 Mauerseglernisthilfen und 1 Turmfalken-Kasten bereits vor dem Abbruch der Gebäude in der Umgebung des Plangebietes anzubringen.

Baumschutzsatzung

Baumschutzsatzung der Stadt Dessau-Roßlau: Für die Stadt Dessau-Roßlau existiert eine Baumschutzsatzung. Mit der Satzung zum Schutz und zur Pflege des Baum- und Heckenbestandes der Stadt Dessau-Roßlau (Baumschutzsatzung) vom 27.04.2008 wird der Baumbestand im Stadtgebiet von Dessau-Roßlau vor Eingriffen geschützt. Im Geltungsbereich der Satzung ist es verboten, geschützte Bäume oder Ersatzpflanzungen zu beseitigen, zu zerstören, zu beschädigen oder das Aussehen zu verändern. Dazu zählen auch Einwirkungen im Stamm-, Kronen- und Wurzelbereich, die der Vitalität des Baumes nachhaltig Schaden zufügen. Hierunter fallen z. B. die Befestigung der Bodenoberfläche, Abgrabungen oder Ausschachtungen im Wurzelbereich und Beschädigungen durch das Anbringen von Gegenständen. Ausnahmen oder Befreiungen von den Verboten der Baumschutzsatzung sind bei der Stadt Dessau-Roßlau zu beantragen. Die Anträge sind zu begründen und mit Angabe zu den Bäumen einzureichen. Über einen möglichen Ersatz für die zu fällenden Bäume entscheidet die Stadt Dessau-Roßlau.

Gemäß der Bestandaufnahme werden für das Vorhaben insgesamt 27 nach der Baumschutzsatzung geschützte Gehölze entfernt werden müssen. Mit dem Sachgebiet Grün- und Freiraumplanung der Stadt Dessau-Roßlau (Fr. Görsch) wurde vereinbart, dass die zu fällenden Bäume im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung mit berücksichtigt und bilanziert werden und auf diesem Weg ein ausreichender Ersatz für die im Plangebiet zu fällenden Bäume erbracht werden soll. Dies leitet sich vor allem aus der Tatsache ab, dass die Bäume im Plangebiet zu einem nicht unerheblichen Teil versiegelte Flächen übersichern.

Gemäß den Ausführungen zur Eingriffsregelung werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans insgesamt über 100 (100 Bäume an der Ebertallee, mind. 4 Bäume im Plangebiet) Baum-

pflanzungen festgesetzt. Damit ist nach gutachtlicher Ansicht auch ein hinreichend funktionaler Ersatz für die im Plangebiet entfallenden Baumstandorte gegeben.

11.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Bei dem Bebauungsplan handelt es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß §12 BauGB. Durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan kann die „Gemeinde...die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, wenn der Vorhabensträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen bereit und in der Lage ist ...“ (§12 Abs.1). Da die Gemeinde mit dem Beschluss zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans dem Vorhaben im Wesentlichen zugestimmt hat, ist davon auszugehen, dass eventuelle anderweitige Planungsalternativen von der entsprechenden Planungsbehörde bereits vor Beginn des Aufstellungsverfahrens ernsthaft geprüft worden sind und auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet beurteilt wurden (vergl. BVerwG, Urt. v. 25.01.1996). Von daher kann im Rahmen dieses Umweltberichts davon ausgegangen werden, dass anderweitige Planungsmöglichkeiten nicht in Betracht kommen. Weitergehende Angaben gemäß Anlage BauGB Nr.2 Buchstab d) müssen nicht gemacht werden.

Standortalternativen

Für das Planvorhaben ist im Jahr 2003 ein Standortgutachten erstellt worden (BBE Köln 2003). Das Gutachten attestiert dem Vorhaben an diesem Standort günstige bis sehr günstige Marktchancen. Dabei wurden vor allem die innerstädtische Lage und die gegenüber anderen Einkaufslagen bessere Anfahrbarkeit hervorgehoben. In dem Gutachten sind unter anderem die Vorteile des Standortes für das Vorhaben im Gegensatz zu einem Angebot in einem Gewerbegebiet dargestellt worden.

Der Standort Kristallpalast stellt keinen geeigneten Alternativstandort dar. Die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche beträgt dort nur 3.860 m² gegenüber 14.900 m² beim beplanten Standort. Das entspricht 26 % des derzeitigen Standortes. Weitere Grundstücke in unmittelbarem Anschluss an den Kristallpalast stehen nicht zur Verfügung. Nach dem vorliegenden BBE-Gutachten soll die Verkaufsfläche ca. 15.000 m² betragen, um die beabsichtigte Sogwirkung zu entfalten. Um diese Größenordnung auf dem Standort Kristallpalast unterzubringen, wäre eine mindestens dreigeschossige Bebauung auf dem gesamten Grundstück erforderlich, wobei dann noch keinerlei Flächen für Lagerbereiche und Stellplätze zur Verfügung stünden. Handelsnutzungen ab dem 2. Obergeschoss werden bekanntermaßen bei einem Shoppingcenter kaum nachgefragt. Im Parkhaus Teichstraße stehen zwar 200 Stellplätze für den Bereich Kristallpalast zur Verfügung, um aber die Sogwirkung auf das Umland realisieren zu können, sind weitere Stellplätze im Objekt zwingend erforderlich. Die Zu- und Abfahrt zu dem Objekt für den Kunden- und Lieferverkehr könnte nur über die Poststraße / Rabestraße erfolgen, was nach überschlägiger Abschätzung zu Lärmimmissionsproblemen führen wird. Dies lässt sich auch unschwer aus der Lärmproblematik im Zusammenhang mit dem Parkhaus Teichstraße ableiten. Unter Würdigung der zu kleinen Grundstücksfläche, keinerlei Möglichkeiten für genügend große Flächenzukaufe, kaum vermietbarer Verkaufsflächen ab dem 2. Obergeschoss, zu erwartender Lärmimmissionsproblemen und der daraus resultierenden hohen Herstellungskosten ist der vorgeschlagene Standort in keiner Weise eine realistische Alternative zu dem vorliegenden Standort. Bei einer zu geringen Größe der Verkaufsfläche ist die Sogwirkung auf das Umland nicht gegeben und es sind vielmehr die negativen Auswirkungen auf vorhandene Handelseinrichtungen in der Innenstadt zu befürchten, wie im vorherigen Absatz durch die IHK selbst vermutet. Die Ungeeignetheit des Standortes für eine derartige Ansiedlung wird auch in der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 auf Seite 32/33 bestätigt.

Auch der Standort Lange Gasse stellt keine Alternative dar, da er von den Hauptverkehrsachsen Kavalierrstraße, Ratsgasse und Zerbster Straße nicht einsehbar ist. Der bauliche Riegel der "Scheibe Nord", die Gebäude an der Kavalierrstraße und an der Zerbster Straße befinden sich in Privatbesitz und stehen zum Teil unter Denkmalschutz (Einzeldenkmale und Denkmalbereiche). Die Wegnahme von Gebäudeteilen zur Öffnung wäre zudem sehr kostenintensiv. Die Einsehbarkeit ist aber ein entscheidendes Kriterium für eine erfolgreiche Vermarktung. Vorgeschlagene Lösungen zum Durchbruch der "Scheibe Nord" und Verbindung mit dem Rathauscenter sind bisher auch nicht zur Umsetzung gelangt. Das Gebäude der Schade-Brauerei steht unter Denkmalschutz, eine erteilte Abrissgenehmigung ist inzwischen verfallen. Zur Einbindung dieses Standortes bei der vorgeschlagenen Nutzung ist der Neuordnungsbedarf im privaten Bereich erheblich größer als am Standort Museumskreuzung. In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 werden auf Seite 33/34 weitere Gründe für die Ungeeignetheit aufgeführt, wie eine zu geringe Grundstücksflä-

che, die fehlende Wahrnehmbarkeit und damit verbunden eine ausgesprochen schlechte Werbewirksamkeit und eine problematische fußläufige sowie verkehrliche Erreichbarkeit. Aufgrund der aufgezeigten Probleme des Standortes haben sich bisher auch noch keine Investoren für die Realisierung eines Centers an dieser Stelle gefunden. Außerdem gibt es zurzeit zwei alternative Konzepte von Investoren für diesen Standort.

Weitere zugriffsbereite Standorte nördlich des Rathaus-Centers stehen zurzeit nicht zur Verfügung, während am ausgewiesenen Standort ein Investor bereit und in der Lage ist, eine Maßnahme durchzuführen, die unbestritten der oberzentralen Funktion von Dessau-Roßlau dient. Die Stadt kommt bei der Prüfung von Planungsalternativen somit zum Ergebnis, dass der ausgewiesene Standort der Stärkung der oberzentralen Funktion dient und in absehbarer Zeit realisierbar ist, während andere Standorte auf sehr lange Zeit nicht zugriffsbereit oder ungeeignet sind (siehe auch Abschnitt 5.4).

11.6 Zusätzliche Angaben

11.6.1 Technische Verfahren der Umweltprüfung

Gemäß Anlage BauGB Nr. 3 Buchstabe a ist im Umweltbericht als zusätzliche Angabe eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, wie zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse, zu machen. Soweit die für die Umweltprüfung relevanten technischen Verfahren für das Ergebnis des Umweltberichtes von Belang sind, wird dies bei den jeweiligen Schutzgütern und in den entsprechenden Fachgutachten aufgeführt. Bei der Bearbeitung des Umweltberichtes sind keine planungsrelevanten Schwierigkeiten bezüglich der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten. Das technisch methodische Vorgehen der Bestandserfassung des Umweltberichtes ist in Kapitel 11.4 beschrieben.

11.6.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen

Entsprechend § 4(3) BauGB haben die Behörden nach Abschluss des Verfahrens die Gemeinden zu unterrichten, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung des Bauleitplans erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkung auf die Umwelt hat. Dies betrifft sowohl die Behörden außerhalb der Stadtverwaltung als auch die städtischen Ämter.

In Ergänzung dazu sollten die städtischen Ämter und sonstigen Behörden das Stadtplanungsamt über Beschwerden zu Umweltbelangen aus dem Plangebiet und der Umgebung informieren. Das Stadtplanungsamt überprüft berechtigte Beschwerden auf Bebauungsplanrelevanz. Damit werden mögliche erhebliche Umweltauswirkungen auf den Menschen überwacht.

Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren wird die Einhaltung der Festsetzungen zur Umwelt kontrolliert. Damit werden erhebliche Umweltauswirkungen auf den Boden durch Überbauung und die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Landschaftsbild durch Begrünungsmaßnahmen sowie die zulässigen Schallemissionen überwacht. Die im Rahmen der Verkehrslärberechnung zu Grunde gelegten Ausgangsdaten werden in Bezug auf die Verkehrsbelegung nach Inbetriebnahme überprüft. Dies erfolgt durch Auswertung der Parkhausbelegung und ggf. durch Verkehrszählungen. Damit werden die Auswirkungen auf den Menschen überwacht.

11.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die Stadt Dessau-Roßlau plant auf einer innerstädtischen Fläche in der Umgebung der Museumskreuzung am Standort des ehemaligen Horten-Kaufhauses die Neuerrichtung eines Shopping- und Dienstleistungszentrums. In dem Plangebiet soll nach dem (im Frühjahr 2007 erfolgten) Abriss der stark baufälligen Altimmoblie ein Neubaukomplex mit Einkaufszentrum und Parkhaus entstehen. Für die planungsrechtliche Zulässigkeit des Neubauprojektes und seiner Erschließung stellt die Stadt Dessau-Roßlau den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 auf. Der vorliegende Umweltbericht ist gemäß §2a BauGB Bestandteil der Begründung zu diesem Bebauungsplan. Seine Aufgabe ist es, die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens zu beschreiben und zu bewerten.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Gesamtfläche von ca. 25.400 m². Davon sind ca. 14.200 m² als Baufläche für die Gewerbeimmobilie festgesetzt. Ein weiterer großer Teil (ca.

10.700 m²) des Plangebietes wird als Straßenfläche festgesetzt. Die übrigen Bereiche werden als Flächen zum Anpflanzen von Bäumen Sträuchern und sonstigem Bewuchs festgesetzt.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgt auf der Grundlage der aktuellen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes (Stand: September 2007). Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen das umzäunte Areal des ehemaligen Horten-Kaufhauses und die angrenzenden Straßenzüge. Weiterhin gehört zum Plangebiet eine Freifläche im Osten des Horten-Areals. Das Plangebiet war im Bereich des umzäunten Horten-Areals zur Zeit der Erfassung im Sommer 2006 fast vollständig durch Gebäude und Fahrwege versiegelt. Die östliche Freifläche ist durch einige größere Gehölze und Sträucher geprägt. Ansonsten sind hier Offenbodenbereiche und halbruderale Gras- und Staudenfluren zu finden. Im Bereich der Askanischen Straße befinden sich mehrere Bette und Rabatten, in denen einige größere Bäume (Ahorne) und ansonsten Ziersträucher und Bodendecker vorhanden sind.

Die potentiellen Umweltauswirkungen sind Lärmimmissionen, die Zunahme von Verkehr, zusätzliche Bodenversiegelung, die Rodung von geschützten Bäumen sowie der Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Zu dem Vorhaben sind verschiedene Fachgutachten erstellt worden, die die Umweltauswirkungen für einzelne Schutzgüter vertiefend betrachten. Die in den Fachgutachten angeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind in die Festsetzungen mit eingeflossen. Im Sinne der Eingriffsminimierung und –Vermeidung werden innerhalb des Plangebietes vor allem Maßnahmen zur Lärmvermeidung festgesetzt. Daneben werden Maßnahmen durchgeführt, die einen reibungslosen Verkehrsabfluss gewährleisten. Um die versiegelungsbedingten Auswirkungen auf die Arten- und Lebensgemeinschaften sowie den Verlust von Gehölzen auszugleichen, wurden auf externen Flächen geeignete Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Besonders berücksichtigt wurden Vermeidungsmaßnahmen für die im Plangebiet vorkommenden streng und besonders geschützten Arten. Daneben sind im Plangebiet weitere Vermeidungsmaßnahmen wie Einpassung des Neubaus in den städtebaulichen Kontext oder auf den Denkmalschutz abgestimmte Fassadengestaltung vorgesehen.

Die mit der Aufstellung des Bebauungsplans vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung können durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen nicht vollständig im Plangebiet ausgeglichen werden. Von daher werden auf weiteren externen Flächen (Ebertallee) Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Der Nachweis über den erforderlichen Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt nach dem „Bewertungsmodell Sachsen Anhalt“.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ersatz erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind.

12 Literatur- und Quellennachweis

- | | | |
|---|------|--|
| LPR LANDSCHAFTSPLANUNG DR. REICHHOFF | 2003 | Kartierung potenzieller Brutplätze von Gebäudebrütern in der Stadt Dessau-Roßlau – unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau |
| LPR LANDSCHAFTSPLANUNG DR. REICHHOFF | o.j. | Landschaftsplan der Stadt Dessau-Roßlau – Hrsg. Stadt Dessau-Roßlau Umweltamt |
| JESSEL, B. & TOBIAS, K. | 2002 | Ökologisch orientierte Planung. – Eine Einführung in Theorien, Daten und Methoden. Stuttgart. |
| MLU, MBV, MI UND MW LAND SACHSEN-ANHALT | 2004 | Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt) – Gem. RdErl des MLU, MBV, MI, und MW vom 16.11.2004 |
| SCHUBOTH, J | 2004 | Kartiereinheiten zur Kartierung der Lebensraumtypen nach Anhang I der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) sowie zur Kartierung der nach §30 NatSchG LSA besonders geschützten Biotope und sonstiger Biotope. – In: Schuboth, J; Frank, D; Jäger, U.G.; Reißmann, K. : Kartieranleitung zur Kartierung und Bewertung der Offenlandlebensraumtypen nach Anhang I der FFH Richtlinie im Land Sachsen-Anhalt. Stand 03.06.2004. – Halle: Landesamt für Umweltschutz Sachsen Anhalt; SALIX, Büro für Ökologie und Landschaftsplanung, 2004.- 164 S. |

LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT NATURSCHUTZ, LANDSCHAFTS-PFLEGE UND ERHOLUNG (LANA)	2006	Hinweise der LANA zur Anwendung des europäischen Artenschutzrechtes bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen. – Arbeitspapier der LANA
UMWELTBUNDESAMT	2001	Entwicklung einer Arbeitsanleitung zur Berücksichtigung der Wechselwirkungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung. Ökologie-Zentrum der Christian-Albrechts- Universität zu Kiel.
VERKEHRSTECHNISCHE STUDIE ZUR ERSCHLIEßUNG EINES SHOPPING- UND DIENSTLEITUNGSCENTERS AM ALTEN HORTEN-STANDORT AN DER FRANZSTRASSE IN DESSAU-ROßLAU	2006	Verkehrs-System Consult GmbH, Halle
ERGÄNZUNG DER VERKEHRSTECHNISCHEN STUDIE 30.AUGUST.2007	2007	Verkehrs-System Consult GmbH, Halle
SCHALLIMMISSIONSPROGNOSE FÜR EIN GEPLANTES SHOPPING- UND SERVICECENTER IN DESSAU-ROßLAU	2006	MFPA Leipzig GmbH
SCHALLIMMISSIONSPROGNOSE ÜBERARBEITETE FASSUNG VOM 01.03.2008	2008	MFPA Leipzig GmbH
LUFTSCHADSTOFFIMMISSIONSPROGNOSE FÜR DAS GEPLANTE PARKDECK/-HAUS DES SHOPPING- UND SERVICECENTERS MUSEUMSKREUZUNG DESSAU	2006	IDU Ingenieurgesellschaft für Datenverarbeitung und Umweltschutz mbH
MARKT- UND STANDORTUNTERSUCHUNG DES EINZELHANDELS IN DER STADT DESSAU UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN DER INNENSTADT	1996	BBE-Unternehmensberatung, Köln
STANDORTGUTACHTEN FÜR DAS PLANVORHABEN „SHOPPING- UND SERVICECENTER DESSAU“	2003	BBE-Unternehmensberatung, Köln
GUTACHTERLICHEN STELLUNGNAHME DER BBE	2007	BBE-Unternehmensberatung, Köln
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DER STADT DESSAU-ROßLAU		
REGIONALER ENTWICKLUNGSPLAN		

Anlagen

Lageplan EG, Maßstab 1 : 1.000
Lageplan 1.OG, Maßstab 1 : 1.000
Lageplan 2.OG, Maßstab 1 : 1.000

Fassadenkonzept, Bild 1: Franzstraße
Fassadenkonzept, Bild 2: Askanische Straße
Fassadenkonzept, Bild 3: Rennstraße / Kantorstraße
Fassadenkonzept, Bild 4: Perspektive

Biotoptypenkarte
Baumbestandsliste inkl. Auszug aus dem Baumbestandsplan