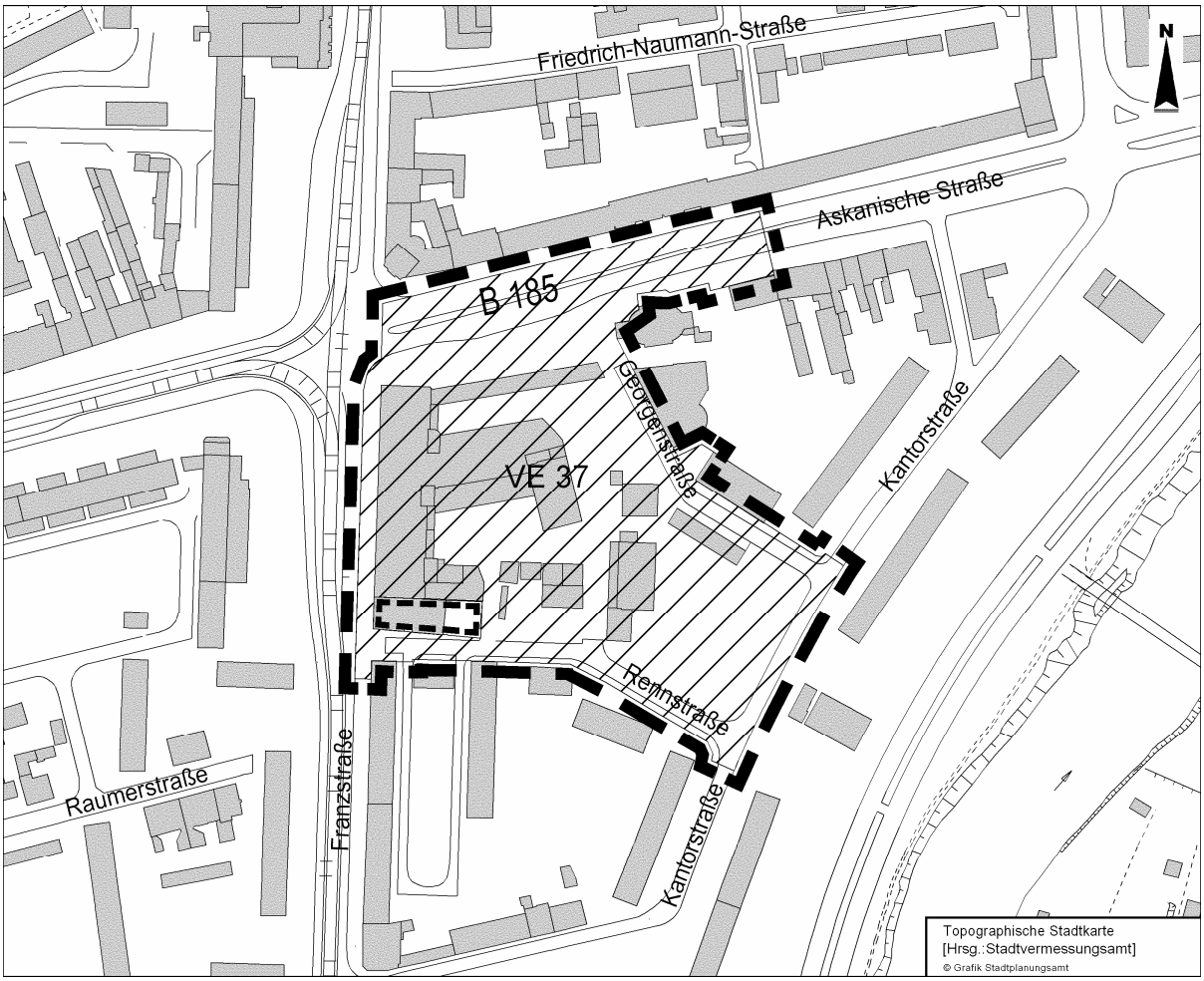


ABWÄGUNG

der zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Askanische Straße/ Franzstraße" in der Fassung vom 15. September 2006 vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	Stellungnahmen der Öffentlichkeit	1
1.1	Stellungnahme A vom 30.11.2006	1
1.2	Stellungnahme B vom 07.12.2006	16
1.3	Stellungnahme C vom 13.02.2007	60
1.4	Gutachterliche Untersuchung einer verkehrstechnischen Studie zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße", Runge + Küchler, Februar 2007	77
1.5	Prüfung des schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH auf Plausibilität, TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH 06.02.2007	149
2.	Stellungnahmen der Nachbargemeinden	180
2.1	angeschriebene Nachbargemeinden	180
2.2	Nachbargemeinden ohne Stellungnahmen	181
2.3	Gemeinden ohne abwägungsrelevante Hinweise in ihrer Stellungnahme	181
2.4	Gemeinden mit abwägungsrelevanten Hinweisen in ihrer Stellungnahme	182
2.4.1	Stadt Zerbst vom 28.11.06	182
3.	Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	183
3.1	angeschriebene Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange	183
3.2	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne Stellungnahme	184
3.3	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne abwägungsrelevante Hinweise in ihrer Stellungnahme	185
3.4	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit abwägungsrelevanten Hinweisen in ihrer Stellungnahme	186
3.4.1	Landesverwaltungsamt vom 29.11.06	186
3.4.2	Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Abt. Archäologie vom 08.11.06	200
3.4.3	Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Abt. Baudenkmalpflege vom 29.11.06	201
3.4.4	Landesamt für Vermessung und Geoinformation vom 15.11.06	203
3.4.5	IHK vom 28.11.06	205
3.4.6	Evangelische Landeskirche Anhalts vom 08.12.06	224
3.4.7	Deutsche Telekom AG vom 24.11.06	239
3.4.8	DVV vom 08.12.06	243
3.4.9	Amt für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungswesen vom 27.11.06	246
3.4.10	Gesundheitsamt vom 29.11.06	248
3.4.11	Bauverwaltungsamt vom 29.11.06	250
3.4.12	Vermessungsamt vom 28.11.06	252
3.4.13	Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen vom 07.12.06	256
3.4.14	Tiefbauamt vom 29.11.06	259
3.4.15	Amt für Umwelt und Naturschutz vom 30.11.06	263
3.4.16	Amt für Umwelt und Naturschutz vom 21.12.06	270
3.4.17	Amt für Umwelt und Naturschutz vom 10.01.07	275

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1. Stellungnahmen der Öffentlichkeit **1.1. Stellungnahme A vom 30.11.2006** die … lehnt das Bauvorhaben, dass mit dem o. g. VE - Plan verwirklicht werden soll, aus mehreren Gründen ab, die wir Ihnen zur besseren Entscheidungsfindung nachfolgend erläutern werden. Zusammengefasst sehen wir folgende Mängel in dem Projekt, welches zum Teil gravierende, negative Auswirkungen auf die Stadt haben wird: 1. Unverträglichkeit weiterer großflächiger Verkaufsflächenansiedlungen in Dessau 2. Erhebliche negative Auswirkungen auf die „nördliche Innenstadt“ 3. Feststellung eines Abwägungsfehlers aufgrund eines veralteten EH-Gutachtens der BBE von 1996 4. Katastrophale Verkehrsanbindung mit Auswirkungen auf die direkte Erreichbarkeit des RHC 5. Fehlen sämtlicher arrondierender Begleitmaßnahmen für den Bereich Kavalierstrasse, Museumskreuzung, Zerbster Str. 6. Die genannten Ziele der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, der Umsatzverlagerung von der grünen Wiese in die Stadt, Steigerung der Zentralität, sind mit diesem Projekt konzeptionell unerreichbar. <u>zu 1. Unverträglichkeit weiterer großflächiger Verkaufsflächenansiedlungen in Dessau</u> Die Stadt Dessau besitzt heute einen Flächenbesatz mit EH von 2,3	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
m^2/Einw. (Handelsatlas 2006). Dies ist eine Abweichung zum Landesschnitt von + 65 % (1,4 m^2/Einw.) und kaufkraftgewichtet zum Bundesschnitt von 79 %. Die Schere wird zukünftig noch weiter auseinander gehen, wenn man berücksichtigt, dass nach der Bevölkerungsprognose für Dessau und das Umland bis zum Jahr 2012, eine Degression von 18 % zu erwarten ist. Das alles bedeutet, dass bei immer kleiner werdenden Kaufkraftpotential immer mehr Verkaufsflächen zur Verfügung stehen. Dem Verdrängungswettbewerb, der in Dessau schon seit Jahren stattfindet, werden 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. Sie planen nun, diese Entwicklung um 15.000 qm zu verstärken, und nehmen hierbei die Verdrängung des vorhandenen Restes des Dessauer Flächeneinzelhandels billigend in Kauf.	In der Stellungnahme der IHK vom 28.11.2006 zu dem Vorhaben wird Dessau 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 Verkaufsflächen 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 Verkaufsfläche 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 Versorgungsbereiche verbunden sind, wäre die Planung unzulässig. Dafür gibt es für die 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)

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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 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.
<u>zu 2. Erhebliche negative Auswirkung auf die "nördliche Innenstadt“</u> Auch wenn wir die Auswirkungen auf das Rathaus Center und Karstadt, mit der Ausnahme der MM-Flächen, eher marginal betrachten, so wird es doch ohne Zweifel zu einer Frequenzverschiebung Richtung Museumskreuzung, weg von der Zerbster Strasse, kommen. Diese Kunden, die das EKZ besuchen, werden dem nördlichen Innenstadtbereich fehlen. Wir sehen keine größeren Frequenzbelebungen zwischen dem RHC und dem EKZ, sondern gerade das EKZ aufgrund seiner (zu erwartenden) Angebotsstruktur als solitären Autostandort in der Stadt. Der nördliche Innenstadtbereich, oder auch der **bisherige zentrale Kern**, („Stadtkern ist am Rathaus", Bürgermeister Gröger, „MZ“ vom 17.11.2006) wird 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 von uns mit Spannung die Mitteilung der erforderlichen Gegen-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie in der als Anlage beigefügten 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 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 Einzelhandelsbetrieben eine Reihe von Gastronomiebetrieben angesiedelt hat. Außerdem verfügt die Platzfläche über gute Voraussetzungen für die Nutzung von Märkten und öffentlichen Veranstaltungen. Diese besondere Bedeutung der südlichen Zerbster Straße inner-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
maßnahmen erwartet: Ansiedlungssubventionen , räumliche Aufwertungsmaßnahmen, Belebungskonzepte für Wohnen und Gastronomie, usw., bis hin zu den Auswirkungen auf die Wertberichtigung des Immobilienbesitzes im Eigentum der DWG.	halb der Stadt Dessau 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 berücksichtigten, 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 Einkaufzentrum 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.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zu 3. Feststellung eines Abwägungsfehlers aufgrund eines veralteten EH-Gutachtens der BBE von 1996 Der VE Plan soll sich maßgeblich auf das Gutachten der BBE stützen. Dieses Gutachten ist veraltet, und entspricht nicht mehr den heutigen Realitäten. Dies führt zwangsläufig dazu, dass der Plan aufgrund eines Abwägungsfehlers (weil er sich auf einer falschen Tatsachengrundlage basiert), rechtlich angreifbar ist. Wir verweisen hierzu nur auf das Urteil des OVG Münster aus dem Jahr 2005. Gerne erläutert der Unterzeichner Ihnen unsere Sichtweise ausführlich auf der Grundlage des uns vorliegenden BBE Gutachtens, welches nicht nur veraltet, in sich unschlüssig, sondern sogar teilweise widersprüchlich, und an manchen Stellen, aus heutiger Sichtweise, schlicht falsch ist. Verschiedene Punkte, zum Beispiel die katastrophale Verkehrssituation an der Museumskreuzung, bei den die BBE zur „Vermeidung zusätzlicher Konfliktpunkte in unmittelbarer Nähe der Museumskreuzung“ rät, werden zudem ignoriert.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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" 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, 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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, "günstige Erreichbarkeitsverhältnisse des Planstandortes am Kreuzungspunkt der Hauptverkehrsachsen B 184/B 185" und "kleinräumig gegebene Möglichkeit zur verkehrlichen Anbindung" präferiert. Ausführungen zur vorgeblichen katastrophalen Verkehrssituation folgen im nächsten Abwägungspunkt.
<u>zu 4. Katastrophale Verkehrsanbindung mit Auswirkungen auf die direkte Erreichbarkeit des RHC</u> In der VE Planung gehen sie von rd. 900.000 Parkhauseinfahrten im Jahr aus. Im Vergleich dazu hat das Rathaus Center 950.000 Einfahrten/Jahr. Die Argumentation, das Verkehrsaufkommen an diesem noralgischen Knotenpunkt mit Rückstauungen von bis zu 250 m in der Askanischen Strasse, wäre ja zu 60 % bereits heute da, lässt die Zielsetzung, zusätzliche Kunden von außerhalb in die Stadt zu holen, bzw. von der grünen Wiese in die Stadt zu holen, von Anfang an in Zweifel ziehen. (s. Punkt 6) Träfe die Annahme allerdings zu, hieße das an dieser Stelle **mindestens!!** eine Mehrbelastung der Museumskreuzung von 360.000 Fahrzeugen. Schon heute ist die Rückstausituation an dem Verkehrsknotenpunkt kritisch. Auf keinen Fall reichen eine Rückstaukapazität vor	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Es werden hier Angaben von Kfz pro Jahr gemacht, für verkehrstechnische Bemessungen sind aber Kfz pro Spitzenstunde die entscheidende Bemessungsgröße. Von dieser Bemessungsgröße geht auch die verkehrstechnische Studie aus. Dem Hinweis, dass die Aufrechterhaltung der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufs an der Museumskreuzung und in der Askanischen Straße unter Berücksichtigung des Verkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters nicht gegeben ist, wird nicht gefolgt, da die Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort die Leistungsfähigkeit

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
der Einfahrt zum EKZ von 200 m aus, um eine „Verstopfung“ der kompletten Strasse mit Folgen für die Zu- und vor allem Abfahrt für das RHC zu vermeiden.	des konzipierten Erschließungssystems des Shopping- und Dienstleistungscenters auf der Grundlage aktueller Modellrechnungen und Verkehrsprognosen nachweisen. Die Leistungsfähigkeit der Kfz-Anbindungen des Shopping- und Dienstleistungscenters an das öffentliche Straßennetz sowie die Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung wurde in der verkehrstechnischen Studie auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) nachgewiesen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die den verkehrstechnischen Nachweisen zu Grunde liegende Verkehrsbelastung der Museumskreuzung auf den Ergebnissen der Modellrechnungen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP `05) beruht. Die Modellrechnungen des VEP erfassen die Gesamtstadt und berücksichtigen die Verkehre zwischen Stadt und Umland. Damit ist eine realistische Verkehrsdatenbasis gesichert. 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 Nachweise der Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung eingegangen. Diese methodische Vorgehensweise gewährleistet, dass die in der verkehrstechnischen Studie ermittelten verkehrlichen Änderungsmaßnahmen zur Centererschließung auch im ungünstigsten Fall den Anforderungen an die

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs genügen. Denn mit der geplanten Fertigstellung des Tangentennetzes der Stadt Dessau 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. Hinsichtlich der Belastung der Museumskreuzung ist festzustellen, dass auf Grund des Erschließungssystems nur ein Teil des Centerverkehrs über die Museumskreuzung fließt, da die von Süden und Osten kommenden Besucherverkehre bereits vor der Museumskreuzung in das Shopping- und Dienstleistungscenter einfahren. Der Abstand der Knotenpunkte Museumskreuzung und Askanische Straße / Steinstraße beträgt 290 m. Der in der verkehrstechnischen Studie des Büros VSC Halle ausgewiesene maximale Reststau in der Ostzufahrt der Museumskreuzung (Askanische Straße) von 99 m unter den Verkehrsbedingungen des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters führt somit nicht zu einer Überstauung des Knotenpunktes Askanische Straße / Steinstraße. Damit ist die Beeinträchtigung des zu- und abfahrenden Verkehrs des Dessauer Rathauscenters auszuschließen.
Zudem ist die Situation des Linksabbiegens, wie im VE beschrieben, „der problematischste Punkt“ (Wir kommentieren nur Punkt Nr. 6): Der Linksabbieger muss eine 2spurige Bundesstrasse überqueren, ohne zweifelsfrei erkennen zu können, „ob für ihn noch ausreichend Stauraum	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Zusätzlich zu der in der vorliegenden Begründung im Pkt. 6.2 Verkehrs-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
vor der Schrankenanlage zur Verfügung steht“ (VE Plan). Zudem kreuzt er auf dem Bürgersteig einen Fahrradweg und einen Fußgängerweg zur verlegten Bushaltestelle mit Frequenz von beiden Seiten. Um solcherlei grob fahrlässige Konstruktionen von vorneherein auszuschließen, hat der Gesetzgeber in dem Bundesverkehrswegerecht, Grundstückserschließungen mit Gefährdungspotential an Bundesstraßen im übrigen von vorneherein ausgeschlossen. Dies dürfte dem Stadtplanungsamt auch bekannt sein, denn im Jahr 1995 wurde dem RHC eine Tiefgaragenzufahrt über die Kavalierstrasse unter Hinweis auf diese gesetzliche Regelung untersagt.	erschließung auf S. 24 beschriebenen automatischen Füllstandsanzeige wird 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. Dieser Sachverhalt wird in die Begründung im o. g. Punkt ergänzt. 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 auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) nachgewiesen und die erforderlichen Stauräume im V/E-Plan festgesetzt. Gemäß § 5 Bundesfernstraßengesetz ist die Stadt Dessau Baulastträger der Ortsdurchfahrt der B 185 in Dessau. Die Askanische Straße ist Teil dieser Ortsdurchfahrt. Der Bau neuer Zufahrten an Straßen in der Baulast der Stadt Dessau bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Die Straßenbaubehörde ist das Tiefbauamt der Stadt Dessau. Aus Sicht der Straßenbaubehörde ergeben sich aus dem V/E-Plan 37 keine Festsetzungen zur Parkhauszufahrt Askanische Straße, die der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufs in der Askanischen Straße entgegenstehen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<u>zu 5. Fehlen sämtlicher arrondierender Begleitmaßnahmen für den Bereich Kavalierstrasse. Museumskreuzung, Zerbster Straße</u> Da die Folgen dieser Ansiedlung in der Konsequenz bedeuten, dass Sie eine Zentrumsverlagerung (faktisch), herbeiführen, fehlen uns hierzu in der Folge die Begleitmaßnahmen auch für das Quartier Stadteinfahrt Ost. Dessau braucht einen begehbaren Flanierbereich in der Kavalierstrasse, die Gebäude müssten saniert, die Museumskreuzung zumindest optisch "zusammengeführt“ werden. Im Übrigen muss sichergestellt sein, dass die angekündigte Umgehungsstrasse Nord definitiv kommt, und dass durch die Bereitstellung Beihilfen der EH einen Anreiz zur Besiedelung der bis mind. 2012 für EH sehr wenig geeigneten 2-3er Lagen bekommt. Hierzu bedarf es eines überregionalen Leerstandsmanagements von Seiten der Stadt - in Zusammenarbeit mit der Sparkasse und der DWG.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes teilweise berücksichtigen. Im Pkt. 10.2 "Städtebauliche Entwicklung der Gesamtstadt und des Stadtteils" werden die bisher erfolgten und geplanten städtebaulichen Maßnahmen im Bereich der Kavalierstraße 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 Kavalierstraße. 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 Kavalierstraße und der Askanischen Straße Gegenstand der Stadtentwicklungspolitik in Dessau. So wurde im Beschluss des Stadtrates vom 13.07.2005 zur 3.Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (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 Kavalierstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich • Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavalierstraße

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	• 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 Kavalierstraße 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 Kavalierstraße 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 Kavalierstraße die normalen Marktregularien 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.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
<u>zu 6. Die genannten Ziele der Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, der Umsatzverlagerung von der grünen Wiese in die Innenstadt, Steigerung der Zentralität, sind mit diesem Projekt konzeptionell unerreichbar.</u> Für die Ansiedlung eines neuen EKZ wurden von Herrn Otto folgende Gründe u. a. angeführt: <u>Umsatzverlagerung von der grünen Wiese:</u> Dies betrifft in seiner Substanz vor allem den langfristigen Bedarf, nicht zuletzt aber auch Lebensmittel als wöchentlicher Versorgungskauf. Diese Funktion ist in Fachmarktagglomerationen in der Regel der Kernimpuls. Abgeleitet aus der VE Vorlage ist für das EKZ eine Verkaufsfläche brutto von 1800 qm für Lebensmittel vorgesehen. Dies wird in der Abwägung der Sortimentsvielfalt, ggf. Kauflandcenter und Edekacenter bei weitem nicht ausreichen, um zu maßgeblichen Verlagerungen zu kommen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der offen gelegten Planung sind keine Ober- oder Untergrenzen für Verkaufflächen einzelner Branchengruppen festgesetzt, also auch keine Begrenzung des Lebensmittelverkaufs auf 1800 m^2. 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 Verkaufsflächengröße 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.
<u>Umsatzverlagerung aus dem Umland - Steigerung der Zentralität:</u> Durch das voraussichtlich angestrebte Qualitätsniveau eines Fachmark-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
tes, SB und Discounters, bilden Sie in dem EKZ nur Angebote ab, die auf der grünen Wiese, aber auch im Umland (Zerbst, Köthen, etc.) reichlich vorhanden sind. Einen Abbau von Angebotsdefiziten für den Stadtkern können wir aus den bisherigen Unterlagen nicht entnehmen. Insofern stellt sich die Frage, aus welchen Gründen ein Kunde aus Wittenberg nach Dessau ins neue EKZ fahren soll. Wegen einem 400 m^2 Takko?	Nach der Stadt vorliegenden Informationen des Investors sind bisher 9 in Dessau 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 vertreten sind, ist das geplante Einkaufszentrum in Bezug auf das Sortimentsangebot als eine Ergänzung und Bereicherung des Innenstadteinzelhandels anzusehen. 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.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

<u>Attraktivität der Innenstadt:</u> Wie oben ausgeführt, wird es zu massiven, negativen Auswirkungen im Bereich nördliche Zerbster Strasse / Altstadt kommen. Das Verkehrskonzept greift erst 2012 - 2015, wenn es überhaupt kommt. Gelder zur Neugestaltung des „neuen Kernbereiches' hat die Stadt nicht zur Verfügung. Sie werden mit dieser Einzelmaßnahme einen, noch verbesserungswürdigen, urbanen, zentralen Platz zerstören, und gestalterisch nichts vergleichbares schaffen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Nach der von der Stadt beauftragten Gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 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 Kavalierstraße sind von der Stadt geplant (Grünachse Altes Theater-Stadtpark) bzw. in Realisierung. Die mit Beschlusslage geplante verkehrsberuhigte Gestaltung der Kavalierstraße ist nicht zwingende Voraussetzung für die Realisierung des geplanten Standortes.
<u>Abschluss: Handlungsoptionen</u> Der Bauherr wird die Hortenruine in den nächsten Jahren sowieso abreissen müssen. Auf eigene Kosten. Die Stadt könnte den Abriss auch vorher veranlassen, müsste sich aber lt. IHK mit 30 % der Kosten an Abriss und Entsorgung beteiligen. Wir können leider kein Argument für diesen nicht integrierbaren EH Standort in einer 3 Lagenqualität finden, welches die Risiken auch nur annähernd rechtfertigen würde. Vielmehr sollte die Stadt mit den Innenstadtakteuren in eine Diskussion über eine Zentrenentwicklung einsteigen und sich auf den Aufbau einer attraktiven, urbanen und den Anforderungen an die Einwohner und Touristen gerechten Innenstadt, konzentrieren.	Die Stadt muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, weil sie nicht dem Regelungsgehalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes unterliegt. In der vorliegenden Begründung wird nur darauf verwiesen, dass mit der geplanten Maßnahme eine Brache an städtebaulich exponierter Stelle beseitigt wird. Dies wird durch mehrere Planungen belegt, so zum Beispiel durch das Quartierskonzept Stadteinfahrt Ost vom Dezember 2005 und das URBAN II Gutachterverfahren Kavalierstraße von 2002. Regelungen zum Abriss werden in dem Plan nicht festgesetzt. Die Stadt steht mit den Innenstadtakteuren in einer Diskussion, zum Beispiel im Rah-

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Der Standort Horten kann selbstverständlich alternativ genutzt werden. Entsprechende Konzepte liegen der Stadt vor. Unterschrift	men der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes, des Quartierskonzeptes Stadteinfahrt Ost, wo die Zentrendiskussion explizit auf den Seiten 31-35 in Varianten geführt wird und von Citynet (Netzwerkbildung zur Stabilisierung der Attraktivität des innerstädtischen Handels, Dienstleistungen und Gewerbe). Die Abwägung der zur Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes und zum Quartierskonzept vorgebrachten Stellungnahmen steht für 2007 an.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.2. Stellungnahme B vom 07.12.2006 kraft der beiliegenden Vollmacht zeigen wir an, dass wir die rechtlichen Interessen von … vertreten. Unsere Mandantin ist Eigentümerin des Hausgrundstücks Kantorstraße …, das in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 37 liegt. Die vorliegende Planung ist einseitig zielgerichtet auf die Interessen des Investors für das Projekt „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße" maßgeschneidert und lässt berechtigte Interessen Drittbetroffener, darunter unsere Mandantin, außer Acht. Die schutzbedürftige Situation der Liegenschaft Kantorstraße … ergibt sich aus der Lage in unmittelbar Nähe zum Vorhaben Shopping- und Dienstleistungscenter an einer der zukünftig durch Ziel- und Quellverkehre zum und von dem Vorhaben erheblich belasteten Straßen. Dieser besonderen Lage und der sich daraus ergebenden Schutzbedürftigkeit der Immobilie und insbesondere der verkehrlichen Situation hinsichtlich der Kantorstraße wird der vorliegende Vorhaben- und Erschließungsplan mitsamt Begründung nicht gerecht. Der Entwurf leidet vielmehr an Abwägungsmängeln, so dass der Vorhaben- und Erschließungsplan für den Fall, dass er in der vorliegenden Form vom Stadtrat der Stadt Dessau als vorhabenbezogener Bebauungsplan beschlossen würde, nichtig bzw. unwirksam wäre. Ein Vollzug der verfahrensgegenständlichen Planung hätte erhebliche, nicht zumutbare Auswirkungen auf das Eigentum	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
unserer Mandantin zur Folge. Eingriffe dieses Ausmaßes und Umfangs durch eine abwägungsfehlerhafte und damit nichtige Planung muss und wird unsere Mandantin keineswegs in Kauf nehmen. Gegen jede Beeinträchtigung durch Bauleitplanung oder Projektrealisierung wird sich die Eigentümerin der Liegenschaft Kantorstraße … mit allen zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln zur Wehr setzen. **I.** **Spezifische Einwendungen betreffend das Eigentum am Objekt Kantorstraße …** Der vorgesehene Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau wäre nichtig, würde ein vorhabenbezogener Bebauungsplan in der offengelegten Form beschlossen. Es sind erhebliche Abwägungsmängel erkennbar, die sich im Unterlassen gebotener gutachterlicher Untersuchungen und entsprechender Bewertungen der geplanten Situation und auch in der Falschbewertung erkannter Konflikte zeigen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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, 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. Ein Unterlassen entsprechender Bewertungen oder eine Falschbewertung erkannter Konflikte ist ebenfalls nicht erkennbar, da in den Stellungnahmen der zuständigen Behörden und

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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 Schallimissionen somit zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen werden können." Zustimmung wird auch zur Luftschadstoffimmissionsprognose geäußert. In der Stellungnahme 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 dem Vorhaben zu. Auch die tiefgründige Überprüfung der von der Einwenderin nachgereichten eigenen Untersuchungen haben ergeben, dass keine gebotenen gutachterlichen Untersuchungen unterlassen und erkannte Konflikte nicht falsch bewertet worden sind.
Aus der Sicht der Eigentümerin der Liegenschaft Kantorstraße … ergeben sich subjektive Belastungen in nicht hinnehmbarem Umfange, insbesondere aus den Aspekten verkehrliche Belastung und Lärmimmissionen. Beide Gesichtspunkte sind eng miteinander verknüpft, da die sich	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die unterstellte unzureichende verkehrstechnische Untersuchung und die sich daraus ergebenden unvollständigen Erhebungen potentieller Belastungen liegen nicht vor, wie im vorherigen Anstrich der Abwägung

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
unzureichende verkehrstechnische Untersuchung aufgrund der sich daraus ergebenden unvollständigen Erhebung potentieller Belastungen der Liegenschaft in der Schallimmissionsprognose, nämlich in der Verkehrslärmbelastung, fortsetzt. Es lässt sich deutlich erkennen, dass die verkehrstechnische Studie wesentliche Punkte, die zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung der Kantorstraße führen würden, ausblendet oder schlicht unterschlägt und die ausdrücklich angesprochenen und untersuchten Belastungen der Kantorstraße in signifikanter Weise verharmlost, um auf diese Weise zu aus Sicht der Planung noch vertretbaren Ergebnissen zu kommen. Dies widerspricht nicht nur einer der zentralen stadtplanerischen Prämissen der Stadt Dessau, 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 ignoriert die begründeten Befürchtungen der Anlieger und nimmt eine wesentlich über das zumutbare Maß hinausgehende Belastung sehenden Auges in Kauf. Die offenkundig viel zu gering bemessene Verkehrsbelastung der Kantorstraße führt hinsichtlich des Verkehrslärms zu unzutreffenden Eingangsdaten in die Schallimmissionsprognose des Büros MFPA, welches dann zu dem Ergebnis gelangen kann, dass die Immissionsbelastung am Immissionsort IO 16 (Kantorstraße 52, in direkter Nachbarschaft zur Liegenschaft unserer Mandantin) als gerade noch im Rahmen der Vorgaben der TA Lärm befindlich beurteilt werden könnte. Die Planung meint, sich dann über die verbleibenden Bedenken mit einer untauglichen Alibimaßnahme, nämlich der	dargelegt und in den folgenden Anstrichen noch einzeln erläutert. Dem Grundsatz der Vermeidung der Verlagerung von Verkehrsströmen in das Nebennetz wird gerade mit dieser Planung gefolgt, da zum Beispiel eine Variante, die die Kantorstraße deutlich mehr belastet (Zu- und Abfahrt zur Parkhauszufahrt Rennstraße nur über Kantorstraße, siehe Schallimmissionsprognose S. 8 oben Variante 1) wegen zu hoher Lärmbelastungen der Kantorstraße verworfen worden ist. Da in der Schallimmissionsprognose nachgewiesen wird, dass es mit der festgesetzten Maßnahme (Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße) zu keiner Erhöhung der Belastung kommt, wird mit der Lösung die angeführte Prämisse eingehalten. Gerade diese als "untaugliche Alibimaßnahme" bezeichnete Lärmminderungsmaßnahme, die im VE-Plan als textliche Festsetzung 23 aufgenommen worden ist, erbringt eine Minderung von 3 dB(A), d. h. eine beachtliche Minderung durch den Wegfall des bis dahin gebotenen Zuschlages für die Straßenoberfläche D_{stro} (siehe RLS 90, Tab. 4, Zeile 4, Spalte 2). 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. Im vorliegenden Schreiben wird im letzten Absatz des Unterpunktes 2.1 die Erhöhung um 3 dB(A) durch die Verkehrszunahme als beachtlich eingestuft, während die Minderungsmaßnahme der Asphaltierung um 3 dB(A) als untauglich abqualifiziert wird. Im Punkt 1.4 der vorliegenden Abwägung wird nachgewiesen, dass es auch bei sachgerechter Anwendung eines anderen Berechnungsverfahrens nicht zu höheren Verkehrsbelastungen in der Kantorstraße kommt.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Asphaltierung eines Teils der Kantorstraße, behelfen zu können.	
Diese Vorgehensweise dient deutlich erkennbar nur dem Zweck, vordergründig auch für die Anlieger (gerade noch) zumutbare Ergebnisse an Verkehrs- und Verkehrslärmbelastung nachzuweisen. In der Summe führten die Folgen dieser Vorgehensweise und die sich daran anschließenden Auswirkungen zu einer Entwertung der Liegenschaft unserer Mandantin, die enteignungsähnliche Züge annähme.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Da weder zulässige Grenzwerte für Verkehrsbelastungen nach Realisierung der Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße überschritten werden noch die derzeit schon vorhandene Lärmbelastung erhöht wird, kommt es in keiner Weise auch nur ansatzweise zu einer Entwertung der Liegenschaft. Enteignungsähnliche Züge nach den §§ 39-44 BauGB oder anderer Art liegen nicht vor.
Im Folgenden werden erhebliche Mängel der verkehrstechnischen Studie sowie der Lärmimmissionsprognose aufgezeigt werden, wie sie bereits ohne gutachterliche Unterstützung erkennbar wurden. Um ihren Obliegenheiten in der Planoffenlage nachzukommen, lässt die Einwenderin die folgenden Aspekte vortragen. Darüber hinaus hat die Einwenderin Fachbüros mit der gutachterlichen Untersuchung von verkehrstechnischer Studie und Lärmimmissionsprognosen beauftragt. Die seriöse Ausarbeitung nimmt allerdings mehr Zeit in Anspruch, als der Einwenderin im Rahmen der Offenlage verbleibt. Über die folgende Darstellung hinaus und insbesondere unter Vertiefung der angeführten Aspekte werden in Kürze gutachterliche Bewertungen nachgereicht	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme wie folgt berücksichtigen. Sich aufdrängende, von der Planung in jedem Falle selbsttätig zu berücksichtigende Aspekte wurden nicht vorgebracht, wie in der folgenden Abwägung detailliert nachgewiesen wird. In den Stellungnahmen der zuständigen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind ebenfalls keinerlei Anhaltspunkte für solche Aspekte erkennbar. Die Stadt Dessau wird die am 09.02.2007 eingegangene Gutachterliche Untersuchung einer verkehrstechnischen Studie zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße" vom Februar 2007 des Büros Runge + Küchler und das Schreiben vom 06. Februar 2007 der TÜV Rheinland

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
werden. Die Einwenderin ist sich bewusst, dass solches auch unter Berücksichtigung ihrer Obliegenheiten als beeinträchtigte Grundstückseigentümerin nach den Vorgaben des BauGB nicht erforderlich wäre, da es sich um sich aufdrängende, von der Planung in jedem Falle selbsttätig zu berücksichtigende Aspekte handelt. Nichtsdestotrotz will sich die Einwenderin mit dieser Stellungnahme und den nachfolgenden Gutachten zum Planentwurf im Verfahren beteiligen.	Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH "Prüfung des schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH auf Plausibilität" in die vorliegende Abwägung einstellen.
1. EINWENDUNGEN GEGEN DIE VERKEHRSTECHNISCHE STUDIE DES BÜROS VERKEHRS SYSTEMKONSULT GMBH, STAND AUGUST 2006 **1.1. Zu niedrig kalkulierte Verkehrsbewegungen der Zu und Abfahrtsverkehre** Mit durch nichts belegtem Hinweis auf den in Dessau angeblich hohen Radverkehrsanteil und ohne fundierte Begründung geht die verkehrstechnische Studie von einer gezielt zu niedrig angesetzten Prognose für Zu- und Abfahrtsverkehre im Personenindividualverkehr aus. Sowohl die Bemessung der abzufertigenden Pkw-Stunde an den Abfertigungsanlagen des Parkhauses als auch die prognostizierten Ziel- und Quellverkehre sind ergebnisorientiert unrealistisch angesetzt, wie die nachzureichende gutachterliche Untersuchung zeigen wird. Über die grundsätzlich zu niedrige Bemessung hinaus lässt die vorliegende Studie auch rele-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Grundlage für die Bemessung der Zu- und Abfahrtsverkehre für das Shopping- und Dienstleistungscenter bildet die in den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ausgewiesenen Kennziffern zur Ermittlung der spezifischen Tagesverkehrsaufkommen. Die EAR 05 ist anerkannte Regel der Technik. In Punkt 3.3 der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung eines Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau des Büros VSC Halle ist

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
vante Spitzenwerte, wie etwa an Samstagen im Allgemeinen und bei außergewöhnlichen Verkaufsveranstaltungen im Besonderen außer Betracht. Die subjektiv erhebliche und auch objektiv messbare Belastung der Anwohnern lässt sich indes nicht an gemittelten Werten erkennen, sondern ist darauf angewiesen, dass Worst-Case-Szenarien die Grundlage der Betrachtung bilden. Dies ist im vorliegenden Falle nicht geschehen.	die Herleitung des Tagesverkehrsaufkommens vollständig und nachvollziehbar sowie unter Bezug auf die EAR 05 dargestellt. Die Berechnungsgrundlagen werden hier noch einmal dargelegt. Bezüglich des objektbezogenen Stellplatzbedarfes war die Verkehrsquelle "Läden, Geschäftshäuser" gemäß Tabelle B-1 zu berücksichtigen. Hinsichtlich der Kenngrößen des Parkraumbedarfs ist der Gebietstyp "Stadtkerngebiet in Oberzentren mit weniger als 400.000 Einwohnern" maßgebend. Damit sind die Angaben in den Tabellen D-1 und D-3 anzuwenden. Bei den "Grunddaten zur verkehrstechnischen Bemessung" waren in der Tabelle K-1 die Nachfragegruppen "Kunden von Verbrauchermärkten" bzw. "Kunden von SB-Warenhäusern am Stadtrand" vergleichend heranzuziehen. Der gewählte Wert der spezifischen maßgebenden Belastung von 1,10 ist bezogen auf den geplanten Mix von Fachmärkten als optimistisch anzusehen. Bezogen auf den Samstag liegt dieser Wert sogar am oberen Level der angegebenen Spannen des Zu- und Abflusses. Im Übrigen werden Straßenverkehrsanlagen generell nicht nach einzeln selten auftretenden Spitzenverkehrsereignissen bemessen. Damit beruht das ermittelte Verkehrsaufkommen auf gültigen und aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsforschung. In die Ermittlung des Verkehrsaufkommens des Parkhauses gemäß EAR 05 geht nicht der stadtspezifische Anteil der ÖPNV-Nutzer und Radfahrer ein. Ungeachtet dessen ist der Radfahreranteil am Stadtverkehr in Dessau mit ca. 24% sehr hoch (Quelle: VEP 05). Die Anbindung des Shopping- und Dienstleistungscenters an alle Straßenbahnlinien und an 4 Stadtbuslinien sichert eine ausgezeichnete ÖPNV-Erschließungsqualität. Die Basis der

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	verkehrstechnischen Berechnungen bilden nicht „gemittelte Werte“, sondern die auf der Grundlage der EAR 05 ermittelten Spitzenstundenwerte des zu- und abfließenden Verkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters. Auch durch die Karstadt Warenhaus GmbH veröffentlichte Vergleichszahlen verdeutlichen den realistischen Ansatz der EAR 05. Der Vergleich des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem durch die Karstadt Warenhaus GmbH mit Schreiben vom 30.11.2006 mitgeteilten Verkehrsaufkommen der Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters zeigt, dass das Verkehrsaufkommen für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem Verkehrsaufkommen des Rathauscenters korreliert und somit auch den spezifischen Verkehrsbedingungen in Dessau entspricht. Die Karstadt Warenhaus GmbH weist für die mit 850 Pkw-Stellplätzen ausgestattete Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters ca. 950.000 Parkhauseinfahrten pro Jahr aus. Unter Ansatz von 300 Verkaufstagen im Jahr sind dies ca. 3200 Parkhauseinfahrten pro Tag. Für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters wurden auf Basis der EAR 05 ebenfalls ca. 3000 Parkhauseinfahrten pro Tag ermittelt. Die geplante Kapazität des Parkhauses liegt mit 630 Stellplätzen deutlich unter der Kapazität der Tiefgarage des Rathauscenters. Gleiches gilt auch für die Verkaufsfläche, die im Rathauscenter deutlich über der geplanten Verkaufsfläche des künftigen Shopping- und Dienstleistungscenters liegt. Dieser Vergleich zeigt, dass die Größenordnung des ermittelten Verkehrsaufkommens für das Shopping- und Dienstleis-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	tungscenter im oberen Bereich des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens liegt. Wie im Punkt 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert nachgewiesen, führt auch das in der nachgereichten gutachterlichen Untersuchung angewandte Berechnungsverfahren bei sachgerechter Anwendung zu keinem anderen Ergebnis. Damit wird deutlich, dass die zugrunde gelegten Berechnungsansätze des technischen Regelwerkes für Dessau zutreffen und das geforderte Worst-Case-Szenarium betrachtet worden ist.
1.2. Unrealistische Annahmen zur Verkehrsverteilung Von der Betrachtung der prognostizierten Gesamtverkehre abgesehen, zeichnet sich die verkehrstechnische Studie insbesondere auch dadurch aus, dass sie für die Kantorstraße unrealistisch und unzutreffend niedrige relative Verkehrsfrequenzen unterstellt. Zur Aufteilung des Verkehrsaufkommens wird auf Seite 6 der verkehrstechnischen 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. Dies erstaunt, ist doch davon auszugehen, dass sämtliche Center-Besucher der bevölkerungsreichen südlichen Stadtteile den Weg zum Einkaufscenter über die Verkehrsführung finden sollen. Das noch vorzulegende Gutachten wird in diesem Punkt die Fehlannahmen der verkehrstechnischen Studie offen legen. Die Annahme der Zufahrt zum Einkaufscenter mit einem Anteil von 80 % des	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die für die Kantorstraße angesetzte Belegung von 1.000 Kfz pro Tag ist nicht unzutreffend niedrig, sondern basiert auf vorliegenden Zähldaten von 1995 und 2001, die entsprechend der prognostizierten Verkehrszunahme hochgerechnet und auf 1.000 Kfz / d aufgerundet wurde. Auf der Grundlage der Einwohnerzahlen, des Regionalverkehrsaufkommens und der Struktur des Straßenhauptnetzes (insbesondere des Tangentennetzes) ist die Verteilung des Zielverkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters gemäß nachstehender Tabelle ermittelt wurde. Ermittlung der Verteilung des Zielverkehrs zum Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters auf Basis der Einwohnerverteilung und der Regionalverkehrsverteilung 2003 (Quelle: VEP `05)

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Verkehrsaufkommens über die Askanische Straße und lediglich 20 % über die Kantorstraße zum geplanten Center ist in keiner Weise plausibel.	

Stadtteil	EW 2003	Askanische Str. a.R. West		Kavalierstraße a.R. Nord		Askanische Str. a.R. Ost		Franzstr. a.R. Süd	
	EW	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner
innerst. Nord	11149	0%	0	50%	5575	50%	5575	0%	0
innerst.Mitte	10253	25%	2563	25%	2563	25%	2563	25%	2563
innerst. Süd	9891	25%	2473	0%	0	25%	2473	50%	4946
Süd	7404	0%	0	0%	0	25%	1851	75%	5553
Haideburg	1375	0%	0	0%	0	25%	344	75%	1031
Törten	2703	0%	0	0%	0	100%	2703	0%	0
Mildensee	2201	0%	0	0%	0	100%	2201	0%	0
Waldersee	2663	0%	0	0%	0	100%	2663	0%	0
Ziebigk	6219	0%	0	100%	6219	0%	0	0%	0
Siedlung	5159	50%	2580	50%	2580	0%	0	0%	0
Großkühnau	1070	25%	268	75%	803	0%	0	0%	0
Kleinkühnau	1832	100%	1832	0%	0	0%	0	0%	0
West	953	75%	715	0%	0	25%	238	0%	0
Alten	4367	75%	3275	0%	0	25%	1092	0%	0
Kochstedt	4238	0%	0	0%	0	100%	4238	0%	0
Mosigkau	2267	50%	1134	0%	0	50%	1134	0%	0
Zoberberg	3923	50%	1962	0%	0	50%	1962	0%	0
Kleutsch	434	0%	0	0%	0	100%	434	0%	0
Sollnitz	285	0%	0	0	0	100%	285	0%	0
Summe	78386		16800		17739		29754		14093
Prozent			**21,4%**		**22,6%**		**38,0%**		**18,0%**
Region	Kfz 2003	Askanische Str. a.R. West		Kavalierstraße a.R. Nord		Askanische Str. a.R. Ost		Franzstr. a.R. Süd	
	Kfz/24h	Anteil	Kfz/24h	Anteil	Kfz/24h	Anteil	Kfz/24h	Anteil	Kfz/24h
Nord	15905	10%	1591	80%	12724	10%	1591	0%	0
Ost	14654	0%	0	0%	0	100%	14654	0%	0
Süd	10172	0%	0	0%	0	20%	2034	80%	8138
West	10880	80%	8704	0%	0	20%	2176	0%	0
Summe	51611		10295		12724		20455		8138
Prozent			**19,9%**		**24,7%**		**39,6%**		**15,8%**

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Die Tabelle zeigt, dass die durch das Büro VSC Halle angenommene Größenordnung des Verkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters in der Kavalierstraße mit 20 %, Askanischen Straße-Ost mit 40 %, Franzstraße/Kantorstraße mit 20 % und Askanische Straße-West mit 20 % sowohl für den Einwohnerverkehr als auch für den Regionalverkehr Gültigkeit besitzt. Die aus vorgenannter Verkehrsverteilung resultierenden Verkehrsbelastungen für den zufließenden und abfließenden Centerverkehr sind Gegenstand der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Verkehrstechnischen Studie des Büros VSC Halle. Aus den Ergebnissen der verkehrstechnischen Berechnungen von VSC ergibt sich, dass die prognostizierten Zu- und Abfahrtsverkehre des Centerparkhauses durch die konzipierten Verkehrsanlagen problemlos aufgenommen werden. Verdrängungseffekte im Nebenstraßennetz können somit ausgeschlossen werden. Wie im Punkt 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert nachgewiesen, ergeben sich auch bei sachgerechter Verwendung ortsspezifischer Verkehrsdaten und der Beachtung der verkehrsgeografischen Situation bei dem gewählten Verfahren der nachgereichten gutachterlichen Untersuchung keine andere Verteilung.
Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Leistungsfähigkeit der sog. Museumskreuzung erheblichen Zweifeln unterliegt und namentlich die Einfahrtssituation um neuen Parkhaus an der Askani-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die sich aus der Verkehrsverteilung ergebenden Belastungen für die Askanische Straße sind Gegenstand der Leistungsfähigkeitsbetrachtun-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
schen Straße mit der über alle Maßen konfliktträchtigen Linksabbiegersituation mit großer Wahrscheinlichkeit in den Spitzenstunden überfordert sein wird. Nicht ohne Grund sieht die städtebauliche Rahmenplanung der Stadt Dessau zur Umgebung der Museumskreuzung die Anbindung an die Askanische Straße über einen Pkw-Tunnel vor. Dies sollte der Entlastung der Museumskreuzung dienen, doch fiel diese vorzugswürdige Lösung, wie die verkehrstechnische Studie auf Seite 3 in der Einleitung ausführt, Wirtschaftlichkeitserwägungen des Investors zum Opfer. Mit der vorhersehbaren Überlastung von Museumskreuzung und der nördlicher Parkhauszu- und -abfahrt wird den Verkehrsteilnehmern in kürzester Zeit die südliche Parkhauseinfahrt über die Franz- und Kantorstraße als problemloser und damit vorzugswürdig erscheinen. Dies wird dann zu einer Belastung der südlich des Einkaufscenters gelegenen Nebenstraßen, insbesondere der Kantorstraße, führen, die weit über den all zu optimistischen Annahmen von 20 % der Gesamtzielverkehre liegen wird.	gen der Verkehrstechnischen Studie zur Erschließung eines Shopping- und Dienstleistungscenters des Büros VSC Halle. Aus den Ergebnissen der verkehrstechnischen Berechnung ergeben sich Leistungsfähigkeitsreserven in der Askanischen Straße, die sicherstellen, dass die prognostizierten Zu- und Abfahrtsverkehre des Centerparkhauses durch die konzipierten Verkehrsanlagen problemlos aufgenommen werden. Es fahren in der Spitzenstunde durchschnittlich 4 Fahrzeuge pro Minute über die Askanische Straße und ein Fahrzeug über die Kantorstraße in das geplante Center. Eine "Überforderung" des Anschlusses Askanische Straße konnte in den durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen anhand des aktuellen Spitzensignalzeitenplanes (SZP 1) der Lichtsignalanlage "Museum" gemäß den Angaben im Punkt 5.3 der Studie nicht festgestellt werden. Verdrängungseffekte ins Nebenstraßennetz können somit ausgeschlossen werden. Der angesprochene Tunnel war nie aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich, sondern wurde als direkte Zufahrt zu der damals konzipierten Tiefgarage und aus gestalterischen Gründen in der städtebaulichen Rahmenplanung Museumskreuzung vom August 1998 präferiert.
Es lässt sich feststellen, dass sich schon bei erster Betrachtung aus zwei Aspekten die offenkundige Fehlbeurteilung der Verkehrsbelastung in der Kantorstraße ergibt. Zum einen ist die Frequenz der Zu- und Abfahrtverkehre mit 20 % des Gesamtaufkommens deutlich zu niedrig an-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie die zwei vorhergehenden Anstriche der Abwägung zweifelsfrei zeigen, liegt keinerlei Fehlbeurteilung der Verkehrsbelastung vor. Die Verteilung des Gesamtaufkommens ist aufgrund der Verkehrsnetzstruktur

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
gesetzt. Zum anderen bleibt außer Betracht, dass die Anbindung des Parkhauses im Norden an die Askanische Straße mit der Aufnahme von 80 % der Zu- und Abfahrtverkehre überfordert sein würde.	und der Einwohnerverteilung sachgerecht ermittelt und die Anbindung des Parkhauses in der Askanischen Straße ist ohne negative Auswirkungen auf die Museumskreuzung möglich.
1.3. Nichtberücksichtigung abfließender Verkehre in der Kantorstraße Des Weiteren tritt an Fehleinschätzungen der verkehrstechnischen Studie der Umstand hinzu, dass für die Kantorstraße keinerlei abfließende Verkehre berücksichtigt worden sind. Die Darstellung auf Blatt Nr. 2 der Anlagen zum verkehrstechnischen Gutachten sieht keinerlei abfließenden Verkehr für die Kantorstraße vor. Hierzu fehlt jegliche Begründung in der verkehrstechnischen Studie. Entscheidend ist, dass ausfahrende Verkehre an der südlichen Parkhausausfahrt in der Rennstraße ohne verkehrstechnische Lenkung frei werden entscheiden können, ob sie das Parkhaus über die Renn- und Franzstraße, über die Kantorstraße und die Askanische Straße in nordöstlicher Richtung oder aber über die südliche Kantor- und die Franzstraße verlassen wollen. Der Weg, den die Verkehrsteilnehmer wählen, wird maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestimmt werden. Bei den gegenwärtigen Annahmen der verkehrstechnischen Studie und bei Betrachtung des bereits angeführten Blattes Nr. 2 zu derselben ist unschwer erkennbar, dass die Abfahrt über die Askanische Straße Richtung Osten und Norden zum Nadelöhr werden muss.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Für die aus der Parkhausausfahrt Rennstraße ausfahrenden Pkw wird ein Rechtsabbiegegebot angeordnet. Damit wird die Nutzung der Kantorstraße für abfahrende Kundenverkehre grundsätzlich untersagt. Auch ohne diese verkehrslenkende Maßnahme ist die Fahrtrichtung über die Kantorstraße völlig unwahrscheinlich, da diese Fahrtroute keine realistischen Alternativen darstellt. Da an der Einmündung Kantorstraße in die Franzstraße kein Linksabbiegen möglich ist, sondern nur rechts abgebogen werden darf, gelangt der Pkw wieder zur Einmündung Rennstraße. Die Umwegefahrt beträgt 360 m mit einem zusätzlichen Abbiegevorgang. Eine Ausfahrt in Richtung Einmündung Kantorstraße / Askanische Straße ist ebenfalls nicht sinnvoll, da an der dortigen Lichtsignalanlage nur eine Mindestfreigabezeit von 6 Sekunden zur Verfügung steht. Eine 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 An-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Zu Zeiten starker Verkehrsbelastung wird es bei der westlichen Abfahrt zur Askanischen Straße erkennbar zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommen müssen, so dass sich ein großer Teil des abfließenden Verkehres über die südliche Parkhausausfahrt und somit über Renn- und Kantorstraße seinen Weg bahnen muss. Die Verbindung Renn- und Franzstraße wird dabei kaum in Betracht kommen können, da sich zwischen der Parkhausausfahrt Rennstraße und der Kreuzung mit der Franzstraße die südliche, stark frequentierte Anlieferzone für das Einkaufscenter befindet. Es ist zu unterstellen, dass sich in diesem Bereich erhebliche Lkw-Verkehre einstellen werden, so dass der Pkw-Verkehr sich andere Möglichkeiten suchen muss. Wenn dann aber, wie bereits ausgeführt, der Weg über nördliche Kantorstraße und Askanische Straße überlastet ist, werden die Verkehrsteilnehmer versuchen, den Bereich über die südliche Kantorstraße und die Franzstraße zu verlassen. Diese Verkehre, mögen sie ganz erheblich sein, wie die Einwenderin befürchtet oder mögen sie von geringerer Intensität sein, werden in der verkehrstechnischen Studie völlig ignoriert. Egal, wie man das Potential über die Kantorstraße abfließender Verkehre quantifiziert; die Abarbeitung dieses offenkundigen Konflikts und die Beurteilung solcher sich geradezu aufdrängender Überlegungen, wäre ein wesentlicher Teil der verkehrstechnischen Studie gewesen. Dies zu unterlassen ist geradezu sträflich und generiert ein Ermittlungs- und damit Abwägungsdefizit signifikanten Ausmaßes.	wohner), 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Auch in der Begründung zum Vorhaben und Erschließungsplan Nr. 37 zeigen sich keine inhaltlich weiterführenden Überlegungen. Auf Seite 21 der Begründung wird zwar ausgeführt, dass eine Ausfahrt über die (südliche) Kantorstraße gegenüber anderen Alternativen einen Umweg darstelle und zeitaufwendiger und somit weniger wahrscheinlich sei, doch stellt dies wahrlich keine fundierte Abwägung und Begründung für das völlige Ausblenden abfließender Verkehre in der südlichen Kantorstraße dar. Die angenommen (und im Übrigen durch nichts belegten) Nachteile des höheren Zeitaufwandes und des Umwegs relativieren sich nämlich rasch, wenn die zur Alternative stehenden Wege überlastet, verstopft und damit noch weniger nutzbar sind. Die erhebliche Unterlassung aus der verkehrstechnischen Studie setzt sich somit in der Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan fort.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme teilweise in der Satzungsfassung der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Auf Seite 21 der Begründung werden das Abbiegeverbot und die Länge der Umwegfahrt von 360 m und die dafür notwendige Zeit (einschließlich der notwendigen Haltevorgänge beim Einfahren auf übergeordnete Straße) ergänzt. Wie oben nachgewiesen, ist eine "Verstopfung" in keiner Weise zu befürchten. Eine erhebliche Unterlassung in der verkehrstechnischen Studie liegt demnach nicht vor und setzt sich in der Begründung nicht fort. Die Ergänzung in der Begründung dient nur der Präzisierung eines schon berücksichtigten Sachverhaltes.
1.4. Nichtberücksichtigung zu- und abfließender Lkw-Verkehre Die verkehrstechnische Studie berühmt sich, die Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters zu untersuchen. Was die Lkw-Anlieferverkehre anbelangt, ist dies jedoch zu einem wesentlichen Teil unterblieben. In der verkehrstechnischen Studie und in der Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan fehlen weitgehend Ermittlungen und Abwägungen zur Belastung durch Lkw-Lieferverkehre. Die verkehrstechnische Studie befasst sich allen Ernstes nahezu ausschließlich	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme teilweise in der Satzungsfassung der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Lkw-Lieferverkehre sind in der Schallimmissionsprognose ausführlich dargestellt und in den Berechnungen berücksichtigt. Die Anzahl der Lieferfahrzeuge und die Anfahrtshäufigkeit ist in Anlage 4 des Gutachtens, die Fahrbewegungen im Punkt E 3 (S. 13-14, explizit Tabelle 5 auf

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
mit Pkw-Verkehren. Zur Lkw-Betrachtung finden 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 verkehrstechnischen Studie). Es fehlt jegliche substantiierte Darstellung, Überlegung und Abwägung zur Anzahl der Liefer-Verkehre, die zu den drei vorgesehenen Lieferzonen und wieder weg von diesen geführt werden sollen. Für die Kantorstraße und damit für die Liegenschaft der Einwenderin bedeutet dies, dass die Möglichkeit zu- und abfahrender Lkw und Kleintransporter durch die Kantorstraße zur südlichen Anlieferzone und zur Anlieferzone Georgenstraße völlig unberücksichtigt bleibt. Dies ist eine unverzeihliche Unterlassung der verkehrstechnischen Studie; dieser Umstand stellt ein massives Ermittlungs-, Bewertungs- und somit potentielles Abwägungsdefizit dar. Unsere Mandantin muss begründet befürchten, dass Lieferverkehre in erheblichem Umfang die südliche Kantorstraße nutzen und somit das Verkehrslärmpotential signifikant erhöhen werden.	S. 14), E 8 (S. 16, Tabelle 6) und E 10 (S. 17, Tabelle 8) und die Fahrwege in der Anlage 1 aufgeführt und dargestellt. Diese Angaben werden in der Begründung unter Punkt 6.2 ergänzt. Neue Erkenntnisse gehen von dieser Ergänzung nicht aus, da dieser Sachverhalt in der Schallimmissionsprognose berücksichtigt und die Auswirkungen beschrieben sind. Somit ist eine substantielle Darstellung vorhanden und es gibt Überlegungen und Abwägungen zur Anzahl der Lieferverkehre. 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 (siehe Schallimmissionsprognose (Tabelle 2, S. 10 letzte Zeile). 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 Tabelle 2, S. 10, Zeile Rennstraße). Eine Zu- oder Abfahrt über die Rennstraße zur Kantorstraße ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Direkt östlich des Anlieferbereiches Rennstraße wird dazu ein Durchfahrtsverbot für Lkw verkehrsbehördlich angeordnet. Dieser Sachverhalt wird in der vorliegenden Begründung ergänzt. Auf Grund des geringfügigen Anteils der Lieferverkehre von nur ca. 1,5 % (max. 45 Fahrzeuge pro Werktag) am Verkehrsaufkommen

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	des Shopping- und Dienstleistungscenters (Parkhausverkehr ca. 3000 Pkw pro Werktag) besitzt der Lieferverkehr einen zu vernachlässigenden Einfluss auf das Gesamtverkehrsaufkommen im Umfeld des Centers und auf die diesbezüglichen verkehrstechnischen Leistungsfähigkeitsuntersuchungen. Somit ist der Lieferverkehr nicht für die verkehrstechnischen Leistungsuntersuchungen der VSC-Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters von Belang. Ein Ermittlungs- und Bewertungsdefizit und somit potentielles Abwägungsdefizit kann somit ausgeschlossen werden. Eine signifikante Erhöhung des Verkehrspotentials in der südlichen Kantorstraße über das zutreffend ermittelte und berücksichtigte Maß hinaus ist nicht zu befürchten.
1.5. Weitere abwägungsrelevante Gesichtspunkte Weitere Mängel der verkehrstechnischen Studie sowie die Vertiefung vorstehender Aspekte werden in einer gutachterlichen Untersuchung aufgeführt werden, die die Einwenderin in Auftrag gegeben hat. Bereits an dieser Stelle wollen wir stichpunktartig folgende Aspekte zur Kenntnis bringen:	
• Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens erfolgt rein theoretisch ohne die Berücksichtigung der im Einkaufszentrum tatsächlich geplanten Nutzungen und entsprechend den Erfahrungswerten vergleichbarer Zentren. Dies ist unzureichend.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters basiert auf der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Straßen- und Verkehrswesen. Damit beruht das ermittelte Verkehrsaufkommen auf gültigen und aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsforschung und den gültigen Regeln der Technik. Der Vergleich des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem durch die Karstadt Warenhaus GmbH mit Schreiben vom 30.11.2006 mitgeteilten Verkehrsaufkommen der Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters zeigt, dass das Verkehrsaufkommen für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem Verkehrsaufkommen des Rathauscenters korreliert und somit auch den spezifischen Verkehrsbedingungen in Dessau entspricht. Die Karstadt Warenhaus GmbH weist für die mit 850 Pkw-Stellplätzen ausgestattete Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters ca. 950.000 Parkhauseinfahrten pro Jahr aus. Unter Ansatz von 300 Verkaufstagen im Jahr sind dies ca. 3200 Parkhauseinfahrten pro Tag. Für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters wurden auf Basis der EAR 05 ebenfalls ca. 3000 Parkhauseinfahrten pro Tag ermittelt. Die geplante Kapazität des Parkhauses liegt mit 630 Pkw-Stellplätzen deutlich unter der Kapazität der Tiefgarage des Rathauscenters. Gleiches gilt auch für die Verkaufsfläche, die im Rathauscenter deutlich über der geplanten Verkaufsfläche des künftigen Shopping- und Dienstleistungscenters liegt. Dieser Vergleich zeigt, dass die Größenordnung des ermittelten Verkehrsaufkommens für das Shopping- und Dienstleistungscenter im oberen Bereich des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens liegt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Die verkehrstechnische Studie beruft sich mehrfach auf „Gebietstypen“. Das zu beurteilende Einkaufszentrum stellt jedoch eine Einzelnutzung dar, die aufgrund ihrer Öffnungszeiten ein anderes Besucherverhalten aufweisen wird als die erwähnten „Stadtkerngebiete“.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters basiert auf der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Damit beruht das ermittelte Verkehrsaufkommen auf gültigen und aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsforschung. Die Einstufung des Standortes des Shopping- und Dienstleistungscenters in den Gebietstyp Stadtkerngebiet resultiert nachvollziehbar aus seiner Innenstadtlage. Der Vergleich des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem durch die Karstadt Warenhaus GmbH mit Schreiben vom 30.11.2006 mitgeteilten Verkehrsaufkommen der Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters zeigt, dass das ermittelte Besucherverhalten für den Bereich der Pkw-Nutzer für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem Verkehrsaufkommen des Rathauscenters korreliert und somit auch den spezifischen Verkehrsbedingungen in Dessau entspricht. Die rechnerische Darlegung wurde in den vorhergehenden Punkten der Abwägung geführt. Das unterstellte "andere Besucherverhalten" als für den ausgewählten Gebietstyp "Stadtkerngebiet" ist nicht zu erkennen und es liegen auch keine dahingehenden Anhaltspunkte vor. Andere Gebietstypen der EAR 05 entsprechen nicht der Situation. Da Dessau nach Landesentwicklungsplan ein Oberzentrum ist, darf der Gebietstyp "Stadtkerngebiet in Mittelzentren" nicht angesetzt werden. Ebenso ist der Gebietstyp "Stadtkernnahes Altbaugebiet" nicht zutreffend. Auch liegt kein reines oder allgemeines

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Wohngebiet, Gewerbe- oder Industriegebiet vor. Daher ist die Gebietstypenwahl sachgerecht erfolgt.
• Herausgestellt werden in der verkehrstechnischen Studie eine sehr gute ÖPNV-Anbindung und ein hoher Radverkehrsanteil. Nicht erwähnt wird, dass die Dessauer Bürger nach einer Umfrage für Einkaufswege zu 70 % das Auto benutzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters basiert auf der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. In die Ermittlung des Verkehrsaufkommens des Parkhauses gemäß EAR 05 geht der stadtspezifische Anteil der ÖPNV-Nutzer und Radfahrer nicht ein. Deshalb hat diese Aussage keinerlei Einfluss auf die vorliegenden Berechnungen. Sie dient nur zur Untermauerung der Standortwahl am Schnittpunkt aller drei Dessauer Straßenbahnlinien und zur Begründung der notwendigen Einordnung von großzügig bemessenen Radabstellanlagen und der Einbindung des Centers in das bestehende Radwegenetz.
• Nur 40 % des Verkehrsaufkommens des geplanten Einkaufsverkehrs wird als „zusätzlicher Verkehr“ bewertet. 60 % werden als „gebrochener Durchgangsverkehr‘ bezeichnet. Diese Annahmen widersprechen den Erfahrungswerten von Praxis und Literatur, wonach der „gebrochene Durchgangsverkehr“ je nach Lage des Standortes im Allgemeinen bei 5 bis 35 % des Verkehrsaufkommens liegt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die in der verkehrstechnischen Studie getroffene Annahme, dass der Quell- und Zielverkehr des Shopping- und Dienstleistungscenters sowohl aus neuen als auch aus schon bestehenden innerstädtischen Einkaufsverkehren gebildet wird, basiert auf dem nachgewiesenen Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Einkaufsverkehrs und dem Anstieg der Verkaufsflächen. Die durch die TU Dresden im Rahmen der

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Erhebungsreihe „System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)“ ermittelten Daten über die Entwicklung des Einkaufsverkehrs in Dessau zeigen, dass der Anstieg der Kfz-Einkaufsfahrten deutlich unter dem Anstieg der Verkaufsflächenentwicklung liegt.
Der Zusammenhang zwischen Entwicklungsintensität des Einkaufsverkehrs (Quelle-Ziel-Gruppen Wohnen-Einkauf und Einkauf-Wohnen) und der Entwicklung der Einzelhandelsflächen ist in nachstehender Tabelle dargestellt.

Jahr	1993*/1994**	1996*/1998**	2000*/2003**	Anstieg von 1994 bis 2000 in %
F/P,d für o. g. QZG	0,331 F/P,d	0,330 F/P,d	0,374 F/P,d	Anstieg um 13%
Verkaufsfläche in m^2	73.550 m^2	189.750 m^2	194.600 m^2	Anstieg um 165%

*Jahr der Erhebung der Verkaufsfläche (Quelle: Amt für Wirtschaftsförderung)
**Jahr der Erhebung der Verkehrsdaten (Quelle: Tab. 6.4 SrV 1994, 1998, 2003)
F/P,d = Fahrten pro Person und Tag
QZG = Quelle-Ziel-Gruppe

Der Anstieg der Verkaufsflächen in Dessau um 165 % hat lediglich einen Anstieg des motorisierten Einkaufsverkehrs um 13 % erzeugt.
Ausgehend von diesem Sachzusammenhang wird in der Verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Centers begründet davon ausgegangen, dass der Besucherverkehr zum Center sich in zusätzlichen (neuen) Verkehr und in gebrochenen (vorhandenen) Verkehr untergliedert. Durch die Errichtung des Einkaufs- und Shoppingcenters wird das

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	innerstädtische Verkaufsflächenangebot von ca. 55.000 m^2 auf 73.000 m^2 erhöht. Das ist ein Anstieg um ca. 33 %. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitsaufschlages wurde der Anteil der durch das Center im Bereich der Museumskreuzung neu erzeugten Kfz- Verkehre mit 40 % angesetzt. 60 % des Centerverkehrs wird als vorhandener Innenstadtverkehr mit Aufenthalt im Shopping- und Dienstleistungscenter definiert. Damit wird nachgewiesen, dass für die spezielle Situation der Stadt Dessau die getroffenen Ausnahmen anhand des vorliegenden Vergleichszahlenmaterials realistisch sind. Die Richtigkeit der angenommenen Splittung wird im Übrigen von der Einwenderin in der nachgereichten Untersuchung von Runge + Küchler auf Seite 10 ausdrücklich bestätigt.
• Die verkehrstechnische Studie kommt bei der Knotenpunktbelastung des Museums-Knotenpunktes im Mitfall zu niedrigeren Belastungswerten als im Nullfall. Diese Tatsache ist bemerkenswert und zu hinterfragen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Entsprechend der gegenwärtigen Verkehrsorganisation sind die Abbiegeströme Linksabbieger aus der Askanischen Straße-Ost und Rechtsabbieger aus der Franzstraße an der Museumskreuzung nicht zugelassen. Deshalb werden folgerichtig in der Studie von VSC nur die tatsächlichen Verkehrsströme im Prognose Nullfall mit und ohne Centerverkehr betrachtet (VSC-Studie Blatt 3.1-2 und Blatt 3.2-2). Diese Vorgehensweise entspricht im Übrigen auch der nachgereichten Untersuchung von Runge + Küchler. Die in der verkehrstechnischen Studie von VSC zur Erschließung des

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Shopping- und Dienstleistungscenters ausgewiesene Knotenpunktbelastung der Museumskreuzung im Nullfall ohne Center beträgt 2742 Fz/h (s. Blatt 3.1-2). In Blatt 3.2-2 der VSC-Studie wird für den Fall mit Centerverkehr die Knotenpunktbelastung der Museumskreuzung mit 2783 Fz/h ausgewiesen. Insoweit ist die Verkehrsbelastungssituation an der Museumskreuzung mit Center höher als im Fall ohne Center. Die von Runge + Küchler in Tabelle 14 ausgewiesene Knotenbelastung ohne Center beträgt ebenfalls 2742 Fz. Die für den Fall mit Center ausgewiesene Knotenpunktbelastung der Museumskreuzung beträgt 2816 Fz/h nach Tabelle 15 von Runge + Küchler. Die relativ geringfügige Erhöhung der Knotenbelastung durch den Centerverkehr resultiert aus dem Erschließungssystem des geplanten Centers, dass nur mit 40 % des durch das Center erzeugten Neuverkehrs die Museumskreuzung belastet. Denn alle über die Franzstraße von Süden und über die Askanische Straße von Osten kommenden Pkw des Besucherverkehrs fahren bereits vor der Museumskreuzung in die Zufahrten des Centerparkhauses ein und belasten somit die Museumskreuzung nicht. Gleiches gilt auch für die ausfahrenden Pkw, die die Parkhausausfahrt Askanische Straße nutzen und damit nicht über die Museumskreuzung fahren. Die Richtigkeit dieser eintretenden Wirkung wird im Übrigen auch in der von der Einwenderin nachgereichten gutachterlichen Untersuchung von Runge + Küchler auf S. 15 ausdrücklich bestätigt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

• Insgesamt erscheint das in der verkehrstechnischen Studie ermittelte Kfz- Verkehrsaufkommen stark an der unteren Grenze des zukünftigen realistischen Verkehrsaufkommens und ist nicht mit den Erfahrungswerten anderer innerstädtischen Einkaufszentren zur Deckung zu bringen. Dies wird zu hinterfragen sein.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters basiert auf der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Damit beruht das ermittelte Verkehrsaufkommen auf gültigen und aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsforschung. Der Vergleich des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem durch die Karstadt Warenhaus GmbH mit Schreiben vom 30.11.2006 mitgeteilten Verkehrsaufkommen der Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters zeigt, dass das Verkehrsaufkommen für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem Verkehrsaufkommen des Rathauscenters korreliert und somit auch den spezifischen Verkehrsbedingungen in Dessau entspricht. Die Karstadt Warenhaus GmbH weist für die mit 850 Pkw-Stellplätzen ausgestattete Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters ca. 950.000 Parkhauseinfahrten pro Jahr aus. Unter Ansatz von 300 Verkaufstagen im Jahr sind dies ca. 3200 Parkhauseinfahrten pro Tag. Für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters wurden auf Basis der EAR 05 ca. 3000 Parkhauseinfahrten pro Tag ermittelt. Die geplante Kapazität des Parkhauses liegt mit 630 Pkw-Stellplätzen deutlich unter der Kapazität der Tiefgarage des Rathauscenters. Gleiches gilt auch für die Verkaufsfläche, die im Rathauscenter deutlich über der geplanten Verkaufsfläche des künftigen Shopping- und Dienstleistungscenters liegt. Dieser Vergleich zeigt, dass die Größenordnung des ermittelten Verkehrsaufkommens für das Shopping- und

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Aufgrund der bisherigen Annahmen zum Kfz-Verkehrsaufkommen können Leistungsfähigkeitsengpässe bei der Erschließung des Einkaufszentrums nicht ausgeschlossen werden. Erforderlich sind entsprechende Berechnungen auf einer realistischen Datenbasis.	Dienstleistungscenter im oberen Bereich des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens liegt und sich sehr gut mit den tatsächlichen Werten des vorhandenen Dessauer innerstädtischen Einkaufszentrums deckt. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Leistungsfähigkeit der Kfz-Anbindungen des Shopping- und Dienstleistungscenters an das öffentliche Straßennetz sowie die Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung wurde in der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) und der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen nachgewiesen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die den verkehrstechnischen Nachweisen zu Grunde liegende Verkehrsbelastung der Museumskreuzung auf den Ergebnissen der Modellrechnungen des VEP ‘05 beruht. Die Modellrechnungen des VEP erfassen die Gesamtstadt und berücksichtigen die Verkehre zwischen Stadt und Umland. Damit ist eine realistische Verkehrsdatenbasis gesichert, die den Regeln der Technik entspricht. Die Knotenbelastung der Museumskreuzung entspricht dem im VEP‘05 ausgewiesenen Prognose-Nullfall 2015. Dieser Prognosefall ist das Worst-Case-Szenarium, da hier von der Stra-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	ßennetzstruktur des Jahres 2003 ausgegangen wird. Die Verkehrsentlastungseffekte der 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 Nachweise der Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung eingegangen. Diese methodische Vorgehensweise gewährleistet, dass die in der verkehrstechnischen Studie ermittelten verkehrlichen Änderungsmaßnahmen zur Centererschließung auch im ungünstigsten Fall den Anforderungen an die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs genügen. Denn mit der geplanten Fertigstellung des Tangentennetzes der Stadt Dessau 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.
• Für die Kantorstraße fehlen jegliche Aussagen zur Grundbelastung und zur Verträglichkeit zusätzlichen Kfz-Verkehrs bzw. wie dieser ggf. zu vermeiden wäre. Ohne Aussage zur Grundbelastung ist die verkehrstechnische Studie nicht verständlich und somit ungeeignet.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Grundbelastung für die Kantorstraße ist ermittelt worden und basiert auf vorliegenden Zähldaten von 1995 und 2001, die entsprechend der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme hochgerechnet und auf 1000 Kfz/d aufgerundet worden sind. Eine gesonderte Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Kantorstraße ist nicht notwendig, da es sich um eine zweistreifige Straße handelt für die nach EAHV93 Pkt. 4.2.1.1 eine

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Leistungsfähigkeit von mindestens 1400 Kfz/h ausgewiesen wird. Bei einer ermittelten Tagesbelastung von 1000 Kfz/d ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von ca. 90 Kfz/h. Mit dem prognostizierten Zuwachs von 58 Kfz/h wird die Leistungsfähigkeit der Straße mit ca. 11 % ausgeschöpft. Die Betrachtung der Kantorstraße durch abfließenden Verkehr war ebenfalls nicht notwendig, da dies aufgrund der Ergebnisse der Schallimmissionsprognose auszuschließen ist.
• Fraglich ist, ob der angenommene Stellplatzwechsel im Parkhaus hinreichend realistisch ist.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der mittlere Stellplatzwechsel als Bemessungsgrundlage ergibt sich ausschließlich aus dem täglichen Verkehrsaufkommen und den geplanten Stellplätzen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters basiert auf der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Damit beruht das ermittelte Verkehrsaufkommen auf gültigen und aktuellen Erkenntnissen der Verkehrsforschung. Ausgehend von dem auf Basis der EAR 05 ermittelten Tageszielverkehrsaufkommen für das Centerparkhaus resultiert aus der Parkhauskapazität von 630 Pkw-Stellplätzen der mittlere tägliche Stellplatzwechsel von 4,8. Der Vergleich des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem durch die Karstadt Warenhaus GmbH mit Schreiben vom 30.11.2006 mitgeteilten Verkehrsaufkommen der Tiefga-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	rage des Dessauer Rathauscenters zeigt, dass das Verkehrsaufkommen für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters mit dem Verkehrsaufkommen des Rathauscenters korreliert und somit die Ansätze der EAR 05 auch den spezifischen Verkehrsbedingungen in Dessau entsprechen. Die Karstadt Warenhaus GmbH weist für die mit 850 Pkw-Stellplätzen ausgestattete Tiefgarage des Dessauer Rathauscenters ca. 950.000 Parkhauseinfahrten pro Jahr aus. Unter Ansatz von 300 Verkaufstagen im Jahr sind dies ca. 3200 Parkhauseinfahrten pro Tag. Für das Parkhaus des Shopping- und Dienstleistungscenters wurden auf Basis der EAR 05 ebenfalls ca. 3000 Parkhauseinfahrten pro Tag ermittelt. Die geplante Kapazität des Parkhauses liegt mit 630 Pkw-Stellplätzen deutlich unter der Kapazität der Tiefgarage des Rathauscenters. Gleiches gilt auch für die Verkaufsfläche, die im Rathauscenter deutlich über der geplanten Verkaufsfläche des künftigen Shopping- und Dienstleistungscenters liegt. Dieser Vergleich zeigt, dass die Größenordnung des ermittelten Verkehrsaufkommens und damit des Stellplatzwechsels für das Shopping- und Dienstleistungscenter im Bereich des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens liegt und der Stellplatzwechsel von 4,8 eine realistische Größenordnung darstellt.
• Was die Belastungen zur Nachtzeit ab 22:00 Uhr anbelangt, bleibt unberücksichtigt, dass mit der um sich greifenden Verlängerung bzw. Freigabe der Ladenöffnungszeiten von erheblich längeren Öff-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Gegenstand der verkehrstechnischen Studie sind Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der Kfz-Anbindungen des Shopping- und Dienstleis-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
nungszeiten der Geschäfte im Einzelhandel und somit auch zu einer intensiveren und längeren Nutzung des Parkhauses zur Nachtstunde zu rechnen ist. Es ist deshalb unrealistisch, dass nach 22:00 Uhr keine relevanten Verkehre mehr aus und zu dem Parkhaus fließen. Diese Ausblendung der aktuellen Entwicklungen zu den Ladenöffnungszeiten im Einzelhandel stellt ein Ermittlungsdefizit dar.	tungscenters an das öffentliche Straßennetz. Grundlage dieser Untersuchungen sind die Spitzenstundenbelastungen. Aus den Tagesganglinien des Verkehrs in der Stadt Dessau ergeben sich keine Spitzenstundenbelastungen ab 22.00 Uhr. Somit ist die Betrachtung von Verkehrssituationen ab 22.00 Uhr aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich. Für jetzt bekannte Nutzungen nach 22.00 Uhr wurde die daraus entstehende Verkehrsbelastung in der vorliegenden Schallimmissionsprognose vom 21.08.2006 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. Wie vom Vorhabenträger nochmals mit Schreiben vom 13.02.07 bestätigt, wird von einer Betriebszeit der Ladengeschäfte nur bis 21.30 Uhr ausgegangen. 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 wir, dass es zu keinen unzumutbaren Störungen kommt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2. SCHALLIMMISSIONSPROGNOSE DER MFPA, GESELLSCHAFT FÜR MATERIALFORSCHUNG UND PRÜFUNGSANSTALT FÜR DAS BAUWESEN LEIPZIG MBH **2.1. Unzutreffende Ergebnisse aufgrund fehlerhafter Eingangsdaten aus der verkehrstechnischen Studie** Das Gutachten zur Schallimmissionsprognose des MFPA vom 23. Juni 2006 ist schon in Folge der Unzulänglichkeit der verkehrstechnischen Untersuchung hinsichtlich der Betrachtung des Verkehrslärms unbrauchbar. Dies ergibt sich aus den fehlerhaften Eingangsdaten und Prämissen aus der verkehrstechnischen Untersuchung und aus den Vorgaben, die das untersuchende Büro vom Vorhabensträger erhalten hat. Zum einen zeigen sich zu niedrige Kfz-Bewegungen aufgrund der unbegründet optimistischen Kalkulation aus der verkehrstechnischen Untersuchung. Zum anderen finden hinsichtlich der Pkw-Verkehre die unzutreffenden Prämissen aus der verkehrstechnischen Studie in der Schallimmissionsprognose ihre Fortsetzung. Auch hier wird mit einem unzutreffend niedrigen Verkehrsanteil von 20 % für die Zuwegung Franzstraße/Rennstraße gerechnet; auch in der Schallimmissionsprognose finden abfließende Pkw-Verkehre durch die südliche Kantorstraße fälschlicherweise keine Berücksichtigung. Schließlich liegt auch der Schallimmissionsprognose die fehlerhafte Annahme zugrunde, dass keinerlei Lkw-Anlieferverkehre durch die Kantorstraße fahren werden. Zu den inhaltlichen Aspekten der Angriffspunkte ist vorstehend bei den Ausführungen zur verkehrstechnischen Studie ausreichend vorgetragen worden. Hier soll der Hinweis genügen, dass naturgemäß die Ergebnis-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Grundlage für die Beurteilung bildet die Prognose vom 21.08.2006, die offen gelegen hat und dem Vortragenden übergeben worden ist. Eine Prognose vom 23. Juni 2006 gibt es nicht. Wie die vorliegende Abwägung zweifelsfrei zeigt, ist die unterstellte zu niedrige Kfz-Bewegung nicht gegeben. Die Kfz-Bewegungen sind nach dem aktuellen Stand der Forschung (EAR 05) ermittelt und entsprechen denen von einem vorhandenen Einkaufszentrum (Rathauscenter), welches eine deutlich größere Verkaufsfläche und mehr Stellplätze hat. Somit liegen die Ansätze auf der sicheren Seite. Ebenso wurde schon nachgewiesen, dass der Ansatz von 20 % Zufluss über die Kantorstraße aufgrund der Verkehrsnetzstruktur und der Einwohnerverteilung realistisch ist. Ein Abfließen von Verkehr über die Kantorstraße ist nicht gegeben. Über ein Abbiegeverbot bei Ausfahrt aus dem Parkhaus in die Rennstraße in Richtung Kantorstraße kann dieser Verkehr vollständig ausgeschlossen werden. In der Schallimmissionsprognose ist der Lkw-Verkehr zu den Anlieferstellen in der Kantorstraße mit 16 Lkw pro Tag berücksichtigt (siehe S. 10, Tabelle 2, vorletzte und letzte Zeile). Unter Würdigung der vorliegenden Abwägung und der nochmals hier aufgeführten Sachverhalte wird deutlich, dass die verkehrstechnische Studie inhaltlich richtig ist

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
se der Schallimmissionsprognose fehlerhaft sein müssen, wenn das Eingangsdatenmaterial in unzulässigerweise "geschönt“ wurde. Es ist bemerkenswert, dass selbst mit diesen allzu optimistischen und deshalb unzutreffenden Ausgangsdaten für den Immissionsort 16, der sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur Liegenschaft der Einwenderin befindet, immer noch Erhöhungen des Beurteilungspegels um beachtliche 3 dB(A) erreicht werden (vgl. Tabelle 12 der Immissionsprognose, dort S. 21).	und eine zuverlässige Basis für die Schallimmissionsprognose darstellt. Damit ist diese nicht von vornherein fehlerhaft, wie behauptet wird. Ebenso liegt keine unzulässige "Schönung" vor.
2.2. Mängel der Schallimmissionsprognose im Übrigen Über diese gewissermaßen unverschuldeten Fehler aufgrund mangelhaften Eingangsmaterials wirft die Immissionsprognose aber auch aus sich selbst heraus erhebliche Fragen auf, die ihre inhaltliche Qualität nachdrücklich in Zweifel ziehen. Dem unvoreingenommenen Leser unverständlich muss die Darstellung der allgemeinen Grundlagen zur Immissionsprognose (Ziffer 6, S. 7 f. der Immissionsprognose) erscheinen. Die Immissionsprognose erwähnt dort 2 verschiedene Varianten des Zu- und Abfahrtverkehrs der Ausfahrt Rennstraße. Variante 1 wird bezeichnet mit den Parametern „Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1200 Kfz über Kantorstraße“. Variante 2 hingegen basiert auf der Annahme „Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1200 Kfz über Rennstraße“. Des Weiteren ist unter diesem Gliederungspunkt auf Seite 8 der Schallimmissionsprognose zu lesen:	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgendermaßen berücksichtigen: Die in der Schallimmissionsprognose durchgeführte Variantenuntersuchung zur Verträglichkeit von zusätzlichem Pkw-Verkehr in der Kantorstraße wird in die Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Pkt. 6.3.1 Lärm und in den Umweltbericht übernommen. Wie richtig erkannt worden ist, sind 2 verschiedene Fälle des Zu- und Abgangsverkehrs im Bereich Parkhauszufahrt Rennstraße in der Prognose 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

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
„Es ergab sich, dass die Variante 2 Vorteile gegenüber der Variante 1 hinsichtlich des Ausmaßes der durchzuführenden Lärmbekämpfungsmaßnahmen auswies. Deshalb wird im Folgenden nur diese Variante dokumentiert." Diese Darstellung ist unverständlich. Klar wird nur, dass offenkundig eine Variante 2 (von was?) zu günstigeren Ergebnissen für die Untersuchung zu dem dem Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 zugrundeliegenden Bauvorhaben gelangte und deshalb weiter betrachtet wurde. Es ist nicht erkennbar, um welche Variantendiskussion es gehen soll.	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 zusätzlichen Kfz-Verkehr in der Kantorstraße.
Ebenso unklar ist, nach welchen Kriterien angebliche Alternativen ausgewählt wurden. Das günstigere Ergebnis für das Vorhaben als Entscheidungskriterium wäre jedenfalls nicht tauglich. Der Schallimmissionsprognose zugrundezulegen wäre entweder eine ausschließlich realistische Variante, so dass eine Alternativvariante aufgrund fehlender Eintrittswahrscheinlichkeit außer Betracht bleiben kann. Im anderen Falle, wenn beide Untersuchungsalternativen eintreten können, wäre im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung der unter Immissionsgesichtspunkten ungünstigere Fall der Untersuchung zugrundezulegen. Dies gebietet	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 sind aufgrund der städtischen Straßen-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
der Grundsatz der planimmanenten und planinternen Konfliktlösung. Die Planung kann einem erkannten oder für wahrscheinlich oder denkbar erachteten Konflikt nicht dadurch aus dem Wege gehen, dass sie kurzerhand eine weniger konfliktträchtige Variante aufgreift. Diese Darstellung auf den Seiten 7 und 8 des Gutachten der Schallimmissionsprognose zeigt eine offenkundige Untauglichkeit der Methodik und lässt das Schallimmissionsgutachten als taugliches Material zur Bewertung und Abwägung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans ausscheiden. Es wäre sicherlich interessant zu erfahren, welche immissionsrelevanten Auswirkungen die Variante 1 hätte. Klar ist, dass man es bei dieser Variantenauswahl mit einem offenkundigen Ermittlungs- und Bewertungsmangel zu tun hat, der sich notwendigerweise in einem Abwägungsdefizit realisieren muss.	netzstruktur 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. Die untersuchte Variante 1 kann auch ausgeschlossen werden, da zum einen die Umwegstrecke von 360 m erheblich ist und zum anderen eine Abfahrt aus dem Parkhaus über die Kantorstraße durch ein Gebotszeichen im Bereich Ausfahrt Rennstraße (Rechtsabbiegegebot in Richtung Rennstraße / Franzstraße) bewirkt werden kann. Somit liegen der unterstellte offenkundige Ermittlungs- und Bewertungsmangel sowie ein Abwägungsmangel nicht vor. Im Übrigen folgen sowohl die obere als auch die untere Immissionsschutzbehörde der vorgelegten Prognose vom 21.08.2006 in ihren vorliegenden Stellungnahmen vom 29.11.2006 und 21.12.2006.
2.3. Weitere, noch zu vertiefende Mängel der Schallimmissionsprognose Daneben fällt bereits jetzt, vor Vorlage unserer gutachterlichen Beurteilung der MFPA-Untersuchung, folgendes auf, was zunächst stichpunktartig dargestellt und im Nachgang noch vertieft werden wird:	
• Der Verkehrslärm wird entsprechend den Regelungen in Ziff. 7.4 TA Lärm bewertet, was im Rahmen der Bauleitplanung und insbesonde-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der Ziff. 7.4 der TA Lärm wird ausgeführt: Fahrzeuggeräusche auf

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
re für raumbedeutsame Maßnahmen kaum ausreichend ist.	dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagegeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Sonstige Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sind bei der Ermittlung der Vorbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Für Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen gelten die Absätze 2 bis 4. Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit - sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, - keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und - die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden. Der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen ist zu berechnen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, bekannt gemacht im Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland (VkBl.) Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79. Genau dieser Fall trifft für die Planung zu und die Prognose wurde entsprechend dieser Vorschrift erstellt. Grundsätzlich wird das Vorhaben

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	aber nicht vom Anwendungsbereich der TA Lärm erfasst, da es sich nicht um eine genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlage nach Bundesimmissionsschutzgesetz handelt. Trotzdem hat sich die Stadt entschieden, die strengeren Prüfungskriterien der TA Lärm als Abwägungsmaßstab für die Beurteilung des Vorhabens anzuwenden, da diese technische Anleitung den derzeit höchsten Prüfstandard verkörpert.
• Ein Vergleich der Verkehrslärmpegel mit den Orientierungswerten nach DIN 18005 fehlt komplett, es wird ausschließlich auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Bezug genommen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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 hat sich daraufhin die TA Lärm und die 16. BImSchV als Abwägungsmaßstab zugrunde gelegt, um durch aktive (Asphaltierung Teilbereich Kantorstraße, Deckenabsorbern im Bereich Verladung Rennstraße) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster Rennstraße) diese Regelwerke einzuhalten. Im Sinne der Konfliktbewältigung ist diese Vorgehensweise 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.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Der entstehende Zusatzverkehr auf der Franzstraße und auch auf der Askanischen Straße wurde anscheinend nicht in die Berechnungen eingestellt. Folglich wird an den im Einwirkungsbereich gelegenen Immissionsorten die zu erwartende Verkehrsgeräuschsituation nicht repräsentativ wiedergegeben. Ggf. wird 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 wird. • Entstehende Zusatzverkehre auf der Kavalierstraße wurden anscheinend ebenfalls nicht in die Untersuchung eingestellt. An der Kavalierstraße wurden auch keine Immissionsorte betrachtet, obwohl auf diesem Straßenabschnitt die höchste Belastung im Untersuchungsbereich auftritt. Es ist nicht auszuschließen, dass hier schon heute die Lärmsanierungsgrenzwerte erreicht oder überschritten sind.	Die Stadt Dessau wird diese Stellungnahmen nicht berücksichtigen. 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 vom 21.08.06 ausgewiesen ist. Im Rahmen der hier vorliegenden Abwägung wurde nochmals auch für die bisher nicht gesondert ausgewiesenen Knotenpunktsarme Nachweisorte ausgewiesen (IO 20 Kavalierstraße 77 und IO 21 Kavalierstraße 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 Kavalierstraße, 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 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), Franstraße 102 (IO 19) 68 / 68 dB(A), Kavalierstraße 86 (IO 21 zur Askanischen Straße) 68 / 69 dB(A) und Kavalierstraße 77 (IO 20) 70 / 70 dB(A). Die Zunahmen der Verkehrsgeräusche durch das Center beträgt maximal 0,3 dB(A) am IO 21, sonst

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	0,1 bis 0,2 dB(A). Am Nachweisort Kavalierstraße 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 Kavalierstraße 77 wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung auch nicht erstmalig erreicht, da diese schon aufgrund der Vorbelastung ohne Center erreicht wird. Wegen der sehr geringen Zunahme von 0,2 dB(A), der in Aussicht stehenden Entlastung durch die Fertigstellung der Roßlauer Allee und der Bahnhofstraße und den bereits ab 1991 durchgeführten passiven Schallschutzmaßnahmen an den verkehrsbelasteten Fassaden der Wohnhäuser sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich. Da das Center bis auf das Fitnessstudio nach 21.30 Uhr geschlossen ist, bedarf es wegen der dadurch bedingten 15 Pkw keiner Überprüfung des Nachtverkehrs.
• Das Vorbelastungs-Verkehrsaufkommen in der Kantorstraße wurde nur abgeschätzt. Es ist somit fraglich, ob die an IO 16 ermittelte, künftig zu erwartende Überschreitung des Immissionsgrenzwerte in Höhe von (nur) 3 db(A) realistisch ist. Diese Gesichtspunkte weisen zum Teil über die rein subjektiven Interessen unserer Mandantin hinaus und sind auch für die umfassende objektiv-rechtliche Beurteilung des Planentwurfs von Bedeutung.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Das Vorbelastungsverkehrsaufkommen in der Kantorstraße basiert auf vorliegenden Zähldaten von 1995 und 2001, die entsprechend der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme hochgerechnet und auf 1000 Kfz/d aufgerundet worden sind. Damit wird den allgemeinen Regeln zur Ermittlung der Vorbelastung entsprochen und die Ansätze sind als realistisch zu betrachten.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3. SONSTIGE BEDENKEN, DENKMALSCHUTZ Keine Berücksichtigung im Vorhaben- und Erschließungsplan und seiner Begründung erfährt der Umstand, dass die Liegenschaft unserer Mandantin (Kantorstraße …, Flur …, Flurstück …) seit dem Jahre 2004 als Kulturdenkmal in das Denkmalverzeichnis eingetragen ist. In der Benachrichtigung hierüber vom 28.10.2004 betont die Denkmalschutzbehörde u. a., dass Maßnahmen an einem Kulturdenkmal oder in seiner Umgebung Genehmigungspflichten nach dem Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt unterliegen. Zur Umgebung des Baudenkmals Kantorstraße 50 gehört zweifelsfrei die Kantorstraße als solche und damit deren historischer Straßenbelag mit Kopfsteinpflaster. Die diesbezügliche Änderung, wie im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehen, nämlich die Asphaltierung der Straße, bleibt nicht ohne Auswirkung auf das Kulturdenkmal und dessen städtebaulichen Gesamtkontext. Diese Aspekte sind ermittlungsdefizitär unberücksichtigt geblieben. Dies stellt einen weiteren Mangel des Planentwurfs dar.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Bei dem Gebäude handelt es sich um ein Baudenkmal mit den Ausweisungsmerkmalen kulturell-künstlerisch und städtebaulich. Mit der Aufwertung der Straße durch den vorgesehenen Asphaltbelag wird das Denkmal zwar tangiert, es handelt sich aber nicht um einen unmittelbaren Eingriff in die geschützte Denkmalsubstanz. Eine Eingriffsregelung in der Umgebung ist nach DenkmSchG LSA explizit nur in Denkmalbereichen anzuwenden. Nach Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde vom 09.02.2007 soll jedoch Rücksicht auf die städtebauliche Bedeutung des Denkmals genommen werden. Eingriffe im Sinne des § 10 DenkmSchG LSA sind Veränderungen in der Substanz oder Nutzung von Kulturdenkmalen, die deren Denkmalqualität erheblich beeinträchtigen können oder zur Zerstörung eines Kulturdenkmals führen. Alle Eingriffe in ein Kulturdenkmal sind auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Gemäß § 10 Abs. 2 ist ein Eingriff zu genehmigen, wenn nach Nr. 2 ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Art des Eingriffs vorliegt. Es sei nochmals darauf verwiesen, dass mit der geplanten Asphaltierung kein Eingriff in das Denkmal selbst erfolgt, sondern nur Rücksicht auf die städtebauliche Bedeutung des Denkmals zu nehmen ist. Im vorliegenden Fall wird durch die Schallimmissionsprognose die Wirksamkeit eines geräuscharmen Belages nachgewiesen. Im Falle einer Genehmigungserteilung muss zwischen dem Erhalt des Straßenbelages und dem öffentlichen Belang des Lärmschutzes der Anwohner abgewogen werden. Der § 10 Abs. 2 DenkmSchG LSA lässt nach Aus-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
II. **Zusammenfassung zu den offengelegenen Unterlagen und insbesondere zu den Fachgutachten „verkehrstechnische Studie“ und Schallimmissionsprognose** • Der vorliegende Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 “Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße" der Stadt Dessau ist zielgerichtet auf die Interessen des bauwilligen Investors maßgeschneidert und lässt berechtigte Interessen Drittbetroffener, insbesondere auch unserer Mandantin, außer Acht. Die wesentlichen Fachgutachten zum Verkehrslärm und zur Schallimmissionsprognose, auf die der Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans aufbaut, enthalten gravierende inhaltliche und methodische Mängel. Somit wäre ein vorhabenbezogener Be-	sage der unteren Denkmalschutzbehörde hier keinen Ermessensspielraum zu. Die Genehmigung für die Asphaltierung würde erteilt werden. Es sei noch darauf verwiesen, dass der Pflasterbelag nur noch einen geringen Teil im genannten Straßenzug Kantorstraße einnimmt und dass vor dem denkmalgeschützten Gebäude das bauzeitliche Kleinmosaikpflaster gegen neuzeitliche Betonformsteine getauscht worden ist. Damit ist das Umfeld des Gebäudes schon jetzt gestört. Da von der zuständigen Behörde eine Genehmigung in Aussicht gestellt worden ist, liegt kein Ermittlungsfehler vor und der Planentwurf leidet nicht an einem Mangel. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Eine Nichtberücksichtigung von berechtigten Interessen Drittbetroffener kann nicht festgestellt werden. Mit den festgesetzten Maßnahmen in der Kantorstraße (Asphaltierung des vorhandenen Pflasterabschnittes) wird erreicht, dass es zu keinerlei Verschlechterungen der Verkehrslärmsituation in diesem Bereich kommt. Die unterstellten gravierenden inhaltlichen und methodischen Mängel in der verkehrstechnischen Studie und der Schallimmissionsprognose liegen nicht vor wie die vorliegende Abwägung nachweist.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
bauungsplan für den Fall, dass er den in der vorliegenden Form offengelegten Vorhaben- und Erschließungsplan umfasste, abwägungsfehlerhaft und nichtig.	
• Die verkehrstechnische Studie der VSC GmbH stellt wegen inhaltlicher und methodischer Mängel kein geeignetes Abwägungsmaterial dar. Sie gibt künstlich klein gerechnete Zahlen für zukünftige Verkehrsbelastungen der Kantorstraße vor, um dem Immissionsgutachten die Basis für eine unzutreffende, beschönigende Lärmbeurteilung zu bieten. Das Verkehrsgutachten arbeitet mit unzutreffenden Prämissen was die Zahl der zu erwartenden Verkehrsbewegungen und insbesondere die Belastung der Kantorstraße anbelangt. Kennzeichnend ist, dass in der verkehrstechnischen Studie die Lkw-Verkehre nahezu keine Berücksichtigung finden und ohne weitere Begründung jegliche Belastung der südlichen Kantorstraße durch abfließende Verkehre ignoriert wird.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die vorliegende verkehrstechnische Studie stellt sehr wohl eine inhaltlich und methodisch richtige Beurteilungsgrundlage dar wie die vorliegende Abwägung nachweist. Die getroffenen Ansätze basieren auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt und der vorhandenen Netzstruktur sowie der Einwohnerverteilung. Die gewählten Berechnungsverfahren entstammen dem gültigen Regelwerk. Der Stadt ist keine spezifische Besonderheit von Dessau bekannt, wegen der von diesem gültigen Regelwerk abgewichen werden müsste. Ein Vergleich mit einem vorhandenen Einkaufszentrum, welches eine größere Verkaufsfläche und mehr Stellplätze hat, zeigt eine sehr gute Übereinstimmung. Somit ist davon auszugehen, dass die ermittelte Verkehrsbelastung im Sinne des "Worst Case" ermittelt worden ist. Die Belastung der Kantorstraße wurde anhand von konkreten Zählungen sowie der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme einschließlich Aufrundung und der errechneten Zusatzbelegung ermittelt. Für die verkehrstechnische Studie spielt der Lkw-Verkehr überhaupt keine Rolle, da dieser bei 3000 Kfz/d mit 45 Lkw nur 1,5 % beträgt und somit keinerlei Einfluss auf Durchlassfähigkeiten des Straßennetzes hat. Und nur der Nachweis der verkehrstechnischen Anbindbarkeit war die Aufgabe der verkehrstechnischen Studie. In der

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Schallimmissionsprognose sind die Lkw selbstverständlich als Lärmquellen erfasst. Eine gesonderte Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Kantorstraße ist nicht notwendig, da es sich um eine zweistreifige Straße handelt für die nach EAHV93 Pkt. 4.2.1.1 eine Leistungsfähigkeit von mindestens 1400 Kfz/h ausgewiesen wird. Bei einer ermittelten Tagesbelastung von 1000 Kfz/d ergibt sich eine Spitzenstundenbelegung von ca. 90 Kfz/h. Mit dem prognostizierten Zuwachs von 58 Kfz/h wird die Leistungsfähigkeit der Straße in der Spitzenstunde mit ca. 11 % ausgeschöpft. Die Belastung der Kantorstraße durch abfließenden Verkehr war ebenfalls nicht notwendig, da dies aufgrund der Ergebnisse der Schallimmissionsprognose ausgeschlossen worden ist.
• Die Schallimmissionsprognose des Büros MFPA ist untauglich, da methodisch unzureichend und auf unzutreffenden Prämissen basierend. Durch die Übernahme der Vorgaben zum Verkehrslärm aus der verkehrstechnischen Studie wird die Schallimmissionsprognose gewissermaßen mit den Mängeln der verkehrstechnischen Studie infiziert. Darüber hinaus bietet die Schallimmissionsprognose aber auch aus sich heraus erhebliches Potential für Angriffe. Es sei nur darauf hingewiesen, dass die Variantenbetrachtung zu ausfahrenden Verkehren aus dem Center ohne weitere Begründung und ohne echten Variantenvergleich die dem Vorhaben günstigere Variante 2 auswählt und somit eine Worst-Case-Betrachtung vermeidet.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die vorliegende Schallimmissionsprognose stellt sehr wohl eine inhaltlich und methodisch richtige Beurteilungsgrundlage dar wie die vorliegende Abwägung nachweist. Mängel in der verkehrstechnischen Studie liegen nicht vor, deshalb sind die Eingangsdaten in der Prognose korrekt. Die geforderte Worst-Case-Betrachtung wurde gerade mit der angesprochenen Variantenuntersuchung durchgeführt, indem die Auswirkungen eines vollständigen Zu- und Abgangsverkehrs zur Parkhauszufahrt Rennstraße über die Kantorstraße betrachtet wurde. Aufgrund der dann entstehenden deutlich höheren Verkehrslärmbelastung in der Kantorstraße wurde diese Variante verworfen. Über ein Ab-

	biegegebot an der Parkhausausfahrt ist auch sicherzustellen, dass eine Ausfahrt über die Kantorstraße nicht erfolgt.
• Darüber hinaus wäre es ein untaugliches Mittel, zur Reduzierung von Verkehrslärm die historisch gewachsene Straßenstruktur in der Kantorstraße mittels einer partiellen Asphaltdecke zu zerstören und das Baudenkmal Kantorstraße … mittelbar in Mitleidenschaft zu ziehen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 unterstellte Zerstörung der historisch gewachsenen Straßenstruktur nicht vor. Sie dient der Herstellung eines einheitlichen Erscheinungsbildes. Wie im vorherigen Unterpunkt der vorliegenden Abwägung ausgeführt, wird das Kulturdenkmal nicht mittelbar in Mitleidenschaft gezogen.
Die Zusammenschau der Mängel aus den zentralen gutachterlichen Untersuchungen zeigt, dass das Abwägungsmaterial zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße“ eine auch den Anwohnern und betroffenen Nachbarn gerecht werdende Ermittlung und Bewertung der Konflikte nicht zulässt. Die damit vorprogrammierten Abwägungsdefizite im Falle einer Einkleidung des Vorhaben- und Erschließungsplans in einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan führte zu dessen Unwirksamkeit und Nichtigkeit. Dies gilt sowohl bei subjektiver Betrachtung aus dem	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Mit den vorliegenden Studien und Gutachten erfolgt eine den Betroffenen gerecht werdende Ermittlung des Konfliktpotentials und es werden Lösungen aufgezeigt, die als Festsetzungen eine Konfliktlösung sicherstellen. Wie die vorliegende Abwägung auch der nachgereichten Gutachten in den Punkten 1.4 und 1.5 aufzeigt, ist kein Sachverhalt vorgebracht worden, der die Richtigkeit der vorliegenden Studien und Gutachten in Frage stellt. Auch Abwägungsdefizite sind nicht erkennbar.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Blickwinkel unserer Mandantin als auch bei einer objektrechtlichen Bewertung der offen gelegten Materialien. An einen Abwägungsbeschluss durch die zuständigen Gremien der Stadt Dessau ist auf dieser Basis nicht zu denken. Dies wird noch deutlicher werden, wenn die Einwenderin ihre gegenwärtig in Bearbeitung befindlichen gutachterlichen Untersuchungen zur verkehrlichen Studie und zur Lärmimmissionsprognose nachgereicht hat. Aufgrund der drohenden Beeinträchtigungen für ihr Grundstück Kantorstraße … wird unsere Mandantin die vorliegende Planung keinesfalls akzeptieren. Zur Rechtsverteidigung wird sie zur gerichtlichen Überprüfung des Bebauungsplans ein Normenkontrollverfahren gem. § 47 VwGO initiieren und ggf. hiermit ein Eilverfahren nach § 47 Abs. 6 VwGO kombinieren. Gegen eine auf Basis der vorliegenden Planung erteilte Baugenehmigung wird Widerspruch erhoben werden, der im Falle der Nichtabhilfe mittels einer Anfechtungsklage weiterverfolgt werden wird. Es versteht sich, dass wir uns für unsere Mandantin weiter vorbehalten, gegen eine Baugenehmigung mittels Eilverfahrens nach § 80 a i. V. m. 80 Abs. 5 VwGO vorzugehen. Mit freundlichen Grüßen Unterschrift	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.3. Stellungnahme C vom 13.02.2007 mit Email vom 09.02.2007 habe ich Ihnen in Ergänzung zu unserer Stellungnahme vom 07.12.2006 zwei gutachterliche Ausarbeitungen übersandt, die für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan erhebliche Aspekte zu Verkehr und Lärm beleuchten. Die Ausführungen und Ergebnisse dieser Gutachten sind von signifikanter abwägungsrechtlicher Relevanz. Mit diesem Schreiben überreiche ich Ihnen jeweils zwei Ausfertigungen der angesprochenen gutachterlichen Untersuchungen. Es handelt sich dabei um • die Prüfung des schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH durch den TÜV Rheinland sowie um • die gutachterliche Untersuchung der verkehrstechnischen Studie VSC GmbH, erstellt durch das Büro Runge+Küchler, Ingenieure für Verkehrsplanung. Wir gehen davon aus, dass Sie die Ausarbeitungen unserer Gutachter, die Ihnen dem Grunde nach bereits mit unseren Einwendungen vom 0712.2006 bekannt geworden sind, in Ihre Abwägung und in ihre Vorlage für den Stadtrat einfließen lassen. Wir regen an, unser Schreiben mit den beigefügten Gutachten ggf. als Tischvorlage den Ratsmitgliedern zur Kenntnis zu bringen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im laufenden Verfahren berücksichtigen. In den Punkten 1.4 und 1.5 der laufenden Abwägung werden die vorgelegte gutachterliche Untersuchung und die Prüfung auf Plausibilität eingestellt und abgewogen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 07.12.2006 und zusammenfassend zu den beigefügten Gutachten führen wir für unsere Mandantin … noch wie folgt aus. 1. GUTACHTERLICHE UNTERSUCHUNG DER VERKEHRSTECHNISCHEN STUDIE VSC GMBH DURCH DAS ING BÜRO RUNGE+KÜCHLER Die verkehrstechnische Studie zur Erschließung des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters Ecke Askanische Straße/Franzstraße ist lücken- und fehlerhaft und stellt damit kein geeignetes Abwägungsmaterial zur Betrachtung der verkehrlichen Belastungen des innerstädtischen Straßennetzes durch das geplante Neubauvorhaben dar. Im Einzelnen wird dies durch die Ausarbeitung Runge+Küchler vom 09.02.2007 erläutert. Die wesentlichen Fehlerquellen, Unzulänglichkeiten und Unterlassungen im Gutachten VSC GmbH stellen sich zusammenfassend wie folgt dar: • Die Annahmen der VSC GmbH sind im Wesentlichen pauschal und oftmals wenig begründet. Insbesondere fehlen Aussagen zum Beschäftigten- und Lieferverkehr. Die angenommenen Kfz-Fahrten bei VSC GmbH entsprechen bei Weitem nicht den Anforderungen an ein erforderliches Worst-Case-Szenario (vgl. S. 3 f. des Gutachtens Runge+Küchler).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 13.02.2007 wird nochmals mitgeteilt, dass nur maximal 15 Stellplätze für Beschäftigte im Parkhaus vorgesehen sind. Das macht 2,4 % der Gesamtstellplatzanzahl bzw. 0,5 % der Fahrzeugbewegungen aus. Ebenso hat der Lieferverkehr mit maximal 45 Fahrzeugen pro Tag (1,5 % der Fahrzeugbewegungen) keinerlei Einfluss auf die Durchlassfähigkeit des Straßennetzes. Und nur der Nachweis der verkehrstechnischen Anbindbarkeit war Aufgabe der vorliegenden verkehrstechnischen Studie. In der Schallimmissionsprognose

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	sind die Lkw selbstverständlich als Lärmquellen erfasst.
Noch unzulänglicher ist die Betrachtung der täglichen Spitzenstunde bei VSC. Dies entspricht nur noch 86 % dessen, was Runge+Küchler ermittelt haben, so dass die Betrachtung bei VSC mit deutlich zu niedrigen Verkehrsbelastungen rechnet.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die von Runge + Küchler getroffenen Annahmen zur Spitzenstunde entsprechen nicht den Betriebszeiten des Vorhabens, da die Öffnungszeiten von Frequenzbringern wie dem Lebensmittelmarkt unrichtigerweise von 8.00 Uhr auf 9.30 Uhr verkürzt wurde. Dieser falsche Ansatz führt zu einem höheren Spitzenstundenwert bei Runge + Küchler. Im nachfolgenden Punkt 1.4 der Abwägung wird dieser Sachverhalt detailliert ausgeführt.
• In besonderem Maße wird bei VSC die Situation in der Kantorstraße und somit die Betroffenheit unserer Mandantschaft schön gerechnet. Wie von Runge+Küchler nachgewiesen, ist für die Kantorstraße zumindest um eine Zunahme der heutigen Verkehrsmenge um ca. 1.000 Kfz/Tag zu rechnen. Dies ist unzumutbar und findet in der Deutlichkeit der Belastung in Ihrer Abwägung bzw. in Ihrer Ermittlung des Abwägungsmaterials bislang keinerlei Einfluss.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die in der Untersuchung von Runge + Küchler ermittelte Belegung für die Kantorstraße basiert auf unrichtigen Annahmen zum Modal-Split, der Fahrstreckenwahrscheinlichkeit und des Ansatzes von ausfahrenden Pkw-Verkehr des Parkhauses über die Kantorstraße. Im nachfolgenden Punkt 1.4 der Abwägung wird dieser Sachverhalt detailliert ausgeführt.
• Ein gravierender methodischer Mangel ergibt sich bei VSC GmbH daraus, dass die Ausgangsbelastung in der Kantorstraße nicht ermit-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Grundbelastung für die Kantorstraße ist ermittelt worden und basiert

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
telt worden ist. Diese Ermittlungsdefizite führen dazu, dass schon gar kein Abwägungsmaterial belastbarer Art zur Verfügung steht, um die Situation in der Kantorstraße rechtssicher bewerten zu können.	auf vorliegenden Zähldaten von 1995 und 2001, die entsprechend der prognostizierten allgemeinen Verkehrszunahme hochgerechnet und auf 1000 Kfz/d aufgerundet worden sind. Eine gesonderte Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Kantorstraße ist nicht notwendig, da es sich um eine zweistreifige Straße handelt für die nach EAHV93 Pkt. 4.2.1.1 eine Leistungsfähigkeit von mindestens 1400 Kfz/h ausgewiesen wird. Bei einer ermittelten Tagesbelastung von 1000 Kfz/d ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von 90 Kfz/h. Mit dem prognostizierten Zuwachs von 58 Kfz/h wird die Leistungsfähigkeit der Straße mit ca. 11 % ausgeschöpft. Die Berechnung der Kantorstraße durch abfließenden Verkehr war ebenfalls nicht notwendig, da dies aufgrund der Ergebnisse der Schallimmissionsprognose auszuschließen ist.
• Schlicht unzutreffend und falsch sind die Aussagen bei VSC, dass der Knotenpunkt „Museum“ ausreichend leistungsfähig sei. Bereits im Prognose-Nullfall, also ohne das geplante Bauvorhaben, ist der Knoten nicht mehr leistungsfähig! Nimmt man die realistischen Prognosewerte von Runge+Küchler, so wird in der Askanischen Straße zur Hauptverkehrszeit ein Rückstau von bis zu 460 Metern (!!) erwartet. VSC verharmlost die Verkehrsverhältnisse am Knotenpunkt „Museum“ und in der Askanischen Straße. Die Straßeninfrastruktur um das geplante Neubauvorhaben ist schon jetzt nicht, erst recht aber nicht unter Berücksichtigung der vorhabengenerierten Zu-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der Untersuchung von Runge+Küchler wird der Signalzeitenplan 1 der VSC-Studie übernommen. Durch die geänderte Verkehrsverteilung an der Museumskreuzung nach Runge+Küchler entspricht der Signalzeitenplan 1 jedoch nicht optimal den veränderten Verkehrsverhältnissen und führt zwangsläufig zu den ermittelten hohen Rückstaulängen für den Geradeausverkehr der östlichen Zufahrt der Museumskreuzung. Dieses Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnung von Runge+Küchler hätte die Gutachter zwingend zu einer Überarbeitung, d.h. zur Optimierung des Signalzeitenplanes 1 führen müssen. Die notwen-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
satzverkehre, ausreichend. Es ist vielmehr ein wahrer Verkehrskollaps zu erwarten. Dies ist in der Abwägung maßgeblich zu berücksichtigen und bislang nicht geschehen.	dige Anpassung des Signalzeitenplans an die geänderten Verkehrsströme wurde durch Runge+Küchler jedoch unterlassen und stellt somit ein gravierendes Untersuchungsdefizit dar. Die Optimierung von Signalzeitplänen gehört zu den Grundlagen der Verkehrstechnik und wäre eine unverzichtbare Voraussetzung für die fachgerechte Beurteilung der Verkehrsverhältnisse an der Museumskreuzung unter den Bedingungen des Centerverkehrs gewesen. Bei einer methodisch korrekten Vorgehensweise durch Runge+Küchler würden die verkehrstechnische Berechnung und die Bewertung der Signalisierung der Museumskreuzung der Untersuchung von Runge+Küchler Ergebnisse ausweisen, die die Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie von VSC zur Museumskreuzung und damit zur Erschließung des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters im vollen Umfang bestätigt hätten. Das wird im Unterpunkt 3.2 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert nachgewiesen.
• Unzumutbare Zustände sind in der Kantorstraße für den Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) zu erwarten. Wie bei Runge+Küchler nachgewiesen und unter Beachtung einer Ladenöffnungszeit bis 22:00 Uhr (auch die verlängerten Öffnungszeiten wurden durch VSC GmbH ignoriert) sind im Nachtzeitraum nicht etwa nur 15 Fahrzeugbewegungen anzunehmen; realistisch ist die zehnfache Anzahl, nämlich rund 150 Kfz-Fahrten.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie in der gutachterlichen Untersuchung von Runge + Küchler in der Tabelle 8 richtigerweise ausgeführte, handelt es sich bei dem dort für den Zeitraum von 22.00 Uhr - 06.00 Uhr aufgeführten Fahrzeugbewegungen um 2 Fahrten im Zielverkehr (also zum Parkhaus hin) und 146 Fahrten im Quellverkehr (also vom Parkhaus weg) angesetzt. Dies ist ausdrücklich eine Gesamtzahl, also für alle Richtungen und nicht nur

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	allein für die Kantorstraße. Da zudem die Parkhausein- und -ausfahrt in der Rennstraße nach textlicher Festsetzung 25 nachts geschlossen ist, kann somit real kein einziges Fahrzeug das Parkhaus über die Kantorstraße verlassen oder erreichen. Damit können die unterstellten unzumutbaren Zustände in der Kantorstraße für den Nachtzeitraum überhaupt nicht eintreten. Auch für andere Richtungen ist keinerlei Fahrzeugverkehr über das berücksichtigte Maß der 15 Kfz für das Fitnessstudio hinaus zu erwarten, da mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 13.02.2007 nochmals ausdrücklich eine Betriebszeit der Ladengeschäfte nur bis 21.30 Uhr bestätigt worden ist.
• Ein weiterer, unaufgeklärter Problempunkt ergibt sich aus einem Widerspruch der verkehrstechnischen Studie VSC mit der Schallimmissionsprognose von MFPA Leipzig GmbH. Zur Minderung der Schallimmissionen schlägt letztgenannte Studie eine teilweise Asphaltierung des Kopfsteinpflasters auf der Kantorstraße vor. Dies wird unweigerlich zu einer noch höheren Attraktivität der Kantorstraße für den Ziel- und Quellverkehr sorgen und die dortigen Anwohner nochmals stärker belasten. Auch dieser Widerspruch hat im bisherigen Bebauungsplanentwurf keine Berücksichtigung gefunden.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Es gibt keinerlei Nachweise, dass es bei der Veränderung der Fahrbahndecke von Kuperschlackesteinen (wie zurzeit in der Kantorstraße vorhanden) in eine Asphaltdecke (wie aus Schallschutzgründen geplant) zu einer Zunahme der Verkehrsbelegung kommt. Es handelt sich bei dem vorhandenen Fahrbahnbelag auch nicht um Kopfsteinpflaster, wie angeführt, sondern um ein Kuperschlackepflaster, welches in einem Zustand ist, der den üblichen Standard in der Stadt Dessau entspricht. Einschränkungen der Befahrbarkeit sind nicht gegeben. Bei der rechnerischen Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf die möglichen Trassen hat der Fahrbahnbelag keinen Einfluss, solange die Trasse normal befahrbar ist. Die Attraktivität der Kantorstraße für den Zielverkehr

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	(durch das Ausfahrverbot in die Kantorstraße bei der Parkhausausfahrt Rennstraße gibt es keinen Quellverkehr) wird durch den Fahrbahnbelag nicht beeinflusst. Damit ist kein Widerspruch vorhanden und eine Berücksichtigung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist nicht notwendig.
• Das Gutachten Runge+Küchler geht, was spezifisch die Kantorstraße anbelangt, von einer erheblichen Belastung durch Zielverkehre aus dem Süden und auch durch Quellverkehre aus. Die Attraktivität für den Zielverkehr zum Einkaufszentrum wird durch die Rechtsabbiegespur in der Franzstraße ganz erheblich gesteigert. Auch dies hat in der B-Planbegründung und der Abwägung keinen Niederschlag gefunden.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die in der Untersuchung von Runge + Küchler ermittelte Belegung für die Kantorstraße basiert auf unrichtigen Annahmen für den Zielverkehr wie im nachfolgenden Punkt 1.4 der Abwägung detailliert ausgeführt wird. Quellverkehr aus dem Parkhaus in Richtung Kantorstraße gibt es nicht, da für die Parkhausausfahrt Rennstraße ein Linksabbiegeverbot angeordnet wird. Die Rechtsabbiegespur in der Franzstraße hat keinerlei Einfluss auf die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf die möglichen Trassen.
Zusammenfassend ergibt die verkehrstechnische Studie, dass die vorliegende Planung den Versuch unternimmt, in eine bereits stark überlastete Verkehrssituation ein Vorhaben zu platzieren, welches mit seinen Ziel- und Quellverkehren den innerstädtischen Verkehrsfluss insbesondere am Knotenpunkt „Museum“, in der Askanischen Straße und auch in den umliegenden Straßen, so in der Kantorstraße (mindestens 1.000 Kfz/Tag), unerträglich erhöhen und teilweise zum Erliegen bringen wird. Man hat festzustellen, dass mit der vorliegenden Planung und den	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die vorliegende verkehrstechnische Studie von VSC beinhaltet keine "schön gerechneten" Zahlen und Annahmen, wie im nachfolgenden Punkt 1.4 der Abwägung detailliert nachgewiesen wird. Die vorgelegte gutachterliche Untersuchung kommt aufgrund nicht zutreffender Annahmen, die nicht auf vorliegenden Datenmaterial der Stadt Dessau beruhen zu unrealistisch überhöhten Belegungszahlen, wie im nachfolgenden Punkt 1.4 der Abwägung nachgewiesen wird. So wurden aktuel-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
„schön gerechneten“ Zahlen und Annahmen aus dem VSC-Gutachten sehenden Auges nicht gelöste und nicht lösbare Konflikte durch die Bauleitplanung erzeugt werden.	le Zahlen zum Modal-Split des SrV (System repräsentativer Verkehrserhebung) für die Stadt Dessau nicht berücksichtigt. Es erfolgte auch keine Datenabfrage beim zuständigen Tiefbauamt durch Runge + Küchler. Somit konnten auch die ortsspezifischen Daten nicht in deren Untersuchung eingehen.
Dem nicht genug, beinhaltet auch die Schallimmissionsprognose des Büros MFPA Leipzig GmbH einen sehr wichtigen Hinweis auf die desaströse Verkehrssituation. Auf den Seiten 7 f. des Gutachten MFPA Leipzig GmbH werden zwei Varianten vorgestellt, ohne im Detail erläutert zu werden. Es gibt hier offenbar eine gerechnete Variante (Variante 1) mit einem Ziel- und Quellverkehr von 1.800 Kfz über die Kantorstraße. Offenbar besteht die Möglichkeit, dass das Vorhaben des Einkaufszentrums solche verheerende Auswirkungen auf die Kantorstraße mit sich bringen kann. Näheres kann hierzu nicht erläutert werden, da die verkehrstechnische Untersuchung, die sich an sich solcher Aspekte annehmen sollte, diese Variante völlig verschweigt. Es muss deshalb aufgrund des Hinweises in der Lärmimmissionsprognose vermutet werden, dass die Belastung der Kantorstraße um ein Vielfaches höher sein kann, als selbst in der realistischen Runge+Küchler-Studie befürchtet. Das Nichtbeachten dieser Variantenberechnung stellt schon für sich allein einen erheblichen Abwägungsmangel dar, sollte die gegenwärtige B-Planbegründung, wie	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie richtig erkannt worden ist, sind 2 verschiedene Fälle des Zu- und Abgangsverkehrs im Bereich Parkhauszufahrt Rennstraße in der Schallimmissionsprognose untersucht worden. Im Ergebnis der Berechnung wurde festgestellt, dass die Variante 1 (Ein- und Ausfahrt nur über die Kantorstraße) zu erheblich höheren Belastungen an der vorhandenen Wohnbebauung Kantorstraße führt. Im Zuge der Abwägung der Interessen und im Sinne der Konfliktvermeidung wurde diese Variante daraufhin verworfen. Die Möglichkeit des Eintretens dieser Variante besteht nicht, da für die Parkhausausfahrt Rennstraße ein Linksabbiegeverbot angeordnet wird. Ein Abwägungsmangel ist nicht feststellbar, da eine mögliche Variante untersucht worden ist und ihr Eintreten verbindlich ausgeschlossen werden kann.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
nicht zu erwarten, in Satzungsform verabschiedet würde.	
2. PRÜFUNG DES SCHALLTECHNISCHEN GUTACHTENS DER MFPA LEIPZIG GMBH DURCH DEN TÜV RHEINLAND, GUTACHTEN VOM 06.02.2007 Die Lärmimmissionsprognose des Büros MFPA Leipzig GmbH leidet an methodischen Mängeln, kommt hierdurch zu verfälschten Ergebnissen und ist insgesamt nicht geeignet, als Abwägungsgrundlage für ein Bebauungsplanverfahren zu dienen. Im Einzelnen:	
• Zu Recht greift das Gutachten TÜV Rheinland die soeben beschriebenen zwei Ausgangsvarianten zur Belastung der Kantorstraße mit Zu- und Abfahrverkehr auf und weist darauf hin, dass dieser Konflikt ungelöst bleibt, da keinerlei Darstellungen dazu erfolgen, wie vermieden werden soll, dass die katastrophale Verkehrsbelastung nach Variante 1 die Kantorstraße trifft.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im vorhergehenden Anstrich der Abwägung ausgeführt, gibt es keine Möglichkeit des Eintretens der Variante 1. In der vorliegenden Schallimmissionsprognose von MFPA Leipzig wird auf S. 8 die Auswirkung dieser Variante beschrieben und ausgeführt, dass diese wegen der höheren Belastung für die Anwohner Kantorstraße nicht zur Umsetzung kommen kann.
• Methodisch in höchstem Maße angreifbar ist der Umstand, dass der Verkehrslärm bei MFPA Leipzig GmbH ausschließlich nach TA Lärm bewertet wird. Dies ist unverständlich, ist doch für den Lärmschutz in der Bauleitplanung in erster Linie die DIN 18005 zugrundezulegen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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 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 berech-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	net." Das geplante Einkaufszentrum kann in diesem Fall den gewerblichen Anlagen zugerechnet werden. Die Stadt Dessau hat sich daraufhin die TA Lärm und die 16. BImSchV als Abwägungsmaßstab zugrunde gelegt, um durch aktive (Asphaltierung Teilbereich Kantorstraße, Deckenabsorbern im Bereich Verladung Rennstraße) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster Rennstraße) diese Regelwerke einzuhalten. Im Sinne der Konfliktbewältigung ist diese Vorgehensweise 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.
• Es unterbleibt eine Berücksichtigung der Schienenverkehrlärmimmissionen, obwohl hierdurch in deutlichem Maße zusätzliche Immissionen auftreten können.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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. Dort wird ausgeführt, dass "Fahrzeuggeräusche…, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entste-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	hen, sind der beurteilenden Anlage hinzuzurechnen und … bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen."
• Ein methodischer Mangel besteht darin, dass der Untersuchungsbereich viel zu eng gefasst ist und dies nicht dem Stand der Technik entspricht. Durch diesen „Kunstgriff“ des Gutachters wird verhindert, dass eine sachgerechte Bewertung und Abwägung zur potentiellen Lärmbelastung erfolgen kann.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Grundlage für die Festlegung des Untersuchungsbereiches war die "Lärmminderungsplanung 2010/2015" der Stadt Dessau 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 diente als Basis für den im Scopingtermin vereinbarten Untersuchungsraum. Nach Ziffer 7.4 TA Lärm ist ein Kriterium die Verkehrslärmerhöhung um 3 dB(A) durch den anlagenbezogenen Verkehrslärm (ein wesentliches Kriterium zur Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen). Das wird lediglich im Bereich der (mit) zur Erschließung dienenden Anliegerstraßen (Kantor- und Rennstraße) erfüllt. Nach der Einmündung dieser Erschließungsstraßen auf die Hauptverkehrsstraßen (Franzstraße und Askanische Straße) erfolgt weiterhin die eindeutige Vermischung mit dem übrigen Verkehr. Im Rahmen dieser Abwägung wurden nochmals an den ungünstigsten Stellen explizit Nachweisorte gesetzt und berechnet, die die bisher getroffenen Aussagen bestätigen (siehe Unterpunkt 3.5 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung).

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Ein weiterer methodischer Mangel liegt im Unterlassen einer Ermittlung der Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebietes. Damit entfällt auch nur die Möglichkeit, sachgerechte Abwägungen für ggf. erforderlich werdende Schallschutzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes zu treffen. Dies stellt ein erhebliches Abwägungsdefizit dar.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Vorhaben- und Erschließungsplan handelt, welches durch einen Vorhabenträger durchgeführt wird, besteht keine zwingende Notwendigkeit der Vorabfestsetzung von erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm am Gebäude selbst. Dies bleibt dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Der Vorhabenträger ist durch die vorliegende Prognose 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 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. Detaillierte Aussagen sind dem Unterpunkt 3.6 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung zu entnehmen.
• Zu den Defiziten hinsichtlich des Anlagenlärms wird auf das Gutachten TÜV Rheinland verwiesen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im laufenden Verfahren berücksichtigen. Im Punkt 1.5 der laufenden Abwägung wird die Prüfung aus Plausibilität eingestellt und abgewogen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Ähnlich wie hinsichtlich des Verkehrsgutachtens ist auch bei Betrachtung des Lärmgutachtens der MFPA Leipzig GmbH zu erkennen, dass massive handwerkliche Mängel bestehen, die das Gutachten letztendlich in weiten Teilen unbrauchbar machen. Nicht nachvollziehbar ist die ausschließliche Beurteilung des Verkehrslärms anhand der TA Lärm und der Betrachtung der 16. BImSchV. Die primär im Bauleitplanverfahren heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005 liegen für die hier zu betrachtenden Bereiche Allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet um 4 db(A) unter den Orientierungswerten der 16. BImSchV. Dies bedeutet, dass MFPA Leipzig GmbH mit viel zu hohen Orientierungswerten arbeitet, die letztendlich die Bewertung der zu erwartenden Lärmimmissionen dramatisch verniedlicht.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Schallimmissionsprognose der MFPA GmbH besitzt keine handwerklichen Mängel, wie im Punkt 1.2, den vorherigen Anstrichen und dem Punkt 1.4 dieser Abwägung detailliert nachgewiesen wird. Ein Abstellen auf Orientierungswerte der DIN 18005 ist nicht geboten und wäre inhaltlich falsch, wie in derselben DIN dargelegt wird. Dies wird in der vorliegenden Abwägung fünf Anstriche vorher detailliert begründet.
3. ZUSAMMENFASSUNG ZUR VERKEHRSTECHNISCHEN STUDIE VSC GMBH UND ZUR SCHALLIMMISSIONSPROGNOSE MFPA LEIPZIG GMBH In zwei zentralen Betrachtungsgegenständen, nämlich der zu erwartenden verkehrlichen Verhältnisse und des zu befürchteten Verkehrs- und Anlagenlärms ist die Planung zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße“ durch offenkundige, durchgreifende Mängel gekennzeichnet. Die Abwägung und Verabschiedung eines Bebauungsplans auf dieser Basis bedeutete, sehenden Auges massive und nicht heilbare Abwägungsde-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die unterstellten Mängel liegen nicht vor, wie in den Punkten 1.2, 1.3, 1.4 und 1.5 dieser Abwägung detailliert nachgewiesen wird. Da die von der Einwenderin vorgelegte gutachterliche Untersuchung und die Prüfung auf Plausibilität auf nicht für die Stadt zutreffenden Annahmen beruhen und die konkreten Standort- und Umfeldbedingungen nicht berücksichtigt werden, kommen diese zu anderen Einschätzungen. Diese

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
fizite und -ausfälle in Kauf zu nehmen und offenkundige, durch die Bauleitplanung hervorgerufene Konflikte ungelöst zu lassen.	werden detailliert in den Punkten 1.4 und 1.5 der vorliegenden Abwägung widerlegt. Somit liegen keinerlei Mängel oder ein Abwägungsdefizit vor, zumal sich die Stadt Dessau im Rahmen dieser Abwägung noch einmal mit allen vorgebrachten Punkten ausführlich auseinandergesetzt hat.
Es fehlt an einer methodisch einwandfreien Darstellung und Bewertung der zu erwartenden Verkehre. Schon zum Prognose-Nullfall wird die fehlende Leistungsfähigkeit etwa des Knotens „Museum“ verschwiegen. Wie selbstverständlich wird auch nicht erwähnt, dass in östlicher Richtung Rückstaus über die Askanische Straße von fast 500 Metern Länge zu befürchten sind. Aus Sicht unserer Mandantin ebenso gravierend ist die fehlerhafte Betrachtung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Kantorstraße. Im Gegensatz zu den Annahmen bei VSC GmbH sind hier nach Runge+Küchler Verkehrsfrequenzen von rund 1.000 Kfz/Tag, dabei 150 Kfz in den Nachtstunden, zu befürchten. Nach der „Variante 1“ in der Lärmimmissionsprognose MFPA Leipzig GmbH wird sogar von 1.800 Kfz/Tag gesprochen, davon 600 Kfz/Tag Zielverkehr und 1.200 Kfz/Tag Quellverkehr. All dies bleibt in der Begründung des Bebauungsplans unabgewogen, da gutachterlich nicht diskutiert und nicht aufbereitet.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die unterstellte fehlende Leistungsfähigkeit des Knotens, die Rückstaulänge von fast 500 m und die 1000 Kfz/Tag in der Kantorstraße entspricht nicht den Ergebnissen einer exakten Berechnung, da die gutachterliche Untersuchung, die diese Aussagen trifft, nicht von für die Stadt zutreffenden Ausgangsdaten ausgeht, die nach den vorgeschriebenen Berechnungsverfahren zu verwenden sind, wenn diese ortsspezifisch vorliegen. Dies ist in Dessau mit den Daten des SrV der Fall. Detailliert wird dieser Sachverhalt im Punkt 1.4 abgewogen. In der gutachterlichen Untersuchung von Runge + Küchler wird in Tabelle 8 für die Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr 2 Fahrten im Zielverkehr (zum Parkhaus hin) und 146 Fahrten im Quellverkehr (vom Parkhaus weg) für das gesamte Parkhaus ermittelt. Da auch diese Untersuchung davon ausgeht, dass 28 % des Zielverkehrs (siehe S. 7 der Untersuchung) und 2 % des Quellverkehrs (siehe Tabelle 12) des Gesamtverkehrs die Kantorstraße benutzen, sind die angeführten 150 Kfz in der Nachtstunde unzutreffend. Richtig waren 28 % von 2 Kfz und 2 % von 146 Kfz. Das ergibt

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	2,92 Kfz. Da aber ein Linksabbiegeverbot in der Parkhausausfahrt Rennstraße besteht, der Quellverkehr also nicht über die Kantorstraße abfahren kann, verbleiben 0,56 Kfz für die Nacht. Offensichtlich ist hier von der Einwenderin die selbst beauftragte gutachterliche Untersuchung falsch interpretiert. Da mit Schreiben des Vorhabenträgers vom 13.02.2007 nochmals ausdrücklich eine Betriebszeit der Ladengeschäfte nur bis 21.30 Uhr bestätigt worden ist, ergibt sich kein Kfz-Verkehr über die in der Schallimmissionsschutzprognose von MFPA hinaus berechnete Anzahl von 15 Kfz nach 22.00 Uhr. Die angeführte Variante 1 wurde in der vorliegenden Schallimmissionsprognose auf Seite 8 beschrieben und diskutiert. Eine Möglichkeit des Eintretens gibt es wegen des Linksabbiegeverbots an der Parkhausausfahrt Rennstraße nicht. Da die vorgebrachten Bedenken nicht eintreten können, bedarf es auch keiner Begründung im Bebauungsplan.
Die zu befürchtende Verlärmung der Kantorstraße fällt in den Gutachten des Bebauungsplanentwurfs ebenso unter den Tisch. Hier wird festgestellt, dass am Immissionsort 16 im EG (Kantorstraße 52) bereits nach der geschönten B-Planbetrachtung nicht einmal die Werte nach der 16. BImSchV eingehalten werden können (vgl. Anlage 7.3 des Gutachtens MFPA Leipzig GmbH). Es wird von einem Gesamtpegel in der Nachtstunde von 51 db(A) ausgegangen, wobei der Orientierungswert nach DIN 18005 bei 45 db(A) liegt! Es wird den Anwohnern und Eigentümern	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Sowohl in der Tabelle 10 als auch in der Anlage 7.3 der Schallimmissionsprognose wird für das Erdgeschoss des IO16 ein Nachtwert von 51 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 im vorherigen Anstrich der Abwägung nachgewiesen ergibt sich durch das geplante Vorhaben keinerlei Kfz-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
an der Kantorstraße nicht zu vermitteln sein, wie man sie solchen Belastungen sehenden Auges aussetzen kann und dabei gutachterlich noch verschweigt, dass die Orientierungswerte für die Bauleitplanung wesentlich niedriger liegen.	Verkehr auf der Kantorstraße. Selbst unter der unrichtigen Annahme der gutachterlichen Untersuchung von Runge + Küchler beträgt die Kfz-Belastung der Kantorstraße von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr durch das Vorhaben nur 0,56 Kfz 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) unterschritten.
Es ist zwingende Aufgabe des Stadtplanungsamtes, die aufgezeigten massiven Defizite der Verkehrsuntersuchung und der Lärmimmissionsprognose nacharbeiten zu lassen, um dem Betroffenen dann im Rahmen einer weiteren B-Planoffenlage die Möglichkeit zu geben, sich ein realistisches Bild von den zu erwartenden Beeinträchtigungen zu machen. Alles andere wäre nicht nur unverantwortlich, sondern würde den Vorgaben an eine rechtmäßige Bauleitplanung diametral zuwiderlaufen. Wir appellieren an das Stadtplanungsamt, sowohl den zu erwartenden Verkehrskollaps als auch die nicht hinzunehmende Beeinträchtigung der Eigentümer und Anwohner an der Kantorstraße durch Verkehr und Lärm der Öffentlichkeit und den Beschlussgremien der Stadt Dessau zur Kenntnis zu bringen. Unterschrift	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die unterstellten massiven Defizite der Verkehrsuntersuchung und der Schallimmissionsprognose liegen nicht vor, wie in den Punkten 1.2, 1.3, 1.4 und 1.5 der Abwägung detailliert nachgewiesen wird. Deshalb ist auch eine Überarbeitung der vorliegenden verkehrstechnischen Studie und der Schallimmissionsprognose über das Maß der für diese Abwägung erfolgten Überprüfungen hinaus nicht erforderlich, da die bisherigen Aussagen bestätigt werden. Damit ist auch keine erneute Offenlage erforderlich, da sich keine Änderungen für die Planung ergeben.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.4. Gutachterliche Untersuchung einer verkehrstechnischen Studie zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße" in der Stadt Dessau, Runge + Küchler, Februar 2007 im Auftrag von B und C 1 Aufgabenstellung In der Stadt Dessau wird am Rande der Innenstadt an der Kreuzung von Franzstraße und Askanische Straße ein Shopping- und Dienstleistungscenter geplant. Vorhabenträger ist die „konsument“ Dessau GmbH. Für die bauleitplanerische Projektierung des Shopping- und Dienstleistungscenters wurde der Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 37[1] der Stadt Dessau vom 06.11. bis 07.12.2006 öffentlich ausgelegt. Verfasser der vorbereitenden verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Vorhabens ist die Verkehrs-System Consult GmbH (VSC) aus Halle[2]. … aus Dessau hat unser Planungsbüro mit der gutachterlichen Untersuchung dieser verkehrstechnischen Studie beauftragt. Im Rahmen der folgenden Untersuchungen werden u. a. die Ermittlung der Kfz-Verkehrserzeugung, die Aufteilung zusätzlicher Verkehrsbelastungen auf die erschließenden Straßen und die verkehrstechnischen Nachweise zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters des Büros VSC einer Prüfung unterzogen.	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

2 Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens (zu Punkt 3.3 der Verkehrstechnischen Studie) 2.1 Abschätzung des Tagesverkehrsaufkommens Der Gutachter VSC GmbH benutzt für seine Verkehrsmengenabschätzung die Angaben des Investors zur Schaffung einer Verkaufs- und Dienstleistungsfläche von etwa 18.800 m^2 und das „Integrierte Verfahren“ der Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05)[3]. Das „Integrierte Verfahren“ der EAR wird angewendet für Gebiete, die sich nach räumlicher Lage und Nutzungsstruktur einem Gebietstyp (Stadtkerngebiet, stadtkernnahes Altbaugebiet, Wohngebiet, Gewerbe- und Industriegebiet . . .) mit den Hauptnachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden zuordnen lassen. Für alle übrigen Gebiete oder zur Berücksichtigung weiterer Nachfragegruppen und für Sonderfälle mit singulärer Nutzung ist hingegen das „differenzierte Verfahren“ anzuwenden[4]. Bei dem zu beurteilenden Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau wird ein Einzelbauvorhaben in Form eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums mit einer zulässigen Verkaufsfläche von 15.000 m^2 behandelt, so dass unseres Erachtens eine differenzierte Vorgehensweise angebracht ist. *[1] Ingenieurbüro Jester Verkehrs-, Stadt-, Umweltplanung, September 2006* *[2] VSC Verkehrs-System Consult GmbH: Verkehrstechnische Studie zur Erschließung eines Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau, August 2006*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Studie der VSC GmbH Halle und die Gutachterliche Untersuchung von Runge + Küchler prognostizieren das Tagesverkehrsaufkommen auf der Grundlage der EAR 05. Die EAR 05 bietet dafür 2 Verfahren, das Integrierte und das Differenzierte Verfahren. Im Gegensatz zur Auffassung von Runge + Küchler sind sowohl das Integrierte als auch das Differenzierte Verfahren der EAR 05 für die Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens geeignet. Die Ausdehnung des Shopping- und Dienstleistungscenters im Stadtquartier Franzstraße, Askanische Straße, Georgenstraße und Rennstraße und seine Nutzungsvielfalt ermöglichen die Zuordnung des Centers in den Gebietstyp Stadtkerngebiet (EAR 05, S. 9) entsprechend dem modellhaften Ansatz des Integrierten Verfahrens. Die Einstufung des Standortes in den Gebietstyp Stadtkerngebiet ist nachvollziehbar resultierend aus seiner Innenstadtlage und der festgesetzten Nutzungsvielfalt des Objektes, welches weit über die eines normalen "Einkaufscenters" hinausgeht (nicht störendes Gewerbe, Büroräume, Räume für freie Berufe, Gaststätten, Fitness- und Wellnesseinrichtungen, Räume für Gesundheitseinrichtungen). Die VSC GmbH nutzt die in der EAR 05 verankerte Methodik des Integrierten Verfahrens zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens des Shopping- und Dienstleistungscenters. Alle notwendigen Verkehrskennziffern für das Integrierte

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
[3] *Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 (EAR 05)* Alternativ zur Vorgehensweise der VSC GmbH in der zu beurteilenden Verkehrstechnischen Studie wurde deshalb eine Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in Anlehnung an das "Differenzierte Verfahren“ nach EAR vorgenommen. Dabei werden die konkreten Flächennutzungen wie sie der Vorhaben- und Erschließungsplan enthält zu Grunde gelegt[5]. Demnach wird eine Verkaufsfläche in Höhe von 12.858 m^2 realisiert. Hinzu kommen rund 1.000 m^2 für ein Fitnesscenter sowie Verwaltungs- und Lagerflächen. Auf folgende weitere Hinweise und Erfahrungswerte wird bei den eigenen Berechnungen zurück gegriffen: • Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Ausgabe 2004 • Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Hinweise zur Standortentwicklung an Verkehrsknoten, Ausgabe 2005 • Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen (Autor Dietmar Bosserhoff): Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2000 • Diverse Verkehrserhebungen und Untersuchungen unseres Planungsbüros zu Einkaufszentren und Fachmärkten[6]. [4] *EAR 05, Seite 16*	Verfahren sind im Anhang D der EAR 05 ausgewiesen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
[5] *vgl. Lagepläne in der Anlage zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37, Entwurf September 2006* [6] *z.B. Befragungen und Zählungen über eine Woche am Hellweg-Center in Soest aus 2004, kontinuierliche Erhebungen zum Kfz- Verkehr des Einkaufszentrums CentrO in Oberhausen aus den Jahren 1998 bis 2006, Verkehrszählungen des Verkehrsaufkommens diverser Fachmärkte entlang der B 55 in Gummersbach aus 2006* Das Verkehrsaufkommen des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters in Dessau wird getrennt nach den Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden und Besucher sowie dem Wirtschaftsverkehr ermittelt. Demgegenüber macht VSC ausschließlich Aussagen zum Kundenverkehr. Diese Vorgehensweise mag für die verkehrstechnische Bemessung der Verkehrsanlagen zur nachmittäglichen Spitzenstunde ausreichend sein, liefert jedoch keine umfassenden Aussagen zum zukünftigen Kfz-Verkehrsaufkommen des geplanten Einkaufszentrums, insbesondere nicht zum Lkw-Verkehr. Für sämtliche Einzelnutzungen im geplanten Bauvorhaben werden im Folgenden die relevanten Einflussgrößen aufgrund von Erfahrungswerten abgeschätzt. Die wesentlichen Einflussgrößen auf die Verkehrserzeugung des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters in Dessau sind: • Die Nutzungsintensität für die einzelnen Nutzungen und Nutzergruppen, ausgedrückt in der Beschäftigten- und Kundendichte pro 100 m^2 Verkaufsfläche (VKF).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Nach nochmaliger Mitteilung des Vorhabenträgers vom 13.02.07 ist die Zahl der kostenfreien Pkw-Stellplätze für Beschäftigte im Parkhaus auf 15 beschränkt. Wegen der geringen Anzahl (0,5 % der Fahrzeugbewegungen) ist dieser Wert bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens vernachlässigbar. Der Lkw-Verkehr wurde ermittelt und in die Schallimmissionsprognose eingestellt. Bei einem Anteil von 1,2 % der Fahrzeugbewegungen ist dieser Wert ebenfalls vernachlässigbar.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Der Originär-Verkehrsanteil, der angibt, welcher prozentuale Anteil der Besucher hauptsächlich wegen der jeweiligen Nutzung anreist (z.B. Einkauf im SB-Warenhaus). Neben dieser Hauptaktivität führen einige Besucher weitere Nebenaktivitäten durch (z.B. Besuch eines Textilmarktes oder der Bank). Diese Nebenaktivität verursacht aber kein zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen, da sie fußläufig innerhalb des Einkaufszentrums abgewickelt wird. • Der Modal Split, der die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs am Verkehrsaufkommen angibt und insbesondere abhängig ist von der räumlichen Lage der Quellgebiete zum untersuchten Standort. Die Tabellen 1 bis 4 im Anhang zeigen die Eingangsgrößen und die Abschätzung der Verkehrserzeugung für die einzelnen Nutzergruppen. Für die Kunden und Besucher des Shopping- und Dienstleistungscenters wurde eine Szenariobetrachtung durchgeführt, um die realistische Verkehrserzeugung am Standort Dessau einzugrenzen. In den folgenden Arbeitsschritten wird mit den ermittelten Werten des Szenarios „obere Grenze“ weiter gearbeitet. Die folgende Tabelle 6 zeigt das ermittelte Kfz-Verkehrsaufkommen und stellt diese Werte dem Fahrtenaufkommen, das von der VSC GmbH ermittelt wurde, gegenüber.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Gutachterliche Untersuchung von Runge+Küchler bedient sich des Differenzierten Verfahrens für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für das geplante Center. Die notwendigen Kenngrößen für dieses Verfahren sind entsprechend der EAR 05 (S.17) örtlichen Untersuchungen zu entnehmen soweit diese vorliegen. Örtliche Untersuchungen werden u. a. durch das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) und weitere Verkehrserhebungen, wie die Ermittlung des Regionalverkehrs, in Dessau regelmäßig durchgeführt. Die vielfältigen Verkehrskennwerte dieser Untersuchungen liegen im Tiefbauamt der Stadt Dessau vor. Es erfolgte keine Anfrage durch Runge+Küchler beim Tiefbauamt hinsichtlich der Bereitstellung örtlicher Verkehrsuntersuchungen bzw. ortsbezo-

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Kfz-Verkehrsaufkommen im Szenario		Fahrten gemäß
	„untere Grenze“	„obere Grenze“	VSC GmbH
Beschäftigte	272	272	--
Kunden und Besucher	4.770	6.167	6.016
Wirtschaftsverkehr	100	100	--
Gesamtverkehrsaufkommen	**5.142**	**6.539**	**6.016**

Tabelle 6: Kfz-Verkehrsaufkommen EKZ Dessau [Kfz/Tag]

Die Gegenüberstellung zeigt, dass sich der von der VSC GmbH ermittelte Wert von rund 3.000 Kfz-Fahrten im Tageszielverkehr etwa 10 % unterhalb der von unserem Planungsbüro ermittelten „oberen Grenze“ des Kfz- Verkehrsaufkommens bewegt. Unter Einbeziehung des Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehrs ermittelt die differenzierte Berechnung ein tägliches Kfz- Verkehrsaufkommen zwischen ca. 5.100 und 6.500 Kfz-Fahrten am Tag im Quell- und Zielverkehr des Shoppingcenters. Etwa 36 Fahrten sind im Lieferverkehr mit Lkw und 64 Fahrten mit Transportern und Pkw zu erwarten.

Bezogen auf die Erfahrungswerte vorhandener Einkaufszentren zeigt sich für das geplante Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau ein relativ niedriges spezifisches Kundenaufkommen. Je nach Szenario werden 30 bis 43 Kunden je 100 m^2 Verkaufsfläche abgeschätzt. Die Erfahrungswerte[7] belegen für Einkaufszentren Werte zwischen 30 und 80 Kunden je 100 m^2 Verkaufsfläche. Ändert sich in Zukunft das Nutgenen Verkehrsdaten.
In der Gutachterlichen Untersuchung von Runge + Küchler werden im Anhang in den Tabellen 1 bis 4 die Kenngrößen und die Abschätzung der Verkehrserzeugung für die einzelnen Nutzergruppen des geplanten Centers ausgewiesen. Der in der Tabelle 2 und 3 dargestellte Modal Split (Verkehrsmittelanteile) weist für die Pkw-Nutzung durch Kunden und Besucher Werte von 70 - 80% aus (Tab. 2 und 3, Zeile 9), die deutlich über den für Dessau gültigen Werten zum Modal Split liegen. Der Modal Split wird in Dessau kontinuierlich durch das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) erhoben. Das SrV wurde durch die TU Dresden entwickelt und wird im Abstand von ca. 5 Jahren durch die TU Dresden und die Stadt Dessau durchgeführt. Dessau nimmt an diesen Verkehrserhebungen seit 1972 teil und verfügt somit über statistisch gesicherte Zeitreihen aller wichtiger Verkehrsdaten, u. a. von Daten zum Modal Split. Für den Binnenverkehr (Verkehr innerhalb Dessaus) und den Quell- und Zielverkehr (Verkehr zwischen Stadt und Region) werden in Tab. 5.3 der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten-SrV2003 in Dessau“ (Anhang 1) folgende Werte des Modal Split für Pkw ausgewiesen:

	Anteil Pkw nach SrV 2003
Binnenverkehr	41,3%
Quell- u. Zielverkehr	82,1%

Unter Beachtung der Datenlage des SrV 2003 und der gemäß Runge + Küchler angenommenen Aufteilung des Kunden- und Besucherverkehrs

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zungskonzept des geplanten Shoppingcenters, sind nach den Erfahrungen unseres Planungsbüros am Standort Dessau durchaus auch spezifische Kundenwerte von 60 Besuchern je 100 m^2 Verkaufsfläche erreichbar. Bei dieser Annahme würde das tägliche Kfz-Verkehrsaufkommen bei proportionaler Hochrechnung rund 9.000 Kfz-Fahrten pro Tag betragen.	des Centers (33% Umlandverkehr = Quell-, Zielverkehr, 66% Binnenverkehr) ergibt sich ein Anteil (gewichteter Mittelwert) für den Pkw-Verkehr der aus Stadt und Umland zum Center fahrenden Kunden und Besucher von 55% des Gesamtverkehrsaufkommens. Bei Beachtung dieses Modal Split-Wertes des SrV (55%) würden unter Ansatz des Gesamtverkehrs der Besucher und Kunden von 8797 Wegen/Tag (Szenario „untere Grenze“) und 11378 Wegen/Tag (Szenario „obere Grenze“) und des Besetzungsgrades der Pkw mit durchschnittlich 1,3 Personen (Angaben von Runge + Küchler) der Pkw-Verkehr des Centers gemäß der durch Runge + Küchler in Tabelle 2 und 3 ausgewiesenen Berechnung für Besucher und Kunden folgende Werte ausweisen: Szenario: untere Grenze 3722 Kunden-Pkw/d (8797 Wege/Tagx55%/1,3) Szenario: obere Grenze 4813 Kunden-Pkw/d (11378 Wege/Tagx55%/1,3) Bei konsequenter Anwendung der verkehrswissenschaftlich gesicherten Kennziffern des SrV 2003 für den Modal Split würde das durch Runge+Küchler gewählte Differenzierte Verfahren gemäß EAR 05 ein um ca. 15% geringeres Verkehrsaufkommen des geplanten Centers gegenüber der Studie der VSC GmbH Halle ergeben. In der Untersuchung von Runge+Küchler wird jedoch ein um 10% über den VSC-Werten liegendes Verkehrsaufkommen ausgewiesen.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Kfz-Verkehrsaufkommen Runge + Küchler unter Ansatz des Modal Split nach SrV 2003 "untere Grenze"	„obere Grenze"	Fahrten gemäß VSC
Beschäftigte	272	272	
Kunden u. Besucher	3722	4813	6016
Wirtschaftsverkehr	100	100	
Summe	4094	5185	6016

Hinsichtlich der Beschäftigten des Shopping- und Einkaufscenters ist nach Mitteilung des Investors die Zahl der für Beschäftigte kostenfreien Pkw-Stellplätze im Parkhaus mietvertraglich auf 15 Pkw-Stellplätze beschränkt. Dieser Sachverhalt wurde ebenfall nicht durch Runge+Küchler beachtet. In praxi kann somit das Beschäftigtenparken im Parkhaus des Centers fast völlig ausschlossen werden, da die bewirtschafteten Center-Parkplätze durch Beschäftigte des Centers aus monetären Gründen nicht genutzt werden können. Nach schriftlicher Angabe des Vorhabenträgers vom 25.06.2006 wird das Center von 45 Lkw täglich angefahren. Das stimmt mit Erfahrungswerten der Stadt überein. Die angesetzten 100 Kfz des Wirtschaftsverkehrs nach Runge + Küchler sind deshalb auch zu hoch angesetzt.
Diese Sachverhalte bedeuten eine weitere Minderung der Ansätze von Runge+Küchler zum Verkehrsaufkommen des Centers um ca. 250 Pkw-Fahrten/Tag.
Die Nutzung der örtlichen Untersuchungen und der bekannten ortsspezi-

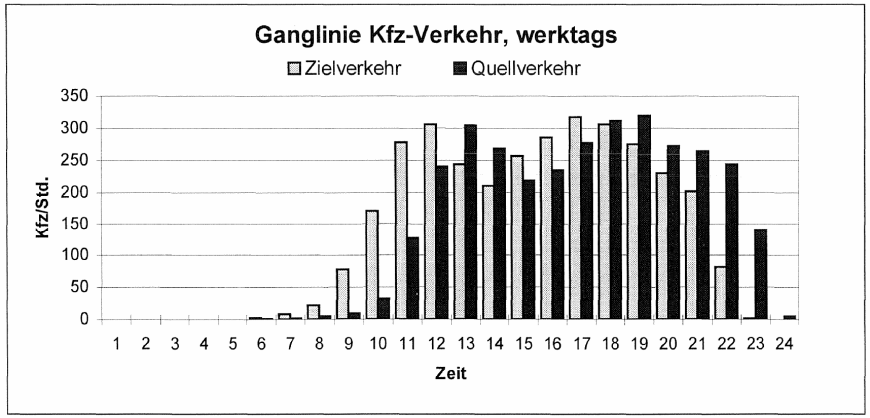
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	fischen Verkehrsdaten durch Runge+Küchler wäre eine Voraussetzung für die sachgerechte Anwendung des Differenzierten Verfahrens gemäß EAR 05 gewesen. Die Tabellen 2 und 3 der Untersuchung von Runge+Küchler basieren auf Annahmen zum Modal Split, die nicht mit den örtlichen Untersuchungen übereinstimmen und führen somit zu nicht zutreffenden Aussagen bezüglich des PKW-Verkehrsaufkommens der Kunden und Besucher. Die Datenbestände zum Verkehrsverhalten (Modal Split) und zur Parkhausnutzung (Beschäftigtenparken) wurden durch Runge+Küchler im Tiefbauamt und beim Investors nicht abgefragt. Somit liefert die vorliegende Studie von VSC real ein größeres Verkehrsaufkommen als das differenzierte Verfahren von Runge + Küchler bei sachgerechter Anwendung. Im Sinne des Worst-Case liegt die Stadt damit auf der sicheren Seite (siehe auch Pkt. 1.2 der vorliegenden Abwägung).
Mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens wäre auch zu rechnen, wenn die Verkaufsfläche entsprechend den Festsetzungen des Vorhaben- und Erschließungsplans zukünftig (15.000 m^2) voll ausgenutzt würde.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der VSC-Studie wurde schon jetzt mit einer deutlich höheren Verkaufsfläche gerechnet (siehe Seite 5, 1. Absatz: Verkaufs- und Dienstleistungsfläche von etwa 18.800 m^2). Da sich bei sachgerechter Anwendung des Berechnungsverfahrens von Runge + Küchler mit ortsspezifischen Verkehrsdaten ein um 15 % geringeres Verkehrsaufkommen gegenüber der VSC-Studie ergibt, stehen entsprechende Reserven in der benötigten Größenordnung bei der Erhöhung der Ver-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	kaufsfläche auch bei Anwendung des Berechnungsverfahrens von Runge + Küchler zur Verfügung.
2.2 Zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens Für die Ermittlung des Kfz-Verkehrsaufkommens in der für die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen maßgebenden Spitzenstunde benutzt die VSC GmbH Tabelle D-3 aus der EAR 05, die spezifische Kenngrößen des Parkverhaltens für Stadtkerngebiete in Oberzentren mit weniger als 400.000 Einwohnern angibt. Für einen groben Überblick reicht diese Vorgehensweise aus. Allerdings muss beachtet werden, dass das gesamte Parkverhalten des Gebietstyps „Stadtkerngebiet“ in der Tabelle D-3 abgebildet wird. Neben dem Einkaufsverkehr ist auch der Besucherverkehr der stadtkerntypischen Dienstleistungsnutzungen (z.B. öffentliche und private Verwaltung, Ärzte, Krankenkassen, Rechtsanwälte, Freizeiteinrichtungen ...) enthalten. Beim zur Beurteilung vorliegenden Bauvorhaben handelt es sich jedoch fast ausschließlich um ein Einkaufszentrum, dem nur wenige Dienstleistungen (z.B. Bank) und ein Fitnessstudio angegliedert sind. Somit wird das Verkehrsverhalten des Shopping- und Dienstleistungscenters durch Tabelle D-3 der EAR 05 nur ungenügend abgebildet. Die verfälschende Wirkung der zitierten Tabelle D-3 der EAR 05 wird insbesondere durch den Wert von 14 % Parkzielverkehr vor 09:00 Uhr, also vor der eigentlichen Geschäftsöffnung deutlich. Auch liegt die maßgebende Spitzenstunde der Tabelle D-3 sehr früh zwischen 14:00 und 15:00 Uhr und stimmt nicht mit den Er-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die in der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler benannten Öffnungszeiten des Shopping- und Dienstleistungscenters von 9:30 – 22:00 Uhr wurden nach Rückfrage der Stadt nicht mit dem Investor abgestimmt und widersprechen dessen Betreiberkonzept. Nach nochmaliger schriftlicher Mitteilung des Vorhabenträgers vom 13.02.07 ist eine Öffnungszeit des Centers von 8.00 Uhr (Öffnung SB-Verbrauchermarkt) bis 21.30 Uhr (Fachmarkt für Unterhaltungselektronik) vorgesehen. Die in der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler in den Tabellen 7, 8, 9, und in Bild 1 dargestellten Ganglinien entsprechen nicht dem Betreiberkonzept des geplanten Centers und spiegeln somit die künftige Verteilung des Tagesverkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters nicht realistisch wider, da im Zeitraum von 7:00 bis 9:00 Uhr nach Runge+Küchler lediglich 26 Kunden-Pkw das Parkhaus nutzen würden. Dies steht im deutlichen Widerspruch zur Kundenfrequenz eines geöffneten SB-Verbrauchermarktes mit 1800 m² Verkaufsfläche. Die in der EAR 05 Tabelle D-3 dargestellten Tagesganglinien des Parkzielverkehrs und des Parkquellverkehrs bilden die durch die vorgesehenen Öffnungszeiten von 8:00 bis 21:30 Uhr determinierte Verkehrsver-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
fahrungswerten für den Einkaufsverkehr an den Werktagen Montag bis Freitag überein. Um zu differenzierten Aussagen für das zu beurteilende Bauvorhaben zu gelangen, wurden für jede Nutzergruppe (Beschäftigte, Kunden Einkaufsnutzungen, Besucher Fitnessstudie, Lieferverkehr) eigene Ganglinien für den Ziel- und Quellverkehr entsprechend den vorliegenden Erfahrungswerten zugeordnet. Die nutzertypischen Ganglinien für einen typischen Wochentag sind in Tabelle 7 im Anhang abgebildet. Den Ganglinien liegt eine Öffnungszeit der Einkaufsnutzung zwischen 09:30 und 22:00 Uhr[8] zu Grunde. Für die Kunden der Einkaufsnutzungen wurde eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 01:30 Stunden angenommen und somit vorausgesetzt, dass ein Teil der parkenden Kunden nicht nur das Shopping- und Dienstleistungscenter, sondern auch andere Einrichtungen in der Innenstadt von Dessau besuchen wird. Tabelle 8 im Anhang zeigt die Tagesganglinie des Verkehrsaufkommens. Die Spitzenstunde wird zwischen 17:00 und 18:00 Uhr mit 616 Kfz-Fahrten erreicht, die etwa je zur Hälfte Quell- und Zielverkehr des Shopping- und Dienstleistungscenters bilden. Somit wird das Verkehrsaufkommen um etwa 15 % höher als die Werte der VSC GmbH berechnet. Auch für die Parkraumbelegung gemäß Tabelle 9 im Anhang wird eine höhere Auslastung berechnet, wobei das Büro VSC GmbH, die parkenden Pkw der Beschäftigten nicht berücksichtigt hat. [7] *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen, Ausgabe 2004,*	teilung des Quell- und Zielverkehrs wesentlich realistischer gegenüber der Verkehrsverteilung nach Runge+Küchler ab, da beispielsweise im Zeitraum von 7:00 bis 9:00 Uhr nach Tabelle D-3 ca. 12% des Tageszielverkehrs in das Parkhaus einfahren, dass sind ca. 220 Kunden-Pkw. Dieser Ansatz wird dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen des Verbrauchermarktes besser gerecht. Die Tagesganglinien nach Runge+Küchler beziehen sich auf die Öffnungszeiten des Rathauscenters Dessau von 9:30 bis 22:00 Uhr. Die Öffnungszeiten des geplanten Centers liegen im Zeitraum von 8:00 bis 21:30 Uhr. Aus den durch Runge+Küchler gewählten unzutreffenden Öffnungszeiten resultieren Annahmen zur Verkehrsverteilung und Spitzenstunde, die nicht auf das geplante Shopping- und Dienstleistungscenter übertragbar sind. Die Tagesganglinien der Tabellen 7, 8, 9, und Bild 1 der Untersuchung von Runge+Küchler basieren auf Öffnungszeiten, die nicht mit den Öffnungszeiten des geplanten Centers übereinstimmen. Dies führt zu nicht zutreffenden Aussagen bezüglich der zeitlichen Verteilung des PKW-Verkehrsaufkommens der Kunden und Besucher in den Tabellen 7, 8, 9 und Bild1. Die Beachtung der geplanten Öffnungszeiten des Centers durch Runge+Küchler wäre eine Voraussetzung für die sachgerechte Anwendung des Differenzierten Verfahrens gemäß EAR 05 gewesen. Die geplanten Öffnungszeiten des Centers wurden durch Runge+Küchler nach Aussage des Investors nicht abgefragt. Da nur maximal 15 Stellplätze im Parkhaus für Beschäftigte vorgesehen sind (gegenüber der Annahme von 272 von Runge + Küchler), ergeben

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Tabelle 4.3 *[8] entsprechend den Öffnungszeiten des RCD, Rathaus-Center Dessau im Dezember 2006* Die folgende Tabelle 10 stellt die Werte für die maßgebende Spitzenstunde gegenüber. Tabelle 10: Kenngrößen der maßgebenden Spitzenstunde Das nachfolgende Bild zeigt die Tagesganglinie des geplanten Einkaufszentrums für das Szenario "obere Grenze".	sich durch die Weglassung in der VSC-Studie keine Folgen für die maßgebende Spitzenstunde.

	VSC GmbH	Runge + Küchler
maßgebende Spitzenstunde	14:00 – 15:00 Uhr	17:00 – 18:00 Uhr
Zielverkehr	288 Kfz/h	305 Kfz/h
Quellverkehr	246 Kfz/h	311 Kfz/h
Gesamtverkehr	534 Kfz/h	616 Kfz/h
max. Parkraumbelegung	390 Stellplätze	459 Stellplätze

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
 **Bild 1**: Tagesganglinie Shoppingcenter Dessau gemäß Szenario „obere Grenze“ 2.3 Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens (zu Punkt 4 der Verkehrstechnischen Studie) Bei der räumlichen Aufteilung des Zielverkehrsaufkommens trifft die VSC GmbH pauschale Aussagen ohne nähere Begründungen. Es wird auf die zentrale Lage des Standortes verwiesen, die eine Viertelung des Kfz-Verkehrs auf die vier Himmelsrichtungen plausibel erscheinen lässt. Unter Verweis auf das bisher fertiggestellte Tangententrassensystem der Stadt Dessau wird sodann eine Aufteilung zu je 20 % auf die Kava-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die im Gutachten von Runge+Küchler Tabelle 11 und 12 dargestellte Ermittlung der räumlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens ist nicht für eine realistische Abschätzung der Verkehrsverteilung des geplanten Centers geeignet. Hauptursache dafür sind im Wesentlichen die nicht ortsbezogenen Annahmen von Runge+Küchler

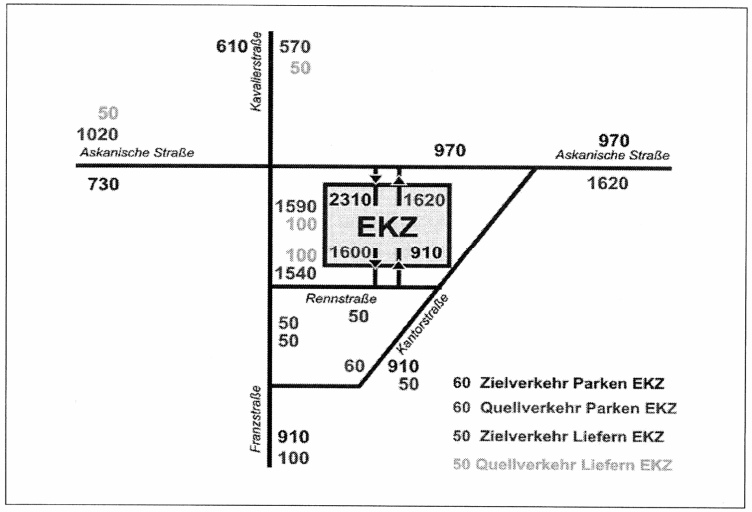
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
lierstraße, westliche Askanische Straße und Franzstraße bzw. Kantorstraße vorgenommen, während 40 % über die Ludwigshafener Straße und die östliche Askanische Straße einfahren sollen. Tabelle 11 im Anhang zeigt eine differenzierte Ermittlung der räumlichen Aufteilung des Zielverkehrsaufkommens. Bei den Abschätzungen bildete das Bevölkerungspotenzial im Einzugsbereich der Innenstadt von Dessau die Datengrundlage. Folgenden Annahmen zum normalen werktäglichen Kundenpotenzial wurden getroffen: • Zwei Drittel der Kunden des Shoppingcenters kommen aus der Stadt Dessau; • ein Drittel der Kunden fährt aus dem Umland an; • die Aufteilung auf die vier Himmelsrichtungen erfolgt entsprechend den Bevölkerungszahlen der Stadtteile, Städte und Landkreise; • aus den Innenstadtbezirken reist nur ein Drittel der Kunden mit dem Auto an; aus den Stadtteilen beträgt der Anteil der Autonutzer zwei Drittel[9]; aus der Region reisen alle Kunden mit dem Auto an; • die Aufteilung auf die Straßen des Innenstadtkreuzes B 184 / B 185 erfolgt unter Beachtung des Tangentenstraßensystems Mannheimer Straße - Argenteuiller Straße - Ludwigshafener Straße; dementsprechend werden teilweise Verkehrsverlagerungen aus westlicher und südlicher Richtung auf die Osttangente und somit die östliche Askanische Straße angenommen. Für den Straßenzug Franzstraße - Heidestraße wird im regionalen Zielverkehr eine Aufteilung des Kfz-Verkehrs je zu 60 % auf die B 184 und	• zum motorisierten Individualverkehrs (MIV)-Anteil der Kunden, Besucher und Beschäftigten (Modal Split) • zum Verteilungsschlüssel des Regionalverkehrs nach Einwohnern und • zur Verteilung des Verkehrs aus dem Bereich „Stadtteile Süd“ im städtischen Straßenhauptnetz. <u>MIV-Anteil (Anteil der Pkw-Nutzung):</u> In der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler wird ausgeführt, dass ein Drittel der Kunden aus den Innenstadtbezirken, zwei Drittel der Kunden aus den übrigen Stadtteilen und alle Kunden aus der Region mit dem Pkw zum geplanten Center anreisen. Die Annahmen der Pkw-Nutzung im Stadtgebiet werden durch Runge+Küchler mit Aussagen der 1998 durchgeführten Bürgerbefragung der kommunalen Statistikstelle Dessau zur Verkehrsmittelwahl für Einkäufe und Besorgungen begründet. Die Annahme, dass alle Kunden, Besucher und Beschäftigten aus der Region zum Center fahren, wird von Runge+Küchler mit keiner Quelle belegt. Für eine verkehrswissenschaftlich gesicherte, objektive Erhebung von Daten zum Modal Split ist die Bürgerbefragung auf Grund ihrer Zielstellung (es werden subjektive Indikatoren erfragt) und auf Grund der konkreten Fragestellungen nicht geeignet. Dieser Sachverhalt ist sowohl aus der Zielstellung (Bürgerumfrage 1998, S.4) als auch aus dem Fragenkatalog zum Thema Verkehr (Bürgerumfrage 1998, S.157) eindeutig

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zu 40 % auf die Osttangente angenommen. Dabei wird unterstellt, dass ein Teil des Umlandverkehrs über die A 9 und die Anschlussstelle Dessau-Ost anreist und auch der Straßenzug Stadtweg - Kreuzbergstraße - Ludwigshafener Straße aus dem Bereich Schierau genutzt wird. Als relativ unwahrscheinlich ist die Nutzung der Osttangente von Kunden und Besuchern, die über die südliche B 184 (u. a. Teile Wolfen, Bitterfeld) anreisen. Diese werden zum überwiegenden Teil auf der Heidestraße verbleiben, da die Nutzung der Oststangente neben dem Rechtsabbiegen auf die Ludwigshafener Straße zweimaliges Linksabbiegen auf die Askanische Straße und zur Einfahrt in die Parkebenen des Shoppingcenters verlangt. Da beide Knotenpunkte zumindest in den Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens hochbelastet sind, stellt dieses Linksabbiegen einen hohen Widerstand dar, der eher zur Geradeausfahrt über Franz- und Kantorstraße anleitet. *[9] Es wird bezug genommen auf eine Bürgerbefragung der Kommunalen Statistikstelle Dessau u. a. zur Verkehrsmittelwahl für Einkäufe und Besorgungen aus dem Jahr 1998* Für den Zielverkehr zum geplanten Shoppingcenter wird somit die folgende Verkehrsverteilung des Kunden- und Beschäftigtenverkehrs abgeschätzt: • Kavalierstraße: 610 Kfz/Tag (19 %), • westliche Askanische Straße: 730 Kfz/Tag (23 %), • östliche Askanische Straße: 970 Kfz/Tag (30 %),	zu entnehmen. Beispielsweise kann aus der Fragestellung Nr. 27 der Bürgerumfrage 1998 „Welches Verkehrsmittel benutzen Sie am häufigsten für Erledigungen in der Innenstadt?“ keine gesicherte Aussage zum Modal Split abgeleitet werden, da weder die prozentualen Anteile der Benutzung der jeweiligen Verkehrsmittel noch die Häufigkeit der Fahrten und Wege erfragt werden. Des Weiteren ist das Befragungsjahr 1998 nicht mehr repräsentativ. Angesichts der Verkehrsinfrastrukturentwicklung in Dessau (Straßenbahnerweiterung nach Dessau-Alten und Ausbau des Tangentenstraßennetzes) und der aus dem Jahr 2003 vorliegenden örtlichen Verkehrsuntersuchungen (z.B. SrV 2003, Erhebung zum Regionalverkehr) sind die Daten der Bürgerbefragung 1998 veraltet. Neben der Fehlinterpretation einer nicht mehr aktuellen Bürgerbefragung durch Runge+Küchler entbehrt auch die Annahme einer generellen Pkw-Nutzung (100%) durch die regionalen Besucher, Kunden und Beschäftigten angesichts der guten ÖPNV- und SPNV-Vernetzung der Stadt Dessau mit dem Umland und der Daten des SrV 2003 der notwendigen Plausibilität. Die verkehrswissenschaftlich erhobenen Modal Split-Werte aus dem aktuellen SrV 2003 (hier: Pkw-Anteil) für den Stadtverkehr (Binnenverkehr) und den Stadt-Umland-Verkehr (Quell- und Zielverkehr) liegen vor (Anhang 1) und bieten die notwendige statistisch gesicherte und ortsspezifische Datengrundlage für den Modal Split der Kunden, Besucher und Beschäftigten des geplanten Centers. Die Nutzung der örtlichen Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsdatenbestände durch Runge+Küchler wäre eine Voraussetzung für die sachge-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Franzstraße und Kantorstraße: 910 Kfz/Tag (28 %). Für die Verteilung des Quellverkehrs des Shoppingcenters sind die Abbiegeverbote am Knotenpunkt „Museum“ zu berücksichtigen sowie die Tatsache, dass eine Ausfahrt aus den Parkebenen zur Askanischen Straße nur nach rechts zugelassen wird. Weiterhin ist an den Einmündungen von Rennstraße und Kantorstraße in die Franzstraße das Linksabbiegen verboten. Zu beachten ist aber auch das Verhalten mancher Autofahrer, bei der Ausfahrt aus einer Parkgarage den Weg zu nehmen, den sie bei der Einfahrt genommen haben. Tabelle 12 im Anhang berücksichtigt diese Tatsachen. Für den Lieferverkehr befindet sich die hauptsächliche Anlieferzone an der Rennstraße. Eine weitere Anlieferzone ist an der Georgenstraße vorgesehen. Die Zufahrt zu beiden Anlieferbereichen kann nur von der südlichen B 184 aus erfolgen. Dazu soll die Rennstraße an die Franzstraße angeschlossen werden. Die geplante Bordsteinführung der Einmündung[10] lässt allerdings die ungehinderte Einfahrt von der Franzstraße bei wartenden, ausfahrenden Kfz in der Rennstraße nicht zu, so dass es zu Behinderungen bei der Einfahrt kommen kann. Demgegenüber steht an der Einmündung Kantorstraße ein Rechtsabbiegefahrstreifen in der Franzstraße zur Verfügung. Für die Zufahrt des Lieferverkehrs zur Rennstraße und zur Georgenstraße wird deshalb davon ausgegangen, dass je 50 % des zufahrenden Lieferverkehrs die Kontorstraße und die Rennstraße benutzen werden. Der abfahrende Lieferverkehr wird hingegen aller Wahrscheinlichkeit in Gänze über die Rennstraße und Franzstraße zur Askanischen Straße abfließen, wenn an der Einmün-	rechte Anwendung des Differenzierten Verfahrens gemäß EAR 05 gewesen. Diese Verkehrskennwerte wurden durch Runge+Küchler im Tiefbauamt nicht abgefragt. <u>Verteilungsschlüssel des Regionalverkehrs nach Einwohnern in der Region</u>: Der durch Runge+Küchler gewählte Verteilungsschlüssel des Stadt-Umland-Verkehrs entsprechend der Einwohnerverteilung in der Region führt zur unrealistischen Abbildung des tatsächlichen Verkehrsgeschehens zwischen der Stadt Dessau und ihrem Umland. Der in der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler, Tabelle 11 und 12 ausgewiesene Anteil des Regionalverkehrs am Centerverkehr beträgt 34%. Die Aufteilung des Regionalverkehrs auf die 4 durch Runge +Küchler betrachteten Regionen wird nach dem Einwohnerbestand vorgenommen. Durch diesen Verteilungsschlüssel ergibt sich nach Runge+Küchler (Tabelle 11 und 12) die folgende Verkehrsverteilung: • Region Nord: 5% • Region Ost: 8% • Region Süd: 10% • Region West: 10% Diese Anteile korrelieren nicht mit den nachstehend dargestellten Verkehrsdaten des Quell- und Zielverkehrs der Stadt Dessau. Aus der Erhebung und Auswertung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Dessau aus dem Jahr 2003 *(Anhang 2)* ergibt sich eine völ-

dung eine befriedigende Verkehrsqualität gegeben ist (vg. Kapitel 3.4). Die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs ist unter Einbeziehung des Wirtschaftsverkehrs im folgenden Bild 2 dargestellt. Um die ermittelten Werte des Quell- und Zielverkehrs mit denen des Büros VSC aus der Verkehrstechnischen Studie vergleichbar zu machen, erfolgt in Bild 3 eine Darstellung der Spitzenstundenwerte, die sich aus den Ganglinien des Verkehrsaufkommens ableiten.

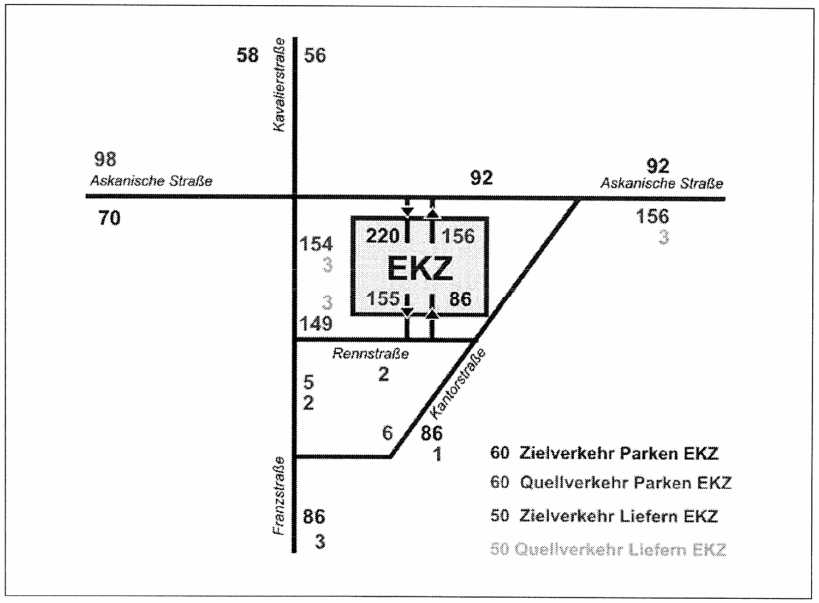
[10] siehe Blatt-Nr. 6.1 der Verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH



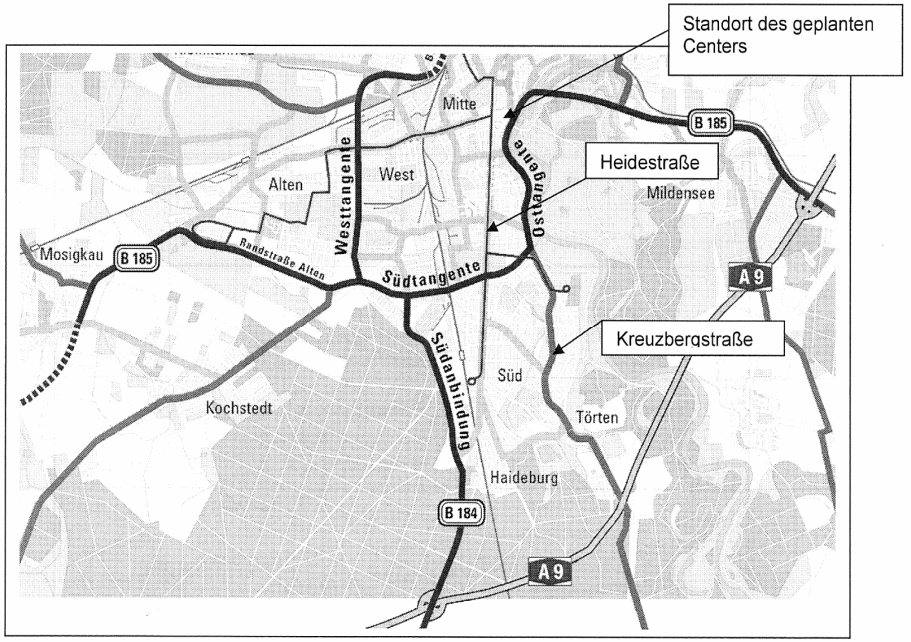
lig andere Verkehrsverteilung des Regionalverkehrs und damit des Centerverkehrs, die in nachstehender Tabelle dargestellt ist.

Anteil der Region Nord, Ost, Süd und West am Verkehrsaufkommen des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters		
Datenbasis: Erhebung des Quell- (QV), Ziel- (ZV) und Durchgangsverkehrs in Dessau am 17.06.2003		
	Anteil der Region	**Summe QV+ZV [Kfz/Tag]**
Region Nord / B184-Nord	**10%**	15905
Region Ost / B185-Ost	**10%**	14654
Region Süd / B184-Süd	**7%**	10172
Region West / B185-West +L63 (Dessau-Aken	**7%**	10880
Gesamt	**34%**	

Der in Tabelle durch Runge+Küchler gewählte Verteilungsschlüssel nach dem Einwohnerbestand führt zu gravierenden Abweichungen vom tatsächlichen Verkehrsgeschehen. Besonders deutlich wird dies beim Anteil der Region Nord mit 5% nach Runge+Küchler. Der tatsächliche Anteil wurde mit 10% durch Verkehrserhebungen ermittelt.
Die Annahme von Runge+Küchler, dass der die B184 Süd nutzende Regionalverkehr zu 100% über die Heidestraße-Franzstraße-Kantorstraße das geplante Center erreicht, beachtet nicht die jetzige

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bild 2: Verteilung des Quell- und Zielverkehrs EKZ am Werktag [Kfz/Tag]  Bild 3: Verteilung des Quell- und Zielverkehrs EKZ zur Spitzenstunde [Kfz/h] Im Vergleich zu den Belastungswerten der VSC Gmbh[11] erkennt man insbesondere deutliche Belastungsunterschiede für die Kantorstraße (93 Kfz/h statt 58 Kfz/h) und die westliche Askanische Straße (168 Kfz/h statt 108 Kfz/h). Für die Kantorstraße ergibt gemäß den Berechnungen	Führung der B184 über die Wolfener Chaussee und die über die Wolfener Chaussee verlaufende Wegweisung zum Stadtzentrum. Das bestehende Parkleitsystem für die Innenstadt, in das auch das geplante Centerparkhaus integriert wird, ist konsequent auf das neue Tangentennetz (Argenteuiller Straße, Ludwigshafener Straße) ausgerichtet. Im Gegensatz zur mit 50km/h zu befahrenden Heidestraße und Franzstraße kann die Argenteuiler Straße, Ludwigshafener Straße mit 70km/h befahren werden. Auf Grund dieser Sachverhalte ist zwingend von der Nutzung der Wolfener Chaussee und des Tangentennetzes durch den über die B184 Süd einfließenden Verkehr auszugehen. Zur Gewährleistung einer realitätsnahen Abbildung des regionalen Kunden-, Besucher- und Beschäftigtenverkehrs in der Tabelle 11 und 12 der Untersuchung von Runge+Küchler wäre die Berücksichtigung der räumliche Aufteilung entsprechend der durch die Verkehrserhebung 2003 ermittelten Verteilung des Quell- und Zielverkehrs und der fortgeschrittene Ausbau des Dessauer Tangentennetzes einschließlich der Wegweisung durch Runge+Küchler notwendig gewesen. Die erhobenen ortsspezifischen Verkehrskennwerte des Quell- und Zielverkehrs, der Fertigstellungsgrad des Dessauer Tangentennetzes und Daten zur Wegweisung und zum Parkleitsystem wurden durch Runge+Küchler im Tiefbauamt nicht abgefragt. <u>Verkehrsverteilung des Verkehrs aus dem Bereich „Stadtteile Süd“ im städtischen Straßenhauptnetz:</u> Das Gebiet „Stadtteile Süd“ mit 18.883 Einwohnern entsprechend Tabelle 11 und 12 der Gutachterlichen Stellungnahme von Runge+Küchler

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
unseres Planungsbüros mit 1.020 Kfz/Tag etwa eine Verdoppelung der heutigen Ausgangsbelastung und gegenüber den Prognosezahlen der VSC GmbH ein um 60 % erhöhter Wert.	setzt sich aus den Dessauer Stadtteilen Süd, Haideburg, Törten, Kochstedt und Mosigkau zusammen. Runge+Küchler gehen davon aus, dass der Pkw-Kundenverkehr dieser Stadtteile zu 100% über die Heidestraße-Franzstraße zum Shopping- und Dienstleistungscenter fährt. Die Annahme, dass die aus den Stadtteilen Mosigkau, Kochstedt, Süd, Haideburg und Törten mit Pkw kommenden Kunden, Besucher und Beschäftigten zu 100% über die (ehemalige) B184, also über die Heidestraße, Franzstraße, Kantorstraße zum geplanten Center fahren, ist anbetracht der Lage dieser Stadtgebiete und der Struktur des Straßenhauptnetzes (s. Bild) nicht plausibel.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	 Ausgehend vom Einwohnerbestand der vorgenannten Stadtteile (Stand 31.12.2006) ergibt sich die nachstehende Verkehrsaufteilung, die bei der räumlichen Verkehrsverteilung des innerstädtischen Centerverkehrs

beachtet werden müsste.

"Stadtteile Süd"

Stadtteil	Einwohner (EW)	Anteil EW in %	Aufteilung Zielverkehr zum Center (Anreise) B184 Nord	B185 Ost	Heidestraße-Franzstraße-Kantorstraße	B185 West
Süd	6701	39	0%	9%	30%	0%
Haideburg	1340	8	0%	2%	6%	0%
Törten	2608	15	0%	15%	0%	0%
Kochstedt	4343	25	0%	25%	0%	0%
Mosigkau	2212	13	0%	7%	0%	7%
Summe	**17204**	**100**	**0%**	**57%**	**36%**	**7%**

Die Abweichungen der Annahmen von Runge+Küchler 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 Wirkungen der ortsbezogenen Daten auf die Ermittlung und Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens des Centers wurden im Anhang 3 und 4 dargestellt. Das Rechenschema entspricht den Tabellen 11 und 12 der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler, jedoch wur-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	den die ortsbezogenen Verkehrskennwerte der Berechnung zu Grunde gelegt. Die gegenüber Runge+Küchler geänderten Werte wurden in Anhang 3 und 4 *kursiv-fett* gekennzeichnet. Die nachstehend tabellarisch dargestellten Vergleiche des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens des Centers • nach dem Integrierten Verfahren (EAR05) entsprechend Gutachten VSC GmbH Halle • nach dem Differenzierten Verfahren (EAR05) mit ortstypischen Verkehrskennwerten gemäß Anhang 3 und 4 dieser Stellungnahme • nach dem Differenzierten Verfahren (EAR05) entsprechend Gutachterliche Untersuchung Runge+Küchler 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 GmbH die maximal zu erwartenden Verkehrsauswirkungen des Shopping- und Dienstleistungscenters betrachtet.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Hinweis: hsp ist die Spitzenstunde

			Zielverkehrsaufkommen Center			
	Gesamtverkehr	Gesamtverkehr	B184 Nord	B185 Ost	Kantorstr.	B185 West
	Kfz/ Tag	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp
Zielverkehrsaufkommen des Centers nach VSC GmbH	3008	290	58	116	58	58
Zielverkehrsaufkommen des Centers nach Anhang 3 ortstypische Kennwerte	2576	247	67	91	41	49
Zielverkehrsaufkommen des Centers nach Runge+Küchler	3220	306	58	92	86	70

Hinweis: hsp ist die Spitzenstunde			**Quellverkehrsaufkommen Center**			
	Gesamtverkehr	Gesamtverkehr	B184 Nord	B185 Ost	Kantorstr.	B185 West
	Kfz/ Tag	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp	Kfz/ hsp
Quellverkehrsaufkommen des Centers nach VSC GmbH	3008	250	50	150	0	50
Quellverkehrsaufkommen des Centers nach Anhang 4 ortstypische Kennwerte	2576	211	54	106	0	51
Quellverkehrsaufkommen des Centers nach Runge+Küchler	3220	311	56	156	6	93

Des Weiteren weisen die Ergebnisse des Differenzierten Verfahrens nach Runge+Küchler eine Abweichung der Zielverkehrsbelastung in der Kantorstraße gegenüber den Berechnungen mit ortstypischen Verkehrskennwerten von über 100% auf. Hier zeigt sich besonders deutlich das Erfordernis einer konsequenten Nutzung von örtlichen Verkehrserhe-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	bungen und Verkehrsuntersuchungen. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Führung des Quellverkehrs aus der Parkhausausfahrt des Centers verkehrsorganisatorisch nicht vorgesehen ist. Durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung nach rechts in die Rennstraße ist das Befahren der Kantorstraße grundsätzlich ausgeschlossen. Gleiches gilt für den Lieferverkehrs zur Anlieferzone Rennstraße. 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. Sichergestellt wird der Ausschluss des Lkw-Verkehrs von der Kantorstraße zur Anlieferzone Rennstraße über ein Einfahrtsverbot für Lkw am Ostende der Rennstraße und Hinweisschilder für den Lieferverkehr zur Einmündung Rennstraße in die Franzstraße. Die Fahrtwege des Quell- und Zielverkehrs „Liefern EKZ“ in den Bildern 2 und 3 des Gutachtens Runge+Küchler sind deshalb falsch. Diese Sachverhalte wirken sich zusätzlich verkehrsmindernd auf die Kantorstraße aus. Die Nutzung der Verkehrsdaten zum Stadt-Umland-Verkehr, die Beachtung der verkehrgeografischen Lage der Stadtteile Süd und die Berücksichtigung des Tangentennetzes, des Wegweisungssystems und des Erschließungskonzeptes des geplanten Centers durch Runge+Küchler wäre eine Voraussetzung für die sachgerechte Abschätzung der Verteilung des Centerverkehrs gewesen.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Anhang 1: SrV 2003 Tabelle 5.3 Räumliche Verkehrsarten nach Verkehrsmittelgruppen

Mobilität in Städten - SrV 2003 Tab 5.3

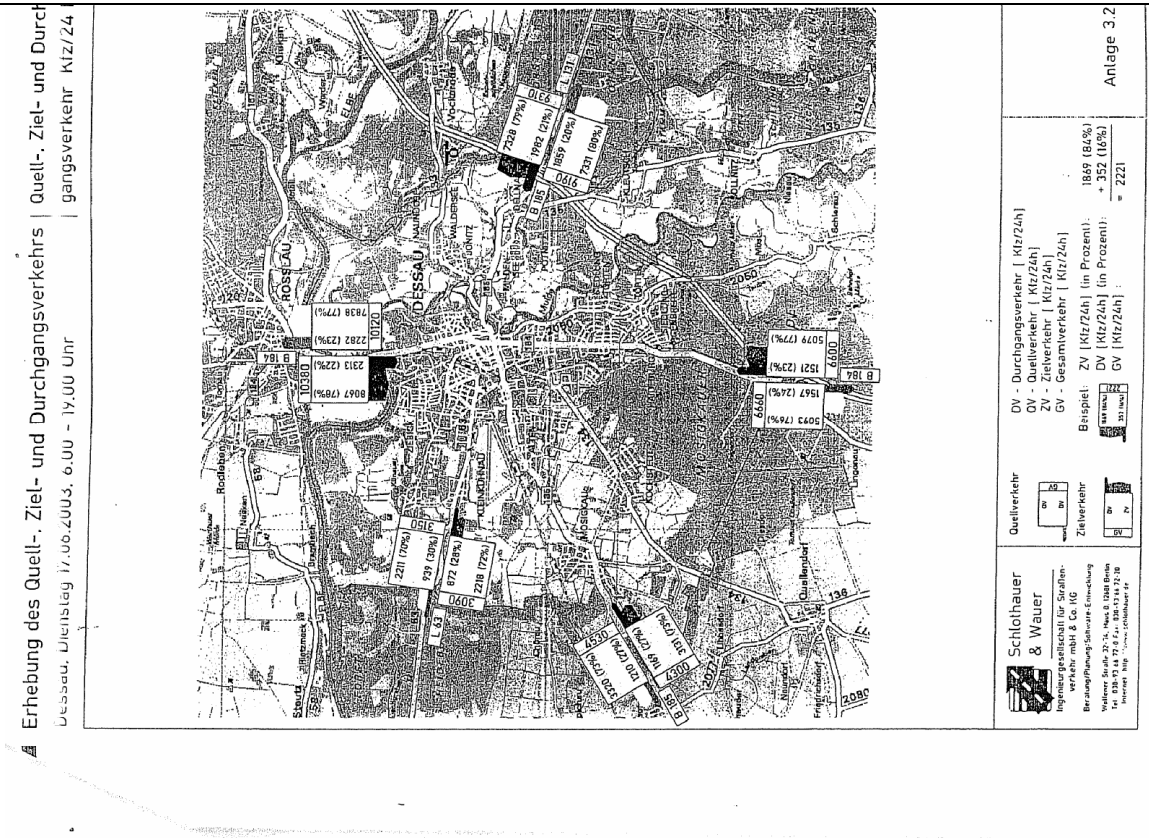
Stadt: Dessau
Wochentag: mittlerer Werktag
berechnet am: 12.12.2003

Räumliche Verkehrsarten nach Verkehrsmittelgruppen

Verkehrsmittelgruppe	Binnenverkehr	Quell- u. Zielverkehr	Außenverkehr	Gesamtverkehr relativ	Gesamtverkehr absolut
Fuß	26,4	0,2		23,2	879
Rad	26,5	4,7		23,8	901
MIV	41,3	82,1		46,4	1.758
ÖPV	5,8	13,0		6,6	251
Summe	100	100		100	
Absolut	3.319	429	41		3.789

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Anhang 2:
Erhebung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs 2003 in Kfz/24 h
(siehe nächste Seite)



Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Anhang 3: Aufteilung des Zielverkehrsaufkommens des geplanten Centers entsprechend Tabelle 11 der Untersuchung von Runge + Küchler unter Beachtung örtlicher Untersuchungen

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — Tabelle 11

Hinweis: Geänderte Inputdaten gegenüber Tabelle 11 der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler wurden kusiv-fett gekennzeichnet!

Aufteilung des Zielverkehrsaufkommens

	Bevölkerung (EW) / Q+Z Verkehr	Anteil am VA	MIV-Anteil	Auto- Kunden Kfz/Tag	Anreise [%] B184 Nord	B185 Ost	B184 Süd	B184/ L63 West	Anreise [Kfz/Tag] B184 Nord	B185 Ost	B184 Süd	B184/ L63 West
Zone 1: Innenstadt												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		26%										
	EW											
Bezirk Nord	11187	10%	*41,3%*	193	70%	20%	0%	10%	135	39	0	19
Bezirk Mitte	9803	8%	*41,3%*	154	20%	30%	0%	50%	31	46	0	77
Bezirk Süd	9117	8%	*41,3%*	154	0%	0%	100%	0%	0	0	154	0
Zone 2: übriges Stadtgebiet												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		40%										
	EW											
Stadtteile Nord	14039	11%	*41,3%*	212	70%	10%	0%	20%	148	21	0	42
Stadtteile Ost	5491	5%	*41,3%*	96	0%	100%	0%	0%	0	96	0	0
Stadtteile Süd	18883	16%	*41,3%*	308	0%	*55%*	*35%*	*10%*	0	170	108	31
Stadtteile West	9294	8%	*41,3%*	154	0%	0%	0%	100%	0	0	0	154
Zone 3: Region Dessau												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		34%										
	QV+ZV [kfz/Tag]											
Region Nord	*15905*	*10%*	*82,1%*	383	100%	0%	0%	0%	383	0	0	0
Region Ost	*14654*	*10%*	*82,1%*	383	0%	100%	0%	0%	0	383	0	0
Region Süd	*10172*	7%	*82,1%*	268	0%	40%	60%	0%	0	107	161	0
Region West	*10880*	7%	*82,1%*	268	0%	30%	0%	70%	0	80	0	188
			Kfz/Tag	2576					698	943	423	512
			Anteil	100%					27%	37%	16%	20%
			Kfz/hsp	247					67	91	41	49

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Anhang 4: Aufteilung des Quellverkehrsaufkommens des geplanten Centers entsprechend Tabelle 12 der Untersuchung von Runge + Küchler unter Beachtung örtlicher Untersuchungen

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — Tabelle 12

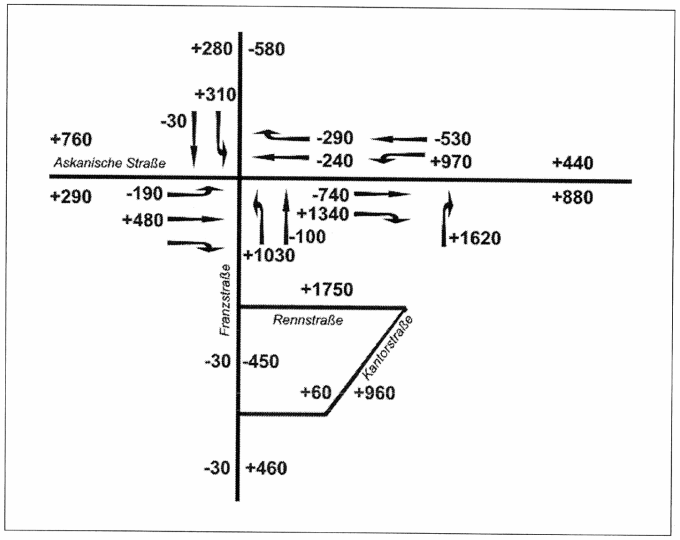
Hinweis: Geänderte Inputdaten gegenüber Tabelle 11 der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler wurden kusiv-fett gekennzeichnet!

Aufteilung des Quellverkehrsaufkommens

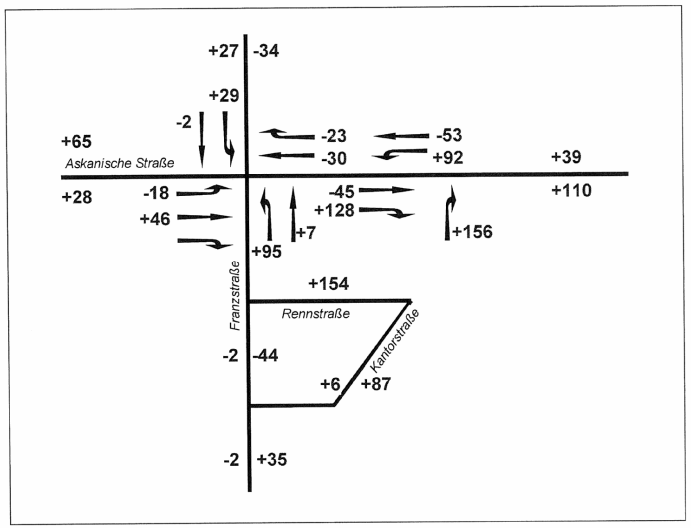
	Bevölkerung (EW) / Q+Z Verkehr	Anteil am VA	MIV-Anteil	Auto- Kunden Kfz/Tag	Anreise [%] Rennstr. B184 Nord	B185 Ost	Kantorstraße	Rennstr. B185 West	Anreise [Kfz/Tag] Rennstr. B184 Nord	B185 Ost	Kantorstraße	Rennstr. B185 West
Zone 1: Innenstadt												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		26%										
	EW											
Bezirk Nord	11187	10%	***41,3%***	193	70%	20%	0%	10%	135	39	0	19
Bezirk Mitte	9803	8%	***41,3%***	154	20%	30%	0%	50%	31	46	0	77
Bezirk Süd	9117	8%	***41,3%***	154	0%	80%	***0%***	***20%***	0	123	0	31
Zone 2: übriges Stadtgebiet												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		40%										
	EW											
Stadtteile Nord	14039	11%	***41,3%***	212	50%	30%	0%	20%	106	64	0	42
Stadtteile Ost	5491	5%	***41,3%***	96	0%	100%	0%	0%	0	96	0	0
Stadtteile Süd	18883	16%	***41,3%***	308	0%	***80%***	***0%***	***20%***	0	247	0	62
Stadtteile West	9294	8%	***41,3%***	154	0%	0%	0%	100%	0	0	0	154
Zone 3: Region Dessau												
Anteil am Gesamtpotential EKZ:		34%										
	QV+ZV [kfz/Tag]											
Region Nord	***15905***	***10%***	***82,1%***	383	100%	0%	0%	0%	383	0	0	0
Region Ost	***14654***	***10%***	***82,1%***	383	0%	100%	0%	0%	0	383	0	0
Region Süd	***10172***	***7%***	***82,1%***	268	***0%***	***80%***	***0%***	***20%***	0	215	0	54
Region West	***10880***	***7%***	***82,1%***	268	0%	30%	0%	70%	0	80	0	188
			Kfz/Tag	2576					655	1293	0	627
			Anteil	100%					25%	50%	0%	24%
			Kfz/hsp	211					54	106	0	51

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2.4 Anteil des Neuverkehrs Bei dem ermittelten Kfz-Verkehrsaufkommen durch Kunden des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters handelt es sich nicht ausschließlich um Neuverkehr für die umliegenden Straßen. Zu berücksichtigen ist, dass ein Teil der zukünftigen Besucher des neuen Einkaufszentrums bereits heute die Innenstadt von Dessau aufsucht. Derzeit parken diese Kfz jedoch insbesondere auf den Parkplätzen im Bereich der nördlichen und mittleren Innenstadt (Kavalierstraße - Askanische Straße - Schlossstraße), wo ein Parkraumangebot von rund 1.900 Plätzen zur Verfügung steht. Zukünftig besteht mit dem neuen Einkaufszentrum ein zusätzliches Parkraumangebot von 630 Pkw-Plätzen am südlichen Innenstadtrand, das zu einem geänderten Parkverhalten führen und somit auch die Verkehrsströme beeinflussen wird. Dieses geänderte Fahrverhalten sowie der sogenannte „gebrochene Durchgangsverkehr“ sind bei der Prognose der Verkehrsströme am Knotenpunkt „Museum“ zu berücksichtigen. Unzulässig, weil zu pauschal, ist die Aussage der VSC GmbH, dass der sich „das zum Center zuzuordnende Verkehrsaufkommen aus maximal 40 % zusätzlichem Verkehr und 60 % gebrochenem Verkehr zusammensetzen wird"[12]. In konsequenter Durchführung dieser These kommt die VSC GmbH für den Knotenpunkt „Museum“ in der Prognose-Mitfall zu niedrigeren Belastungswerten als im Prognose-Nullfall. [13] Der Mitnahmeeffekt („pass-by-trips“) kann normalerweise mit 5 bis 35 % angenommen werden.[14] Dabei befindet sich ein Teil der Kunden auf der Fahrt zu einem räumlich an anderer Stelle gelegenen Ziel (z.B. Fahrt	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Durch Runge + Küchler wird ausdrücklich die Übereinstimmung des Anteils von 40 % Neuverkehr mit der VSC-Studie bestätigt. Die durch Runge + Küchler anders eingeschätzten Größenordnungen der Pkw-Anteile, der Spitzenstundenanteile und der Verkehrsverteilung des Centers in Folge nicht sachgerechter Annahmen zu Öffnungszeiten und Anteil des Beschäftigtenparkens sowie der Verwendung von nicht ortsspezifischen Verkehrskennwerten und Nichtbeachtung der verkehrsgeografischen Lagebezeichnungen der Stadtteile führen jedoch zu anderen Verkehrsbelastungszahlen sowohl im Tagesverkehr als auch in der Spitzenstunde gegenüber der VSC-Studie. Die Ursachen für die nicht sachgerechten Ansätze von Runge + Küchler werden in den vorhergehenden Anstrichen der Abwägung detailliert beschrieben.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
von der Arbeit nach Hause) und tätigt seinen Einkauf als Zwischenstopp. Bei Warenangeboten für die Alltagsversorgung (Lebensmittel) bzw. den Alltagsgebrauch (Baumarkt) liegt der Wert eher am oberen Wert der Bandbreite. Im Falle des Shopping- und Dienstleistungscenters Dessau ist jedoch vorwiegend von Waren des aperiodischen Bedarfs auszugehen, so dass der „Turn-in-Anteil“ mit nur 10 % angesetzt wird. *[11] siehe Blatt-Nr. 2 der Verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH* *[12] GmbH: Verkehrstechnische Studie, Seite 6* *[13] vgl. Blatt a 1-1 mit Blatt 32-1 der Verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH* *[14] Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen (Autor Dietmar Bosserhoff): Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2000, Seite 52* Der Anteil der verlagerten Parker aus der Innenstadt von Dessau wird von unserem Planungsbüro relativ hoch mit 50 % angenommen. Für den Knotenpunkt „Museum" werden die Auswirkungen auf die Knotenpunktströme im Folgenden detailliert berechnet. Der Anteil des Neuverkehrs durch das Shoppingcenter beträgt 40 % seines Verkehrsaufkommens. Dabei sind auch Fahrten enthalten, die derzeit zu den Fachmärkten „auf der Grünen Wiese“ an der Peripherie von Dessau führen und die für die Innenstadt zurückgewonnen werden. In diesem Wert herrscht Übereinstimmung mit den Aussagen der VSC GmbH. Das nachfolgende Bild 4 zeigt die Zu- und Abschläge auf die einzelnen	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Verkehrsströme der Straßen im Umfeld des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters. Von einem Gesamtverkehrsaufkommen in Höhe von rund 6.500 Kfz/Tag beträgt der Neuverkehr ca. 2.500 Kfz/Tag. Der Knotenpunkt „Museum“ erhält nach diesen Berechnungen eine zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastung in Höhe von rund 1.000 Kfz/Tag und die Kantorstraße zusätzlich 1.020 Kfz/Tag.  Bild 4: Geänderte werktägliche Kfz-Ströme im Umfeld des EKZ [Kfz/Tag]	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Auch für die nachmittägliche Spitzenstunde wurden von unserem Planungsbüro die Veränderungen in den Verkehrsströmen berechnet. Für den Knotenpunkt „Museum“ ergibt sich eine Zunahme der Knotenpunktbelastung um rund 100 Kfz/h. Bild 5 zeigt die Änderungen der Verkehrsströme zur Spitzenstunde.  Bild 5: Geänderte Kfz-Ströme zur Spitzenstunde im Umfeld des EKZ [Kfz/h]	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2.5 Kfz-Verkehrsbelastungen Aus den Abschätzungen des zu- und abfließenden Kfz-Verkehr des geplanten Shoppingcenters und den geänderten Verkehrsströmen im Knotenpunkt „Museum“ können die Auswirkungen auf die Belastungssituation der umliegenden Straßen ermittelt werden. Zu den Grundbelastungen im Tagesverkehr macht die Verkehrstechnische Studie der VSC GmbH keine Aussahen; hier wird nur die Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens betrachtet. Das Schallgutachten[15] liefert die notwendigen Daten zum Tagesverkehr unter Rückgriff auf den Prognose-Nullfall 2015 des städtischen Verkehrsentwicklungsplans. Dabei wird jedoch die Kantorstraße als untergeordnete Anliegerstraße nicht betrachtet. Für die Kantorstraße erfolgte nur eine Schätzung der Verkehrsbelastungssituation, was bei der Bedeutung dieser Straße für die Erschließung des geplanten Shoppingcenters als nicht ausreichend bewertet werden muss. Hier wäre von Seiten der VSC GmbH eine Zählung der tatsächlich auftretenden Verkehrsbelastungen erforderlich gewesen. [15] *MFA Leipzig GmbH: Schallimmissionsprognose für ein geplantes Shopping- und Servicecenter in Dessau, August 2006*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Annahmen der Kfz-Verkehrsbelastung von Runge+Küchler sind in Folge der dargestellten methodischen Fehler und der Anwendung nicht ortstypischer Kennwerte durch Runge+Küchler zwangsläufig ebenfalls fehlerbehaftet. Die wird in den vorhergehenden Anstrichen der Abwägung detailliert nachgewiesen. Damit entstehen unrealistisch hohe Knotenstrombelastungen. Die Grundbelastung für die Kantorstraße ist ermittelt worden und basiert auf vorliegenden Zähldaten 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 EAHV93 Okt. 4.2.1.1 eine Leistungsfähigkeit von mindestens 1400 Kfz/h ausgewiesen wird. Bei einer ermittelten Tagesbelastung von 1000 Kfz/d ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von 90 Kfz/h. Mit dem prognostizierten Zuwachs von 58 Kfz/h wird die Leistungsfähigkeit der Straße mit ca. 11 % ausgeschöpft. Die Berechnung der Kantorstraße durch abfließenden Verkehr war ebenfalls nicht notwendig, da dies aufgrund der Ergebnisse der Schallimmissionsprognose auszuschließen ist.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Straße	DTV Prognose-Nullfall	MFA Leipzig GmbH[16] Veränderungen Pkw	MFA Leipzig GmbH[16] Veränderungen Lkw	Runge + Küchler Veränderungen Pkw	Runge + Küchler Veränderungen Lkw
Kavalierstraße	19.400	--	--	- 300	+ 20
Askanische Str. West	13.100	--	--	+ 1.050	+ 20
Askanische Str. Mitte	16.900	+ 2.400	--	+ 70	0
Askanische Str. Ost	16.900	+ 1.800	--	+ 1.320	0
Franzstraße	11.900	--	--	+ 1.000	+ 40
Rennstraße	250	+ 1.200	+ 44	+ 1.700	+ 30
Kantorstraße	1.000	+ 600	+ 16	+ 1.000	+ 10

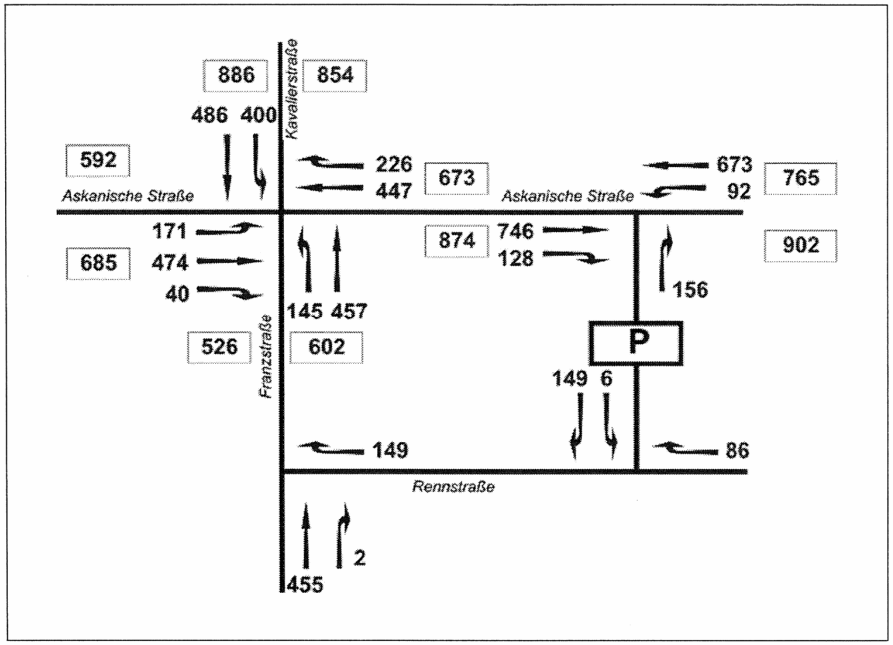
Tabelle 13: Veränderungen der Kfz-Belastungen durch das Shoppingcenter [Kfz/Tag]

Tabelle 13 zeigt in der Gegenüberstellung die Belastungswerte, die in die schalltechnischen Berechnungen eingegangen sind und die durch unser Planungsbüro ermittelten Belastungszahlen. Insbesondere für die westliche Askanische Straße, die Rennstraße und Kantorstraße bestehen deutliche Abweichungen. Für die Kantorstraße muss eine Verdoppelung der heute bestehenden (geschätzten) Verkehrsbelastungen festgestellt werden.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Die Belastungswerte für die Spitzenstunde des Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt „Museum“ wurden den Berechnungen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Dessau entnommen. Wiederum wählt die VSC GmbH eine pauschalierte Vorgehensweise, indem die Spitzenstunde mit 9 % des Tagesverkehrsaufkommens angenommen wird. Dies geschieht ohne Rücksicht auf mögliche Mehr- oder Minderbelastungen bestimmter Knotenpunktströme. So sind gerade im Berufs- und Einkaufsverkehr einer Innenstadt stark gerichtete Verkehrsströme (morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts) festzustellen, so dass erfahrungsgemäß auch Verkehrsanteile von 12 bis 13 % am Tagesverkehr in bestimmten Strömen auftreten können. Im Folgenden wird jedoch in Kenntnis dieser Ungenauigkeiten auf der Basis der 9 %-Prognosezahlen weiter gearbeitet. Das folgende Bild 6 stellt die Knotenstrombelastungen im Umfeld des geplanten Shoppingcenters gemäß den Prognosen unseres Planungsbüros dar.[17] Auf dieser Zahlenbasis erfolgen im nächsten Kapitel die Leistungsfähigkeitsüberprüfungen. *[16] entnommen den Tabellen 1 und 2 der Schallimmissionsprognose der MFPA Leipzig GmbH* *[17] Zum Vergleich: Blatt 3.2-1 der Verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die maßgebende Spitzenstunde des Parkhausverkehrs gemäß EAR 05 Tabelle D-3 zwischen 14 und 15 Uhr liegt vor der Nachmittagsspitzenstunde (15.30 Uhr und 16.30 Uhr) des allgemeinen Verkehrsaufkommens in Dessau gemäß SrV 2003. Beide zeitversetzten Spitzenwerte wurden in der VSC-Untersuchung 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. Somit sind auch hier genügend Sicherheiten vorhanden.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
 Bild 6: Knotenstrombelastungen zur Spitzenstunde [Kfz/h] im Prognose-Mitfall	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3 Leistungsfähigkeitsuntersuchungen (zu Punkt 5 der Verkehrstechnischen Studie) 3.1 Allgemeines Die Leistungsfähigkeiten und die Qualität des Verkehrsablaufs werden in der Regel mit Hilfe von Simulationsprogrammen und Rechenverfahren ermittelt. Für die Bewertung der Verkehrsqualität an den jeweiligen Knotenpunkten stehen Bewertungsmaßstäbe zur Verfügung, um die Auswirkungen der Planungsmaßnahmen einschätzen zu können. Auf eine Verwendung dieser Qualitätsstufen verzichtet die VSC GmbH in ihrer Verkehrstechnischen Studie. Bei der Bewertung der Leistungsfähigkeitsberechnungen werden in der Regel die Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf entsprechend dem HBS[18], verwendet und bedeuten: *[18] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001* Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. Stufe B: Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. Stufe C: Nahezu alle wahrend der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabe-	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Im Mittel tritt nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf. Stufe D: Im Kfz-Verkehr ist ständiger Rückstau vorhanden. Die Wartezeiten sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Stufe E: Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kfz-Verkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht. Stufe F: Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Der Knotenpunkt ist überlastet. Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs wird die mittlere Wartezeit der Kfz-Ströme angesehen. Dabei ist die Länge eines Staus, der sich in der untergeordneten Zufahrt durch die wartepflichtigen Kfz bildet, im Gegensatz zu der Wartezeit nicht generell als Qualitätskriterium anzusehen. Die Staulänge kann maßgebend werden, wenn die Gefahr besteht, dass andere Verkehrsteilnehmer oder der Verkehrsfluss an einem benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigt werden. Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach folgender Tabelle:	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs QSV	Mittlere Wartezeit an Knoten [s] ohne LSA	mit LSA	Auslastung (2) [%]
A	≤ 10	≤ 20	< 60
B	≤ 20	≤ 35	60 – 75
C	≤ 30	≤ 50	76 – 85
D	≤ 45	≤ 70	86 – 95
E	> 45	≤ 100	96 – 104
F	- (1)	> 100	≥ 105

(1) Die Stufe F ist erreicht, wenn der Auslastungsgrad größer als 1 ist.
(2) Berechnung nach dem AKF-Verfahren, das auf der Addition kritischer Knotenstrombelastungen beruht

Tabelle 14: Grenzwerte für die Qualitätsstufen

3.2 Knotenpunkt „Museum“

Entsprechend den Werten des Prognose-Nullfalls 2015 und den eigenen Berechnungen unseres Planungsbüros zum Prognose-Mitfall (siehe Bild 6) wurden die Leistungsfähigkeiten des Knotenpunktes Askanische Straße / Franzstraße / Kavalierstraße entsprechend den Verfahren nach HBS neu berechnet. Die Ergebnisse sind in den Tabellen 14 und 15 im Anhang dargestellt.
Für den Prognose-Nullfall ergibt sich die ungenügende Qualitätsstufe F

Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.
Zielstellung der verkehrstechnischen Studie von VSC ist nicht die Beurteilung der Verkehrsqualität der Museumskreuzung an sich, sondern die Beurteilung, ob nach Eröffnung des geplanten Centers Stauerscheinungen an der Museumskreuzung die Funktionsfähigkeit der geplanten Verkehrserschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters und die der benachbarter Knotenpunkte beeinflussen. Die in der VSC-Studie

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
für den Verkehrsablauf. In der östlichen Askanischen Straße wird die mittlere Wartezeit mit 748 Sekunden (VSC GmbH: 477 Sekunden) für den Geradeausfahrstrom berechnet. Die Staulänge beträgt bei Rotende nach den Berechnungen unseres Planungsbüros 630 Meter. In der Kavalierstraße wird die Wartezeit mit im Mittel 90 Sekunden (VSC GmbH: 74 Sekunden) berechnet. Unter Berücksichtigung der erhöhten Belastungswerte und der geänderten Verkehrsbeziehungen gemäß Prognose-Mitfall errechnet unser Planungsbüro für die östliche Askanische Straße eine mittlere Wartezeit von 520 Sekunden. Die VSC GmbH berechnet die Wartezeit - aufgrund ihrer Annahme eines hohen Anteils gebrochenen Durchgangsverkehrs - nur mit 147 Sekunden. In beiden Fällen erreicht die Verkehrsqualität des Knotenpunktes „Museum“ jedoch nur die ungenügende Qualitätsstufe F. Der Knotenpunkt ist nicht mehr leistungsfähig! Diesem Berechnungsergebnis widerspricht die Aussage der VSC GmbH: „Der Knotenpunkt Museum ist unter den Bedingungen des Verkehrs des Shopping- und Dienstleistungscenters ausreichend leistungsfähig. “[19] Hätte die VSC GmbH die Qualitätsstufen nach HBS verwendet, wäre die nicht vorhandene Leistungsfähigkeit durch die Einstufung in Stufe F offensichtlich gewesen. Unser Planungsbüro berechnet den Rückstau in der Askanischen Straße im Prognose- Mitfall mit 460 Metern. Bei diesem Rückstau ist nicht nur die Linksabbiegespur zum geplanten Einkaufszentrum überstaut, sondern der Rückstau reicht auch über den benachbarten Knotenpunkt mit der Steinstraße hinaus. Der Zielverkehr zum Shoppingcenter kann die Linksabbiegespur nicht unge-	und der Untersuchung von Runge+Küchler nachgewiesene Verkehrsqualität des Knotenpunktes Museum im Verkehrsbelastungsfall ohne Center (Nullfall) ist deshalb für die Beurteilung der Verkehrserschließung des Centers nicht relevant. Die für die Beurteilung der Centererschließung durchgeführten verkehrstechnischen Berechnungen für den Belastungsfall mit Centerverkehr weisen in Folge der zwischen VSC und Runge+Küchler differierenden Verkehrsbelastungszahlen und der durch Runge + Küchler nicht durchgeführten Optimierung des Signalzeitenplans unterschiedliche Ergebnisse hinsichtlich Staulängen und Wartezeiten auf. Grundlage der verkehrstechnischen Bewertungen der Museumskreuzung in der Studie von VSC ist der am Knotenpunkt Museum vorhandene Signalzeitenplan 1 (SZP1). Da unter Ansatz dieses Signalzeitenplans die Berechnungen von VSC befriedigende Ergebnisse hinsichtlich der Centererschließung aufweisen, bestand keine Notwendigkeit einer Weiterbearbeitung des SZP1. Der durch VSC ermittelte Rückstau in der östlichen Zufahrt der Museumskreuzung mit einer maximalen Staulänge von 99 m sichert die Erreichbarkeit des Linksabbiegestreifens in der Askanischen Straße zum Centerparkhaus in der Spitzenstunde. Auch eine Überstauung von Nachbarknoten der Museumskreuzung konnte grundsätzlich ausgeschlossen werden. In der Untersuchung von Runge+Küchler wird der Signalzeitenplan 1 der VSC-Studie übernommen. Durch die geänderte Verkehrsverteilung an der Museumskreuzung nach Runge+Küchler entspricht der Signalzeitenplan 1 jedoch nicht optimal den veränderten Verkehrsverhältnis-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
hindert anfahren. *[19] VSC GmbH: Verkehrstechnische Studie Seite 7* In der Franzstraße wird knapp die befriedigende Qualitätsstufe C erreicht (Wartezeit: 49,7 Sekunden). Der Rückstau wird mit 104 Metern für den Geradeausverkehr berechnet und reicht somit bis in die Einmündung Rennstraße zurück. Dieser Rückstau beeinflusst somit sowohl die Erreichbarkeit der Linksabbiegespur zum Knotenpunkt „Museum“ als auch die Ausfahrt der Rennstraße. Insgesamt muss die Verkehrsqualität des Knotenpunktes „Museum“ sowohl unter den Bedingungen des Prognose-Nullfalls als auch unter dem Einfluss des geplanten Einkaufszentrums als problematisch beurteilt werden. Die Erreichbarkeit des Shoppingcenters wird dadurch negativ beeinflusst. Die Bewertung der VSC GmbH einer ausreichenden Leistungsfähigkeit widerspricht den eigenen Berechnungsergebnissen der VSC.	sen und führt zwangsläufig zu den ermittelten hohen Rückstaulängen für den Geradeausverkehr der östlichen Zufahrt der Museumskreuzung von 460m. Dieses Ergebnis der verkehrstechnischen Berechnung von Runge+Küchler hätte die Gutachter zwingend zu einer Überarbeitung, d.h. zur Optimierung des Signalzeitenplanes 1 führen müssen. Die notwendige Anpassung des Signalzeitenplans an die geänderten Verkehrsströme wurde durch Runge+Küchler jedoch unterlassen und stellt somit ein gravierendes Untersuchungsdefizit dar. Die Optimierung von Signalzeitplänen gehört zu den Grundlagen der Verkehrstechnik und wäre eine unverzichtbare Voraussetzung für die fachgerechte Beurteilung der Verkehrsverhältnisse an der Museumskreuzung unter den Bedingungen des Centerverkehrs gewesen. Um die Wirkungen dieser fehlerhaften Herangehensweise deutlich zu machen, wurde eine Optimierung des Signalzeitenplanes unter Annahme der durch Runge+Küchler ermittelten Verkehrsströme durchgeführt. Wie die Ergebnisse der Optimierung des Signalzeitenplans (Anhang 5) zeigen, führt das vorgenannte Untersuchungsdefizit von Runge+Küchler zu einer völlig falschen Bewertung der Verkehrsqualität des Verkehrsablaufes an der Museumskreuzung. Das Ziel der Optimierung des Signalzeitenplanes 1 besteht in der Anpassung der Freigabezeiten an die prognostizierten Verkehrsverhältnisse von Runge+Küchler durch die Verlängerung von Freigabezeiten für die stark belasteten Fahrstreifen - Geradeausverkehr von Norden (K1), - Geradeausverkehr von Osten (K3) und - Geradeausverkehr von Westen (K6).

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	zu Lasten der Freigabezeiten der weniger belasteten Fahrstreifen - Geradeausverkehr von Süden (K4), - Linksabbieger von Süden (K5) und - Linkseinbieger von Westen (K7) auf. Unter Beachtung der ebenfalls am Knotenpunkt zu signalisierenden Fahrzeuge des ÖPNV sowie der Fußgänger und Radfahrer wurde ein mit SZP 11 bezeichneter Signalzeitenplan als Optimierung für den Spitzenstundenverkehr erarbeitet, 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, - Verkürzung der Freigabe K4 um 1 Sekunde von bisher 27 auf 26 Sekunden, - Verkürzung der Freigabe K5 um 2 Sekunden von bisher 15 auf 13 Sekunden, - Verlängerung der Freigabe K6 um 1 Sekunde von bisher 28 auf 29 Sekunden und - Verkürzung der Freigabe K7 um 2 Sekunden von bisher 15 auf 13 Sekunden. Dieser Signalzeitenplan wurde dann unter Ansatz der durch Runge+Küchler ermittelten Verkehrsbelastungen für den Mitfall (mit Center-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	verkehr) nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bewertet. Die in Anhang 5 dargestellte HBS-Bewertung zeigt: • Kein Verkehrsstrom weist die Qualitätsstufe F des Verkehrsablaufes auf. Damit ergibt sich für die Museumskreuzung im Gegensatz zur Aussage von Runge+Küchler (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 Runge+Küchler (Tabelle 15) werden für diese Kennwerte 520,6s und 460m ausgewiesen! • Die mittlere Staulänge in der östlichen Askanischen Straße beträgt bei Grünende 48m. In der Untersuchung von Runge+Küchler (Tabelle 15) werden für diesen Kennwerte 53 Fahrzeuge, also ca. 320m ermittelt! • In der Kavalierstraße beträgt die mittlere Wartezeit 50,3s und die maximale Staulänge bei Rotende 102m. In der Untersuchung von Runge+Küchler (Tabelle 15) werden für diese Kennwerte 86,7s und 146m ausgewiesen! • Für alle anderen Fahrstreifen weisen die Ergebnisse von VSC und Runge+Küchler annähernd gleiche Wartezeiten und Rückstaulängen auf. Die Aussagen von Runge+Küchler hinsichtlich der Überstauung der Knoten Askanische Straße/ Steinstraße und Askanische Straße/Ludwigshafener Straße sind somit nicht haltbar.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Selbst unter Ansatz des zu hoch angesetzten Verkehrsaufkommens nach Runge+Küchler kann die Überstauung der Linksabbiegespur Askanische Straße zum Center ausgeschlossen werden. Dies würde für die ermittelte Staulänge bei Rotende (138m) eine geringfügige Verlängerung des in der VSC-Studie konzipierten Linksabbiegestreifens zum Shopping- und Dienstleistungscenter um ca. 20m voraussetzen. Unter Berücksichtigung der mittleren Staulänge bei Grünende (48m) besitzt die in der Studie von VSC dargestellte Linksabbiegespur Askanische Straße zum Center bereits eine ausreiche Länge. Eine Verlängerung der Linksabbiegespur Askanische Straße zum Center würde durch Umbau des Mittelstreifens bautechnisch problemlos realisierbar sein, ohne dass dies zu einer Reduzierung des nutzbaren Stauraums für den Linksabbieger von der Askanischen Straße zur Steinstraße führt. Weiterhin wurde in Tabelle 14 und 15 des Gutachtens von Runge + Küchler in der Bewertung des Signalzeitenplans SZP 1 (Museumskreuzung) die Sicherheit gegen Überstauung S mit 95 % zu hoch angesetzt. Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) führt auf S. 6-37, Pkt. 6.4.11 dazu folgendes aus: "Im Regelfall sollte im Spitzenverkehr eine statistische Sicherheit gegen Überstauung von 90 % angesetzt werden (90%-Stau bei Rotende). Eine höhere Sicherheit hätte einen entsprechend größeren Stauraum zur Folge, der dann aber in der Praxis nicht realisierbar wäre." Die Konsequenz aus diesem Sachverhalt ist, dass die durch Runge + Küchler ermittelten Rückstaulängen nicht den anerkannten Regeln der Verkehrstechnik entsprechen und als zu hoch einzustufen sind. Neben der durch Runge + Küchler

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	nicht vorgenommenen Optimierung des SZP 1 unterstreicht auch die zu hohe Annahme der statistischen Sicherheit S die methodischen Fehler in der Untersuchung von Runge + Küchler, die zu einer völligen Fehleinschätzung des Verkehrsanlaufs an der Museumskreuzung führen. Bei einer methodisch korrekten Vorgehensweise durch Runge+Küchler würden die verkehrstechnische Berechnung und die Bewertung der Signalisierung der Museumskreuzung Ergebnisse ausweisen, die die Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie von VSC zur Museumskreuzung und damit zur Erschließung des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters im vollen Umfang bestätigt hätten.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Anhang 5: HBS-Bewertung der optimierten Signalzeitenplans SZP11 der Museumskreuzung

HBS-SZP-Bewertung optimierter SZP 1 (SZP 11)

VSC Verkehrs-System Consult GmbH

9%-Prognose Mitfall 2015 nach R+K, SZP 11

Zuf.	Fstr.Nr	Symbol	Sgr	t_F [s]	f	t_S [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_S [Fz/h]	t_B [s/Fz]	n_C [Fz]	C [Fz/h]	g	N_{GE} [Fz]	N_{GE} [m]	n_W [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	N_{RE} [m]	w [s]	QSV
1	1	↑	K1	28	0,28	72	486	13,5	2000	1,80	15,56	560	0,87	2	12	14	100,0	90,0	17	102	50,25	D
	3	↳	K2	13	0,13	87	200	5,6	2000	1,80	7,22	260	0,77	2	12	6	100,0	90,0	10	60	64,28	D
	4	↳	K2	13	0,13	87	200	5,6	2000	1,80	7,22	260	0,77	2	12	6	100,0	90,0	10	60	64,28	D
2	1	↑	K3, KR3	31	0,31	69	226	6,3	2000	1,80	17,22	620	0,36	0	0	5	79,6	90,0	7	42	26,04	B
	3	←	K3	23	0,23	77	447	12,4	2000	1,80	12,78	460	0,97	8	48	12	96,6	90,0	23	138	97,46	E
3	3	↰	K5	13	0,13	87	145	4,0	2000	1,80	7,22	260	0,56	0	0	4	99,3	90,0	6	36	40,80	C
	1	↑	K4	26	0,26	74	457	12,7	2000	1,80	14,44	520	0,88	3	18	13	100,0	90,0	17	102	53,88	D
4	3	↱	K7	13	0,13	87	171	4,8	2000	1,80	7,22	260	0,66	0	0	5	100,0	90,0	7	42	42,84	C
	1	→	K6	29	0,29	71	514	14,3	2000	1,80	16,11	580	0,89	3	18	14	98,1	90,0	18	108	50,43	D
Knotenpunktssummen:							2846					3780										
Gewichtete Mittelwerte:													0,81								57,47	
TU = 100 s T = 3600 s																						

Tabelle in Anlehnung an Formblatt 3a) HBS 2001 Kapitel 6 Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Zuf.	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Sgr	Signalgruppen	[-]
t_F	Freigabezeit	[s]
f	Freigabezeitanteil	[-]
t_S	Sperrzeit	[s]
q	Verkehrsstärke	[Fz/h]
m	Mittlere Eintreffenszahl	[Fz]
q_S	Sättigungsverkehrsstärke unter konkreten Bedingungen	[Fz/h]
t_B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Fz]
n_C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Fz]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Fz/h]
g	Sättigungsgrad	[-]
N_{GE}	Mittlere Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	[Fz]
N_{GE}	Mittlere Staulänge bei Grünende	[m]
n_H	Anzahl der haltenden Fahrzeuge pro Umlauf	[Fz]
h	Anteil der haltenden Fahrzeuge	[%]
S	Statistische Sicherheit	[%]
N_{RE}	Maximale Anzahl der gestauten Fahrzeuge bei Rotende	[Fz]
N_{RE}	Maximale Staulänge bei Rotende	[m]
w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
T	Untersuchungszeitraum	[s]

Projekt	Zusarbeit zum VEP Shopping- und Dienstleistungscenter		
Knoten	502 - Museum in Dessau		
Auftr.-Nr.	3477	Variante	Var0
Bearbeiter	Kowald	Signum	
		Datum	16.02.2007
		Blatt	Anlage 2

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.3 Ein- und Ausfahrt EKZ zur Askanischen Straße Die Berechnung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Ein- und Ausfahrt des geplanten Shoppingcenters erfolgte von unserem Planungsbüro mit einem Simulationsprogramm für den Verkehrsablauf. Tabelle 16 im Anhang weist die befriedigende Qualitätsstufe C aus. Für die Zufahrt der Linksabbieger von der östlichen Askanischen Straße wird eine mittlere Wartezeit von 20,3 Sekunden berechnet. Der Rückstau beträgt in 95 % aller Fälle weniger als 2 Kfz. Auch unter Berücksichtigung des pulkweise entgegenkommenden Kfz-Verkehrs aus Richtung „Museums"-Kreuzung ist die Linksabbiegespur mit einer Länge von rund 30 Metern ausreichend dimensioniert. Allerdings sind zu den Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens Rückstauungen auf den Geradeausfahrstreifen der östlichen Askanischen Straße zu erwarten, so dass für den zufahrenden Verkehr die Linksabbiegespur nur nach Wartezeiten zu erreichen ist (siehe Kapitel 3.2), was die Qualität dieser Einfahrt deutlich mindert. Die Ergebnisse für diesen Knotenpunkt sind somit zumindest eine Stufe schlechter als die Berechnungen der VSC GmbH, die die Qualitätsstufe B ausweist.[20] Als problematisch wird die enge Nachbarschaft zwischen Einfahrt und Ausfahrt des Parkdecks, Anlieferstreifen, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr beurteilt. Insbesondere ist der Standort der Fahrradabstellplätze an der Askanischen Straße und an der Georgenstraße unglücklich gewählt. Vom Parkdeck ausfahrende Kfz werden sich zwangsläufig auf dem angebotenen Radweg aufstellen, was dazu führen wird, dass	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Einigkeit besteht, dass die Berechnungen von Runge+Küchler und von VSC eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Centeranschlusses in der Askanischen Straße nachweisen. Die in den Ausführungen zum Unterpunkt 3.2 des Punktes 1.4 dieser Abwägung dargestellten Ergebnisse einer den Verkehrsströmen angepassten Signalisierung zeigt, dass die durch Runge+Küchler unterstellte Überstauung des Centeranschlusses durch den Knoten Museumskreuzung auszuschließen ist. Damit ist eine Minderung der Qualität der Einfahrt nicht zu befürchten In Bezug auf die Verkehrsqualität und -sicherheit wird festgestellt, 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 (siehe Grundriss Erdgeschoss in der Begründung vom 15. September 2006).

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Radfahrer zwischen den ausfahrenden Kfz durchfahren müssen. Dies betrifft sowohl den durchfahrenden Radverkehr der Askanischen Straße als auch den parkwilligen Radverkehr zur Georgenstraße. Auf dem Weg zum Eingang des Einkaufszentrums müssen die nun fußläufigen Radverkehrskunden zum zweiten Mal die Ein- und Ausfahrt queren, so dass an der Zu- und Ausfahrt ein erhebliches Querungsaufkommen zu erwarten ist. Dabei werden von unserem Planungsbüro - übereinstimmend mit der VSC GmbH - weniger Leistungsfähigkeitsprobleme als Einbussen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsführungsqualität für Radfahrer und Fußgänger gesehen. *[20] VSC GmbH: Verkehrstechnische Studie ., Blatt 4.2* 3.4 Einmündung Franzstraße / Rennstraße Die Einmündung der Rennstraße in die Franzstraße wird von der VSC GmbH nicht betrachtet. Tabelle 17 im Anhang weist für den singulären Knotenpunkt die gute Qualitätsstufe B nach. Allerdings ist zu beachten, dass in den Hauptverkehrszeiten der Rückstau vom Knotenpunkt „Museum“ bis zur Rennstraße zurückreichen kann und somit die Ausfahrt erschwert wird. Somit kann zur Verkehrsspitzenzeit auch eine schlechtere Qualitätsstufe erreicht werden. Aus Sicht des Lieferverkehrs ist zu bemängeln, dass für die Einfahrt in die Rennstraße fahrgeometrisch die Mitbenutzung der Gegenfahrbahn notwenig ist und somit erst der Abfluss der wartenden Kfz in der Rennstraße abgewartet werden muss, eher eingefahren werden kann.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Auch die Berechnungen von Runge+Küchler weisen eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Centeranschlusses im Bereich Franzstraße/ Rennstraße nach. Der Abstand der Haltelinie der Zufahrt Franzstraße (Museumskreuzung) und der Einmündung Rennstraße beträgt 80 m. Der mittlere Rückstau gemäß Anhang 5 in dieser Zufahrt beträgt 48 m bei Grünende. Damit ist auch in der Spitzenstunde das Ein- und Ausfahren von Centerverkehr im Einmündungsbereich Franzstraße/ Rennstraße nach jeder Freigabe der Zufahrt Franzstraße gesichert. Die bemängelte Mitbenutzung der Gegenfahrbahn Rennstraße durch

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Lieferverkehr trifft nur auf Lastzüge / Sattelauflieger zu. Schon beim 3-achsigen Lkw ist die Gegenfahrbahn für Pkw nutzbar. Nach Angabe des Vorhabenträgers fahren maximal 12 Lastzüge /Sattelauflieger täglich ein. Damit tritt das Überfahren der Gegenfahrbahn äußerst selten ein.
3.5 Abfertigungsanlagen der Parkgarage Für die Abfertigung der einfahrenden Kfz von der Askanischen Straße werden vom Bauherrn zwei Schrankenanlagen mit einer Kapazität von je 290 Kfz/h zur Verfügung gestellt. Da nach den Berechungen unseres Planungsbüros nur 220 Kfz in der Spitzenstunde einfahren, reichen die beiden geplanten Schrankenanlagen sowie der Stauraum von in der Summe ca. 7 Pkw für das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
Ausreichend dimensioniert sind auch die Ausfahrt zur Askanischen Straße sowie die Ein- und Ausfahrt zur Rennstraße. Bei der Ausfahrt zur Askanischen Straße ist jedoch zu beachten, dass nur ca. 2 ausfahrende Pkw in der Ebene warten können - bei Mitbenutzung des Radweges (siehe Kapitel 3.3) - und zusätzlich wartende Pkw auf der mit 12 % geneigten Rampe stehen müssen. Die Erfahrungen an anderen Hoch- und Tiefgaragen zeigen, dass das Stehen auf der Rampe und das folgende Anfahren (mit der Handbremse) nur von wenigen Verkehrsteilnehmern so ausgeführt wird. Somit stehen - rein praktisch - nur die Stauräume auf der Ebene der Askanischen Straße (Geh- und Radweg) und im Parkdeck zur Verfügung. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen der Askanischen Straße ist ein erhöhtes Konfliktpotenzial in der Ausfahrt zu	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die gewählte Lösung ist zulässig und entspricht gängigen Lösungen für Parkhäuser. Ein erhöhtes Konfliktpotential wird nicht gesehen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
erwarten.	
4 Abschließende Bewertung und Hinweise Der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau baut auf den Aussagen der Verkehrstechnischen Studie der VSC GmbH und der Schallimmissionsprognose der MFPA Leipzig GmbH auf. Die Herleitung der Verkehrserzeugung des geplanten Shopping- und Dienstleistungszentrums und der Kfz- Verkehrsbelastungen im umgebenden Straßennetz gründet sich weitgehend auf pauschalen und wenig begründeten Annahmen der VSC GmbH. So fehlen Aussagen zum Beschäftigten- und Lieferverkehr. Die von der VSC GmbH ermittelte Verkehrserzeugung von rund 6.000 Kfz-Fahrten pro Tag stellt lediglich 92 % des von unserem Planungsbüro ermittelten Verkehrsaufkommens im Szenario „obere Grenze“ dar, wobei nicht die maximal ausnutzbare Verkaufsfläche den Berechnungen zu Grunde liegt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2.1 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, ist festzustellen, dass das Verkehrsaufkommen des Shopping- und Dienstleistungscenters durch Runge+Küchler auf der Grundlage von für Dessau nicht zutreffenden Verkehrsannahmen fehlerhaft berechnet wurde, da die nach dem gewählten Berechnungsverfahren zu verwendenden ortsspezifischen Verkehrsdaten nicht verwendet wurden. Bei sachgerechter Verwendung der Daten würde sich ein um 15 % geringeres Verkehrsaufkommen des geplanten Centers gegenüber der Studie von VSC ergeben. Diese "Reserve" steht bei Erhöhung der Verkaufsfläche bis auf das zulässige Maß bei Anwendung dieses Rechenverfahrens zur Verfügung. Sie entspricht dem noch möglichen Vergrößerungspotential der Verkaufsfläche.
Für das Verkehrsaufkommen in der nachmittäglichen Spitzenstunde gibt es größere Abweichungen. Das von der VSC GmbH ermittelte Aufkommen in Höhe von 534 Kfz/h entspricht nur noch 86 % des von unserem Planungsbüro im Szenario „obere Grenze“ ermittelten Wertes.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2.2 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, basiert die Tagesganglinie von Runge + Küchler nicht auf den nochmals bestätigten Öffnungszeiten des Centers. Sie ist ohne Rücksprache mit dem Vorhabenträger von 8.00 Uhr auf 9.30 Uhr

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	verkürzt worden, was zu ungerechtfertigt höheren Werten in der nachmittäglichen Spitzenstunde führt. Des Weiteren wurde das Gesamtverkehrsaufkommen durch Runge + Küchler auf der Basis nicht zutreffender Annahmen berechnet (siehe Unterpunkt 2.1 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung).
Die größten Unterschiede bestehen bei den Annahmen zur räumlichen Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens und der Umlegung der Belastungen auf das umgebende Straßennetz:	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2.3 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, basieren die Unterschiede in der räumlichen Verteilung des Kfz-Aufkommens auf nicht ortsbezogenen Annahmen bei Runge + Küchler zum motorisierten Individualverkehr-Anteil der Kunden, Besucher und Beschäftigten (Modal-Split), zum Verteilungsschlüssel des Regionalverkehrs nach Einwohnern und zur Verteilung des Verkehrs aus dem Bereich "Stadtteile Süd" im städtischen Hauptnetz. Die Nutzung der vorliegenden Verkehrsdaten zum Stadt-Umland-Verkehr, die Beachtung der verkehrsgeografischen Lage der Stadtteile Süd und die Berücksichtigung des Tangentennetzes, des Wegweisungssystems und des geplanten Erschließungssystems des Centers wäre eine zwingende Voraussetzung für die sachgerechte Abschätzung der Verteilung des Centerverkehrs gewesen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Für die Kantorstraße ermittelt die VSC GmbH eine Verkehrszunahme von 58 Kfz in der Spitzenstunde, während unsere Berechnungen 93 zusätzliche Kfz- Fahrten ermitteln. Im Tagesverkehr erwartet unser Planungsbüro eine Verdoppelung der heutigen Verkehrsmenge in der Kantorstraße (Zunahme um ca. 1.000 Kfz/Tag), wobei unklar ist wie hoch die Ausgangsbelastung tatsächlich ist, da keine Zählungen für die Kantorstraße durchgeführt wurden. Die Annahme eines höheren Zielverkehrsaufkommens aus Richtung Süden werden gestützt durch die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zur Askanischen Straße, die hier erhebliche Kapazitätsengpässe ermittelt haben, so dass die Benutzung der Osttangente mit zweimaligem Linksabbiegen wenig attraktiv für die Kunden aus den südlichen Stadtteilen und Regionen erscheint.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2.3 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, wurden nicht die ortsspezifischen Verkehrsdaten verwendet, sondern unsachgerechte Annahmen getroffen. Die Verkehrsbelastung der Kantorstraße durch das Center ist bei realistischer Verkehrsverteilung u. a. der „Stadtteile Süd“ deutlich niedriger als durch Runge+Küchler ausgewiesen. Sie beträgt nur 41 Kfz (siehe Anhang 3) und nicht 93 Kfz. Darüber hinaus wurde durch Runge+Küchler nicht beachtet, dass nur der Lieferverkehr zur Lieferzone „Georgenstraße“ die Kantorstraße befährt und dass 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 Runge+Küchler für die Kantorstraße angenommenen Verkehr herauszurechnen. Die unterstellten Kapazitätsengpässe im Bereich der Askanischen Straße basieren ebenfalls auf einer methodisch unkorrekten Vorgehensweise zur Signalisierung des Knotens. Wie detailliert nachgewiesen wurde, kommt es zu keinen Überstauungserscheinungen der Parkhauszufahrt Askanische Straße durch den Knoten Museum. Damit sind Ausweichzufahrten über die Kantorstraße nicht zu befürchten.
• Während die VSC GmbH für die Knotenpunkt „Museum“ einen leich-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ten Rückgang der Knotenpunktbelastung durch die Realisierung des Shoppingcenters erwartet, sieht unser Planungsbüro eine Belastungssteigerung. In der Verkehrstechnischen Studie wird der Anteil des „gebrochenen Durchgangsverkehrs“ („pass-by-trips“) weit höher als normalerweise üblich eingeschätzt.	Runge + Küchler schreibt im Unterpunkt 2.4 "Anteil des Neuverkehrs" wörtlich: "Der Anteil des Neuverkehrs durch das Shoppingcenter beträgt 40 % seines Verkehrsaufkommens…In diesem Wert herrscht Übereinstimmung mit den Aussagen der VSC GmbH." Somit verbleibt für den "gebrochenen Verkehr" ebenfalls nur 60 %. Aufgrund der nicht sachgerechten Annahmen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsverteilung (siehe Unterpunkt 2.1 und 2.2) kommt Runge + Küchler zu einer unrealistischen Belastungsverteilung des Centerverkehrs am Knoten Museum und in der Kantorstraße.
Gravierend wirkt sich die Aussage der Verkehrstechnischen Studie aus, dass der Knotenpunkt „Museum“ unter den Bedingungen des Shopping- und Dienstleistungscenters ausreichend leistungsfähig sei. Während die VSC GmbH bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Zu- und Ausfahrt Askanische Straße die Qualitätsstufen für den Verkehrsablaufes nach HBS aufgeführt hat, verschweigt sie diese bei der Beurteilung des Knotenpunktes „Museums“. Bereits im Prognose-Nullfall ist dieser Knoten nicht mehr leistungsfähig. Die Berechnungen der VSC GmbH mit dem zu niedrig angesetzten Zahlenwerten für diesen Knotenpunkten ermitteln gleichfalls die ungenügende Qualitätsstufe F und somit eine Überlastung des Knotenpunktes. Setzt man die höheren Prognosewerte unseres Planungsbüros an, wird sogar ein Rückstau von 460 Metern in der Askanischen Straße ermittelt. Diese Vorgehensweise der VSC GmbH stellt unseres Erachtens eine Verharmlosung der zu erwartenden	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.2 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, resultiert aus der fehlenden Optimierung des Signalzeitenplanes entsprechend der Verkehrsverteilung ein gravierendes Untersuchungsdefizit in der Gutachterlichen Untersuchung von Runge+Küchler, dass zu völlig unhaltbaren Ergebnissen und Bewertungen der Verkehrsqualität am Knoten Museum führt. Die vorgenommene Optimierung des Signalzeitenplanes für den durch Runge+Küchler prognostizierten Spitzenstundenverkehr nach Inbetriebnahme des Centers weist eine Verkehrsqualität des Knotenpunktes Museum nach, die negative Auswirkungen der Museumskreuzung auf die Verkehrserschließung des Centers und auf angrenzende Verkehrsknoten ausschließt. Insoweit bestätigen sich die Aussagen der Studie von VSC auch für die

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Verkehrsverhältnisse am Knotenpunkt „Museum“ und in der Askanischen Straße dar. Für die Beurteilung des Bauvorhabens muss diese Qualitätseinschränkung im Verkehrsnetz transparent dargestellt werden.	durch Runge+Küchler ermittelten Verkehrsbelastungen.
Als weiterer Problempunkt, der als solcher auch von der VSC GmbH erkannt wird[21], stellt sich die Ein- und Ausfahrt an der Askanischen Straße dar. Die hohe Verkehrsbelastung im Geradeausverkehr der Askanischen Straße, die Abbieger zum Parkdeck des Einkaufszentrums, ausfahrende Pkw, der Lieferverkehr sowie Fußgänger und Fahrradverkehr stehen an dieser Stelle in Konflikt zueinander. Insbesondere die Anlage der Abstellanlagen für die Radverkehrskunden in diesem Bereich stellt nicht nur eine Qualitätseinbuße für den Radverkehr dar, sondern bildet auch ein Unfallrisikopotenzial. *[21] VSC GmbH: Verkehrstechnische Studie …, Seite 11*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.3 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung ausgeführt, ist das Konfliktpotential in dem befürchteten Umfang nicht zu erwarten. Die Ein- und Ausfahrt des Centerparkhauses ist unter Beachtung des Verkehrs auf der Askanischen Straße ausreichend leistungsfähig. Dies weisen die Gutachten von VSC und Runge+Küchler übereinstimmend nach. Die Verkehre des Parkhauses haben entsprechend § 9 und 10 StVO grundsätzlich die Vorfahrt des übergeordneten Verkehrs der Askanischen Straße zu beachten und müssen sich entsprechend § 10 StVO so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (Kfz, Radfahrer, Fußgänger) ausgeschlossen ist. Für Nutzer der Radabstellanlage in der Georgenstraße ist ein gesonderter Zugang von der Georgenstraße zum Center vorgesehen. Insofern ist weder im Bereich des Parkhausanschlusses Askanische Straße noch im Bereich der Radabstellanlage Georgenstraße ein erhöhtes Unfallrisiko festzustellen. Die Lieferzone in der Askanischen Straße liegt außerhalb der durchgehenden Fahrstreifen der Askanischen Straße und stellt durch ihre Ausbildung als Lieferbucht ebenfalls kein Verkehrsrisiko dar. Die zuständigen Behörden (Amt für Ordnung und Verkehr vom 08.11.06,

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Polizeidirektion vom 27.11.06) haben dieser Lösung in ihren Stellungnahmen vorbehaltlos zugestimmt.
Die teilweise zu pauschalen und unkonkreten Aussagen der VSC GmbH beeinträchtigen auch die Aussagen zu den Schallimmissionen[22]. So wird für die Kantorstraße nur eine zusätzliche Belastung von rund 600 Kfz/Tag statt bis zu ca. 1.000 Kfz/Tag zu Grunde gelegt. Für den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) werden von der MFPA Leipzig GmbH nur 15 Fahrzeugbewegungen durch Besucher des Fitnessstudios angesetzt. Gemäß dem Szenario „obere Grenze“ und unter Beachtung einer Ladenöffnungszeit bis 22:00 Uhr sind tatsächlich rund 150 Kfz-Fahrten zu berücksichtigen (siehe Tabelle 8 im Anhang). Auch für die Rennstraße werden zu niedrige Werte angesetzt und die Aussage, dass diese Straße zukünftig Bestandteil einer Tempo 30-Zone ist, kann zumindest bei der zukünftigen Randnutzung, die überwiegend aus Liefer- und Parkhauszufahrten besteht, angezweifelt werden. *[22] MFPA Leipzig GmbH: Schallimmssionsprognose Seiten 8- 10*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2.1 und 2.3 des Punktes 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, wird durch nicht sachgerechte Annahmen (Verzicht auf ortsbezogene, vorliegende Verkehrsdaten, falsche Annahmen zum Beschäftigten- und Lieferverkehr ohne Rücksprache mit dem Vorhabenträger, Ignorierung der tatsächlichen Öffnungszeiten des Centers, falsche Annahmen zur Verteilung des Verkehrs aus dem Bereich "Stadtteile Süd" und zum Verteilungsschlüssel des Regionalverkehrs nach Einwohnern) eine völlig überhöhte Belegung für die Kantorstraße und die Rennstraße prognostiziert. Nach der Berechnungsmethode von Runge + Küchler ergibt sich bei der Verwendung von ortsspezifischen Verkehrsdaten, die nach Berechnungsvorschrift verwendet werden sollen, für die Kantorstraße mit 460 Kfz pro Tag eine niedrigere Zusatzbelastung durch das Center als in der VSC-Studie mit 600 Kfz pro Tag. Das gleiche trifft auf die Rennstraße zu. Da durch den Vorhabenträger nochmals mit Schreiben vom 13.02.2007 bestätigt wurde, dass die Ladengeschäfte nur bis 21.30 Uhr geöffnet haben, ist die unterstellte höhere Belegung nach 22.00 Uhr gegenstandslos. Die Kantorstraße und die Rennstraße sind schon jetzt Bestandteil einer Tempo 30-Zone. Damit sind die Aussagen der VSC-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Studie weder zu pauschal noch zu unkonkret. Sie sind als Basis für die Schallimmissionsprognose auf Grund ihrer sachgerechten Annahmen und der methodisch richtigen Anwendung zu verwenden.
Das Verkehrskonzept zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau[23] greift die teilweise sich widersprechenden Aussagen der Verkehrtechnischen Studie und der Schallimmissionsprognose auf, zieht aber keine Schlussfolgerungen aus den Aussagen. Während die VSC GmbH den Zufluss zum Einkaufszentrum über die Kantorstraße begrenzt und auf die Osttangente ableitet, schlägt 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 wird. Hier besteht ein Widerspruch zwischen den beiden Studien. *[23] Ingenieurbüro Jester Verkehrs-, Stadt-, Umweltplanung, September 2006*	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Aufgrund der vorgenommenen Variantenuntersuchung in der Schallimmissionsprognose wurde wegen zu hoher Lärmbelästigungen 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 verkehrstechnische Studie übernommen. Ein Widerspruch in den Aussagen der verkehrstechnischen Studie und der Schallimmissionsprognose kann damit nicht erkannt werden. Die Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße ist eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes für die Anwohner in diesem Bereich. Eine höhere Attraktivität nach der Asphaltierung lässt sich nicht nachweisen, zumal die jetzt schon vorhandene Tempo 30-Zone in der Kantorstraße fortbesteht. Es wird darauf verwiesen, dass es sich bei dem vorhandenen Pflasterbelag in der Kantorstraße nicht um Kopfsteinpflaster, sondern um Kupferschlackepflaster handelt, welches in seiner Befahrbarkeit nicht eingeschränkt ist.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Auch der Konflikt zwischen der Ausweisung der Kantorstraße als Tempo 30-Zone und die Führung des Parkzielverkehr über die Rechtsabbiegespur in der Franzstraße sowie die Ausweisung dieser Route im Parkleitsystem wird nicht thematisiert.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Kantorstraße ist öffentlicher Verkehrsraum. Es gibt deshalb keine verkehrsrechtliche Grundlage, die die Nutzung dieser Straße für diejenigen zu unterbinden, die über diese Straße in das Parkhaus des Centers fahren wollen. Die Einbindung der Kantorstraße in das Parkleitsystem zum Center ist nicht vorgesehen. Das Parkleitsystem führt den Verkehr zum Parkhaus konsequent über das Tangentensystem. Im speziellen wird aus Richtung Süden ausschließlich über die Ludwigshafener / Askanischen Straße gewiesen.
Zusammenfassend macht der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau nicht alle Auswirkungen des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters ausreichend transparent, vermeidet einige negativen Bewertungen der Auswirkungen des Bauvorhabens und untersucht bei Problemlagen nicht mögliche Alternativlösungen. Für die Kantorstraße erfolgt nicht die erforderliche Grundlagenerhebung. Die Auswirkungen des Shoppingcenters, die in einer Zunahme der Belastungen in Höhe von rund 1.000 Kfz/Tag liegen, werden nicht erkannt, so dass auch nicht planerisch reagiert wird. Somit werden unseres Erachtens nicht alle abwägungsrelevanten Aspekte ausreichend behandelt.	Die Stadt Dessau wir die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie in den Anstrichen des Punktes 1.4 und 1.5 der vorliegenden Abwägung detailliert aufgeführt, hat die Stadt Dessau die Auswirkungen des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenters in den vorliegenden Fachgutachten und der Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan umfassend untersucht und in der vorliegenden Abwägung nochmals einer tiefgründigen Überprüfung zugeführt. Neue Erkenntnisse, die eine Änderung der bisherigen Aussagen bewirken würden, hat diese Überprüfung nicht ergeben. Negative Folgen durch das Center sind über entsprechende textliche Festsetzungen verhindert. Alternativlösungen wurden erarbeitet (z. B. Variantenuntersuchung zur Verkehrsführung in der Kantorstraße). Es wird hier ausdrücklich darauf verwiesen, dass das Vorhaben sich in einem längeren Planungsprozess

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	befindet. Bei einem Vergleich des Entwurfes vom Januar 2003 mit dem jetzt vorliegenden Entwurf vom 15. September 2006 wird ganz deutlich, dass ein erheblicher Teil der nicht optimalen Lösungsansätze von 2003 im jetzt vorliegenden Entwurf deutlich besser gelöst worden sind (z. B. Anlieferproblematik, Zurücksetzen in der Askanischen Straße, günstigere Anordnung der Fahrradabstellanlagen, Nichtzulassung von kritischen Nutzungen im Gebäude u. s. w.). Für die Kantorstraße erfolgte selbstverständlich eine Grundlagenerhebung, wie im vorigen Anstrich nachgewiesen. Die unterstellte Zunahme der Zusatzbelastung in der Kantorstraße beruht auf einer nicht sachgerechten Ermittlung und methodischen Fehlern bei Runge + Küchler. Bei sachgerechter Anwendung der Berechnungsmethode von Runge + Küchler liegt die Zusatzbelastung in der Kantorstraße unter den von VSC ermittelten Werten. Die abwägungsrelevanten Aspekte sind ausreichend behandelt wie die Punkte 1.2, 1.3, 1.4 und 1.5 zu den Stellungnahmen der Einwenderin detailliert nachweisen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Tabellenanhang "Runge + Küchler" zur Stellungnahme 1.4

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 1**

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Nutzergruppe: Beschäftigte
Szenario:
Wochentag: typischer Wochentag

1		2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Nutzung		Fläche	spezif. Besch. aufk.	Beschäft. pro Tag	gleichzeitig anwesende Besch.		Mobilität	Verkehrs-auf-kommen	Modal Split			Verkehrsaufkommen			Beset-zungs-grad	Verkehrs-auf-kommen
									zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV	zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV		
-		qm	B/100 qm	Personen	%	Personen	(1)	Wege/Tag	%			Personen/Tag			Pers/Fz	Fz/Tag
				2*3/100				5*6				7*8	7*9	7*10		12/14
SB-Warenhaus	VKF	1.800	2,0	36	80	29	3,0	86	25	50	25	22	43	22	1,1	39
Konz. 1	VKF	200	2,0	4	80	3	3,0	10	25	50	25	2	5	2	1,1	4
Konz. 2	VKF	48	4,0	2	80	2	3,0	5	25	50	25	1	2	1	1,1	2
Textilmarkt	VKF	1.050	1,4	15	80	12	3,0	35	25	50	25	9	18	9	1,1	16
Apotheke	VKF	180	3,0	5	80	4	3,0	13	25	50	25	3	6	3	1,1	6
Textilmarkt	VKF	1.170	1,4	16	80	13	3,0	39	25	50	25	10	20	10	1,1	18
Drogeriemarkt	VKF	610	1,7	10	80	8	3,0	25	25	50	25	6	12	6	1,1	11
Fachmarkt 1	VKF	530	1,7	9	80	7	3,0	22	25	50	25	5	11	5	1,1	10
Fachmarkt 2	VKF	280	1,7	5	80	4	3,0	11	25	50	25	3	6	3	1,1	5
Fachmarkt 3	VKF	225	1,7	4	80	3	3,0	9	25	50	25	2	5	2	1,1	4
Fachmarkt 4	VKF	280	1,7	5	80	4	3,0	11	25	50	25	3	6	3	1,1	5
Fachmarkt 5	VKF	530	1,7	9	80	7	3,0	22	25	50	25	5	11	5	1,1	10
Laden	VKF	100	1,7	2	80	1	3,0	4	25	50	25	1	2	1	1,1	2
Fachmarkt 7	VKF	600	1,7	10	80	8	3,0	24	25	50	25	6	12	6	1,1	11
Fachmarkt 8	VKF	285	1,7	5	80	4	3,0	12	25	50	25	3	6	3	1,1	5
Cafe	NF	100	4,0	4	80	3	3,0	10	25	50	25	2	5	2	1,1	4
Bank	NF	80	5,0	4	80	3	3,0	10	25	50	25	2	5	2	1,1	4
Elektronikmarkt	VKF	3.190	2,0	64	80	51	3,0	153	25	50	25	38	77	38	1,1	70
Textilmarkt	VKF	1.030	1,4	14	80	12	3,0	35	25	50	25	9	17	9	1,1	16
Fachmarkt 1	VKF	570	1,7	10	80	8	3,0	23	25	50	25	6	12	6	1,1	11
Summe VKF	**VKF**	**12.858**														
Fitnesscenter	NF	1.000	0,8	8	80	6	3,0	19	25	50	25	5	10	5	1,1	9
Verwaltung	NF	300	3,0	9	80	7	3,0	22	25	50	25	5	11	5	1,1	10
Summe		**14.158**		**250**		**200**		**599**				**150**	**300**	**150**		**272**

(1) Mobilität: Wege pro Besucher und Tag

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 2**

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Nutzergruppe: **Besucher und Kunden**
Szenario: **"untere Grenze"**
Wochentag: **typischer Wochentag**

1		2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Nutzung		Fläche	spezif. Besucher-aufk.	Besucher pro Tag	Originär-Verkehr		Mobilität	Verkehrs-auf-kommen	Modal Split			Verkehrsaufkommen			Beset-zungs-grad	Verkehrs-auf-kommen
									zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV	zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV		
-		qm	K/100 qm	Personen	%	Personen	(1)	Wege/Tag	%			Personen/Tag			Pers/Fz	Fz/Tag
				2*3/100				5*6				7*8	7*9	7*10		12/14
SB-Warenhaus	VKF	1.800	100	1.800	100	1.800	2,0	3.600	20	70	10	720	2.520	360	1,3	1.938
Konz. 1	VKF	200	50	100	10	10	2,0	20	20	70	10	4	14	2	1,3	11
Konz. 2	VKF	48	60	29	10	3	2,0	6	20	70	10	1	4	1	1,3	3
Textilmarkt	VKF	1.050	20	210	80	168	2,0	336	20	70	10	67	235	34	1,3	181
Apotheke	VKF	180	80	144	50	72	2,0	144	20	70	10	29	101	14	1,3	78
Textilmarkt	VKF	1.170	20	234	80	187	2,0	374	20	70	10	75	262	37	1,3	202
Drogeriemarkt	VKF	610	40	244	75	183	2,0	366	20	70	10	73	256	37	1,3	197
Fachmarkt 1	VKF	530	30	159	75	119	2,0	239	20	70	10	48	167	24	1,3	128
Fachmarkt 2	VKF	280	30	84	75	63	2,0	126	20	70	10	25	88	13	1,3	68
Fachmarkt 3	VKF	225	30	68	75	51	2,0	101	20	70	10	20	71	10	1,3	55
Fachmarkt 4	VKF	280	30	84	75	63	2,0	126	20	70	10	25	88	13	1,3	68
Fachmarkt 5	VKF	530	30	159	75	119	2,0	239	20	70	10	48	167	24	1,3	128
Laden	VKF	100	30	30	60	18	2,0	36	20	70	10	7	25	4	1,3	19
Fachmarkt 7	VKF	600	30	180	75	135	2,0	270	20	70	10	54	189	27	1,3	145
Fachmarkt 8	VKF	285	30	86	75	64	2,0	128	20	70	10	26	90	13	1,3	69
Cafe	NF	100	200	200	20	40	2,0	80	20	70	10	16	56	8	1,3	43
Bank	NF	80	500	400	10	40	2,0	80	20	70	10	16	56	8	1,3	43
Elektronikmarkt	VKF	3.190	30	957	80	766	2,0	1.531	20	70	10	306	1.072	153	1,3	824
Textilmarkt	VKF	1.030	20	206	75	155	2,0	309	20	70	10	62	216	31	1,3	166
Fachmarkt 1	VKF	570	30	171	75	128	2,0	257	20	70	10	51	180	26	1,3	138
Summe VKF	**VKF**	**12.858**														
Fitnesscenter	NF	1.000	20	200	100	200	2,0	400	15	80	5	60	320	20	1,3	246
Verwaltung	NF	300	10	30	50	15	2,0	30	10	80	10	3	24	3	1,3	18
Summe		**14.158**		**5.774**		**4.399**		**8.797**				**1.736**	**6.201**	**860**		**4.770**

(1) Mobilität: Wege pro Besucher und Tag

Bei einer Verkaufsfläche von: 12.678 m², beträgt das spezifische Kundenaufkommen : 33 Kunden je 100 m² Verkaufsfläche

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 3**

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Nutzergruppe: **Besucher und Kunden**
Szenario: **"obere Grenze"**
Wochentag: **typischer Wochentag**

1		2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Nutzung		Fläche	spezif. Besucher-aufk.	Besucher pro Tag	Originär-Verkehr		Mobilität	Verkehrs-auf-kommen	Modal Split			Verkehrsaufkommen			Beset-zungs-grad	Verkehrs-auf-kommen
									zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV	zu Fuß Rad	Pkw	ÖPNV		
-		qm	K/100 qm	Personen	%	Personen	(1)	Wege/Tag	%			Personen/Tag			Pers/Fz	Fz/Tag
				2*3/100				5*6				7*8	7*9	7*10		12/14
SB-Warenhaus	VKF	1.800	120	2.160	100	2.160	2,0	4.320	20	70	10	864	3.024	432	1,3	2.326
Konz. 1	VKF	200	60	120	10	12	2,0	24	20	70	10	5	17	2	1,3	13
Konz. 2	VKF	48	80	38	10	4	2,0	8	20	70	10	2	5	1	1,3	4
Textilmarkt	VKF	1.050	30	315	80	252	2,0	504	20	70	10	101	353	50	1,3	271
Apotheke	VKF	180	100	180	50	90	2,0	180	20	70	10	36	126	18	1,3	97
Textilmarkt	VKF	1.170	30	351	80	281	2,0	562	20	70	10	112	393	56	1,3	302
Drogeriemarkt	VKF	610	50	305	75	229	2,0	458	20	70	10	92	320	46	1,3	246
Fachmarkt 1	VKF	530	40	212	75	159	2,0	318	20	70	10	64	223	32	1,3	171
Fachmarkt 2	VKF	280	40	112	75	84	2,0	168	20	70	10	34	118	17	1,3	90
Fachmarkt 3	VKF	225	40	90	75	68	2,0	135	20	70	10	27	95	14	1,3	73
Fachmarkt 4	VKF	280	40	112	75	84	2,0	168	20	70	10	34	118	17	1,3	90
Fachmarkt 5	VKF	530	40	212	75	159	2,0	318	20	70	10	64	223	32	1,3	171
Laden	VKF	100	40	40	60	24	2,0	48	20	70	10	10	34	5	1,3	26
Fachmarkt 7	VKF	600	40	240	75	180	2,0	360	20	70	10	72	252	36	1,3	194
Fachmarkt 8	VKF	285	40	114	75	86	2,0	171	20	70	10	34	120	17	1,3	92
Cafe	NF	100	200	200	20	40	2,0	80	20	70	10	16	56	8	1,3	43
Bank	NF	80	500	400	10	40	2,0	80	20	70	10	16	56	8	1,6	35
Elektronikmarkt	VKF	3.190	40	1.276	80	1.021	2,0	2.042	20	70	10	408	1.429	204	1,3	1.099
Textilmarkt	VKF	1.030	30	309	75	232	2,0	464	20	70	10	93	324	46	1,3	250
Fachmarkt 1	VKF	570	40	228	75	171	2,0	342	20	70	10	68	239	34	1,3	184
Summe VKF	**VKF**	**12.858**														
Fitnesscenter	NF	1.000	30	300	100	300	2,0	600	15	80	5	90	480	30	1,3	369
Verwaltung	NF	300	10	30	50	15	2,0	30	10	80	10	3	24	3	1,3	18
Summe		**14.158**		**7.344**		**5.689**		**11.378**				**2.243**	**8.028**	**1.108**		**6.167**

(1) Mobilität: Wege pro Besucher und Tag

Bei einer Verkaufsfläche von: 12.678 m², beträgt das spezifische Kundenaufkommen: 43 Kunden je 100 m² Verkaufsfläche

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 4**

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Nutzergruppe: **Lieferverkehr**
Szenario:
Wochentag: **typischer Wochentag**

1		2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Nutzung		Fläche	spezif. Liefer-verkehr	Liefer-verkehr	Originär-Verkehr		Mobilität	Verkehrs-auf-kommen	Modal Split zu Fuß Rad	Pkw	Lkw	Verkehrsaufkommen zu Fuß Rad	Pkw	Lkw	Verkehrs-auf-kommen
-		qm	L/100 qm	Kfz	%	Fahrten	(1)	Wege/Tag	%			Personen/Tag			Fz/Tag
				2*3/100				5*6				7*8	7*9	7*10	11+12+13
SB-Warenhaus	VKF	1.800	0,8	14	100	14	2,0	29	0	50	50	0	14	14	29
Konz. 1	VKF	200	0,5	1	100	1	2,0	2	0	100	0	0	2	0	2
Konz. 2	VKF	48	2,0	1	100	1	2,0	2	0	100	0	0	2	0	2
Textilmarkt	VKF	1.050	0,2	2	100	2	2,0	4	0	50	50	0	2	2	4
Apotheke	VKF	180	2,2	4	100	4	2,0	8	0	100	0	0	8	0	8
Textilmarkt	VKF	1.170	0,2	2	100	2	2,0	5	0	50	50	0	2	2	5
Drogeriemarkt	VKF	610	0,3	2	100	2	2,0	4	0	70	30	0	3	1	4
Fachmarkt 1	VKF	530	0,3	2	100	2	2,0	3	0	50	50	0	2	2	3
Fachmarkt 2	VKF	280	0,3	1	100	1	2,0	2	0	50	50	0	1	1	2
Fachmarkt 3	VKF	225	0,3	1	100	1	2,0	1	0	50	50	0	1	1	1
Fachmarkt 4	VKF	280	0,3	1	100	1	2,0	2	0	50	50	0	1	1	2
Fachmarkt 5	VKF	530	0,3	2	100	2	2,0	3	0	50	50	0	2	2	3
Laden	VKF	100	0,3	0	100	0	2,0	1	0	50	50	0	0	0	1
Fachmarkt 7	VKF	600	0,3	2	100	2	2,0	4	0	50	50	0	2	2	4
Fachmarkt 8	VKF	285	0,3	1	100	1	2,0	2	0	50	50	0	1	1	2
Cafe	NF	100	2,0	2	100	2	2,0	4	0	100	0	0	4	0	4
Bank	NF	80	3,0	2	100	2	2,0	5	0	100	0	0	5	0	6
Elektronikmarkt	VKF	3.190	0,1	3	100	3	2,0	6	0	50	50	0	3	3	6
Textilmarkt	VKF	1.030	0,3	3	100	3	2,0	6	0	50	50	0	3	3	6
Fachmarkt 1	VKF	570	0,3	2	100	2	2,0	3	0	50	50	0	2	2	3
Summe VKF	**VKF**	**12.858**													
Fitnesscenter	NF	1.000	0,2	2	100	2	2,0	4	0	100	0	0	4	0	2
Verwaltung	NF	300	0,3	1	100	1	2,0	2	0	100	0	0	2	0	2
Summe		**14.158**		**50**		**50**		**101**				**0**	**64**	**36**	**100**

(1) Mobilität: Wege pro Besucher und Tag

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 7**

Tages-Ganglinien der Nutzungen — **typischer Wochentag**

Uhrzeit	Beschäftigte Ziel %	Beschäftigte Quell %	Wirtschafts-verkehr Ziel %	Wirtschafts-verkehr Quell %	Kunden Einkaufen Ziel %	Kunden Einkaufen Quell %	Besucher Fitness Ziel %	Besucher Fitness Quell %	Ziel %	Quell %		
0 - 1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
1 - 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
2 - 3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
3 - 4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
4 - 5	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
5 - 6	1,0	0,0	1,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
6 - 7	3,5	0,0	6,0	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0				
7 - 8	10,5	0,5	10,0	8,5	0,1	0,0	0,0	0,0				
8 - 9	35,5	1,0	9,3	9,5	0,8	0,1	1,0	0,0				
9 - 10	6,0	2,0	8,6	8,3	5,0	0,9	7,0	0,0				
10 - 11	2,0	2,5	9,2	8,0	8,7	3,8	10,0	4,5				
11 - 12	1,0	2,0	9,4	8,8	9,7	7,6	10,0	6,5				
12 - 13	5,0	8,0	7,0	8,4	7,6	9,3	7,0	10,0				
13 - 14	13,0	10,0	6,5	7,8	6,2	8,1	5,0	8,0				
14 - 15	16,0	5,0	6,0	5,6	7,4	6,6	9,0	8,5				
15 - 16	2,0	4,0	7,8	7,0	9,1	7,2	8,0	9,0				
16 - 17	2,0	4,0	6,8	8,2	10,2	8,6	8,0	9,0				
17 - 18	1,0	5,0	5,0	6,3	9,7	9,8	11,0	8,5				
18 - 19	1,0	6,0	3,8	4,7	8,8	9,9	9,0	12,0				
19 - 20	0,5	8,0	2,5	3,2	7,4	8,4	7,0	8,0				
20 - 21	0,0	10,0	0,5	1,0	6,6	8,1	5,0	8,0				
21 - 22	0,0	10,0	0,0	0,2	2,7	7,6	2,0	5,0				
22 - 23	0,0	20,0	0,0	0,1	0,0	3,8	1,0	2,0				
23 -24	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0				
Summe	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**				

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 8**

Tages-Ganglinien der Nutzungen gemäß Szenario "obere Grenze" — **typischer Wochentag**

	Beschäftigte		Wirtschafts-verkehr		Kunden Einkaufszentrum		Besucher Fitness				Summe	
	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Ziel	Quell	Zielverkehr	Quellverkehr
Zeit	136	136	50	50	2.900	2.900	185	185			3.271	3.271
0 - 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 - 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 - 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 - 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4 - 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 - 6	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	1
6 - 7	5	0	3	2	0	0	0	0	0	0	8	2
7 - 8	14	1	5	4	3	0	0	0	0	0	22	5
8 - 9	48	1	5	5	23	3	2	0	0	0	78	9
9 - 10	8	3	4	4	145	25	13	0	0	0	170	32
10 - 11	3	3	5	4	252	111	19	8	0	0	278	127
11 - 12	1	3	5	4	281	221	19	12	0	0	306	240
12 - 13	7	11	4	4	220	271	13	19	0	0	244	304
13 - 14	18	14	3	4	180	236	9	15	0	0	210	268
14 - 15	22	7	3	3	215	193	17	16	0	0	256	218
15 - 16	3	5	4	4	264	209	15	17	0	0	285	234
16 - 17	3	5	3	4	296	250	15	17	0	0	317	276
17 - 18	1	7	3	3	281	285	20	16	0	0	306	311
18 - 19	1	8	2	2	255	286	17	22	0	0	275	319
19 - 20	1	11	1	2	215	244	13	15	0	0	229	272
20 - 21	0	14	0	1	191	235	9	15	0	0	201	264
21 - 22	0	14	0	0	78	220	4	9	0	0	82	243
22 - 23	0	27	0	0	0	110	2	4	0	0	2	141
23 -24	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	5
Summe	**136**	**136**	**50**	**50**	**2.900**	**2.900**	**185**	**185**	**0**	**0**	**3.271**	**3.271**

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 9**

Parkraumbelegung — **typischer Wochentag**

	Beschäftigte	Wirtschafts-verkehr	Kunden Einkaufszentrum	Besucher Fitness		Summe
	0	0	0	0	0	
1	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0
6	1	0	0	0	0	2
7	6	2	0	0	0	8
8	20	2	3	0	0	25
9	67	2	23	2	0	94
10	72	2	143	15	0	232
11	71	3	284	25	0	383
12	70	3	344	31	0	449
13	66	3	294	26	0	388
14	70	2	237	20	0	330
15	85	2	259	21	0	368
16	82	3	315	19	0	419
17	80	2	360	18	0	460
18	74	1	357	22	0	454
19	67	1	326	17	0	410
20	57	0	296	15	0	368
21	44	0	252	9	0	305
22	30	0	110	4	0	144
23	3	0	0	2	0	5
24	0	0	0	0	0	0

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 11**

Aufteilung Zielverkehrsaufkommen

	Bevölkerung	Kunden-Anteil	MIV-Anteil	Auto-Kunden [Kfz/Tag]	Anreise [%] B 184 Nord	B 185 Ost	B 184 Süd	B 185 West	Anreise [Kfz/Tag] B 184 Nord	B 185 Ost	B 184 Süd	B 185 West
Zone 1: Innenstadt Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		26%										
Bezirk Nord	11.187	10%	33%	156	70%	20%	0%	10%	109	31	0	16
Bezirk Mitte	9.803	8%	33%	125	20%	30%	0%	50%	25	38	0	63
Bezirk Süd	9.117	8%	33%	125	0%	0%	100%	0%	0	0	125	0
Zone 2 : übriges Stadtgebiet Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		40%										
Stadtteile Nord	14.039	11%	66%	344	70%	10%	0%	20%	241	34	0	69
Stadtteile Ost	5.491	5%	66%	156	0%	100%	0%	0%	0	156	0	0
Stadtteile Süd	18.883	16%	66%	500	0%	0%	100%	0%	0	0	500	0
Stadteile West	9.294	8%	66%	250	0%	0%	0%	100%	0	0	0	250
Zone 3 : Region Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		34%										
Region Nord	50.000	5%	100%	237	100%	0%	0%	0%	237	0	0	0
Region Ost	80.000	8%	100%	379	0%	100%	0%	0%	0	379	0	0
Region Süd	100.000	10%	100%	474	0%	40%	60%	0%	0	189	284	0
Region West	100.000	10%	100%	474	0%	30%	0%	70%	0	142	0	332
			Kfz / Tag	**3.220**					**612**	**970**	**909**	**729**
			Anteil	100%					19%	30%	28%	23%
			Kfz / Sp-h	306					58	92	86	70

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 12**

Aufteilung Quellverkehrsaufkommen

	Bevölkerung	Kunden-Anteil	MIV-Anteil	Auto-Kunden [Kfz/Tag]	Abreise [%] Rennstr. B 184 Nord	B 185 Ost	Kantorstr.	Rennstr. B 185 West	Abreise [Kfz/Tag] Rennstr. B 184 Nord	B 185 Ost	Kantorstr.	Rennstr. B 185 West
Zone 1: Innenstadt Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		26%										
Bezirk Nord	11.187	10%	33%	156	70%	30%	0%	0%	109	47	0	0
Bezirk Mitte	9.803	8%	33%	125	20%	30%	0%	50%	25	38	0	63
Bezirk Süd	9.117	8%	33%	125	0%	80%	10%	10%	0	100	13	13
Zone 2 : übriges Stadtgebiet Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		40%										
Stadtteile Nord	14.039	11%	66%	344	50%	30%	0%	20%	172	103	0	69
Stadtteile Ost	5.491	5%	66%	156	0%	100%	0%	0%	0	156	0	0
Stadtteile Süd	18.883	16%	66%	500	0%	75%	5%	20%	0	375	25	100
Stadteile West	9.294	8%	66%	250	0%	0%	0%	100%	0	0	0	250
Zone 3 : Region Dessau												
Anteil am Gesamtpotenzial EKZ:		34%										
Region Nord	50.000	5%	100%	237	100%	0%	0%	0%	237	0	0	0
Region Ost	80.000	8%	100%	379	0%	100%	0%	0%	0	379	0	0
Region Süd	100.000	10%	100%	474	5%	90%	5%	0%	24	426	24	0
Region West	100.000	10%	100%	474	0%	0%	0%	100%	0	0	0	474
			Kfz / Tag	**3.220**					**567**	**1.624**	**61**	**968**
			Anteil	100%					18%	50%	2%	30%
			Kfz / Sp-h	311					56	156	6	93

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 14**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes nach *HBS 2001* — **signalisierter Knotenpunkt**

Knotenpunkt: Askanische Straße / Franzstraße — **Ausbauvariante: signalisierter Knotenpunkt**

Planfall: Prognose Nullfall

Zeitintervall: werktägliche Spitzenstunde

tU= 100 s T= 3600 s

Nr.	Zufahrt	Strom	t_F	f	t_S	q	m	q_S	t_B	n_C	C	g	N_{GE}	n_H	h	S	N_{RE}	l_{Stau}	w	QSV	Lb
			s	---	s	Fz/h	Fz	Fz/h	s/Fz	Fz	Fz/h	---	Fz	Fz	%	%	Fz	m	s		%
1	Askanische Straße West	links	15	0,15	85	189	5,3	2.000	1,8	8	300	0,63	0	4,9	94	95	8	48,2	39,9	C	
2		G+R	28	0,28	72	468	13,0	2.000	1,8	16	560	0,84	2	12,9	99	95	17	103,4	47,6	C	
3																					
4	Franzstraße	links	15	0,15	85	50	1,4	2.000	1,8	8	300	0,17	0	1,2	87	95	3	18,1	37,1	C	
5		geradeaus	27	0,27	73	450	12,5	2.000	1,8	15	540	0,83	2	12,4	99	95	17	101,6	48,6	C	
6																					
7																					
8	Askanische Straße Ost	geradeaus	20	0,20	80	477	13,3	2.000	1,8	11	400	1,19	78	13,3	100	95	105	630,2	748,3	F	
9		rechts	28	0,28	72	249	6,9	2.000	1,8	16	560	0,44	0	5,7	82	95	9	52,5	29,6	B	
10	Kavalierstraße	links	13	0,13	87	185	5,1	2.000	1,8	7	260	0,71	1	5,0	98	95	9	55,2	53,3	D	
11		links	13	0,13	87	186	5,2	2.000	1,8	7	260	0,72	1	5,0	98	95	9	55,8	54,0	D	
12		geradeaus	26	0,26	74	488	13,6	2.000	1,8	14	520	0,94	8	13,6	100	95	25	149,8	90,1	E	

q_K = 2.742 Fz/h C_K = 3.700 Fz/h $\bar{g}$ = 1

Gesamt-Qualitätsstufe: F

t_F	Freigabezeit	n_C	Abflusskapazität pro Umlauf	N_{RE}	Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Rotende
f	Freigabezeitanteil	C	Kapazität des Fahrstreifend	l_{Stau}	Staulänge
t_S	Sperrzeit	g	Auslastungsgrad	w	Mittlere Wartezeit
q	Verkehrsstärke	N_{GE}	Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
m	mittl. Eintreffenszahl	n_H	Anzahl haltende Fahrzeuge pro Umlauf	t_U	Umlaufzeit
q_S	Sättigungsverkehrsstärke	h	Halterate	T	betrachteter Zeitraum
t_B	mittl. Zeitbedarfswert	S	statistische Sicherheit	Lb	rechnerische Auslastung des bedingt verträglichen Linksabbiegers

Mittlere Wartezeit	QSV
<= 20 s	A
<= 35 s	B
<= 50 s	C
<= 70 s	D
<= 100 s	E
> 100 s	F

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 15**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes nach *HBS 2001* — **signalisierter Knotenpunkt**

Knotenpunkt: Askanische Straße / Franzstraße — **Ausbauvariante: signalisierter Knotenpunkt**

Planfall: Prognose Mitfall

Zeitintervall: werktägliche Spitzenstunde

tU= 100 s T= 3600 s

Nr.	Zufahrt	Strom	t_F	f	t_S	q	m	q_S	t_B	n_C	C	g	N_{GE}	n_H	h	S	N_{RE}	l_{Stau}	w	QSV	Lb
			s	---	s	Fz/h	Fz	Fz/h	s/Fz	Fz	Fz/h	---	Fz	Fz	%	%	Fz	m	s		%
1		links	15	0,15	85	171	4,8	2.000	1,8	8	300	0,57	0	4,4	93	95	7	44,6	39,5	C	139
2	Askanische Straße West	G+R	28	0,28	72	484	13,4	2.000	1,8	16	560	0,86	2	13,4	100	95	18	108,1	50,0	C	
3																					
4		links	15	0,15	85	145	4,0	2.000	1,8	8	300	0,48	0	3,7	92	95	7	39,3	38,9	C	
5	Franzstraße	geradeaus	27	0,27	73	457	12,7	2.000	1,8	15	540	0,85	2	12,7	100	95	17	103,8	49,7	C	
6																					
7																					
8	Askanische Straße Ost	geradeaus	20	0,20	80	447	12,4	2.000	1,8	11	400	1,12	53	12,4	100	95	77	459,8	520,6	F	
9		rechts	28	0,28	72	226	6,3	2.000	1,8	16	560	0,40	0	5,1	81	95	8	48,7	29,2	B	
10		links	13	0,13	87	200	5,6	2.000	1,8	7	260	0,77	2	5,5	100	95	11	64,4	64,3	D	
11	Kavalierstraße	links	13	0,13	87	200	5,6	2.000	1,8	7	260	0,77	2	5,5	100	95	11	64,4	64,3	D	
12		geradeaus	26	0,26	74	486	13,5	2.000	1,8	14	520	0,93	7	13,5	100	95	24	145,9	86,7	E	

q_K = 2.816 Fz/h C_K = 3.700 Fz/h $\bar{u}$ = 1

Gesamt-Qualitätsstufe: **F**

t_F	Freigabezeit	n_C	Abflusskapazität pro Umlauf	N_{RE}	Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Rotende
f	Freigabezeitanteil	C	Kapazität des Fahrstreifend	l_{Stau}	Staulänge
t_S	Sperrzeit	g	Auslastungsgrad	w	Mittlere Wartezeit
q	Verkehrsstärke	N_{GE}	Anzahl gestauter Fahrzeuge bei Grünende	QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
m	mittl. Eintreffenszahl	n_H	Anzahl haltende Fahrzeuge pro Umlauf	t_U	Umlaufzeit
q_S	Sättigungsverkehrsstärke	h	Halterate	T	betrachteter Zeitraum
t_B	mittl. Zeitbedarfswert	S	statistische Sicherheit	Lb	rechnerische Auslastung des bedingt verträglichen Linksabbiegers

Mittlere Wartezeit	QSV
<= 20 s	A
<= 35 s	B
<= 50 s	C
<= 70 s	D
<= 100 s	E
> 100 s	F

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 16**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes — **unsignalisierter Knotenpunkt**

Knotenpunkt: Askanische Straße / Ein-Ausfahrt EKZ — **Ausbauvariante:** Einmündung

Planfall: Prognose 2015

Zeitintervall: werktägliche Spitzenstunde

	Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrs-stärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend	Qualitäts-stufe
				Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	
1	Askanische Straße (West)	1											
		2	2xG	746	0,0	0,0	0,0	0	0	742	742	0	A
		3	R	128	0,0	0,0	0,0	0	0	128	128	0	A
2	Ein-Ausfahrt EKZ	4											
		5											
		6	R	156	14,2	18,0	0,3	1	190	157	157	0	B
3	Askanische Straße (Ost)	7	L	92	20,3	30,0	0,3	2	122	95	95	0	C
		8	2xG	673	0,0	0,0	0,0	0	0	680	680	0	A
		9											
4		10											
		11											
		12											
Summe				1.795	**Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde**								**1,13**

Erläuterungen:

Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme.
Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **C**

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Shopping- und Dienstleistungscenter Dessau — **Tabelle 17**

Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufes — **unsignalisierter Knotenpunkt**

Knotenpunkt: Franzstraße / Rennstraße — **Ausbauvariante:** Einmündung

Planfall: Prognose 2015

Zeitintervall: werktägliche Spitzenstunde

	Zufahrt	Strom Nr.		vorh. Verkehrs-stärke	mittlere Wartezeit je Kfz	Wartezeit 85 %	im mittel gestaute Kfz	Rückstau 95 %	Anzahl der Haltevorgänge gesamt	Simulation Leistungsfähigkeit Fahrzeuge angekommen	Fahrzeuge abgeflossen	Fahrzeuge wartend	Qualitäts-stufe
				Kfz/h	s	s	Kfz/h	Kfz/h		Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	
1	Franzstraße (Nord)	1 2 3	G	526	0,0	0,0	0,0	0	0	521	521	0	A
2	Rennstraße	4 5 6	R	149	18,2	27,0	0,4	2	206	146	146	0	B
3	Franzstraße (Süd)	7 8 9	G R	455 2	0,0 0,0	0,0 0,0	0,0 0,0	0 0	0 0	458 2	458 2	0 0	A A
4		10 11 12											
Summe				1.132	**Summe der Wartezeiten in KFZ-Stunden / Spitzenstunde**								**0,75**

Erläuterungen:
Wesentliches Kriterium für die Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen ist die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme.
Die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme ist für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Gesamt-Qualitätsstufe: **B**

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.5. TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH vom 06.02.2007 im Auftrag von B und C Vorhaben und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße“ der Stadt Dessau - Prüfung des schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH auf Plausibilität - Sehr geehrte Frau …, zu oben genanntem Vorhaben erhielten wir über Ihren Rechtsanwalt Hr. Dr. Nickel folgende Unterlagen: [1] MFPA Leipzig GmbH, Hans Weigel Str. 2b, 04319 Leipzig Lärmgutachten GU 4.2/06-1 82-1 „Schallimmissionsprognose für ein geplantes Shopping- und Servicecenter in Dessau,, vom 21.08.2006 [2] Stadt Dessau Entwurf zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße“ inkl. Begründung, Stand 15.09.2006: [3] VSC Verkehrs-System Consult GmbH, Reichardtstraße 21, 06114 Halle Verkehrsgutachten Auftr. Nr. 3477 „Verkehrstechnische Studie zur Erschließung eines Shopping- und Dienstleistungscenters am alten Horten-Standort an der Franzstraße in Dessau“ vom August 2006 [4] Ingenieurbüro für Verkehrsplanung Runge + Küchler, Schanzenstraße 82, 40549 Düsseldorf "Gutachterliche Untersuchung einer verkehrstechnischen Studie	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße/Askanische Straße in der Stadt Dessau“ vom Februar 2007 (= Plausibilitätsprüfung zum Gutachten [3]). 1 <u>Aufgabenstellung</u> Das vorliegende schalltechnische Gutachten der MFPA Leipzig GmbH [1] ist hinsichtlich einer sach- und fachgerechten Durchführung der Untersuchungen und hinsichtlich der Plausibilität der Ergebnisse zu prüfen. Es ist auf beide im Gutachten [1] behandelte Lärmarten ‚Verkehrslärm“ und „Anlagenlärm“ einzugehen. Ob und inwieweit die im Gutachten [1] angesetzten Verkehrsbelastungen des Verkehrsgutachtens der VSC Verkehrs-System Consult GmbH [3] plausibel sind, wurde bereits vom Ingenieurbüro Runge + Küchler geprüft und in [4] dokumentiert. 2 <u>Variantenbetrachtung im Gutachten MFPA Leipzig</u> Das Gutachten MFPA Leipzig [1] nennt in Kapitel 6.1 zwei untersuchte Varianten zur Aufteilung des Zu- und Ausfahrtverkehrs der Ausfahrt Rennstraße: Variante 1: Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1 200 Kfz über Kantorstraße Variante 2: Zufahrt 600 Kfz über Kantorstraße, Ausfahrt 1200 Kfz über Rennstraße In [1] heißt es: „Es ergab sich, dass die Variante 2 Vorteile gegenüber	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
der Variante 1 hinsichtlich des Ausmaßes der durchzuführenden Lärmbekämpfungsmaßnahmen auswies. Deshalb wird im Folgenden nur diese Variante dokumentiert.“ Aus welchen Überlegungen diese beiden Varianten resultieren, wird im Gutachten MFPA Leipzig nicht dargestellt. Es scheint aber, dass beiden Varianten grundsätzlich eine gewisse Eintrittswahrscheinlichkeit beigemessen werden muß, da ansonsten eine Betrachtung obsolet gewesen wäre. Warum dann letztendlich nur die für das Vorhaben „günstigere“ Variante 2 betrachtet wurde und nicht die im Sinne der betroffenen Anwohnerschaft „ungünstigere“ und somit eher zu betrachtende Variante 1, ist nicht verständlich. Im Gutachten [1] erfolgt auch keine Aussage dazu, mit welchen Maßnahmen sichergestellt werden soll, dass sich der künftige Verkehr entsprechend der zugrunde gelegten Variante aufteilt. Somit ist fraglich, • ob die auf Variante 2 ausgelegten Lärmbekämpfungsmaßnahmen zur dauerhaften Vermeidung von Immissionskonflikten ausreichend dimensioniert sind, • ob mit dem Untersuchungsansatz in [1] für den Plangeber eine Beurteilung hinsichtlich der Wahrung abwägungsrelevanter Zum Zumutbarkeitsschwellen überhaupt möglich ist.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgendermaßen berücksichtigen: Die in der Schallimmissionsprognose durchgeführte Variantenuntersuchung zur Verträglichkeit von zusätzlichen Pkw-Verkehr in der Kantorstraße wird in der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Pkt. 6.3.1 Lärm und im Umweltbericht übernommen und vertiefend erläutert. Diesen beiden Varianten 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 beschrieben. Im Zuge der Abwägung der Interessen und im Sinne der Konfliktvermeidung wurde diese Variante verworfen, da dadurch ein größerer Personenkreis höheren Belastungen unterworfen wäre als bei der Variante 2. Die Eintrittsmöglichkeit der Variante 1 wird durch ein Linksabbiegeverbot aus der Parkhausausfahrt Rennstraße verbindlich ausgeschlossen. Damit sind die auf Variante 2 ausgelegten Lärmbekämpfungsmaßnahmen ausreichend dimensioniert und die Beurteilung in Hinblick auf die Wahrung abwägungsrelevanter Zumutbarkeitsschwellen möglich.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3 Verkehrslärm 3.1 Vorgehensweise im Gutachten MFPA Leipzig Zum Thema Verkehrslärm enthält das Gutachten der MFPA Leipzig Betrachtungen zum Straßenverkehrslärm auf öffentlichen Straßen für den Prognose-Nullfall 2015 und den Prognose-Mitfall 2015. Die Beurteilung der Geräuschsituation erfolgt in [1] im Sinne der Ziffer 7.4 TA Lärm, wo die Berücksichtigung der anlagenbedingten Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen wie folgt geregelt ist: „…Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit • sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht um mindestens 3 dB erhöhen, • keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und • die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden. Der Beurteilungspegel für den Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen ist zu berechnen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990- RLS-90 ...“ In [1] wird als Ergebnis einer alleinigen Betrachtung des Straßenverkehrslärms (ohne Schienenverkehrslärm) festgestellt, dass die o. g. 3 Kriterien an den Immissionsorten Io-9 und Io-16 erfüllt werden. Daher werden aktive Schallschutzmaßnahmen (Aufbringung einer Asphalt-	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
schicht auf der Kantorstraße als Ersatz für das vorhandene Kopfsteinpflaster) und/oder passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) als Ausgleich vorgeschlagen. Die im Gutachten der MFPA Leipzig erfolgte Vorgehensweise und die Beurteilung der Geräuschsituation ist u. E. aus den nachfolgenden Gründen weder fachgerecht noch ausreichend. 3.2 Anwendbarkeit der Regelung in Ziffer 7.4 TA Lärm Die Regelung nach Ziffer 7.4 TA Lärm findet im Rahmen der Prüfung der Belange genehmigungsbedürftiger und nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen Anwendung, insbesondere im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren nach den Regelungen des BImSchG. Bei der Abwägung zu einem Bebauungsplan gelten eigene, teils weitergehende Regelungen zur Bewertung des plangebietsinduzierten Verkehrslärms auf öffentlichen Verkehrswegen. Insofern ist die Betrachtung im Gutachten MFPA Leipzig, die die plangebietsinduzierten Verkehrsgeräuschimmissionen nur nach Anlagenlärm-Aspekten beurteilt, nicht ausreichend. Unter anderem fehlt jegliche Beurteilung der Geräuschsituation nach DIN 18005 (siehe folgendes Kapitel 3.3).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Ein Vergleich mit den Orientierungswerten nach DIN 18005-1 ist nicht geboten. Im Pkt. 1 Anwendungsbereich dieser DIN wird 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	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. Da es sich um einen Vorhaben- und Erschließungsplan 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 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.
Bzgl. der im Gutachten [1] ermittelten Schallschutzmaßnahmen ist festzustellen, dass die TA Lärm Ziffer 7.4 gar keine Ansprüche auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen regelt. Insofern ist die Vorgehensweise im Gutachten der MFPA Leipzig fraglich. Lt. TA Lärm sollen dort, wo alle 3 der in Ziffer 7.4 genannten Kriterien zutreffen „... Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Sachlich richtig ist, dass die TA Lärm, Ziff. 7.4 keine Ansprüche auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen regelt. Dem Minimierungsgebot der TA Lärm wurde dadurch entsprochen, dass die lärmintensivere Variante 1 der Schallimmissionsprognose (siehe S. 8 der Prognose) verworfen worden ist. Nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind als Grundsatz

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück in Gebieten nach Nummer 6.1 Buchstaben c bis f [...] durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden.“ Damit unterliegt der vom anlagenbedingten Verkehr auf öffentlichen Verkehrswegen erzeugte Lärmpegel nur einem Minimierungsgebot (vgl. Urteil des OVG Münster - 21 A 2723/01 - vom 24.10.2003).	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 solch 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 (siehe Tabelle 12). 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 22 zum Einbau eines Schallschutzfensters in der Rennstraße 2 und der textlichen Festsetzung 23 zur Asphaltierung des Pflasterbereiches Kantorstraße entsprochen. In dem 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.
3.3 Beurteilung nach DIN 18005 / 16. BImSchV Das Abwägungsgebot des § 1 Abs. 6 BauGB und das damit verbundene Gebot der Konfliktvermeidung und -bewältigung verlangt, bei der schall-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der DIN 18005, Beiblatt 1 wird ausgeführt, dass sich in vorbelasteten

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
technischen Prüfung festzustellen, ob und ggf. wo durch den Bebauungsplan ein Geräuschimmissionskonflikt ausgelöst oder verschärft wird. Hierfür sind zunächst die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1 maßgebend. Hilfsweise können ergänzend die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herangezogen werden, auch wenn die Anwendungskriterien für die 16. BImSchV nicht unmittelbar gegeben sind. Die Immissionsgrenzwerte geben jedoch einen Anhalt dafür, wo der Verordnungsgeber die kritischen Grenzen der Verkehrslärmbelastung gesehen hat. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen für die hier betrachteten Allgemeinen Wohngebiete und Mischgebiete um 4 dB über den Orientierungswerten der DIN 18005. Im Gutachten der MFPA Leipzig erfolgt die Beurteilung des Verkehrslärms nur im Sinne der Ziffer 7.4 TA Lärm und somit alleine durch den Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Dies ist nach unserer Kenntnis für ein Bauleitplanverfahren, also im Rahmen einer langfristigen städtebaulichen Planung, nicht ausreichend. Zunächst ist im Gutachten MFPA Leipzig trotz der zu bemängelnden Vorgehensweise richtig festgestellt worden, dass im Bereich der Immissionsorte Io-9 und Io-16 durch die Planung ein Immissionskonflikt ausgelöst wird und dass hier Lärmschutzmaßnahmen abzuwägen sind. Ansprüche an weiteren Häusern bestehen lt. dem Gutachten [1] aber offensichtlich nicht. Die Maßnahmen an den genannten Häusern alleine sind voraussichtlich bei weitem nicht ausreichend, wie nachfolgende Ausführungen zeigen.	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. Die Stadt hat sich daraufhin die TA Lärm und die 16. BImSchV als Abwägungsmaßstab zugrunde gelegt, um durch aktive (Asphaltierung Teilbereich Kantorstraße, Deckenabsorbern im Bereich Verladung Rennstraße) und passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster Rennstraße) diese Regelwerke einzuhalten. Im Sinne der Konfliktbewältigung ist diese Vorgehensweise 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4 Schienenverkehrslärm Bei der Prüfung, ob und inwieweit durch ein Vorhaben „kritische“ zusätzliche Verkehrslärmimmissionen ausgelöst werden, ist regelmäßig der Gesamt-Verkehrslärm durch Straßen- und Schienenverkehr zu ermitteln und zu beurteilen. Im Gutachten der MFPA Leipzig wird offensichtlich nur der Straßenverkehr als Verkehrslärmquelle berücksichtigt. Die Straßenbahnstrecken im Westen des Plangebiets werden nicht betrachtet. Damit ist nicht all das in die Untersuchung eingestellt worden, was nach Lage der Dinge als Grundlage für eine gerechte Abwägung der Belange des Geräuschimmissionsschutzes in sie hätte eingestellt werden müssen. Sämtliche Verkehrslärmpegel, die für Immissionsorte in den an die Bahnlinie angrenzenden Bereichen ermittelt wurden, sind zu niedrig. Ob und inwieweit auch in diesen Bereichen ein Immissionskonflikt besteht oder zu erwarten ist und Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, wird in [1] folglich nicht fachgerecht beurteilt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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. Bei einem alleinigen Liefer- und Kundenverkehr auf öffentlichen Straßen sind somit auch nur die Auswirkungen auf die Straßenverkehrsgeräusche zu prüfen. Durch das Vorhaben wird weder die Anzahl der Fahrten noch die Linienführung der vorhandenen Straßenbahn beeinflusst oder geändert. 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 je-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	weils 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.
3.5 Betrachteter Untersuchungsbereich Die Fokussierung der Betrachtungen im Gutachten der MFPA Leipzig auf einen Untersuchungsbereich, der schon „an der nächsten Straßenecke“ rund um das Plangebiet endet, stellt u. E. einen weiteren wesentlichen Mangel dar. Der Untersuchungsradius ist bei weitem nicht ausreichend und unterschreitet auch deutlich den im Gutachten [1] in Kapitel 5 selbst genannten, aus Ziffer 7.4 TA Lärm abgeleiteten Untersuchungsradius von 500 m. Es entspricht dem Zweck des Abwägungsgebotes, wie es in der Rechtsprechung entwickelt worden ist, dass der Kreis der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird. Vielmehr verlangt eine gerechte Abwägung auch die Prüfung solcher Belange, auf die sich das Planvorhaben als eine in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt. Der Plangeber kann aber keine gerechte Gesamtabwägung zum Lärmschutz vorneh-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Grundlage für die Festlegung des Untersuchungsbereiches war die "Lärmminderungsplanung 2010/2015" der Stadt Dessau 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 diente 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
men, wenn ihm keine eindeutigen Erkenntnisse über die zu erwartende Lärmbelastung in den angrenzenden Bereichen vorliegen. Aufgrund der teils hohen Verkehrslärm-Vorbelastungen ist im vorliegenden Fall eine besonders sorgfältige und umfassende Abwägung erforderlich. Eine Konfliktlösung ist für alle diejenigen Hausfronten anzustreben, an denen durch die vom B-Plan erzeugten Zusatzverkehre ein neuer Konflikt ausgelöst oder ein bereits bestehender Konflikt weiter verschärft wird.	Askanische Straße) erfolgt weiterhin die eindeutige Vermischung mit dem übrigen Verkehr. Im Rahmen dieser Abwägung wurden nochmals an den ungünstigsten Stellen explizit Nachweisorte gesetzt und berechnet, die die bisher getroffenen Aussagen bestätigen (siehe nächsten Anstrich der Abwägung). Daher ist es aus immissionsschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich die Immissionsbelastung für den gesamten Umkreis von 500 m zu untersuchen.
Das Bundesverwaltungsgericht geht in einem Urteil vom 23.04.1997 (11 A 17.96, Laubinger, BImSchG-Rspr. § 41 Nr. 37) davon aus, dass in Übereinstimmung mit der Wertung der Verkehrslärmschutzverordnung und wohl auch mit den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung festzustellen sei, dass die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bei Pegeln von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht liege. Somit ist auch davon auszugehen, dass oberhalb dieser Werte jegliche Veränderung die Gesundheitsgefährdung verstärkt und deshalb im Rahmen der Abwägung beachtlich ist. Bei diesen Geräuschpegeln stellt jegliche Erhöhung eine zur Lärmvorsorge zwingende wesentliche Änderung dar. Schon eine geringfügige Erhöhung reicht formal aus, um einen Anspruch auszulösen. Eine Erhöhung um mindestens 3 dB ist in diesem Fall nicht mehr maßgeblich (vgl. auch Urteil des OVG Rheinland-Pfalz - 1 C 11636/98.OVG -). Bei einer deutlichen Überschreitung der Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht muß sich sogar die	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Betrachtung zu den Immissionen durch Straßenverkehr für den Bereich Kavalierstraße und Askanische Straße West wurde im Vorfeld durchgeführt, 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 vom 21.08.06 ausgewiesen sind. Im Rahmen der hier vorliegenden Abwägung wurden nochmals auch für die bisher nicht betrachteten Knotenpunktsarme Nachweisorte ausgewiesen (IO 20 Kavalierstraße 77 und IO 21 Kavalierstraße 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 Kavalierstraße, Askanischen Straße

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Frage aufdrängen, ob ein ‚städtebaulicher Missstand“ vorliegt. Insofern verwundert es, dass im Gutachten [1] z. B. jegliche Betrachtung von Immissionsorten in der Askanischen Straße, Bereich westlich der Kreuzung zur Franzstraße, sowie in der Kavalierstraße unterbleibt. Dies sind Bereiche, in denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass dort schon heute durch den Verkehrslärm (Straße + Schiene) Geräuschpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden. An dem in [1] betrachteten Immissionsort lo-11 (Askanische Str. 28) wurden schon für den Prognose-Nullfall 2015 Straßenverkehrslärmpegel in Höhe von 69 dB(A) tags und 60 dB(A) berechnet. Zusammen mit dem Schienenlärm ergeben sich tendenziell noch höhere Pegel. Somit führt hier jegliche Zunahme des Verkehrslärms, ausgelöst durch das geplante Vorhaben, unweigerlich zu einer Abwägung von Schallschutzmaßnahmen. Dies gilt nicht nur für das Haus Askanische Straße 28 selbst, sondern für den gesamten Bereich dieser Straße, den lo-11 stellvertretend repräsentiert. Gleiches könnte auch für den Immissionsort lo-19, Franzstraße 102 und umliegende Bebauungen zutreffen.	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 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), Franstraße 102 (IO 19) 68 / 68 dB(A), Kavalierstraße 86 (IO 21 zur Askanischen Straße) 68 / 69 dB(A) und Kavalierstraße 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 Kavalierstraße 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 Kavalierstraße 77 wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung auch nicht erstmalig erreicht, da diese schon aufgrund der Vorbelastung ohne Center erreicht wird. Wegen der sehr geringen Zunahme von 0,2 dB(A) und den weiter untern beschriebenen Schutzmaßnahmen sind keine weitergehenden Maßnahmen in diesem Bereich erforderlich. Diese Hauptverkehrsstraßen 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 Mann-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	heim 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 Lärmbeeinträchtigungen 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 die 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 Kavalierstraße / Franzstraße, kommen. Die dann anstehende geänderte Wegweisung und Verlagerung der Bundesstraße 184 auf die neue Tras-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	se wird diesem Effekt befördern.
Um alle „anspruchsberechtigten“ Bereiche auch tatsächlich zu erfassen, kann eine flächendeckende Darstellung des Verkehrslärms (farbige Rasterlärmkarten) nur empfohlen werden. Dies erfolgt in [1] nicht.	Die Stadt hat die Stellungnahme im Rahmen der Schallimmissionsprognose berücksichtigt. In Vorbereitung der hier vorliegenden Abwägung wurde eine farbige Rasterlärmkarte erstellt. Diese wird als Anlage 4 an die Abwägung angefügt. Änderungen oder Überarbeitungen der vorliegenden Planung ergeben sich daraus nicht.
3.6 Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets Im Gutachten der MFPA Leipzig fehlt dieses Kapitel komplett. Es ist zwar möglich, dass eine solche Untersuchung nicht Gegenstand der Aufgabenstellung der MFPA Leipzig GmbH gewesen ist. Dies bedeutet aber nicht, dass sie entbehrlich ist. Ohne eine fachgerechte Beurteilung des Verkehrslärms im Plangebiet fehlt dem Plangeber jegliche Grundlage für eine Abwägung und für Festsetzungen bzgl. des erforderlichen Schallschutzes an geplanten schutzbedürftigen Nutzungen (z. B. Büronutzungen). Es ergibt sich zwangsläufig ein Abwägungsdefizit für den Bebauungsplan.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Vorhaben- und Erschließungsplan handelt, welches durch einen Vorhabenträger durchgeführt wird, besteht keine zwingende Notwendigkeit der Vorabfestsetzung von erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm am Gebäude selbst. Dies bleibt dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Der Vorhabenträger ist durch die vorliegende Prognose 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 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.

Fassadenseite	Berechnete Außenlärmpegel	Maßgebliche Außenlärmpegel	Lärmpegelbereich nach DIN 4109, Tab.
Süd	62	65	III
West (zur Franzstraße)	68 bis 72	75	V
Nord (zur Askanischen Straße)	71 bis 72	75	V
Ost (zur Georgenstraße)	67	70	IV
Süd (zum Parkdeck)	67	70	IV
Ost (zum Parkdeck)	67	70	IV
Nord (zum Parkdeck)	64	67	III
Ost (zum Parkdeck)	65	68	III

Änderungen für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ergeben sich nicht.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3.7 Konsequenzen für die weitere Planung Das Vorhaben im Plangeltungsbereich verschärft voraussichtlich bereits bestehende Lärmkonflikte, die im Grunde genommen schon jetzt in einigen Bereichen der umliegenden Nachbarschaft Sanierungsmaßnahmen erfordern. Aus dem BauGB ist unmittelbar abzuleiten, dass eine Planung nicht dazu führen darf, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen oder verschärft werden, zu Lasten Betroffener letztlich ungelöst bleiben. Da ein gesetzlich festgelegter Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen durch den öffentlichen Baulastträger nicht besteht - solche Maßnahmen unterliegen einem Finanzierungsvorbehalt - steht im vorliegenden Fall der Weg zur Konfliktlösung an den betreffenden Wohnhäusern weiter offen. Selbst wenn ein finanzieller Ersatz für Aufwendungen zur Verbesserung der Schalldämmung der Außenbauteile schutzbedürftiger Gebäude (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungen) im Rahmen einer - hypothetischen - Lärmsanierung durch den öffentlichen Baulastträger gewährt würde, entfällt damit keinesfalls die Notwendigkeit, in der Bauleitplanung die dem Bebauungsplan zuzurechnenden Konflikte eigenständig zu lösen oder Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, die durch eine nachgeordnete Planung vollzogen werden. Die dazu erforderliche, umfassende und gerechte Abwägung kann der Plangeber auf der Basis des Gutachtens der MFPA Leipzig [1] vermutlich schon wegen des zu eng gefassten Untersuchungsbereichs, wegen der fehlenden Einbindung des Straßenbahnlärms und wegen der nicht	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 war ausreichend groß gefasst, wie die vorherigen Anstriche der Abwägung 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 Runge + Küchler sind nicht erforderlich, wie im Pkt. 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert begründet wird.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
erfolgten Ermittlung und Beurteilung von Lärmeinwirkungen innerhalb des Plangebiets nicht vornehmen. Es ist aufgrund der vorausgegangenen Ausführungen wahrscheinlich, dass das Vorhaben in einem größeren Umfeld Schallschutzmaßnahmen auslösen wird, als in [1] dargestellt. Sollten darüber hinaus einige Ergebnisse des Verkehrsgutachtens der VSC Verkehrs-System Consult GmbH [3] unzutreffend sein, was im Gutachten des Ingenieurbüros für Verkehrsplanung Runge + Küchler [4] ausführlich begründet dargelegt wird, kann dies dazu führen, dass sich der Kreis der kritisch betroffenen, für Schallschutzmaßnahmen vorzusehenden Nachbarschaft sogar noch weiter ausdehnt. 4 Anlagenlärm 4.1 Vorgehensweise im Gutachten MFPA Leipzig Die Beurteilung des Anlagenlärms erfolgt in [1] nach der TA Lärm. Ausgehend von Geräuschemissionsansätzen werden mittels einer Schallausbreitungsberechnung die Geräuschimmissionen an Immissionsorten der umliegenden Wohnnachbarschaft berechnet. Die Untersuchungen kommen für das angesetzte Betriebsgeschehen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte tags an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten werden. Nachts tritt am Immissionsort Io-5 eine geringfügige Überschreitung auf, an den sonstigen Immissionsorten werden die Immissionsrichtwerte nachts eingehalten. Als Lärmschutzmaßnahme zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte tags und nachts an allen Immissionsorten wird in [1] eine schallabsorbierende Deckenver-	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
kleidung der Anlieferzonen und die Schließung des obersten, offenen Parkdecks ab 22.00 Uhr empfohlen. Nach ausführlicher Durchsicht der Ansätze und der Berechnungsergebnisse in [1] scheint es fraglich, ob die Immissionsrichtwerte mit der vorliegenden Planung eingehalten werden können. Neben zahlreichen „Übertragungsfehlern“ (z. B. Tabellen 6 und 8 → $L_{WA,i}$ sind falsch; Quellen E12 bis E16 → Schalldruckpegel/Schallleistungspegel wurden vertauscht; Tabelle 11: Gemeint ist „Anlagenlärm“, nicht Verkehrslärm), die aber zu keinen relevanten Veränderungen im Ergebnis führen, finden sich auch einige gravierende Punkte, die diese Sorge begründen. Sie werden nachfolgend im einzelnen erläutert.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im Rahmen der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Im Zuge der schon vorliegenden Fassung der Prognose vom 04.01.2007 wurde die falsche Bezeichnung der Tabelle 11 berichtigt. In den Tabellen 6 und 8 wird $L_{WA,i}$ in $L_{WAT,1h,ges}$ berichtigt, bei E12-16 wird Schallleistungspegel durch Schalldruckpegel ersetzt. Für die Berechnung wurde aber schon richtigerweise der daraus resultierende Schallleistungspegel verwendet (siehe Prognose Anlage 8.1, S. 5). Wie schon der TÜV ausführt, haben diese Sachverhalte keinen Einfluss auf die Berechnungsergebnisse, da im Berechnungsmodell die korrekten Werte Berücksichtigung fanden.
4.2 Ansätze Betriebsgeschehen Im Gutachten des Ingenieurbüros für Verkehrsplanung Runge + Küchler [4] erfolgt eine Bewertung der von der VSC Verkehrs-System Consult GmbH [3] für das Planvorhaben ermittelten Prognosewerte zum vorhabeninduzierten Fahrzeugaufkommen. Demnach scheinen die Werte in [3] nur zum Teil stimmig zu sein. Ob mit veränderten Ansätzen des Verkehrsaufkommens die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm zur Tageszeit überschritten würden, bedürfte einer ausführlichen Berechnung, die mit den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht abschließend vorgenommen werden kann. Insofern wurde darauf verzichtet. Das	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Punkt 1.4 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, ist wegen nicht zutreffender Annahmen in der nachträglich vorgelegten gutachterlichen Untersuchung des Büros Runge + Küchler eine Änderung oder Überarbeitung der vorliegenden Schallimmissionsprognose von MFPA Leipzig nicht erforderlich.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
schalltechnische Gutachten MFPA Leipzig lässt aber grundsätzliche Fragen aufkommen.	
Für die Nachtzeit verwendet das Lärmgutachten der MFPA Leipzig einen Ansatz von 15 Pkw-Abfahrten (ausgehend von einem geplanten Fitnessstudio) in der nach TA Lärm zu betrachtenden lautesten Nachtstunde. Es drängt sich - auch unter Berücksichtigung einer künftig zu erwartenden Verlängerung der Ladenöffnungszeiten - die Frage auf, ob dieser Ansatz nicht erheblich zu gering ist. Vergleichbare Parkhäuser in Innenstadtlage weisen regelmäßig höhere Frequentierungen auf (insbesondere zur Sommerzeit, Nachtstunde 22.00 - 23.00 Uhr). Der Ansatz von 15 Pkw-Abfahrten wird auch in [4] in Frage gestellt - lt. dieser Untersuchung ist eher mit rund 150 Kfz-Fahrten zu rechnen. Das 10-fache Fahrzeugaufkommen bedeutet bezogen auf den Lärm eine rechnerische Erhöhung um + 10 dB. Das Gutachten [1] lässt auch offen, wie erforderlichenfalls sichergestellt werden soll, dass in einer zusammenhängenden Nachtstunde die angesetzte Anzahl von 15 Fahrzeugbewegungen (oder ein ähnlich geringes Verkehrsaufkommen) nicht überschritten wird. Organisatorische oder technische Maßnahmen wären realistischerweise kaum durchführbar. Ob und inwieweit bei Schließung des obersten Parkdecks nachts deutlich höhere Kfz-Frequentierungen zulässig sind, ohne dass die Immissionsrichtwerte nachts überschritten werden, wird im Gutachten [1] ebenfalls nicht dargestellt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie schon in der Aufgabenstellung benannt und vom Vorhabenträger nochmals mit Schreiben vom 13.02.2007 ausdrücklich bestätigt, wird in der vorliegenden Prognose von MFPA Leipzig 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 auch kein Anlass, mit einer höheren Fahrzeugfrequenz zu rechnen. Deshalb entbehren auch organisatorische oder technische Maßnahmen über das festgesetzte Maß hinaus (textliche Festsetzung 25: 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.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

4.3 Emissionsansätze Bei den Emissionsansätzen im Gutachten MFPA Leipzig fällt insbesondere der geringe Wert für die fahrzeugeigenen Kühlaggregate der Lkw auf. Der angesetzte Schallleistungspegel von L_{WA} = 86 dB(A) gilt allenfalls für stark geräuschgeminderte Elektrokühlaggregate. Bei Dieselaggregaten treten weitaus höhere Werte auf, Schallleistungspegel von etwa L_{WA} = 100 dB(A) sind durchaus typisch. Insofern wurde diese Geräuschquelle im Gutachten MFPA Leipzig stark unterbewertet. Der Einfluß dieser Geräuschquelle auf die Beurteilungspegel an den Immissionsorten lässt sich aus den in [1] vorliegenden Berechnungstabellen nicht unmittelbar ableiten, insofern wäre dies noch zu überprüfen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Es ist richtig, dass für die fahrzeugeigenen Kühlaggregate Elektrokühlaggregate angenommen wurden. Auch diese sind nach Auskunft des Betreibers etwa zur Hälfte im Einsatz. Für den Fall, dass ausschließlich Dieselaggregate zum Einsatz kommen, treten höhere Werte auf. Es wird auf die Werte der Fachliteratur zurückgegriffen (Parkplatzlärmstudie 5. Auflage und Studie des Umweltbundesamtes zum Stand der Lärmminderungstechnik bei Fahrzeugen mit lärmrelevanten Zusatzaggregaten, FIGE 1986). Es wird danach im Mittel von einem Schallleistungspegel von 97 dB(A) ausgegangen. Der Einfluss auf den Innenpegel beträgt 0,1 dB und ist damit marginal, da die Verladetätigkeiten dominant den Innenpegel bestimmen. Darüber hinaus ist die Quelle E3 (Verladung Innenhof Rennstraße) nur am IO 8 die pegelbestimmende Lärmquelle. Hier wird der Tagrichtwert in Höhe von 60 dB(A) (Schülerfreizeitzentrum - Gemengelage) deutlich unterschritten, so dass auch bei einem geringfügig höheren Emissionswert der Quelle E 3 durch lautere fahrzeugeigene Kühlaggregate keine Überschreitung des Richtwertes zu befürchten ist. Damit haben die vorliegenden Aussagen der Prognose weiterhin Bestand.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

4.4 Berechnung der Geräuschimmissionen Bei den Schallausbreitungsberechnungen wird im Gutachten MFPA Leipzig das alternative Verfahren nach Ziffer 7.3.2 der DIN ISO 9613-2 mit frequenzunabhängiger Berechnung angewendet, obwohl im Gutachten in Kapitel 6.3 selbst festgestellt wird, dass dieses Verfahren nur dann anzuwenden ist, wenn „der Schall sich über porösem Boden ausbreitet“. Es wird behauptet, dass die Voraussetzungen zutreffen, was schlichtweg falsch ist. Die DIN ISO 9613-2 definiert drei Kategorien von Böden: • Harter Boden: z. B. Straßenpflaster, Wasser, Eis, Beton und jede andere Bodenfläche geringer Porosität • Mischboden: Hier besteht die Oberfläche sowohl aus hartem wie aus porösem Boden • Poröser Boden: z. B. Gras, Bäume oder mit anderem Bewuchs bedeckte Böden Im Umfeld des Planvorhabens handelt es sich hauptsächlich um harten Boden (Straßen etc.), sodaß der Anwendungsfall für das alternative Verfahren nach Ziffer 7.3.2 der DIN ISO 9613-2 nicht gegeben ist. Bei Anwendung des Allgemeinen Berechnungsverfahrens nach Ziffer 7.3.1 der DIN ISO 9613-2 können sich je nach Lage der Immissionsorte zu den Geräuschquellen durchaus auch höhere Immissionspegel ergeben. Dies belegen eigens durchgeführte Vergleichrechnungen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Forderung zur Berechnung mit frequenzabhängiger Berechnung ist eine theoretische Forderung, die bei Parkhäusern mit den vorliegenden Entfernungen nicht relevant ist. Zum einen liegt sehr wohl bei größeren Entfernungen ein poröser Boden vor, z.B. sämtliche Immissionsorte an der Kantorstraße und auch an der Rennstraße. Zum anderen wird in der einschlägigen auch aktuellen Fachliteratur in Parkhäusern nicht mit einer frequenzabhängigen Berechnung gerechnet (u. a. Tschöp, E.: Schallemissionen von Parkhäusern und Tiefgaragen, Lärmbekämpfung 50(2003)2, S. 42). Beispielsweise sind auch in der Parkplatzlärmstudie, 5. Auflage 2006 keine Berechnungsansätze angegeben, die eine frequenzabhängige Berechnung beinhalten. Auch das dort angegebene Berechnungsbeispiel ist mit frequenzunabhängiger Berechnung durchgeführt. Somit wird auch in der Fachliteratur davon ausgegangen, dass die Berechnungsansätze der Prognose nach Ziffer 7.3.2 der DIN 9613-2 durchaus üblich sind. Trotz dieser bekannten Zusammenhänge hat der Gutachter für die kritischen Immissionsorte an der Rennstraße eine Vergleichsrechnung nach dem allgemeinen Verfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN 9613-2 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle angegeben:

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
	OG 1	0,1
	OG 2	0,9
	OG 3	1,3
IO 13	EG	-0,5
	OG 1	0,7
	OG 2	0,9
	OG 3	1,3

Im Ergebnis ist festzustellen:

- Das vom Gutachter 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 vom TÜV Rheinland favorisierte allgemeine Verfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN 9613-2. Damit liegt die Berechnung von MFPA auf der sicheren Seite.
- Nur im Erdgeschoss entstehen nach dem Berechnungsverfahren von MFPA um 0,5 bis 0,9 dB niedrigere Beurteilungspegel als das vom TÜV Rheinland favorisierte allgemeine Verfahren nach Ziffer 7.3.1 der DIN 9613-2. Zur Bewertung des Gesamtvorhabens gelangt jedoch immer das ungünstigste Geschoss. Die Werte im ungünstigs-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	ten Geschoss sind stets höher als die Werte im Erdgeschoss. Damit ist das Erdgeschoss zur Bewertung nicht relevant. Im Sinne des Schutzes der Anwohner ist damit das alternative Verfahren nach Ziffer 7.3.2 der DIN 9613-2 das "sicherere" Verfahren, da an den entscheidenden Nachweisorten höhere Beurteilungspegel ermittelt werden.
Die Untersuchungsergebnisse im Gutachten MFPA Leipzig zum Anlagenlärm sind somit insgesamt in Zweifel zu ziehen. Dies gilt umso mehr, als dass für den Nachtbetrieb in [1] eine dezibelgenaue Betrachtung mit Auslegung von Minderungsmaßnahmen erfolgt. Bzgl. der Berechnungstabellen in der Anlage 8 des Gutachtens [1] sei ergänzend bemerkt, dass kaum erkennbar ist, wie hieraus die in den Tabellen 11 und 13 aufgelisteten Beurteilungspegel zustande kommen. In Kapitel 7 in [1] wird hinsichtlich der Berechnungssituation „mit Minderungsmaßnahmen“ auf die Anlage 8.4 verwiesen. Nach dieser Tabelle treten allerdings an einigen Immissionsorten deutlich höhere Pegel auf, als in der Berechnungssituation "ohne Minderungsmaßnahmen“, die in Anlage 8.3 dargestellt ist. Z. B. ist am Immissionsort Io-1 „mit Minderungsmaßnahmen“ eine Erhöhung von 6,3 dB gegenüber der Situation	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Die Bezeichnung der Berechnungstabellen der Anlage 8 ist richtig, allerdings ist auf Seite 2 (Inhaltsverzeichnis) ein Schreibfehler unterlaufen. Die Texte für die Anlagen 8.3 und 8.4 müssen vertauscht werden. Daraus folgt, dass auf Seite 23 dann der Hinweis auf Anlage 8.3 gegeben wird. An den Inhalten der Prognose ändert sich durch diesen Schreibfehler nichts. Die Schallimmissionsprognose wird entsprechend berichtigt.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
„ohne Minderungsmaßnahmen“ festzustellen, am lo-2 je nach Geschoß eine Erhöhung um 2,7 dB bis 8,5 dB. An weiteren Immissionsorten ergeben sich ebenfalls deutliche Diskrepanzen. Dies ist unverständlich. Zudem fehlt im Gutachten jegliche Angabe zur Prognosesicherheit und damit zur erreichten Qualität der Ergebnisse. Die in Ziffer A.2.6 der TA Lärm genannten Anforderungen für eine Geräuschimmissionsprognose werden nicht erfüllt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im Rahmen der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Im Zuge der vorliegenden Abwägung wurden Angaben zur Prognosesicherheit und damit zur erreichten Qualität der Ergebnisse nachgereicht. Diese wird als Anlage 4 an die Abwägung angefügt. In Auswertung dieser Angaben sind die Immissionsrichtwerte (IRW) sicher eingehalten, wenn der prognostizierte Beurteilungspegel um ≥ 3,1 dB(A) unter dem jeweiligen IRW liegt. Dieses Kriterium wird an vielen, jedoch nicht an allen Immissionsorten erfüllt. Hier liegt der IRW zwischen dem oberen und unteren Vertrauensbereich des Prognosewertes, d.h. es besteht Analysierbedarf. Alle für den Anlagenlärm ausgewiesenen Beurteilungspegel liegen mindestens 1 dB(A) unter dem jeweils einzuhaltenden Richtwert, so dass ein gewisses Maß an Schallpegelreserve vorhanden ist. Darüber hinaus wurden vom Gutachter sehr konservative Annahmen getroffen (z.B. Rangierdauer 2 Minuten, „worst case“ - Annahme, dass alle nur 1x wöchentlich stattfindenden Anlieferungen am gleichen Tag erfolgen) und gesicherte Emissionspegel aus der Fachliteratur (Technischer Bericht, LKW- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen) verwendet. Selbst den getroffenen Annahmen zu den Schallleistungspegeln der luft- und kältetechnischen Anlagen ist eine Sicherheit

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	dahingehend zuzuschreiben, dass diese Emissionskennwerte im Rahmen der Baugenehmigung als garantiert einzuhaltende Schallleistungspegel dem Bauherren vorgegeben werden. Somit ist bereits bei den Eingabedaten eine Sicherheit berücksichtigt worden. Weiterhin wird nach dem alternativen Verfahren der DIN ISO 9613-2 gerechnet. Durch dieses vereinfachte Rechenmodell werden i. d. R. höhere Pegel als später messtechnisch nachweisbar prognostiziert. Unter Berücksichtigung der o. g. Sachverhalte ist es nicht gerechtfertigt auf die Nichtüberschreitung des IRW durch den oberen Vertrauensbereich des Prognosepegels abzustellen. Zusätzlich ist zu bedenken, dass sich mögliche Fehler bei der Berechnung der Immissionsanteile der einzelnen Quellen nicht in vollem Umfang addieren werden und dass die Prognosegenauigkeit letztendlich als eine Streubreite von +/- 3,1 dB(A) angegeben wird (diese Positionen werden vom Urteil des OVG Lüneburg vom 25.01.2007, 1ME177/06 geteilt). Zusammenfassend wird eingeschätzt, dass die Ergebnisse des Gutachtens mit einer hinreichenden Sicherheit zur Beurteilung des Vorhabens berücksichtigt werden können.
5 Zusammenfassung Die kritische Durchsicht und Prüfung des vorliegenden schalltechnischen Gutachtens der MFPA Leipzig GmbH [1], betreffend den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 der Stadt Dessau hat ergeben:	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Variantenbetrachtung (→ Kapitel 2) • Das Gutachten [1] greift von 2 Ausgangsvarianten zur Aufteilung des Zu- und Abfahrverkehrs der Ausfahrt Rennstraße nur diejenige auf, die zu einem geringeren Schallschutzaufwand für das Vorhaben führt. Da keine Aussage dazu erfolgt, mit welchen Maßnahmen sichergestellt werden soll, dass sich der künftige Verkehr entsprechend der zugrunde gelegten Variante aufteilt, bleibt fraglich, ob die vorgeschlagenen Lärmbekämpfungsmaßnahmen zur dauerhaften Vermeidung von Immissionskonflikten ausreichend dimensioniert sind.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 2 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargelegt, gibt es keine Eintrittswahrscheinlichkeit der Variante mit der höheren Verkehrsbelegung der Kantorstraße , da es ein Linksabbiegeverbot aus der Parkhausausfahrt Rennstraße in Richtung Kantorstraße gibt.
Verkehrslärm (→Kapitel 3) • Der Verkehrslärm wird in [1] nur entsprechend den Regelungen nach Ziffer 7.4 TA Lärm bewertet. Diese Vorgehensweise ist im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens nicht ausreichend.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargelegt, ist eine Beurteilung nur nach DIN 18005 nicht sachgerecht und ist für einen Vorhaben- und Erschließungsplan nicht gerechtfertigt, da damit ein konkretes Vorhaben im Sinne der TA Lärm vorbereitet wird. Dies wird auch im Punkt 7 und im Beiblatt 1 der DIN 18005 ausgeführt. Diese Vorgehensweise wird auch ausdrücklich in den Stellungnahmen der Oberen und Unteren Immissionsschutzbehörde befürwortet.
• Die Anwendung der Kriterien der TA Lärm zur Feststellung, ob und	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
wo aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, ist nicht fachgerecht.	Wie im Unterpunkt 2 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargelegt, erfolgt die Festsetzung der notwendigen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nicht auf einer Rechtsgrundlage der TA Lärm, sondern im Rahmen der nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sicherzustellenden gesunden Wohnverhältnisse. Dabei bedient sich die Stadt als Abwägungsmaßstab der TA Lärm und der 16. BImSchV.
• Es fehlt eine Beurteilung der Verkehrsgeräuschsituation nach DIN 18005, obwohl diese für den Lärmschutz in der Bauleitplanung in erster Linie maßgebend ist.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.2 und 3.3 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargestellt, ist eine alleinige Beurteilung der Verkehrsgeräuschsituation nach DIN 18005 nicht sachgerecht. Wie im Beiblatt 1 der DIN ausgeführt, ist in vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei bestehenden Verkehrswegen, die Einhaltung der Orientierungswerten nicht möglich und es ist für die Stadt rechtlich geboten, im Rahmen der Abwägung von den Orientierungswerten abzuweichen. Davon hat die Stadt Gebrauch gemacht und sich anderer normkonkretisierender Vorschriften als Abwägungsmaßstab bedient.
• Die Geräuschimmissionen durch den Schienenverkehr im westlichen Untersuchungsbereich wurden nicht in die Betrachtung eingestellt, ob- wohl hierdurch maßgebliche zusätzliche Geräuschimmissionen auftreten können.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.4 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargestellt, ist die Einbeziehung der Geräuschimmission durch die Straßenbahn im Rahmen der Vorschriften nicht erforderlich. Durch das Vorhaben wird weder die Anzahl der Fahrten noch die Linien-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	führung der Straßenbahn beeinflusst oder geändert.
• Der Untersuchungsbereich selbst ist viel zu eng gefasst, er endet bereits an der „nächsten Straßenecke“ rund um das Plangebiet. Eine gerechte Abwägung verlangt aber auch die Prüfung solcher Belange, auf die sich das Planvorhaben als eine in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt. Ohne Kenntnis über die zu er- wartende Lärmbelastung in einem hinreichend großen Umfeld kann der Plangeber kaum eine sachgerechte Gesamtabwägung zum Lärmschutz vornehmen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.5 Anstrich des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargestellt, ist auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungen bei der Stadt eine Vergrößerung des Untersuchungsbereiches nicht erforderlich.
• Es ist wahrscheinlich, dass das Vorhaben in einem größeren Umfeld Schallschutzmaßnahmen auslösen wird, als im Gutachten MFPA Leipzig dargestellt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 3.5 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung ausführlich dargestellt, sind im Umfeld des Vorhabens keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich, da die Pegelerhöhungen im Bereich der Franzstraße, Askanischen Straße und Kavalierstraße vernachlässigbar gering sind, eine Pegelerhöhung um 3 dB(A) nicht gegeben ist, die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht erreicht oder überschritten wird (Ausnahme Kavalierstraße 77) und an der vorhandenen schutzwürdigen Wohnbebauung passive Schallschutzmaßnahmen schon durchgeführt wurden. Mit dem absehbaren Bau der Bahnhofstraße wird es zu einer Entlastung der Zufahrtstraße des Knotens "Muse-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	umskreuzung" kommen.
• Im Gutachten fehlt des weiteren eine Ermittlung und Beurteilung der Verkehrslärmeinwirkungen innerhalb des Plangebietes. Damit fehlt dem Plangeber die Grundlage für eine Abwägung und für Festsetzungen bzgl. des erforderlichen Schallschutzes an schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet (z. B. Büronutzungen).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im Rahmen der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Mit der inzwischen vorliegenden Rasterlärmkarte und den Ergänzungen zu den Lärmpegelbereichen liegt eine Beurteilungsgrundlage vor. Ein Bedarf für Festsetzungen ergibt sich nicht, da im Rahmen des Bauantrages und der Baugenehmigung konkrete Nachweise für schutzbedürftige Nutzungen geführt werden.
Anlagenlärm (→ Kapitel 4) • Es stellt sich insbesondere unter Berücksichtigung einer künftig zu erwartenden Verlängerung der Ladenöffnungszeiten die Frage, ob der im Gutachten MFPA Leipzig zugrunde gelegte Ansatz von 15 Pkw- Abfahrten nachts (lauteste Stunde) nicht erheblich zu gering ist.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Vorhabenträger hat nochmals mit Schreiben vom 13.02.2007 ausdrücklich bestätigt, dass nur von Betriebszeiten für die Ladengeschäfte bis 21.30 Uhr auszugehen ist. Eine Sicherung ist über die Baugenehmigung gegeben, da dort die Betriebszeit festgeschrieben wird.
• Bei den Emissionsansätzen wurden für die Kühlaggregate der Lkw Schallleistungspegel angesetzt, die allenfalls für stark geminderte Elektrokühlaggregate zutreffen. Bei Dieselaggregaten treten weitaus höhere Geräuschemissionen auf.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie unter Unterpunkt 4.3 des Punktes 1.5 dargelegt, führen Dieselaggregate nur zu einer Erhöhung des Innenpegels um 0,1 dB. Das hat keinerlei Einfluss auf die Pegel an den umgebenden Nachweisorten.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
• Die Voraussetzungen für das im Gutachten MFPA Leipzig angewendete Schallausbreitungsberechnungsverfahren sind nicht gegeben. Insofern bestehen deutliche Zweifel an der Richtigkeit der Berechnungsergebnisse und daran, dass die daraus abgeleiteten Schallminderungsmaßnahmen ausreichend sind.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 4.4 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung detailliert ausgeführt, wird in der einschlägigen Fachliteratur bei Parkhäusern nicht mit frequenzabhängigen Verfahren gerechnet. Nach durchgeführten Vergleichsberechnungen führt das frequenzabhängige Verfahren sogar zu geringeren Beurteilungspegeln.
• Die Berechnungstabellen in der Anlage des Gutachtens lassen sich nicht hinreichend genau nachvollziehen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Wie im Unterpunkt 4.4 des Punktes 1.5 der vorliegenden Abwägung erläutert, handelt es sich um Schreibfehler, die keinerlei Auswirkung auf das Ergebnis der Prognose haben. Die Schreibfehler werden in der Schallimmissionsprognose berichtigt.
• Es fehlt im Gutachten eine Angabe zur Qualität der Ergebnisse (Prognosesicherheit). Die in Ziffer A.2.6 der TA Lärm genannten Anforderungen für eine Geräuschimmissionsprognose werden somit nicht erfüllt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme im Rahmen der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Im Zuge der vorliegenden Abwägung wurden Angaben zur Prognosesicherheit und damit zur erreichten Qualität der Ergebnisse nachgereicht und als Anlage 4 der Abwägung beigefügt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Die vorgestellte Liste an „offenen Punkten“ erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Freundliche Grüße Abteilung Immissionsschutz / Lärmschutz i. A. i. A. Dipl-Ing. Dirk Baginski Dipl-Ing. Jens Sachs	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

2. Stellungnahmen der Nachbargemeinden **2.1. angeschriebene Nachbargemeinden** Folgende Nachbargemeinden wurden zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert: Stadt Aken Stadt Roßlau Gemeinde Vockerode Stadt Oranienbaum Gemeinde Jüdenberg Gemeinde Möhlau Gemeinde Retzau Gemeinde Schierau Gemeinde Quellendorf Gemeinde Libbesdorf Gemeinde Reppichau Gemeinde Chörau Gemeinde Tornau v. d. Heide Gemeinde Steutz Gemeinde Jütrichau Stadt Zerbst/Anhalt	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2.2. Nachbargemeinden ohne Stellungnahme Folgende Gemeinden haben keine Stellungnahme abgegeben: Stadt Aken Stadt Roßlau Gemeinde Jüdenberg Gemeinde Möhlau Gemeinde Retzau Gemeinde Schierau Gemeinde Quellendorf Gemeinde Libbesdorf Gemeinde Tornau v. d. Heide	Es sind keine Belange dieser Gemeinden bekannt, die für die Rechtmäßigkeit der Abwägung von Bedeutung sind und entscheidenden Einfluss auf die Weiterbearbeitung haben könnten.
2.3. Gemeinden ohne abwägungsrelevante Hinweise in ihrer Stellungnahme Folgende Gemeinden haben eine Stellungnahme abgegeben, in der Zustimmung geäußert wird, keine Einwände oder Anregungen gegeben werden oder die Gemeinde von dem Vorhaben nicht betroffen ist: Gemeinde Vockerode vom 20.11.06 Stadt Oranienbaum vom 20.11.06 Gemeinde Reppichau vom 16.11.06 Gemeinde Chörau vom 16.11.06 Gemeinde Steutz vom 28.11.06 Gemeinde Jütrichau vom 28.11.06	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung der Gemeinden zur Kenntnis.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

2.4. Gemeinden mit abwägungsrelevanten Hinweisen in ihrer Stellungnahme **2.4.1. Stadt Zerbst vom 28.11.06** Sehr geehrte Damen und Herren, von Ihrer v. g. Planung haben wir Kenntnis genommen. Die öffentlichen Belange der Stadt Zerbst/Anhalt werden durch das v. g. Vorhaben nicht berührt. Informationen, die für Ihre Planung bedeutsam sein könnten, liegen uns nicht vor. <u>Hinweis:</u> In der Begründung zum Vorhaben- und Erschließungsplan ist auf der Seite 8 die Rede von einem ca. 25.400 m^2 großen Plangebiet. Auf der Seite 64 heißt es u. a.: . umfasst eine Gesamtfläche von ca. 24.500 m^2." Möglicherweise liegt hier ein redaktioneller Fehler vor. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag Konratt Amts-Ltr. Liegenschaften, Wirtschaftsförderung, Stadtplanung	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die auf S. 8 und S. 34 in der Flächenbilanz der vorliegenden Begründung genannte Fläche von 25.400 m^2 (exakt 25.370 m^2) ist exakt. Die im Umweltbericht auf S. 38, 59 und 64 genannte Zahl von 24.500 m^2 ist nicht exakt, da darin öffentliche Verkehrsflächen nicht in ausreichendem Umfang enthalten waren. In der Satzungsfassung der Begründung wird die Fläche auf den genannten Seiten des Umweltberichts in 25.400 m^2 geändert. Folgen für die Bilanzierung ergeben sich nicht, da es sich bei der Differenz ausschließlich um schon vorhandene und auch zukünftig fortbestehende Verkehrsflächen handelt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3. Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange **3.1. angeschriebene Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange** Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert: Landesverwaltungsamt Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Polizeidirektion Dessau Landesamt für Umweltschutz Landesamt für Geologie und Bergwesen Landesamt für Vermessung und Geoinformation Landesamt für Verbraucherschutz Regionale Planungsgemeinschaft IHK Handwerkskammer Evangelische Landeskirche Anhalt Bischöfliches Ordinariat Magdeburg Deutsche Telekom AG Deutsche Post AG Kabel Deutschland HLkomm GmbH DVV	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
MITGAS envia Verteilnetz GmbH Amt für Kultur, Tourismus und Sport Amt für Stadtentwicklung Amt für Ordnung und Verkehr Amt für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungswesen Stadtpflegebetrieb Jugendamt Gesundheitsamt Bauverwaltungsamt Untere Denkmalschutzbehörde Vermessungsamt Bauordnungsamt Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen Tiefbauamt Amt für Umwelt und Naturschutz **3.2. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne Stellungnahme** Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben: Landesamt für Umweltschutz	Es sind keine Belange dieser Behörden und sonstiger Träger öffentli-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Deutsche Post AG Kabel Deutschland	cher Belange bekannt, die für die Rechtmäßigkeit der Abwägung von Bedeutung sind und entscheidenden Einfluss auf die Weiterbearbeitung haben könnten.
3.3. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange ohne abwägungsrelevante Hinweise in ihrer Stellungnahme	
Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme abgegeben, in der Zustimmung geäußert wird, keine Einwände oder Anregungen gegeben werden oder die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von dem Vorhaben nicht betroffen sind: Polizeidirektion Dessau vom 27.11.06 Landesamt für Geologie und Bergwesen vom 05.12.06 Landesamt für Verbraucherschutz vom 08.11.06 Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg vom 13.11.06 Handwerkskammer vom 27.12.06 Bischöfliches Ordinariat vom 09.01.07 Hlkomm vom 07.11.06 MITGAS vom 14.11.06 envia Verteilnetz GmbH vom 04.01.07	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Amt für Kultur, Tourismus und Sport vom 30.11.06 Amt für Stadtentwicklung vom 10.11.06 Amt für Ordnung und Verkehr vom 08.11.06 Stadtpflege Dessau vom 22.11.06 Jugendamt vom 29.11.06 Untere Denkmalschutzbehörde vom 23.11.06 Bauordnungsamt vom 29.11.06 **3.4. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange mit abwägungsrelevanten Hinweisen in ihrer Stellungnahme** **3.4.1. Landesverwaltungsamt vom 29.11.06** Im Beteiligungsverfahren nach § 4 Baugesetzbuch (BauGB) gebe ich als Träger öffentlicher Belange nachfolgende gebündelte Stellungnahme des Landesverwaltungsamtes ab. Mit dieser Stellungnahme wird den vorgeschriebenen Genehmigungs- und Zulassungsverfahren nicht vorgegriffen und es werden damit weder öffentlich-rechtliche noch privatrechtliche Zustimmungen und Gestattungen erteilt. Meine Behörde nimmt keine Vorabwägung vor. Diese Stellungnahme enthält die Einzelstellungnahmen der Fachreferate wie folgt:	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1. Als obere Luftfahrtbehörde und Erlaubnisbehörde für den Großraum- und Schwerverkehr (Referat 307) Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange stehen dem Vorhaben aus fachlicher Sicht in Bezug auf die Belange des Referates 307 keine Einwände entgegen. **2. Als obere Landesplanungsbehörde (Referat 309)** Hier: Landesplanerische Stellungnahme gemäß § 13 Abs. 2 LPIG ➢ Landesplanerische Feststellung Hiermit stelle ich fest, dass der raumbedeutsame Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße“ mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 beinhaltet die Planung von Flächen für großflächigen Einzelhandel, Einzelhandel, nicht störendes Gewerbe, Räume für freie Berufe, Büroräume, Gaststätten, Fitness- und Wellnesseinrichtungen, Räume für Gesundheitseinrichtungen sowie die dazugehörenden notwendigen Stellplätze auf einer bereits seit dem 20. Jahrhundert als Handelsstandort genutzten innerstädtischen Fläche, die allerdings durch den Rückzug der ehemals ansässigen Handelskette derzeit erhebliche städtebauliche Missstände aufweist. Der Geltungsbereich des Planes liegt innerhalb einer im Flächennut-	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zungsplan des Oberzentrums Dessau dargestellten gemischten Baufläche.	
Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, wonach Oberzentren als Standorte hochwertiger spezialisierter Einrichtungen u. a. im wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bereich zu sichern und zu entwickeln sind.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
3. Als obere Abfallbehörde (Referat 401)	
Das Referat Abfallwirtschaft/Bodenschutz des Landesverwaltungsamtes Halle ist Träger öffentlicher Belange, soweit abfallwirtschaftliche bzw. abfallplanerische Belange berührt werden.	
1. Belange der Abfallwirtschaftsplanung, d. h. in Aufstellung befindliche Abfallwirtschaftspläne einschließlich geplanter konkreter Abfallentsorgungsanlagen werden nicht berührt.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
2. Abfallwirtschaftliche Belange: Im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes befinden sich keine betriebenen bzw. in Stilllegung befindlichen Deponien, die der Zuständigkeit der oberen Abfallbehörde unterfallen.	
4. Als obere Immissionsschutzbehörde (Referat 402)	
Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Shopping- und	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Dienstleistungszentrums auf der Fläche des ehemaligen Konsument-/ Horten- Warenhauses Franzstraße/ Askanische Straße am Südrand der Dessauer Innenstadt schaffen. Das Vorhaben ist mit Geräuschemissionen durch den Kunden- und Lieferverkehr sowie durch Klima- und lüftungstechnische Anlagen sowie mit verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen verbunden. Des Weiteren treten verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen auf. 1. Lärm Bestandteil der Planunterlagen ist das Schalltechnisches Gutachten GU 4.2/06-182-1, MFPA Leipzig vom 21.08.2006. Im Ergebnis einer Plausibilitätsprüfung wird festgestellt, dass die Prognoserechnungen auf nachvollziehbaren Ansätzen und Rechenmethoden beruhen und die ausgewiesenen Schallimmissionen somit zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen werden können. Nach Nummer 7.5 der DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ werden die Beurteilungspegel, wie im vorliegenden Gutachten erfolgt, im Einwirkungsbereich gewerblicher Anlagen nach TA Lärm in Verbindung mit DIN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien“ berechnet. Hinsichtlich der Auswahl und der baunutzungsrechtlichen Zuordnung der Immissionsorte sowie der Festlegung der gemäß TA Lärm Nummer 6.1 heranzuziehenden Immissionsrichtwerte für die Beurteilung der Anlagengeräusche bestehen keine Einwände. Die mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrsgeräusche sind entsprechend TA Lärm Nummer 7.4 berücksichtigt worden. Die für die Geräusche des Anfahr-	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen ermittelten Beurteilungspegel werden mit den Grenzwerten aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) verglichen. Im Ergebnis des Schalltechnischen Gutachtens sind folgende Lärmschutzmaßnahmen notwendig: Als Schallschutzvarianten im Bereich der Kantorstraße (Immissionsort 16) kommen das Auftragen einer Asphaltschicht auf das bestehende Kopfsteinpflaster oder der Einbau von Schallschutzfenstern (mit bewerteten Schalldämmmaßen von 33 dB) in den Erdgeschossen der betroffenen Wohngebäude in Frage. Im Fall der Realisierung der Schallschutzfenstervariante sind ergänzend dazu auch schallgedämmte Lüftungselemente für Wohn-, Kinder- und Schlafzimmer vorzusehen. Am Immissionsort 9 (Rennstraße 2) ist der Einbau von Schallschutzfenstern giebelseitig geplant. Auch hier wird, falls es sich um Wohn-, Kinder- oder Schlafzimmer handelt, der Einbau schallgedämmter Lüftungselemente notwendig. Hinsichtlich des Gewerbelärms ist im Ergebnis der Prognoserechnung mit der Einhaltung der gemäß TA Lärm geltenden Immissionsrichtwerte zu rechnen, wenn die in den Unterlagen enthaltenen Angaben zum Schallschutz umgesetzt werden. Die wichtigsten hierzu zu realisierenden Schallschutzmaßnahmen sind: - Beschränkung der Verladetätigkeiten und des Lieferverkehrs auf die Zeit von 07 bis 20 Uhr, mit Ausnahme des LKW, der zwischen 06 und 07 Uhr Obst und Gemüse anliefert - Begrenzung der auf dem Dach befindlichen 5 Aggregate der Kältetechnik auf einen Schallleistungspegel von jeweils 65 dB(A)	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung und Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die textliche Festsetzung 22 wird um den grundsätzlichen Einbau eines schallgedämmten Lüftungselementes ergänzt. 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
- Begrenzung des Schallleistungspegels für die Kälteanlage zur Kühlung des Centers auf 90 dB(A) - Auskleidung der Decke im Innenhof der Verladezone an der Rennstraße mit Deckenabsorbern (mit einem mittleren Schallabsorptionsgrad von 0,7) - keine Nutzung des Parkdecks im zweiten Obergeschoss während der Nachtzeit von 22 bis 06 Uhr. Anzumerken ist, dass die Projekte für die Kälteanlagen noch nicht vorliegen und die Einhaltung der angegebenen Schallleistungspegel im Zuge der Auftragsvergabe sichergestellt werden muss. 2. Luftschadstoffe Durch das An- und Abfahren in das Parkhaus sowie das Parken werden Schadgase emittiert, welche in der Umgebung des Parkhauses zu höheren Luftschadstoffimmissionen führen können. Weitere Immissionen ruft der Anlieferverkehr hervor. Daneben kommt es auf den Hauptzufahrtsstraßen (Askanische Straße östlich der Kreuzung, südliche Kantorstraße, Rennstraße) zu einer Erhöhung des Quell- Zielverkehrs. Bestandteil der Planunterlagen ist eine Luftschadstoffimmissionsprognose für das Fachmarktzentrum (IDU mbH Zittau, 15.8.2006). Hierin werden anhand einschlägiger Emissionsfaktoren zunächst die zusätzlichen Emissionen der verkehrsrelevanten Luftschadstoffe ermittelt. Für das Parkhaus im engeren Sinne wird der Luftschadstoff Benzol als der Schadstoff mit der für Parkhäuser typischerweise höchsten Relevanz betrachtet. Daneben werden die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe Feinstaub PM-10, Stick-	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
stoffdioxid und Kohlenmonoxid auf den angrenzenden Straßen untersucht. Die Modellierung der Benzolimmissionen hervorgerufen durch die Emissionen des Parkhauses erfolgt mittels des für solche komplexen Bebauungssituationen bestimmten Ausbreitungsmodells MISKAM. Die Immissionen der Schadstoffe Feinstaub PM-10, Stickstoffdioxid und Kohlenmonoxid im Straßenraum in der Umgebung des Centers werden anhand des Berechnungsverfahrens IMMIS- Luft ermittelt. Dabei handelt es sich um ein Programm zur Bestimmung der Luftschadstoff-Immissionen in Innenstädten unter Berücksichtigung der Randbebauung von Straßen. Die Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Vorbelastung, wobei deren Abschätzung unter Verwendung der Messwerte der LÜSA- Station Albrechtplatz als sehr pessimistisch zu werten ist. Im Ergebnis der Berechungen ist festzustellen, dass die maßgeblichen Grenzwerte nach der 22. BImSchV eingehalten werden. Was die Benzolimmissionen in unmittelbarer Nachbarschaft des Centers anbelangt, liegen die Zusatzbelastungen an den maßgeblichen Bebauungen im Jahresmittel bei </= 0,8 µg/m^3. Unter konservativer Berücksichtigung der Vorbelastung liegt die Gesamtbelastung bei max. 2,5 µg/m^3 im Jahresmittel. Der ab dem 1.1.2010 maßgebliche Immissionsgrenzwert von 5 µg/m^3 wird zur Hälfte ausgeschöpft. Was die Verkehrszunahme auf den relevanten Innenstadtstraßen anbelangt, sind vor allem die Schadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 von Interesse, wohingegen das Beurteilungskriterium für Kohlenmonoxid (10.000 µg/m^3 im Jahresmittel gem.	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
RL VDI 2310) ohnehin nur zu knapp 5% ausgeschöpft wird. Es wird nachgewiesen, dass die maßgeblichen Immissionswerte für PM10 und NO_2 von jeweils 40 µg/m^3 bzw. im Jahresmittel durch die Gesamtbelastung eingehalten werden (Tab. 4.3). Anzumerken ist, dass die recht hohen NO_2- Belastungen im Bereich der Askanischen Straße sowie der Kavalierstrasse bei sehr knapper Einhaltung des Grenzwertes durchaus typisch für verkehrsstarke Innenstadtstraßen mit geschlossener Bebauung sind. Die in Tabelle 4.2 für diese Straßen ausgewiesenen Zusatzbelastungen von ca. 20 µg/m^3 (ca. 50% der Gesamtbelastung) sind nicht - wie es die Bezeichnung „Zusatzbelastung“ erwarten ließe - die Immissionsanteile des Centers, sondern die des Gesamtverkehrs auf den jeweiligen Straßenabschnitten. Laut Verkehrsprognose hat das Center auf der östlichen Askanischen Straße einen Anteil von 11 bis 14 % am künftigen Gesamtverkehr, wohingegen auf der Kavalierstraße kein signifikanter Anteil prognostiziert wird. Zusammenfassend bestehen aus Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde bei Realisierung der ausgewiesenen Schallschutzmaßnahmen und Einhaltung der in die schalltechnischen Berechnungen eingeflossenen Schallleistungspegel keine Bedenken gegen die Aufstellung des Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 37 der Stadt Dessau „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße‘. An den Wohngebäuden, wo Schallschutzfenster vorgesehen sind, sollten jedoch zusätzlich noch schallgedämmte Lüftungselemente eingesetzt werden.	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

5. Als obere Behörde für Wasserwirtschaft (Referat 404)	
Wahrzunehmende Belange in Zuständigkeit des Referates 404 - Wasser - werden nicht berührt.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
6. Als obere Behörde für Abwasser (Referat 405)	
Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen ergibt sich aus Sicht der oberen Wasserbehörde, Referat 405, kein weiterer Hinweis.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
7. Als obere Naturschutzbehörde (Referat 407)	
Zuständigkeiten des Referates 407 sind vom Vorhaben nicht betroffen. Ich erlaube mir jedoch folgende Hinweise:	
1. Auf Seite 62 Abs. 4 der Planungsunterlagen wird erläutert, dass für die verloren gehenden Brutstätten der dargestellten Arten bei der oberen Naturschutzbehörde eine artenschutzrechtliche Befreiung gemäß § 62 BNatSchG zu beantragen sei. Dies ist im konkreten Fall entbehrlich. Begründung: § 43 Abs. 4 BNatSchG besagt u. a., dass die artenschutzrechtlichen Verbote des § 42 Abs. 1 und 2 nicht für den Fall gelten, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei die Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten nicht ab-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Entscheidung vom 16.03.2006 (4A 1075.04) und 21.06.2006 (9A 28.05, NuR, 12/2006, 779ff.) Zweifel angemeldet, ob die bisherige Rechtsprechung zur Geltung von artenschutzrechtlichen Verboten im Lichte der neueren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes aufrechterhalten werden kann (Urteil vom 16. März 2006 BVerwG 4 A 1075.04 Rn. 559 f. unter Hinweis auf EuGH, Urteile vom 30. Januar 2002 Rs. 0-103/00 Slg. 2002, I 1163 und vom 20. Oktober 2005 Rs. 0-6/04 Slg. 2005, I 9017 ff.; vgl. jetzt auch Urteil vom 18. Mai 2006 Rs. C 221/04). Die Rechtsprechung ist mehrheitlich bisher davon ausgegangen, dass die in Vollzug einer

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
sichtlich beeinträchtigt werden. Das heißt, eine Befreiung kommt nur in den Fällen in Betracht, wenn die Eingriffsregelung nicht zur Anwendung kommt. Innerhalb der Eingriffsregelung sind die gesamten artenschutzrechtlichen Belange im Rahmen der Fachplanung mit abzuhandeln. Dies ist in der vorliegen- den Planung durchgeführt worden.	Planung unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten grundsätzlich nicht »absichtlich“ im Sinne des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG geschehen (so etwa BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 - 4 C 6.00; Beschluss vom 12.04.2005 - 9 VR 41.04; OVG Koblenz, Urteil vom 09.06.2005 - 1 C 12018/04; OVG Lüneburg, Urteil vom 01.09.2005 - 7 KS 220/02, VGH Baden-Württemberg Urteil vom 2.11.2005, 5 S 2662/04). Unter dieser Voraussetzung hat man sich davon leiten lassen, dass sowohl bei fachplanungsrechtlichen Vorhaben als auch der Bauleitplanung, die mit Beeinträchtigungen bzw. Störungen besonders oder streng geschützter Arten verbunden sind, keine artenschutzrechtlichen Verbote greifen. Zudem wurde die Auffassung vertreten, dass die gesetzliche Ausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 und 2 BNatSchG auch dann eingreife, wenn der Eingriff durch einen Bebauungsplan zugelassen wird (VGH Baden-Württemberg Urteil vom 2.11.2005, 5 S 2662/04). Der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts hat aber nun in seiner am 21.06.2006 gefällten Entscheidung (9A 28.05, NuR, 12/2006, 779 ff.) erkennen lassen, dass er sich gehindert sieht, seine einstige Rechtsprechung, insbesondere zur Anwendbarkeit des § 43 Abs. 4 BNatSchG in diesem Punkt wegen der aktuellen Rechtsprechung des EuGH vom 10. Januar 2006 - Rs. C - 98/03 (NVwZ 2006, 319) aufrecht zu erhalten. Klargestellt wurde auch, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich nicht geeignet sind, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	BNatSchG zu verhindern. Die Verlagerung der Artenschutzrechtsproblematik in die Eingriffsregelung mit der Folge, durch "funktionserhaltende" Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Vogelarten vom Erfordernis eines Antrages auf Befreiung oder Ausnahme Abstand nehmen zu können, dürfte damit nicht mehr ausreichen. Der EuGH hat mit Urteil vom 10. Januar 2006 (Rechtssache C - 98/03) in einer Vertragsverletzungsklage der Kommission gegen Deutschland festgestellt, dass Deutschland die Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.92, „Fauna-Flora-Habitat", nicht ausreichend in nationales Recht umgesetzt hat. Die vom Bundesgesetzgeber im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) 2002 getroffenen Regelungen, u. a. die § 36 und 43 Abs. 4 betreffend, verstoßen nach der Entscheidung des EuGH gegen Art. 6 Abs. 3, 12, 13 und 16 der Richtlinie. Die derzeit in § 43 Abs. 4 BNatSchG vorgesehenen Ausnahmen von Artenschutzregelungen, welche u. a der VGH Baden-Württemberg seinem Urteil vom 2.11.2005 - 5 S 2662/04 - zu Grunde gelegt hat, werden demnach keinen Bestand haben. Die Stadt Dessau ist deshalb der Auffassung, dass die beabsichtigten Abbruchmaßnahmen als Voraussetzung für den Vollzug des VE- Plans Nr. 37 zwangsläufig zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung der Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten führt (EuGH, Urteil vom 30.01.2002 -C - 103/00 -; ferner Urteil vom 17.09.1987 - E 1987, 3503 ff.; Gellermann, Artenschutz in der Fachplanung und der kommunalen Bauleitplanung, NuR 2003, 385/388; Urteile des VGH Kassel zum Artenschutzrecht in

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	der Bauleitplanung vom 25.02.2004 3 N 1699/03 und 24.11.2003 3 N 1080/03). Unter dieser Prämisse ist es naheliegend, dass mit dem Abbruch die bekannten, im Planungsgebiet vorkommenden europäischen Vogelarten Turmfalke, Hausrotschwanz und Mauersegler absichtlich an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten gestört und für den Fall, dass die Abbrucharbeiten nicht auf Zeiträume außerhalb der Brutzeiten begrenzt werden könnten, auch absichtlich in Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten besonders geschützter Tierarten eingegriffen würde. Damit dürften die in § 42 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG normierten Verbote greifen. Das Abbruchvorhaben wäre mithin nur dann genehmigungsfähig, wenn im vorliegenden Fall eine Möglichkeit der Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten greifen würde.
2. Ebenfalls auf Seite 62 wird dargestellt, dass gemäß dem Arbeitspapier der LANA auf der 93. Sitzung vom Mai 2006 ("Hinweise zur Anwendung des europäischen Artenschutzrechtes bei der Zulassung von Vorhaben und Planungen") im Hinblick auf den konkreten Fall davon auszugehen sei, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt würden. Diese Auffassung wird seitens der oberen Naturschutzbehörde nicht geteilt. Seitens des Planers dürfte hier eine nicht korrekte Interpretation des genannten LANA- Arbeitspapiers vorliegen. Die LANA hat sich darin auf der Grundlage der EuGH-Entscheidung	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Das LANA- Arbeitspapier ist als Reaktion auf die durch das Urteil vom Europäischen Gerichtshof gegen die Bundesrepublik Deutschland vom 10.01.2006 entstandene Rechtsunsicherheit im Bezug auf die Anwendung des § 43 Abs. 4 BNatSchG entstanden. Durch das Urteil des EUGH ist der § 43 Abs. 4 BNatSchG als unzureichend erklärt worden, weil die darin enthaltene Legalausnahme nicht vereinbar ist mit Art. 12 I lit. d der FFH-RL. Von daher sollte das LANA- Arbeitspapier eine Empfehlung darstellen, um eine europarechtskonforme Anwendung der deutschen Rechtsnormen in der Verwaltungspraxis sicherzustellen. Unter Punkt 2 des LANA- Arbeitpapiers heißt es dazu: „Daher empfiehlt die

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
vom 10.01.2006 ausschließlich mit der Frage der richtlinienkonformen Umsetzung des europäischen Artenschutzrechts (Art. 12, 13 und 16 FFH-Richtlinie, Art. 5, 9 Vogelschutzrichtlinie) im § 43 Abs. 4 BNatSchG ("Absicht", "zugelassener Eingriff", "Ausnahme nach Biotopschutzbestimmungen") befasst. Die darin auch getroffenen Aussagen hinsichtlich betroffener Einzelindividuen bzw. betroffener Bestände können nicht ohne weiteres auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des § 42 Abs. 1 BNatSchG übertragen werden. Diese differenzieren nicht zwischen Einzelexemplaren und Beständen einschließlich der Lebensstätten. Das betreffende Vorhaben berührt jedoch genau diese Verbotstatbestände. Hinsichtlich des Erfordernisses einer artenschutzrechtlichen Befreiung von diesen Verboten verweise ich für diesen Fall jedoch auf das unter 1. dargestellte. Ich bitte Sie, meine Ausführungen dem Vorhabensträger mitzuteilen. Im Auftrag Scholz	LANA, für die Behandlung des besonderen Artenschutzrechtes in Planverfahren bis zu einer Neufassung des BNatSchG die artenschutzrechtlichen Bestimmungen der Art. 12, 13 und 16 FFH Richtlinie sowie die Art. 5 und 9 Vogelschutz-RL unmittelbar im Rahmen der Eingriffsprüfung anzuwenden oder im Rahmen einer Befreiung nach § 62 BNatSchG die Wahrung der europarechtlichen Vorgaben sicherzustellen. " Und einen Absatz weiter: „Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf den Umgang mit europarechtlich geschützten Arten. Dargestellt wird zunächst die Reichweite der Verbotstatbestände der Richtlinie; sodann werden die Abweichungsmöglichkeiten nach Art. 16 FFH- und Art. 9 VSRL näher erörtert. Die Ausführungen gelten sowohl für den Fall, dass die Richtlinienvorgaben unmittelbar im Rahmen der Eingriffsregelung angewandt werden, als auch für den Fall, dass auf die §§ 42 ff. BNatSchG zurückgegriffen wird und die FFH- sowie die VS-RL im Rahmen der Erteilung einer Befreiung nach § 62 BNatSchG geprüft werden." (s. Nr. 2 der „Hinweise der LANA zur Anwendung des europäischen Artenschutzrechtes bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen"). Daraus folgt, dass die Hinweise der LANA explizit auf die artenschutzrechtlichen Regelungen des § 42 BNatSchG übertragen werden können (und sollen). Die Ausführungen des LANA-Papiers stellen unter Punkt 3 vor allem auf eine Definition und Abgrenzung der in § 42 genannten Lebensstätten, sowie der Nist-, Wohn-, Brut oder Zufluchtsstätten ab. Von daher wird die Auffassung der ONB nicht geteilt. Allerdings wird der Stellungnahme der ONB zu Pkt. 2 insoweit Recht gegeben, das im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der in Rede ste-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	henden Vogelarten die Verbotstatbestände durch den Abriss des Gebäudes erfüllt sind. Nach einem Urteil des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21. Juni 2006 (BVerwG 9 A 28.05; „Ortsumgehung Stralsund“) ist in Fachkreisen der von der LANA entworfene Weg (dem auch im Umweltbericht gefolgt wird) kontrovers diskutiert worden. Als Erkenntnis aus dieser Diskussion wird von gutachtlicher Seite die Meinung vertreten, dass die Verbotstatbestände bei dem geplanten Vorhaben erfüllt sind, allerdings das Vorhaben durch eine naturschutzrechtliche Befreiung nach § 62 BNatSchG dennoch durchgeführt werden kann. Die im Umweltbericht enthaltenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen im Sinne des Guidance Document der EU-Kommission) sind dann im Befreiungsverfahren anzuführen und zu berücksichtigen. Aufgrund der aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen kann eine artenschutzrechtliche Befreiung erteilt werden.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.2. Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Abt. Archäologie vom 08.11.06 ich danke Ihnen für o. a. Schreiben. Wie dem beiliegenden Umweltbericht zu entnehmen ist, befinden sich im Bereich des Vorhabens archäologische Kulturdenkmale. Durch Erdarbeiten, die bei der Umsetzung des Bauvorhabens notwendig sind, wird es zu Veränderungen an diesen Kulturdenkmalen kommen. Diese Veränderungen sind aus meiner Sicht fachgerecht zu dokumentieren. Die im Umweltbericht angeregte enge Abstimmung mit dem LDA bei den Erdarbeiten ist daher grundsätzlich zu begrüßen, da hierdurch eine fachgerechte Dokumentation vereinbart werden kann. Der § 14 (9) DenkmSchG LSA legt fest, dass die Untere Denkmalschutzbehörde von Bauherren verlangen kann, dass Veränderungen an Kulturdenkmalen dokumentiert werden. Ich bitte Sie, dies im Zuge des Genehmigungsverfahrens durch Nebenbestimmungen sicher zu stellen. Die Unterlagen habe ich an die Kollegen der Abteilung Baudenkmalpflege weitergeleitet. Von dort erhalten Sie gesonderte Nachricht. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag Dr. Cornelius Hornig	Die Stadt Dessau kann die Stellungnahme im Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht berücksichtigen, da es nicht dem Regelungsgehalt dieses Planes unterliegt. Da es sich noch nicht um das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren handelt, kann auch noch keine entsprechende Nebenbestimmung formuliert werden. Im Rahmen des Bauantrages wird aufgrund der Kenntnis vom Vorhandensein eines archäologischen Kulturdenkmals eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich. In dieser denkmalrechtlichen Genehmigung wird die fachgerechte Dokumentation des archäologischen Denkmals beauflagt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.3. Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie, Abteilung Baudenkmalpflege vom 29.11.06 aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege bestanden ursprünglich (Planungsstand 12/2001) wegen der Höhenentwicklung des geplanten Baukörpers gegenüber der Georgenkirche erhebliche Bedenken. Diese konnten durch eine Reduzierung der zwingend festgesetzten Höhe der baulichen Anlage bzw. der Attika an der Ecke zur Georgenkirche von 80,95 m ü. HN auf 75,6 m ü. HN im Verlaufe der weiteren Fortentwicklung der Planung ausgeräumt werden, so dass aus denkmalpflegerischer Sicht keine Bedenken mehr bestanden (Planungsstand 01/2003). Prinzipiell gilt dies auch für die vorgelegte Planung, doch ist zu konstatieren, dass die zwingend festgesetzte Höhe des Baukörpers an der Ecke gegenüber der Georgenkirche im Vergleich zur Planung von 2003 doch wieder um 0,9 m (insgesamt 76,5 m ü. HN) angewachsen ist. Im Interesse einer ungeschmälerten Wirkung der Georgenkirche als Zeichen eines im Zweiten Weltkrieg untergegangenen Stadtbereichs sollte auf die Bauherrschaft dahingehend eingewirkt werden, ob nicht doch wieder die Einhaltung der von der Denkmalpflege gutgeheißenen Gebäudehöhe von 75,6 m ü. HN an der Seite zur Georgenkirche hin möglich wäre. Ich bitte auch um Berücksichtigung der separaten Stellungnahme der Abteilung Archäologie des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäo-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Bei der festgesetzten Höhe von 76,5 m ü. HN im Bereich gegenüber der Georgenkirche handelt es sich nicht um eine zwingend festgesetzte Höhe, sondern um eine maximal zulässige Höhe. Die Festsetzung einer maximal zulässigen Höhe war zur Offenlage der Planung erforderlich, da die endgültige Gebäudehöhe in diesem Bereich aufgrund der zu dem Zeitpunkt fehlenden Ausführungsplanung nicht festgeschrieben werden konnte. Inzwischen liegt eine detailliertere Hochbauplanung vor. Der Architekt hat am 09.01.07 telefonisch mitgeteilt, dass die Gebäudehöhe im angesprochenen Bereich bei 75,55 m ü. HN liegen wird. Damit ist die ursprünglich vereinbarte Höhe eingehalten und es besteht kein Änderungsbedarf.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
logie. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag Bosch	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.4. Landesamt für Vermessung und Geoinformation vom 15.11.06 die erneute Beteiligung bezüglich des o. a. Vorhaben- und Erschließungsplanes habe ich zur Kenntnis genommen und nochmals hinsichtlich der Belange des Vermessungs- und Katasterwesens geprüft. Zu den Planungsabsichten selbst habe ich keine Bedenken oder Anregungen. Bezüglich der Bestimmungen im Umgang mit den im Plangebiet vorhanden Grenzmarken entsprechend des Vermessungs- und Geoinformationsgesetzes (VermGeoG LSA), verweise ich auf die fachliche Qualifikation des Stadtvermessungsamtes der Stadt Dessau als andere behördliche Vermessungsstelle gemäß §1 VermGeoG LSA. Des Weiteren möchte ich darauf hinweisen, dass der Verfahrensvermerk zu Nr. 8 auf dem Bebauungsplan so nicht mehr aufzuführen ist. Der Gemeinsame Runderlass des MI und MRS vom 12.04.1994 zur Herstellung von Planunterlagen für Bauleitpläne ist durch Löschung im Vorschrifteninformationssystem des Landes Sachsen-Anhalt aufgehoben worden. Somit entfällt auch die Handlungsgrundlage für die Ausfertigung einer katasterrechtlichen Bescheinigung nach Nr. 4.6. der v. g. Vorschrift durch die Aufgabenträger des amtlichen Vermessungswesens. Ersatzweise kann ich Ihnen für die Zukunft bei der Bauleitplanung die Möglichkeit einer Auskunft aus dem Liegenschaftskataster zur Bestätigung der Aktualität der Liegenschaftskarte mit folgendem Inhalt anbie-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der Verfahrensvermerk Nr. 8 entfällt in der Satzungsfassung der Planzeichnung, da die rechtliche Grundlage dafür außer Kraft gesetzt worden ist. Auf die angebotene Auskunft aus dem Liegenschaftskataster wird verzichtet, da der Ersteller der Plangrundlage, das Vermessungsamt der Stadt, eine andere behördliche Vermessungsstelle gemäß § 1 VermGeoG LSA ist.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ten: „Die Übereinstimmung der vorgelegten Planunterlage mit den im Liegenschaftskataster nachgewiesenen Flurstücken (Grenzen und Bezeichnungen) wird bestätigt.“ Die Flurstücksnummer für das Flurstück 9570 Gemarkung Dessau Flur 28 in der Georgenstraße ist auf der Planunterlage nicht ersichtlich. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag Rainer Warpakowski	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Flurstücksnummer 9570 wird im betreffenden Flurstück der Georgenstraße in der Planzeichnung ergänzt.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.5. IHK vom 28.11.06 die Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau hat die Unterlagen zum Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße 1 Askanische Straße“ mit 18.800 m^2 Nutzfläche hinsichtlich der durch sie zu vertretenden Belange geprüft. Die IHK Halle-Dessau hat folgende Anregungen und Hinweise: 1. Die Stadt Dessau hat starken Verkaufsflächenbesatz. 2. Eine Aufwertung ist nur im Citybereich erforderlich. 3. Der geplante Standort ist mit hohen Risiken für die Innenstadt behaftet. Daher wird ein Verkaufsflächenzuwachs an dem geplanten Standort nicht befürwortet. Sollte die Stadt dennoch diesen Standort bevorzugen, ist ein umfangreiches Innenstadt- und Einzelhandelskonzept erforderlich. **Die Stadt Dessau ein starker Einzelhandelsstandort** Nach der neuesten Handelsflächenerhebung der Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (Handelsatlas 2006) stellt sich die Stadt Dessau als starker Einzelhandelsstandort dar. Ausdruck dafür ist die Gesamtverkaufsfläche von 178.895 m^2 (das entspricht 2,3 m^2 Verkaufsfläche je Einwohner). Die Handelszentralität als Messgröße für die Kaufkraftattraktivität eines Standortes beträgt 133 %. Dieser Zufluss von Kaufkraft aus dem Umland unterstreicht Dessaus Funktion als Ober-	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
zentrum. Dessau verfügt über genügend Potenziale, um die Handelszentralität durch weiteren Kaufkraftzufluss noch um mindestens 10 %-Punkte (ca. 40 Mio. Euro) zu erhöhen. Optimal dafür wäre das Handeln nach einem Leitbild, untersetzt mit Konzepten wie Innenstadtentwicklungskonzept, Einzelhandelsentwicklungskonzept und Tourismusentwicklungskonzept.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Standort war schon immer im Leitbild der Stadtentwicklung enthalten, beginnend mit der "Markt- und Standortuntersuchung des Einzelhandels in der Stadt Dessau unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven der Innenstadt" vom April 1996 über den städtebaulichen Rahmenplan Museumskreuzung vom August 1998, 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 belegt. Somit hat die Stadt konsequent am Leitbild festgehalten.
Ein erhebliches Problem des Handelsstandortes Dessau ist aber 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 an seine Grenzen. Es besteht also ein deutliches Missverhältnis zwischen Innenstadthandel und Handelseinrichtungen in peripheren Lagen.	Die Stadt Dessau braucht die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sie in der vorliegenden Planung beachtet wurde. Gerade der Korrektur dieses Ungleichgewichtes dient der Standort, da damit die Innenstadt gestärkt und die Angebotspalette auf eine deutlich breitere Basis gestellt wird. In der gutachterlichen Stellungnahme der BBE wird dieser Sachverhalt auf Seite 37 ausdrücklich bestätigt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Ansiedlung neuer großflächiger Handelseinrichtungen in Dessau nur in zentralen Innenstadtlagen In Anbetracht des demographischen Wandels und der Notwendigkeit zur Gewährleistung der verbrauchernahen Versorgung ergibt sich die dringende Notwendigkeit, neue großflächige Einzelhandelsstandorte ausschließlich in zentral gelegenen Innenstadtlagen zu etablieren. Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel sind in Oberzentren unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Laut Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt (GVBl. Nr. 28/1999, ausgegeben am 26.08.1999) sollen diese städtebaulich integriert sein, die verbrauchernahe Versorgung und die Innenstadtentwicklung nicht gefährden. Eine städtebauliche Integration erscheint möglich. Negative Auswirkungen auf die Innenstadtentwicklung sind aber zu erwarten. Mehr Kaufkraft als bisher kann die Stadt Dessau durch die Ansiedlung von oberzentrentypischen Angebotsstrukturen in der Innenstadt - Schaffung von Alleinstellungsmerkmalen - anziehen. Ohne Berücksichtigung dieses Aspektes, werden lediglich Verlagerungen der Kundenströme mit überwiegend negativen Folgen für den Unternehmensbestand innerhalb der Stadt, speziell für die Innenstadt die Folge sein. Eine Erhöhung der Kaufkraftbindung / Handelszentralität und damit der Wirtschaftskraft kann mit dieser Strategie nicht erreicht werden.	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sie in der vorliegenden Planung schon berücksichtigt wurde. Mit der geplanten Ansiedlung wird ein neuer großflächiger Einzelhandelsstandort genau in der geforderten Innenstadtlage etabliert und damit das Ungleichgewicht zwischen Verkaufsflächen in peripheren Lagen und der Innenstadt gemildert. 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. Nach der Stadt vorliegenden Informationen des Investors sind bisher 9 in Dessau 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

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Die aufgezeigte Notwendigkeit neue Einzelhandelseinrichtungen ausschließlich in zentralen Innenstadtbereichen anzusiedeln, mündet in der Forderung nach einem zweiten Shopping- und Dienstleistungscenter in der Innenstadt. Damit soll neben dem Rathaus-Center ein weiterer Magnet mit Ankerwirkung etabliert werden. Die größte städtebauliche und wirtschaftliche Wirkung wird jedoch nur erzielt, wenn das Center - auch mit Blick auf die Auswirkungen auf die vorhandenen Passantenströme - im höchstmöglichen Maß in den etablierten innerstädtischen Einzelhandel integriert wird. Der vorgesehene Standort Ecke Franzstraße / Askanische Straße (ehemals Horten-Kaufhaus) ist daher aus Sicht der IHK Halle-Dessau nicht der Standort mit der bestmöglichen Attraktivitätssteigerung der Innenstadt. Dieser Standort wird partiell negative Wirkungen haben und zu einer Verschiebung der bisherigen Toplauflagen der Passanten/Kunden führen. Die zwangsläufigen Passantenfrequenzverluste in den bestehenden Lagen Zerbster Straße / Poststraße werden existenzgefährdende Folgen für den dort ansässigen Einzelhandel haben. Insgesamt sind erhebliche negative städtebauliche Auswirkungen für die Innenstadt zu erwarten. Durch die forcierte Innenstadtentwicklung nach der Wende 1989 verlor der Standort des ehemaligen Horten-Kaufhauses seine historische Mittelpunktfunktion als Handelsstandort. Einerseits würde eine Wiederbele-	kann. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 Einzelhandelsbetrieben eine Reihe von Gastronomiebetrieben angesiedelt hat. 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 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
bung ohne gleichzeitige zusätzliche stadtplanerische Integrationsmaßnahmen dem Shoppingcenter in Cityrandlage ein „Eigenleben“ als Ergänzungs- bzw. Solitärstandort zukommen lassen, ohne dass es zu einem Zusammenwachsen der verschiedenen Handelslagen käme. Damit würden die innerstädtischen Potenziale für eine Steigerung der Gesamtfrequenz, eine Intensivierung der Kundenbindung und vor allem ein Zentralitätsgewinn nicht bestmöglich genutzt. Andererseits würden die Entwicklungschancen weiterer o. a. geeigneterer Standorte mit höheren städtebaulichen und wirtschaftlichen Effekten deutlich gemindert werden, obwohl dort größere Potentiale liegen. Insofern muss eine solche Standortentscheidung sorgfältig abgewogen werden und duldet keine Kompromisse. Ohne begleitende Maßnahmen würde die geplante Ansiedlung zwar einen städtebaulichen Missstand beseitigen. Der erhoffte Zentralitätsgewinn mit einhergehender erhöhter Wirtschaftskraft birgt die Gefahr eines neuen Leerstandes (in der Zerbster Strasse). Das Verhindern dieses neuen städtebaulichen Missstandes und Zentralitätsgewinn sind aus Sicht der IHK höher zu gewichten.	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. Die 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 Kavalierstraße im Jahre 2001/2002 durchgeführt und der Umbau der AOK zum Sport- und Kurshaus des Philanthropinums, der Umbau des Alten Theaters zum Kulturzentrum und die Schaffung einer Grünachse Altes Theater-Stadtpark mit dem Durchbruch Kavalierstraße geplant und zum Teil schon realisiert. Die städtische Aufwertung und die Verbesserung des Verweilcharakters für Fußgänger als auch die Verkehrsberuhigung der Museumskreuzung, der Kavalierstraße und der Askanischen Straße sind Gegenstand der Stadtentwicklungspolitik. So wurde im Beschluss des Stadtrates vom

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	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 Kavalierstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich - Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavalierstraße - 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 Kavalierstraße würde aufgewertet. Da der Standort einzelhändlerisch vorgeprägt ist, eine geringe Entfernung sowie einen räumlichen und funktionalen Bezug zum Haupteinkaufsbereich hat und das Verbindungsglied, die Kavalierstraße 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 keine Ladeneinheiten gibt, in denen größere Einzelhandelsbetriebe angesiedelt werden könnten. Dies ist auch als Grund dafür anzusehen, dass es in Dessau keine "typische" Einkaufsstraße mit mittelgroßen bis großen Einzelhandelsgeschäften gibt. Und gerade für mittelgroße bis große

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Einzelhandelsbetriebe ist der Standort konzipiert.
Alternativer Standort für Shopping- und Dienstleistungscenter Für die Ansiedlung eines solchen Centers gibt es geeignetere innerstädtische Standorte mit höheren Integrationswirkungen in bestehende Strukturen. 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.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Der Standort Kristallpalast stellt keinen geeigneten Alternativstandort dar. Die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche beträgt dort nur 3860 m^2 gegenüber 14.900 m^2 beim beplanten Standort. Das entspricht 26 % des derzeitigen Standortes. Weitere Grundstücke in unmittelbaren Anschluss an den Kristallpalast stehen nicht zur Verfügung. Nach vorliegenden BBE-Gutachten soll die Verkaufsfläche ca. 15.000 m^2 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Unter Würdigung der zu kleinen Grundstücksfläche, keinerlei Möglichkeiten für genügend große Flächenzukäufe, 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 vorliegenden Punkt 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 Standort Lange Gasse stellt auch keine Alternative dar, da er von den Hauptverkehrsachsen Kavalierstraße, Ratsgasse und Zerbster Straße nicht einsehbar ist. Der bauliche Riegel der "Scheibe Nord", die Gebäude an der Kavalierstraße 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 Neuord-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	nungsbedarf 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 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 zugríffsbereiten Standort wie den Bereich der Langen Gasse würde die Stadt sehr lange Vorlaufsprozesse 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 im Wettbewerb der Oberzentren und Mittelzentren führen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Notwendige Begleitmaßnahmen bei Realisierung des Vorhabens in der Franzstraße / Askanische Straße erforderlich Sollte das geplante Vorhaben in der Franzstraße / Askanische Straße dennoch realisiert werden, handelt es sich bei der Ansiedlung am ehemaligen Horten-Standort um einen Bruch der Cityentwicklung der letzten 15 Jahre. Damit verbunden wäre eine Verschiebung des Einzelhandelsschwerpunktes in der City - mit erheblichen städtebaulichen Auswirkungen und Umgestaltungen. Eine Entscheidung für den Horten-Standort und die daraus resultierenden tief greifenden städtebaulichen und einzelhandelsbestandsbezogenen Auswirkungen muss mit Konzepten und kostenintensiven Maßnahmen konsequent begleitet werden. Dabei sollte unbedingt an der Strategie festgehalten werden, die City von Dessau nachhaltig in die Funktion einer oberzentralen Einkaufsstadt mit weiteren Gewinnen an Einzelhandelszentralität / Wirtschaftskraft zu stärken.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie schon in den vorhergehenden Anstrichen des Punktes 3.4.5 der Abwägung ausgeführt, kommt es nicht zu dem unterstellten Bruch der Cityentwicklung in den letzten 15 Jahren. Beginnend mit der Markt- und Standortuntersuchung der BBE von 1996 über den städtebaulichen Rahmenplan Museumskreuzung vom August 1998, dem Gutachterverfahren zur Vernetzung und Gestaltung des innerstädtischen Bereiches Kavalierstraße von 2001/2002, dem Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes vom Januar 2003 bis zum Quartierskonzept Stadteinfahrt Ost vom Dezember 2005 wurde der Standort Museumskreuzung für eine Revitalisierung vorgesehen. Somit hat die Stadt konsequent an dem Leitbild festgehalten. Die städtebauliche Aufwertung und Verbesserung des Bereiches zwischen Rathauscenter und Museumskreuzung ist Zielsetzung und Beschlusslage der Stadt, wie oben detailliert ausgeführt. Entsprechende Maßnahmen sind Beschlusslage (Maßnahmen zur Umgestaltung der Kavalierstraße, Museumskreuzung und Askanische Straße im VEP '05), Planung der Stadt (Gutachterverfahren Kavalierstraße, Grünachse Altes Theater-Stadtpark) und in Realisierung (Umbau Altes Theater und AOK, Durchbruch Kavalierstraße). Damit liegen die geforderten Konzepte und Maßnahmen vor. Der Strategie, die Innenstadt von Dessau nachhaltig in der Funktion einer oberzentralen Einkaufsstadt mit weiteren Gewinnen an Einzelhandelszentra-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	lität / Wirtschaftskraft zu stärken, wird mit der vorliegenden Planung entsprochen.
Zu erfüllende Grundvoraussetzungen am Standort Franzstraße / Askanische Straße Der beplante Standort ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Da sich Bebauungspläne aus den Flächennutzungsplänen entwickeln müssen, ist die geplante Nutzung nur bei Ausweisung eines Sondergebietes für großflächigen Einzelhandel möglich. Die Beplanung mittels § 34 Bau GB wird aus Sicht der IHK zu Recht in den Planunterlagen (Seite 7) ausgeschlossen. Dies macht parallel eine FNP-Änderung erforderlich. In dieser ist der Nachweis zu erbringen, dass keine Schädigung der Innenstadt erfolgt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 Wellnesseinrichtungen, Räume für Gesundheitseinrichtungen, Geschäfts- und Bürohaus Rennstraße 9), welches nicht dem Ein-

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	kaufszentrum oder großflächigen Einzelhandelsbetrieb nach § 11 (3) BauNVO entspricht. Nach § 12 (3) BauGB ist die Stadt ausdrücklich nicht im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes an die Festsetzungen des § 9 BauGB gebunden. Der Nachweis, dass keine Schädigung der Innenstadt erfolgt, wurde mit der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 erbracht.
Eine weitere Grundvoraussetzung für eine Ansiedlung des Shoppingcenters an der Ecke Franzstraße / Askanische Straße ist ein zu erarbeitendes, vorausschauendes Innenstadt- und Einzelhandelsentwicklungskonzept. Dieses muss das geplante Shoppingcenter zu einem Teil der gewachsenen City werden lassen und folgende Strategien / Maßnahmen enthalten:	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme berücksichtigen. Auch in der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 wurde als begleitende Maßnahme ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept empfohlen. Die Stadt hat entsprechende Mittel in die Haushaltsplanung 2007 eingestellt und erste Diskussionen im politischen Raum werden geführt.
1. Der Museumskreuzungsbereich muss einen Verweilcharakter bekommen, Aufenthaltsqualität ausstrahlen, zum leichten Überqueren für Fußgänger einladen (die beiden Bundesstrassen wirken wie Barrieren) und attraktive Randnutzungen vorhalten.	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sie schon Beschlusslage des Stadtrates ist. 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 Kavalierstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich - Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavalierstraße

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	- 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 genau die geforderte Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung für Fußgänger werden damit erreicht. Da der überwiegende Teil der angrenzenden Grundstücke nicht in städtischem Besitz ist, kann die geforderte 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.
2. Die Kavalierstraße muss die Scharnierfunktion zwischen Shoppingcenter und Rathaus- Center ausfüllen und dafür konsequent mit geeigneten verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen gestärkt werden. Es muss eine „bruchfreie“ Verbindung zwischen den beiden Innenstadtmagneten hergestellt werden. Der Fußgängerverkehr ist wesentlicher Bestandteil urbanen Lebens, so dass die Fußgängerwege der Kavaliersstrasse nicht nur Verbindungsfunktion, sondern im erheblichen Umfang die Aufenthalt- und	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Im Beschluss des Stadtrates vom 13.07.2005 zur 3. Fortschreibung des VEP '05 wurde festgeschrieben, dass die Verkehrsberuhigung der Innenstadt schrittweise umzusetzen ist. Als konkrete Maßnahmen sind verankert: - Umgestaltung der Kavalierstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich - Bau einer Zentralhaltestelle des ÖPNV in der Kavalierstraße

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Verweilfunktion übernehmen müssen.	Damit sind genau die geforderten Aufenthalts- und Verweilfunktionen der Kavalierstraße schon Beschlusslage der Stadt. 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.
3. Für die Sicherung des Einzelhandels in der Zerbster Straße muss ein exzellentes städtebauliches Konsolidierungskonzept erarbeitet werden. Dabei ist tabulos u. a. zu prüfen, ob die Fußgängerzone noch aufrechterhalten werden kann oder das Pkw-Parken wieder erlaubt werden müsste.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie in der gutachterlichen Stellungnahme der BBE vom Februar 2007 nachgewiesen, sind keine städtebaulich negativen Auswirkungen auf den Bereich Zerbster Straße zu erwarten. Deshalb ist ein städtebauliches Konsolidierungskonzept nicht erforderlich. Die Aufgabe der Fußgängerzone in der Zerbster Straße widerspricht der Beschlusslage der Stadt noch ist sie erforderlich. Begleitend zur Umgestaltung der Zerbster Straße wurde ein Parkraumkonzept realisiert, dass die Erreichbarkeit dieses Innenstadtareals für Pkw umfassend verbessert hat. Durch die Widmung als Fußgängerzone sind lediglich 89 PKW-Stellplätze für das Innenstadtparken in der Zerbster Straße zwischen Rathaus und Rabestraße entfallen: Marktfläche 40 PKW-Stpl. Straßenrandparken 49 PKW-Stpl. ∑ 89 PKW-Stpl. Trotz Wegfall von 89 PKW-Stellplätzen im Bereich Zerbster Straße wurde das Parkraumangebot für Besucher im direkten Umfeld der Zerbster Straße von 1997 bis 2001 von 297 auf 726 PKW-Stellplätze erhöht, dies

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	bedeutet eine Steigerung des Pkw- Parkraumangebotes auf 245 %. Die wesentlichsten Zuwächse ergaben sich durch den Ausbau der Poststraße (35 auf 115 Pkw-Stpl.), den Neubau des Parkplatzes Flössergasse (0 auf 60 Pkw-Stpl), den Neubau des Parkhauses Teichstraße (35 auf 250 Pkw-Stpl.) und die Zulassung des Besucherparkens im Bereich des Wohngebietes an der Muldstraße (0 auf 173 Pkw-Stpl.). Allein mit der Schaffung des Parkplatzes Flössergasse inkl. Fußweg zur Zerbster Straße und den zusätzlichen Parkraumangeboten in der Poststraße wurde der entfallende Parkraum in der Zerbster Straße zielnah kompensiert (Fußweg Parkplatz bis Fußgängerzone < 100 m). Die Parkhäuser Teichstraße (250 Pkw-Stpl.) und Rathauscenter (850 Pkw-Stpl.) liegen ebenfalls direkt an der Zerbster Straße. Es ist somit festzustellen, dass für den Bereich der Zerbster Straße kein strukturelles Parkraumdefizit besteht. Die Einrichtung eines Parkplatzes in der Zerbster Straße und die damit verbundene Aufhebung der Fußgängerzone kann somit nicht durch einen Parkraummangel begründet werden und würde die Aufenthaltsqualität für Fußgänger nachteilig beeinflussen. Die Schaffung von Parkflächen in der Fußgängerzone Zerbster Straße würde im Widerspruch zu den im Stadtrat bestätigten Leitbildern der Innenstadtentwicklung in Dessau stehen, die in Stadtratsbeschlüssen zum VEP und FNP sowie im straßenrechtlichen Verfahren Zerbster Straße ihren Ausdruck gefunden haben.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
4. Die zu erwartenden deutlich höheren Verkehrsfrequenzen an der Museumskreuzung dürfen nicht zu einem Rückstau des Verkehrs führen und diesen behindern. Bei einer täglich zu erwartenden Frequenz in einem Shoppingcenter dieser Größe von mindestens 5000 Passanten wird eine erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastung der Museumskreuzung und Stadteinfahrt Ost eintreten. Für die IHK Halle-Dessau ist es nicht vorstellbar und hinnehmbar, dass im Entwurf des VuE-Planes festgestellt wird, dass „nach überschlägiger Prüfung die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der vorliegenden Verkehrsplanung durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden“. Bei dieser Aussage wird von einem Aufsplitten / Verteilen der zurzeit bestehenden Kundenverkehrsströme ausgegangen, was dem städtebaulichen Ziel der Ansiedlung, die Erhöhung der Handelszentralität, widerspricht. Wir empfehlen an dieser Stelle eine realistische Modellrechnung und Durchführung der sich daraus mit Sicherheit ableitenden verkehrlichen Änderungsmaßnahmen. Zusätzlich sind für die Hinwegleitung des Durchgangsverkehrs die beiden im Verkehrswegeplan der Stadt Dessau enthaltenden Verkehrsneubauten Bahnhofstraße (Tangente Westausgang Bahnhof) und die zweite Muldebrücke zu forcieren.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters weisen die Leistungsfähigkeit des konzipierten Erschließungssystems des Shopping- und Dienstleistungscenters auf der Grundlage realistischer Modellrechnungen und Verkehrsprognosen nach. Die Leistungsfähigkeit der Kfz-Anbindungen des Shopping- und Dienstleistungscenters an das öffentliche Straßennetz sowie die Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung wurde in der verkehrstechnischen Studie der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) nachgewiesen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die den verkehrstechnischen Nachweisen zu Grunde liegende Verkehrsbelastung der Museumskreuzung auf den Ergebnissen der Modellrechnungen des VEP ‘05 beruht. Die Modellrechnungen des VEP erfassen die Gesamtstadt und berücksichtigen die Verkehre zwischen Stadt und Umland. Damit ist eine realistische Verkehrsdatenbasis gesichert. 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 der 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 Nachweise der Leistungsfähigkeit der Museumskreuzung eingegangen. Diese methodische Vorgehensweise gewährleistet, dass die in der ver-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	kehrstechnischen Studie ermittelten verkehrlichen Änderungsmaßnahmen zur Centererschließung auch im ungünstigsten Fall den Anforderungen an die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs genügen. Denn mit der geplanten Fertigstellung des Tangentennetzes der Stadt Dessau 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. Der zitierte Satz "nach überschlägiger Prüfung" ist dem Umweltbericht Pkt. 11.3.1, S. 49 entnommen. Damit ist selbstverständlich nicht eine verkehrstechnische Prüfung gemeint, da diese in der verkehrstechnischen Studie erfolgte, sondern die Beeinträchtigung des Verkehrs unter Umweltgesichtspunkten und diese wurden durch den Verfasser des Umweltberichts überschlägig übernommen. Von den zuständigen Umweltbehörden wurden gegen diese überschlägige Prüfung der Verkehrsbeeinträchtigungen keine Bedenken erhoben. Ein Zusammenhang von dieser Aussage mit der Aufsplittung / Verteilung der zurzeit bestehenden Kundenverkehrsströme kann nicht erkannt werden. Das geforderte Forcieren von Verkehrsneubauten ist nicht erforderlich, da für die Bahnhofstraße der Planfeststellungsbeschluss noch im ersten Halbjahr 2007 erwartet wird und danach mit dem Bau begonnen wird. Für die Ostrandstraße wird das Planfeststellungsverfahren zurzeit vorbereitet. Die förmliche Eröffnung ist noch für dieses Jahr vorgesehen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
5. Das Linksabbiegen aus der Askanischen Straße in das Parkhaus des geplanten Einkaufscenters macht die Querung zweier Gegenfahrbahnen, der geplanten Rechtsabbiegespur in das Parkhaus, eines beidseitig befahrbaren Radweges und des Fußweges erforderlich. Zudem muss ein Rückstau der Parkhauseinfahrt in den öffentlichen Verkehrsraum verhindert werden. Dies erfordert verkehrstechnische Lösungen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Es wird eine Stauerkennungsanlage innerhalb des Parkhauses (Induktionsschleife in der Parkhauszufahrt) und eine durch die Stauerkennungsanlage gesteuerte Signalisierung der Linksabbiegespur zum Parkhaus in der Askanischen Straße im Rahmen der Erschließung des Centers hergestellt. Das wird im Punkt 6.2 Verkehrserschließung der Begründung ergänzt. Ungeachtet dieser verkehrstechnischen Maßnahme wurde die Leistungsfähigkeit der Parkhauszufahrt Askanische Straße in der verkehrstechnischen Studie zur Erschließung des Shopping- und Dienstleistungscenters auf der Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001) nachgewiesen und die erforderlichen Stauräume im V/E-Plan dargestellt.
6. Die Haltestellen / Umstiegspunkte für den ÖPNV sollten in der Franzstraße und Kavalierstraße unmittelbar gegenüber den Eingangsbereichen des Shoppingcenter und Rathaus-Center verlegt werden, um nur eine Querung der Bundesstraßen für ÖPNV-Nutzer zu ermöglichen bzw. Passantenfrequenzen gezielter zu steuern.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Liniennetzstruktur des ÖPNV und die Geometrie der Museumskreuzung lässt die generelle Einrichtung von ÖPNV-Haltestellen mit nur einer LSA-Fußgängerquerung zum Center nicht zu. Das Beispiel der Straßenbahnlinie 3 Hauptbahnhof - Junkerspark verdeutlicht die nicht mögliche Umsetzung dieses Hinweises. Durch die Führung der Straßenbahnlinie 3 im Zuge der Kavalierstraße und der Askanischen Straße (westl. der Museumskreuzung) in Straßenmittellage ist die Beibehaltung der LSA-gesicherten Querung von 2 Knotenarmen unumgänglich. Un-

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
7. Von Dessau-Süd kommend besteht an der Museumskreuzung keine Rechtsabbiegermöglichkeit zum Shoppingcenter beim Verpassen der kurz zuvor liegenden Einfahrt - eine Wendemöglichkeit ergibt sich im weiteren Verlauf der Kavalierstraße nicht - ein Nachteil. Gleiches gilt von Dessau-Nord kommend an der Kreuzung Franzstraße / Gliwicer Straße für Linksabbieger / Wender. Mit freundlichen Grüßen Dr. Simone Danek Geschäftsführerin	geachtet dieser Tatsache bieten alle Fußgängerquerungen durch eine leistungsgerechte und LSA-gesicherte Fußgängerführung einen hohen, der Erreichbarkeit des Centers angemessenen Komfort. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Die Führung des Besucherverkehrs ist durch die Integration des Centers in die städtische Parkwegweisung gesichert. Sollten trotz Parkwegweisung Falschfahrten auftreten, besteht generell die Möglichkeit durch Nutzung des innerstädtischen Straßennetzes erneut das Center zu erreichen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3.4.6. Evangelische Landeskirche Anhalts vom 08.12.06 unter Bezugnahme auf ihr Schreiben vom 26.10.2006 nehmen wir in Abstimmung mit der Evangelischen Kirchengemeinde St. Georg wie folgt Stellung. 1. Vorangegangene Stellungnahmen Zu dem nunmehr erneut überarbeiteten Vorhaben- und Erschließungsplan haben wir in früherer Fassung mehrfach Stellung genommen. Darüber hinaus wurden auf Grundlage einer schriftlichen Vereinbarung zwischen Stadt, Kirchengemeinde und dem früheren Investor gemeinsam Vorstellungen zur Gestaltung der rückwärtigen Fassade des geplanten Shopping- und Dienstleistungscenter erarbeitet, die entlang der Georgenstraße der St. Georgenkirche und dem Gemeinde- und Diakoniezentrum (GDZ) gegenüberliegt. In unseren Stellungnahmen wurden die nach § 1 Abs. 6 Nr.6 BauGB zu berücksichtigen öffentlichen kirchlichen Belange beschrieben, die sich aus der unmittelbaren Nachbarschaft der St. Georgenkirche und des GDZ ergeben. Hierauf wird ausdrücklich verwiesen. 2. Neue Fassung des Vorhaben und Erschließungspans In der jetzt vorliegenden Fassung des Vorhaben und Erschließungsplanes werden die in unseren vorangegangenen Stellungnahmen beschriebenen kirchlichen Belange in wichtigen Punkten aufgegriffen und die nach der Fassung des Plans zu befürchtende Beeinträchtigung der	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
kirchlichen Arbeit in der St. Georgenkirche und im GDZ deutlich entschärft Dies gilt insbesondere für die von uns seinerzeit angeregte Rücknahme der Baulinien in der Georgenstraße und der Askanischen Straße, hierfür sind wir ausgesprochen dankbar. Die stärkere Berücksichtigung kirchlicher Belange entspricht der seinerzeitigen Verabredung bei einer eventuellen späteren Durchführung des Vorhabens bei einem Wechsel des Investors die von uns aufgeworfenen Fragen noch einmal planerisch zu überdenken. Der damit eingeschlagene Weg einer konstruktiven Einbeziehung der Kirchengemeinde in das Geschehen in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft sollte nun in guter Weise weiterverfolgt werden. 3. Weiter problematische Punkte Im Folgenden möchten wir die Punkte benennen, die mit Blick auf die von uns bereits beschriebenen kirchlichen Belange auch nach Überarbeitung des Vorhaben- und Erschließungsplans problematisch sind. Wir bitten um eine Lösung der noch vorhandenen Problemstellungen durch geeignete Änderung der Planung sowie Berücksichtigung und Einbeziehung der Kirchengemeinde bei der Erarbeitung der Durchführungs- und Erschließungsverträge. 3.1. Platzsituation vor Georgenkirche und GDZ Ein wichtiger kirchlicher Belang ist es, dass in Anbetracht der Nutzung des Kirchengebäudes in dessen Umfeld ausreichend öffentlicher Raum zur Verfügung steht. Es ist zu begrüßen, dass die Zurücknahme der	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Planzeichnung und der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Baulinie in der Georgenstraße eine Platzsituation vor dem Kirchgebäude und dem GDZ ermöglicht. Die Gestaltung des Platzes bedarf allerdings noch eingehender und weiterführender Überlegungen. Nachfolgende Ausführungen untersetzen diese Feststellung: Im nordöstlichen Bereich beträgt der Abstand zwischen Kirchengebäude und dem Center wie nach bisheriger Planung 16 m. Das bedeutet an sich ausreichend Raum für in das Gebäude ein- und austretende Besucher und Schaulustige sowie anfahrende Fahrzeuge z. B. bei Hochzeiten und Beerdigungen. Der Raum soll allerdings durch großzügig bemessene Fahrradstellplätze wieder eingeschränkt werden. Bei einer Breite des dafür vorgesehenen Raums von 4 m gegenüber dem Kirchgebäude vermindert sich der freie Raum auf 12 m, Dies könnte insbesondere dann zu einer unangemessenen Enge führen, wenn die Zufahrt zum Haupteingang des GDZ von der Askanischen Straße aus über den Platz erfolgen soll.	Die ausgewiesene Fahrradstellplatzanlage in der Georgenstraße wird nach Südosten verschoben, sodass der Eingang zur Georgenkirche vollständig freigehalten wird. .
Zu berücksichtigen ist insbesondere erheblicher Verkehr durch die im Hause befindliche Kurzzeitpflege und die Sozialstation des Diakonischen Werks etwa mit Krankenwagen, Taxen von Dialysepatienten, Dienstfahrzeugen der Mitarbeiterinnen sowie Versorgungsfahrzeugen. Die Möglichkeit mit diesen Fahrzeugen ohne weiteres vor dem Haupteingang vorfahren zu können, ist für Funktionalität des GDZ unverzichtbar. Ob und wieweit dies möglich ist, ergibt sich aus dem vorliegenden Plan	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da die uneingeschränkte Zufahrt zum Hauptzugang zum GDZ nach Baugenehmigung an dessen Südgrenze über die Georgenstraße gegeben ist. Der Baum an der Fassade GDZ muss zur Sicherung des 2. Rettungsweges entfallen. Die Fläche vor der Kirche soll als Fußgängerzone mit zusätzlicher Nutzung durch Radfahrer ausgewiesen werden. Andere Verkehrsarten, die in direktem Zusammenhang mit Veranstaltungen in der Kirche stehen, werden mit Ausnahmegenehmigung zugelassen. Das

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
nicht. Einerseits wird von einem autofreien Platz mit Aufenthaltsfunktion gesprochen (S. 19). Der Platz soll südöstlich auf ansprechende Weise durch vier Bäume abgeschlossen und begrenzt werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu erhalten (S. 27), Anderseits dürfte dies bedeuten, dass der Platz von der Georgenstraße her nicht befahren werden kann. Dies macht die bisher ohne weiteres mögliche Zufahrt zum Haupteingang des GDZ mit KFZ über die Georgenstraße unmöglich und macht zukünftig eine ständige Zufahrtsmöglichkeit von der Askanischen Straße aus erforderlich, die bei der Ausgestaltung des Platzes berücksichtigt werden muss. Hier besteht dringender Klärungsbedarf. U.E sollte eine Zufahrtsmöglichkeit zum Haupteingang des GDZ von der Georgenstraße aus weiter erhalten bleiben. Wie dies im einzelnen umgesetzt werden kann und wie der im Plan vorgesehene Platz gestaltet werden soll, sollte gemeinsam mit der Kirchengemeinde im Vorfeld des mit dem Investor abzuschließenden Erschließungsvertrags gelöst werden, Um hierbei in den Gestaltungsmöglichkeiten möglichst flexibel zu bleiben, wird vorgeschlagen, den Festsetzungsgegenstand der Fahrradständer aus dem Planteil A heraus zunehmen und in den Planteil B unter den textlichen Festsetzungen als Vorgabe für die Erschließung aufzunehmen. Die Frage der Platzierung der Fahrradständer könnte dann im Rahmen der Gesamtgestaltung des Platzes und seiner sonstigen Funktionen auf der Basis einer Objektplanung geklärt werden.	wurde mit der Kirchengemeinde am 30.01.02 so abgestimmt. Weitere Abstimmungen im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind deshalb nicht notwendig. Zu den Fahrradständern erfolgt keine Regelung nur über textliche Festsetzung, da dann ggf. der Zusammenhang mit den Zugängen nicht mehr erkennbar ist. Wie im vorherigen Punkt der Abwägung beschrieben, werden die Fahrradständer in der Georgenstraße nach Südosten verschoben.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.2. Gegenüberliegende Fassade Für Kirchgebäude und GDZ von großer Bedeutung ist die Gestaltung der unmittelbar gegenüberliegenden Fassade des Centers. In den vorangegangenen Stellungnahmen wurde hierauf immer wieder hingewiesen. Die Fassadengestaltung war Inhalt der oben erwähnten Vereinbarung zur vorangegangenen Fassung des Planes. Auf die besondere Bedeutung der Fassaden- und Platzgestaltung wird in der Begründung (S. 44) hingewiesen. Anders als bei den Fronten entlang der Franzstraße und der Askanischen Straße ist für die Fassade im Bereich der Georgenstraße keine besondere Farbgebung vorgesehen (Planteil B, Nr. 9). Uns liegt daran, dass bei der Ausgestaltung der geputzten bzw. gespachtelten Oberfläche der Fassade des Gebäudes (Planteil B, Nr. 8) ein heller Farbton mit einer gewissen Reflexionswirkung entsteht, um die Lichtverhältnisse im rückwärtigen nordöstlichen Bereich, der ohnehin die Schattenseite ist, zu optimieren. Zur Auflockerung der Fassade gegenüber der Kirche ist eine translucente textile Fläche vorgesehen (S. 30, 32), die nicht Werbe- sondern als allgemeine Kunstfläche gestaltet werden soll (Planteil B, Nr. 4). Die genaue Position der Fläche ist noch offen. Es ist deutlich ersichtlich, dass von den Planern auch mit dieser Vorgabe die vor dem Kirchgebäude gewünschte Platzsituation gestaltet werden soll. Wir sehen bei diesen Punkten Fassadengestaltung und Positionierung und Ausgestaltung der Kunstfläche weiteren Abstimmungsbedarf zwi-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Satzungsfassung der Planzeichnung und der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. In der textlichen Festsetzung Nr. 9 wird ergänzt, dass die Fassade Georgenstraße von der Ecke Askanische Straße bis zum Vorsprung gegenüber dem GDZ in einem hellen Farbton ausgeführt wird. Eine grundhafte Änderung der Planung ergibt sich daraus nicht, da ein heller Farbton für diesen Bereich schon in dem offen gelegten Fassadenkonzept, Perspektive enthalten war. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme teilweise berücksichtigen. Da die Fassadengestaltung in der Georgenstraße über eine textliche

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
schen Investor und Kirchengemeinde. Eine Abstimmung zwischen beiden Seiten sollte im zwischen Stadt und Investor abzuschließenden Durchführungsvertrag verpflichtend vorgesehen werden (§ 12 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 6 BauGB). Dies gilt insbesondere auch für die Gestaltung der allgemeinen Kunstfläche gegenüber dem Kirchgebäude, Hier ist in dem Durchführungsvertrag eine Regelung nötig, nach der die Gestaltung der gegenüber dem Kirchgebäude liegenden Kunstfläche im Einvernehmen mit der Kirchengemeinde zu erfolgen hat.	Festsetzung verbindlich geregelt wird, besteht keine Notwendigkeit zur Berücksichtigung im Durchführungsvertrag. Zwischen dem Investor und der Stadt wird ein Vertrag zur Gestaltung der Großwerbeflächen und der Kunstfläche geschlossen. Darin wird eine Konsultation der Kirche zu der Kunstfläche Georgenstraße vereinbart.
3.3. Dachaufbauten Für den Bereich der Franzstraße und der Askanischen Straße ist festgelegt, dass die zwingend festgesetzten Oberkanten durch Dachaufbauten nur in einem deutlich um 15 m zurückgesetzten Teil überragt werden dürfen (Planteil B, Nr. 4a, S. 18 der Begründung wohl Nr. 5?). Nach der Begründung hat dies zum Ziel eine Sichtbarkeit durch Passanten zu verhindern. Wir regen eine entsprechende Regelung auch für den Bereich der Georgenstraße an. Zum einen ist auch hier eine Sichtbarkeit störend. Zum andern würde durch Dachaufbauten an der Oberkante auch eine zusätzliche Beschattung der Fensterfront des GDZ bewirkt, die für dessen Nutzer eine zusätzliche Beeinträchtigung mit sich brächte. Letzter Gesichtpunkt dürfte gegenüber den im übrigen angezogenen ästhetischen Gesichtspunkten besonders schwer wiegen. Elemente von Belüftungsanlagen wären in diesem Bereich keinesfalls angebracht.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Nach der aufgeführten textlichen Festsetzung ist die Höhe von Dachaufbauten auf 3,5 m beschränkt. 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 Einsetzbarkeit von eventuellen Dachaufbauten nicht gegeben, die Anlass für die textliche Festsetzung war. Eine Beschattung über das in der Bauordnung LSA festgelegte Maß hinaus ist durch das Vorhaben nicht zu befürchten, wie in der vorliegenden Begründung auf S. 19 zweifelsfrei dargelegt.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4. Bushaltestelle Zum öffentlichen Raum im Umfeld des Kirchgebäudes gehört die Bushaltestelle die mit einer Busbucht östlich der Georgenkirche geplant ist. Dass die Anlage von Vertretern der Georgengemeinde bestätigt wurde (S. 22) ist für uns nicht nachvollziehbar. In diesem Bereich ist u E. bisher lediglich von einer Straßenhaltestelle ohne Einbuchtung die Rede gewesen. Die im Plan konkret vorgesehene Haltestellenbucht ist überdies unglücklich, weil sich zwischen Georgenkirche und dem Haus Askanische Straße 23 ein Parkplatz befindet, der über die Parkbucht nicht befahren werden könnte. U. E. sollte noch einmal geprüft werden, ob an dieser Stelle eine derartig aufwendige Haltestelle nötig ist und ob der ÖNPV insgesamt oder zum großen Teil nicht doch über Haltestellen an der Museumskreuzung aufgenommen werden kann. Dies würde auch zu einer Minderung der Geräuschbelastung der Gottesdienstbesucher und der Anwohner in der Askanischen Straße führen. 3.5. Zugänglichkeit und Zufahrtsmöglichkeit In unseren vorangegangenen Stellungnahmen wurde die Zugänglichkeit von Kirchgebäude und GDZ als wichtiger öffentlich kirchlicher Belang festgestellt. 3.5.1. Dabei wurde die Notwendigkeit einer guten Fußläufigkeit des Gebäudes betont. Im Rahmen der überarbeiteten Planung gilt dieser Belang für die oben dargestellte Notwendigkeit, den Haupteingang mit	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Es handelt sich nicht um eine Busbucht mit einer daraus folgenden Einengung des Fußwegbereiches, sondern um eine Bushaltestelle im Zuge der bestehenden Fahrbahn. Aufgrund der gleich bleibenden Belegung mit Bussen und dem Nichtheranrücken der Lärmquellen kommt es auch nicht zu einer zusätzlichen Geräuschbelastung für die Gottesdienstbesucher. Die angesprochene Zufahrt bleibt erhalten. Die Einordnung der Bushaltestelle auf der Fahrbahn in diesem Bereich ist möglich. Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da in der vorliegenden Planung des nach Baugenehmigung ausgewiesenen Haupteingangs uneingeschränkt gegeben ist.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Fahrzeugen zu erreichen in gleicher Weise. 3.5.2. Hinsichtlich der fußläufigen Zugänglichkeit ergeben sich im Bereich der Zufahrt in der Askanischen Straße im wesentlichen die gleichen Bedenken wie bei der bisherigen Planung. Zwar ist in diesem Bereich die Baulinie deutlich zurück genommen worden. Dies war von uns angeregt worden, um die problematische Enge zwischen Straße und Gebäude und sich daraus ergebende Gefahren bei der Querung der Einfahrt zu überwinden. Der neu entstandene Raum wird nunmehr aber durch eine zusätzliche Anlieferzone und eine für Fahrradständer reservierte Fläche verbraucht. Auch die Zufahrt in das Gebäude dürfte dieselbe Breite haben, wie bisher, Die bisher vorgesehene und unsererseits als gute Lösung empfundene Querungshilfe erscheint in der neuen Fassung des B-Planes nicht mehr. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass ein großer Teil der Besucher von Kirche und GDZ diese Gebäude zu Fuß von der Museumskreuzung her erreicht und damit die Einfahrt queren müssen. Viele der Besucher sind ältere Menschen, Sinnesgeschädigte, Behinderte oder Kinder, für die die Querung der Einfahrt, noch dazu ohne Lichtsignalanlage, ein Problem und eine zusätzliche Gefahr bedeutet. U. E. sollten die hier nach wie vor bestehenden Gefahrenpotentiale soweit wie irgend möglich minimiert werden (§1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB). Die Erschließung des Standorts mit dieser Einfahrt wird in der Begründung des Plans zu Recht als der aus verkehrstechnischer Sicht problematischste Punkt bezeichnet (S. 23). Aus unserer Sicht sollte im Bereich	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. 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 hat sich die Übersichtlichkeit stark verbessert. Die angesprochenen Fahrradständer werden so eingeordnet, dass die Zwangsführung der Fußgänger so gestaltet wird, dass die Sichtbeziehungen zwischen den Fußgängern und den ein- und ausfahrenden Pkw optimal gestaltet wird. Eine Querungshilfe ist 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.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
der Einfahrt die Breite des Gehwegs verbessert werden und in der Einfahrt selbst wieder eine Querungshilfe vorgesehen werden. Zudem sollte geprüft werden, ob die konkrete Situation der Einfahrt eine Lichtsignalanlage erfordert, mit der den Gefahren auf eindeutige Weise sowohl für Fußgänger als auch KFZ begegnet werden kann. U. E. dürfte dies auch mit Blick auf die Problematik der Fahrzeuge sinnvoll sein, die auf der Askanschen Straße von Osten kommend als Linksabbieger in die Einfahrt einbiegen. Von diesen können die die Einfahrt querenden Fußgänger nicht einfach wahrgenommen werden. Dies gilt umgekehrt such für die Erkennbarkeit der Fahrzeuge durch Fußgänger, die die Einfahrt queren müssen.	
3.6. Anlieferzone in der Georgenstraße Im überarbeiteten Vorhaben- und Erschließungsplan neu vorgesehen ist eine Anlieferzone in der Georgenstraße mit zwei Stellplätzen für LKW und einem neu zu schaffenden Wendebereich für LKW unmittelbar neben dem GDZ. Es besteht die Besorgnis, dass damit erhebliche Geräuschbelästigungen für die Nutzer des GDZ verbunden sind. Gerade im südlichen Bereich des Gebäudes befindet sich die vom Diakonischen Werk eingerichtete Kurzzeitpflege für schwerkranke und alte Menschen. Lärm durch anfahrende und rangierende LKW ist hier höchst problematisch. Dies gilt insbesondere während der Nachtstunden und in den frühen Morgen- und Abendstunden. Falls die Anlieferzone an dieser Stelle tatsächlich unumgänglich sein sollte, regen wir an, im Rahmen von Auflagen oder eindeutigen Bestim-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der vorliegenden Schallimmissionsprognose vom 21.08.2006 wurde ein Nachweisort im Bereich der Kirche (IO1) und des Gemeinde- und Diakoniezentrums (IO2) ausgewiesen. Der Lieferverkehr im Bereich der Georgenstraße wurde explizit erfasst (Pkt. E10 und E11 auf S. 16/17). In den Tabellen 12 (Seite 21) und 13 (Seite 22) wird nachgewiesen, dass es zu keinerlei Grenzwertüberschreitungen (für Verkehrslärm) und Richtwertüberschreitungen (für Anlagenlärm) kommt. Die errechneten Werte liegen am GDZ um 10 dB(A) für den Verkehrslärm und um 3,4/4,6 dB(A) tags/nachts für den Anlagenlärm unter den zulässigen Grenz- / Richtwerten. Eine Nachtanlieferung ist im Bereich Georgenstraße nicht vorgesehen. Regelungen zu Anlieferzeiten erfolgen im Baugenehmi-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
mungen im Durchführungsvertrag die Häufigkeit und die Zeiten der Anlieferung ausdrücklich zu regeln und auf ein verträgliches Maß zu reduzieren (§12 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 c BauGB).	gungsverfahren.
3.7. Vorhandene kirchliche, kulturelle und diakonische Arbeit Im Rahmen der Bestandsanalyse und Bewertung des Umweltzustands unter 11.2 der Begründung wird das GDZ zwar unter dem Abschnitt Schutzgut Mensch (S. 40) und das Kirchgebäude unter dem Abschnitt Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter (S. 44) genannt. Die Auswirkungen auf die an diesem zentralen Standort befindliche kirchliche, kulturelle und diakonische Arbeit werden aber nur oberflächlich dargestellt und gewürdigt. Auf die Darstellung der am Standort tätigen Arbeitsbereiche in unseren vorangegangenen Stellungnahmen wird verwiesen. Lediglich auf die Lärmimmissionen wird näher eingegangen, indem ausgesagt wird, dass bei einer geringen Vorbelastung mit einer deutlichen Zunahme der Lärmimmissionen zurechnen ist,, bei der allerdings die Grenzwerte eingehalten werden (S. 40, 48, 50). Auswirkungen auf das differenzierte Angebot der vielfältigen kulturellen und sozialen Dienstleistungen werden im einzelnen nicht diskutiert. Dies geschieht auch in den Zusammenfassungen der Umweltauswirkungen zu den Schutzgütern Mensch und Kultur - und sonstige Sachgüter nicht (S. 44f S. 54). Es werden lediglich positive Auswirkungen durch die Gestaltung und in die Aufwertung der Umgebung herausgestellt. Dies ist unzureichend für eine sachgerechte Abwägung von öffentlichen und privaten	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Wie im vorherigen Punkt der Abwägung dargelegt, werden die zulässigen Grenz- und Richtwerte für Verkehrs- und Anlagenlärm sowohl im Bereich der Kirche als auch am GDZ deutlich unterschritten. Im Umweltbericht sind nur die erheblichen Umweltauswirkungen zu diskutieren. Da keinerlei erhebliche Umweltauswirkungen in Bezug auf die Kirche und das GDZ vorliegen, ist die Darstellung im Umweltbericht sachgerecht und ausreichend. Ein Schutzanspruch der beiden Einrichtungen deutlich unterhalb der zulässigen Grenz- / Richtwerte besteht grundsätzlich nicht. Deshalb liegt sehr wohl eine sachgerechte Abwägung von öffentlichen und privaten Interessen im Plangebiet vor.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Interessen im Plangebiet. Vor diesem Hintergrund möchten wir noch einmal ausdrücklich das Interesse herausstellen, an diesem Standort weiterhin möglichst ohne nennenswerte Beeinträchtigungen eine gute kirchliche Arbeit zu tun. Dabei ist zu betonen, dass es sich hierbei nicht nur um ein besonderes privates Interesse handelt. Die kirchliche Arbeit am Standort ist gemeinnützig und auf die Allgemeinheit und die Öffentlichkeit bezogen.	
4. Erschließungs- und Durchführungsvertrag Zur Umsetzung des Vorhabens sollen ein städtebaulicher Vertrag bzw. Erschließungsvertrag und ein Durchführungsvertrag geschlossen werden (S. 34, 24). Wir regen an, die Kirchengemeinde bei der Erarbeitung dieser Verträge einzubeziehen, damit deren Anliegen in sachgerechter Weise eingebracht und angemessene Berücksichtigung finden können.	
4.1. Hingewiesen sei noch einmal auf die folgenden Punkte, die bereits im einzelnen dargestellt wurden und bei denen sich die Einbeziehung der Kirchengemeinde auch wegen deren Kenntnis der Sachverhalte empfiehlt.	
Im Rahmen des Erschließungsvertrags ist eine gemeinsame Klärung der Platzgestaltung zwischen St. Georgenkirche, GDZ und dem Center nötig. Dabei muss eindeutig geklärt werden, wie die nötige Zufahrtsmöglichkeit zum Haupteingang des GDZ sichergestellt bleibt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Da der Platz nicht durch den Investor, sondern durch die Stadt (siehe vorliegende Begründung Pkt. 9.2, S. 34) gebaut werden soll, greift die Straßenausbaubeitragssatzung. Im Rahmen dieser Satzung ist die Beteiligung der Anlieger verbindlich geregelt. Wie in vorherigen Punkten

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	der Abwägung dargelegt, ist die Zufahrtsmöglichkeit zum Haupteingang nach Bauantrag uneingeschränkt sichergestellt. Eine Beachtung der vorgetragenen Sachverhalte im Durchführungsvertrag ist deshalb nicht erforderlich.
Im Rahmen des Durchführungsvertrags ist eine verpflichtende Abstimmung zwischen Kirchengemeinde und Investor zur Gestaltung der dem Kirchgebäude gegenüber liegenden allgemeinen Kunstfläche nötig. Wichtig wären außerdem Abstimmungen zur Fassadengestaltung insbesondere der Farbgebung und der endgültigen Positionierung der Kunstfläche.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme folgendermaßen berücksichtigen: In einem zwischen dem Investor und der Stadt abzuschließenden Vertrag zur Gestaltung der Großwerbeflächen wird für die Kunstfläche an der Fassade Georgenstraße vereinbart, dass die Stadt die Kirchgemeinde zur Gestaltung dieser Fläche konsultiert. Regelungen zur Fassadengestaltung in der Georgenstraße im Durchführungsvertrag sind nicht notwendig, da in einem vorgelagerten Punkt der Abwägung die helltonige Farbgebung der Fassade als textliche Festsetzung beschlossen worden ist.
Angeregt werden zudem Regelungen, die Häufigkeit und die Zeit der Anlieferung in Anlieferzone in der Georgenstraße festsetzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. In der vorliegenden Schallimmissionsprognose werden die von der Anlieferzone Georgenstraße ausgehenden Verkehrs- und Anlagengeräusche berücksichtigt. Im Bauantrag müssen diese explizit aufgeführt werden. Wenn es dabei Abweichungen zu den Angaben der vorliegenden

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Prognose geben sollte, ist diese zu überarbeiten und das Ergebnis in Bezug auf die Einhaltung der Grenz- / Richtwerte zu überprüfen. Somit werden über die Baugenehmigung die Häufigkeit und die Anlieferzeit festgeschrieben.
4.2. Im Durchführungsvertrag sollten ebenfalls unter Einbeziehung der Kirchengemeinde folgende weitere wichtige Anliegen aufgegriffen werden.	
4.2.1. Unverträgliche Erschütterungen In der Begründung wird dankenswerterweise mehrmals darauf hingewiesen, dass die Georgenkirche während der Bauphase vor unverträglichen Erschütterungen zuschützen ist (S. 27, 54, 57). Es wird ausgeführt, dass bei der Gründung des Centergebäudes starke Erschütterungen im Bereich der Kirche weitestgehend unterbunden werden sollen und die bauausführenden Firmen informiert werden sollen, dass möglichst erschütterungsfreie Gründungstechniken verwendet werden sollen. Dies muss rechtlich verpflichtend abgesichert werden und wohl auch technisch näher spezifiziert werden.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Für die Festsetzung von erschütterungsfreien Gründungstechniken gibt es keine rechtliche Grundlage. Im Zuge der Bauantragsunterlagen wird anhand des konkreten Projektes dieser Sachverhalt mit geprüft. Da im Bauantragsverfahren eine Prüfung erfolgt, besteht kein Regelungsbedarf im Rahmen des Durchführungsvertrages zum VE-Plan.
4.2.1. Bauzustand der Georgenkirche Die Bezeichnung des Bauzustandes der Georgenkirche als "desolat" erscheint uns befremdlich. Die Kirchengemeinde erfüllt ihrer Baulastverpflichtung in guter Weise und unter Einsatz erheblicher finanzieller Mit-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes teilweise berücksichtigen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
tel, so dass ein gut nutzbares Kirchengebäude vorhanden ist. Zutreffend ist jedoch, dass es sich um ein altes Kirchgebäude handelt, welches auch nach schlimmen Schädigungen im 2. Weltkrieg einen besonders sensibeln Umgang erfordert. Um Zweifel hinsichtlich des Bauzustandes der St. Georgenkirche auszuschließen, sollte im Durchführungsvertrag vorgesehen werden, vor Beginn der Baumaßnahmen insoweit ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.	Der Satz zu dem Bauzustand der Kirche wird im Umweltbericht Pkt. 11.3.1 in der Tabelle Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ersatzlos gestrichen, da die Aussage nicht stimmt. Das Beweissicherungsverfahren wird in der Baugenehmigung festgelegt. Damit besteht kein Regelungsgehalt im Rahmen des Durchführungsvertrages zum VE-Plan.
4.2.2. Regelungen zur Abstimmung und Information Georgenkirche und GDZ werden von einem großen Personenkreis - jährlich über 50.000 Besucher frequentiert. Die Kirchengemeinde und die Nutzer des GDZ müssen in die Lage versetzt werden, sich mit ihrer laufenden Arbeit und der Planung von Veranstaltungen auf die zu erwartenden Baumaßnahmen einstellen zu können. Zu erwarten sind insbesondere Beeinträchtigungen der Zugänglichkeit und Zufahrtsmöglichkeit sowie erhebliche Lärm- und Staubimmissionen. Diese während der Bauphase unumgänglichen Beeinträchtigungen müssen so gering wie möglich gehalten werden, damit die Arbeit der Kirchengemeinde sowie die Dienste und die Veranstaltungen der Nutzer des GDZ weiterhin durchgeführt werden können. Nötig sind regelmäßige Informationen und Abstimmungen mit den für den Bau Verantwortlichen. Hierzu sollten im Durchführungsvertrag verpflichtende Regelungen enthalten sein, die zusammen mit der Kirchengemeinde erarbeitet werden	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Im Rahmen des Bauantrags ist ein Baustelleneinrichtungsplan vorzulegen, in dem die angesprochenen Sachverhalte dargestellt werden müssen. Dieser wird durch das Bauordnungsamt geprüft und ggf. Festlegungen getroffen, die die Zugänglichkeit und Anfahrbarkeit sicherstellen. Damit besteht kein Regelungsbedarf im Rahmen des Durchführungsvertrages zum VE-Plan.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
sollten. U. E. besonders wichtig sind die Festlegung von Regelungen zur Abstimmung zwischen dem Bauherr und der Kirchengemeinde. Dies müssen sicherstellen, dass die beiderseits nötigen Vollzüge konfliktfrei umgesetzt werden können Zu denken ist an gegenseitige Informationspflichten, Fristenpläne und besonders abzustimmende Maßnahmen. Mit freundlichen Grüßen von Bülow Oberkirchenrat	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.7. Deutsche Telekom AG vom 24.11.06 wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der Träger öffentlicher Belange u. möchten nachfolgende Stellungnahme zu o. g. Vorgang geben: Im Planbereich befinden sich derzeit Objekte, zu denen bereits Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, T-Com bestehen. Über diese oder noch neu zubauende Zuführungen ist eine umfassende Telekommunikationsversorgung der zukünftigen Objekte im Planbereich auf neuestem technologischen Stand durch die T-Com möglich. Ebenso ist im Vorfeld die Bereitstellung von Baustellenanschlüssen realisierbar. Wir bitten folgendes zu berücksichtigen: - im Plangebiet sind ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien vorzusehen - hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das “Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u. a. Abschnitt 3 zu beachten. Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden - dass für den Ausbau des Telekommunikationsliniennetzes im Erschließungsgebiet eine ungehinderte, unentgeltliche und kostenfreie Nutzung der künftigen Trassen möglich ist, - dass auf Privatwegen (Eigentümerwegen) ein Leitungsrecht zugunsten	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ten der Deutschen Telekom AG als zu belastende Fläche festzusetzen entsprechend § 9 (1) Ziffer 21 BauGB eingeräumt wird u. der Bauträger die Grundbucheintragung veranlasst, - dass eine rechtzeitige Abstimmung der Lage und der Dimensionierung der Leitungszonen vorgenommen wird und eine Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen für Straßenbau und Leitungsbau durch den Erschließungsträger erfolgt. Aus dem vorgelegten Bebauungsplan können wir noch keine Angaben zur weiteren Dimensionierung u. zeitlichen Einordnung der Netzerweiterungen oder Netzänderungen entnehmen. Wir bitten den Vorhabenträger, dass dieser für das Erschließungsgebiet einen Bauablaufzeitenplan aufstellt und die Belange der Deutschen Telekom AG, T-Com berücksichtigt u. uns weiterhin rechtzeitig einbezieht, damit die Bauvorbereitung u. -durchführung rechtzeitig eingeleitet werden können.	
Im Planbereich u. angrenzend befinden sich vorhandene Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, T-Com. Die unterirdischen in Betrieb befindlichen Telekommunikationslinien sind in den anliegenden Lageplänen in den Farben Grün u. Blau (teilweise ist das Blau infolge darunter liegender schwarzer Linien schlecht zu erkennen) dargestellt. Eine Kabelkanalanlage, 4-zügig durchquert den Planbereich von Nord nach Süd. Ebenso ein aufgelassenes unterirdisches Kabel (schwarze Strich-Punkt-Linie). Auf die vorhandenen Telekommunikationslinien u. -anlagen bitten wir bei den Erschließungsmaßnahmen Rücksicht zunehmen u. Änderungen	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung und der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die das Baufeld zwischen der Rennstraße und Georgenstraße querende Kabelanlage wird in der Begründung Pkt. 4.5.7 aufgeführt und die notwendige Verlegung im Pkt. 7.4 dargestellt.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
möglichst zu vermeiden. Sollen wir dennoch unsere Telekommunikationslinie ändern, schützen oder verlegen, sind die entsprechenden Kosten vom Erschließungsträger/Bauträger für die dann noch im Einzelnen abzustimmenden Fälle zu erstatten. Wir bitten möglichst 6 Monate vor Baubeginn um Auftragserteilung. Anlaufpunkt für weitere Mitwirkungen/Versorgungen ist unser Bauherrenberatungsbüro Telefon: 08003309685 Fax: 0345 771 8144 E-Mail-Adresse: BBB.Halle@t-com.net Post- u. Besucheradresse: Deutsche Telekom AG, T-Com TI NL Mitte-Ost PTI 23 Bauherrenberatungsbüro Sennewitzer Str. 7 06193 Gutenberg Bei der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit der Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG informieren. Für Tiefbauunternehmen steht die „Trassenauskunft Kabel“ (Kabeleinweisung via Internet) unter folgender Internetadresse zur Verfügung:	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
https://trassenauskunft-kabel.telekom de Alternativ ist noch zeitweilig die Auskunft bei folgender Stelle unter der Rufnummer möglich: Dessau 0340 2100 618 Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten. Alle Angaben zu den Telekommunikationslinien sind nur zweckgebunden zu verwenden, eine Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet. Mit freundlichen Grüßen i. A. i. A. Erhard Weber Bernd Obermeier Anlagen: 3 Lagepläne M 1:500	

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.8. DVV vom 08.12.06 der vorgelegte Planentwurf wurde in unserem Hause geprüft. Stromseitig gibt es keine Änderungen bzw. Ergänzungen zum Planentwurf. Aus der wasserwirtschaftlichen Betrachtung der übergebenen Entwurfsunterlagen ergeben sich nachfolgende Bemerkungen: die Feuerlöschversorgung des Objektes muss in Grund- und Objektschutz unterteilt werden. Der Grundschutz ist über die Hydranten des städtischen Trinkwassernetzes gewährleistet. Inwiefern auch der Objektschutz über das Öffentliche Versorgungsnetz abgedeckt werden kann, muss nach Vorlage der Bedarfswerte abgestimmt werden. Sowohl für die Trinkwasserver- als auch für die Abwasserentsorgung sind Umverlegungsmaßnahmen in den angrenzenden Straßenbereichen notwendig. Die Details hierzu und die Umfänge der Einzelleistungen können z. T. erst mit den Planungen zum grundhaften Ausbau der Rennstraße und der Georgenstraße benannt werden. Über den Rückbau vorhandener Hausanschlussleitungen kann erst mit Vorlage der Planungsunterlagen entschieden werden. Die Baumstandorte im Bereich Georgenkirche sind so anzuordnen, dass ein Mindestabstand von 2,5 m zu unserem Anlagenbestand eingehalten wird. Bei notwendiger Unterschreitung dieses Abstandes sind geeignete Schutzmaßnahmen mit uns abzustimmen. In Pkt. 7.3.2 wird beschrieben, dass in der Askanischen Straße die Umverlegung von ca. 25 m Erdgas-Niederdruckleitung DN 150 erforderlich	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichti-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
ist. Bei Einhaltung der im Lageplan aufgezeigten Bebauungsgrenzen ist dies nicht mehr erforderlich. Die in der Franzstraße noch vorhandenen 2 Hausanschlüsse müssen wie angezeigt vor Beginn der Bauarbeiten zurückgebaut werden. In Pkt. 7.3.3 - Stadttechnische Erschließung sind im Rahmen der Baufeldfreimachung folgende Maßnahmen zu korrigieren:	gen. Im Pkt. 7.3.2 wird der Hinweis auf die Umverlegung der Leitung in der Askanischen Straße gestrichen.
<u>Neuverlegung Primärnetz in der Rennstraße (2xDN 400 KMR)</u> Diese Maßnahme wurde in der heizfreien Zeit realisiert, um den Ausfall der Wärmeversorgung im Versorgungsbereich zu minimieren und auf den Heizcontainer für eine provisorische Wärmeversorgung während der Bauphase zu verzichten. Des Weiteren wurde entsprechend bekannter Planungen ein Anschlussstutzen (2x DN 125 KMR) in der Rennstraße für die Fernwärmeversorgung des Vorhabens vorgesehen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Pkt. 7.3.3 wird der Hinweis auf die Neuverlegung Primärnetz Rennstraße und den Heizcontainer für die provisorische Wärmeversorgung gestrichen.
<u>Erhöhung der Kapazität in der WÜST 4</u> Diese Maßnahme wurde mit dem Wegfall der Wärmeübertragungskapazität in der WÜST 2 notwendig und realisiert.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Pkt. 7.3.3 wird der Hinweis auf die notwendige Erhöhung der Kapazität in der WÜST 4 gestrichen.
<u>Rückbau WÜST 2</u> Ein Teilrückbau erfolgte, fungiert aber auf der Fläche noch als Verteilerpunkt. Alle anderen im Pkt. 7.3.3 angeführten Maßnahmen sind für die Baufeld-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Da erst ein Teilrückbau erfolgte, ist die Aussage in der vorliegenden Begründung, dass ein Rückbau der WÜST 2 erfolgen muss nach wie

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
freimachung weiterhin notwendig und müssen in Bauabschnitten möglichst in der heizfreien Zeit realisiert werden. Der Rückbau, der sich im Baufeld befindlichen Versorgungsleitungen, kann erst nach den notwendigen Neuverlegungen und dessen Einbindungen erfolgen. Die Möglichkeit zum Anschluss an der Netz der DATEL in der Rennstraße wurde in den Planungsunterlagen aufgenommen. Zu unseren Ausführungen aus der Stellungnahme vom 18.03.2003 zum ÖPNV gibt es nachfolgende Ergänzungen. Entgegen dem Beschluss des Stadtrates der Stadt Dessau vom 21.05.2003 (Beschluss Nr. 498/03) ist auch im Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 (Fassung vom 15.09.2006) die Grenze des PFA Strab-West nicht gekennzeichnet. Des Weiteren wird der Sachverhalt im Pkt. 3.3 nach wie vor so dargestellt, als wenn der Planfeststellungsbeschluss nicht vorhanden wäre. Bei Einhaltung der gültigen Vorschriften und Beachtung der vorgenannten Hinweise stimmt die DVV-Stadtwerke Dessau der vorgelegten Planung grundsätzlich zu. Mit freundlichen Grüßen i. V. Jäschke B-Leiter Technik i. V. Starke Leiter Ingenieurbüro Anlagen: 6 Bestandspläne	vor richtig. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Grenze des Planfeststellungsverfahrens "Neubau Straßenbahn Dessau-West" befindet sich im Bereich der Franzstraße und der Einmündung Askanische Straße im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Sie wird nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen. Im Pkt. 3.3 der Begründung wird auf das Planfeststellungsverfahren und den Anschluss verwiesen.

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.9. Amt für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst vom 27.11.06	
Zum o. g. Vorhaben nimmt das Amt für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst wie folgt Stellung.	
2. Der Anpflanzung von Bäumen auf der Georgenstr. Höhe Gemeindezentrum kann aus brandschutztechnischen Gründen nicht zugestimmt werden. Zur Gewährleistung des zweiten Rettungsweges über Rettungsgeräte der Feuerwehr gemäß § 5, 14, 32 BauO LSA sind entlang vom Gebäude Gemeindezentrum Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehrdrehleiter notwendig.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der Baum vor der Fassade des Gemeinde- und Diakoniezentrums Georgenstraße muss entfallen, da auf der gesamten Fassade Fenster sind, die als 2. Rettungsweg zwingend genutzt werden müssen. Vor der Fassade ist für das Anleitern eine hindernisfreie Aufstellfläche von 8,5 m Breite einzuhalten.
Des Weiteren wird für das Shopping- und Dienstleistungscenter als Gebäude besonderer Art und Nutzung eine Fahrverbindung zwischen Georgenstr. und Askanische Str., ggf. auch über einen Straßenbord, als notwendig erachtet.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da die Befahrbarkeit für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge zwischen der Georgenstraße und Askanischen Straße gegeben ist.
3. Die vorhandenen Löschwasserentnahmestellen (Unterflurhydranten) um das Shopping- und Dienstleistungscenter sind weiterhin beizubehalten. Änderungen sind mit der Berufsfeuerwehr Dessau abzustimmen.	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da der Inhalt nicht dem Regelungsgehalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes unterliegt. Für die Festsetzung von Löschwasserentnahmestellen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gibt es keine Rechtsgrundlage. Im Rahmen

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Im Auftrag Krug	des Bauantragsverfahrens erfolgen dazu abschließende Regelungen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.10. Gesundheitsamt vom 29.11.06 Folgende Unterlagen lagen uns zur Einsichtnahme vor: - Teil A Planzeichnung und Teil B Textliche Festsetzungen vom 15.9.2006 - Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37, Entwurf vom 15.9.2006 - Luftschadstoffimmissionsprognose vom 15.8.2006 - Schallimmissionsprognose vom 21.8.2006 Es ist der Neubau eines „Shopping- und Dienstleistungscenters“ an dem Standort des ehemaligen Horton-Kaufhauses in der Umgebung der Museumskreuzung geplant. Nach Abriss der stark baufälligen Altimmobilie soll ein Neubaukomplex mit Einkaufscentrum und Parkhaus entstehen. Die Plangebietsgrenzen bilden im Norden die Askanische Straße, im Nordosten die Georgenstraße, im Südosten die Kantorstraße, im Süden die Rennstraße und im Westen die Franzstraße. Es sind Schallschutzmaßnahmen im Schallschutzgutachten beachtet worden. Geeignete Maßnahmen, durch welche die Richtwerte der TA Lärm eingehalten werden, wurden im vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplan zum Schutz vor Lärm festgesetzt (Wohnhaus an der Rennstraße, Wohnhäuser Kantorstraße). Im Zuge unserer Stellungnahme wird auf die Schutzwürdigkeit des in der Georgenstraße 13 - 15, im Gemeinde- und Diakoniezentrum St. Georg, befindlichen Kurzzeitheimes hingewiesen. Dieses besteht mit insgesamt 10 Pflegeplätzen im 1. OG.	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sowohl in der vorliegenden Begründung vom 15.09.06 als auch in der Schallimmissionsprognose vom 21.08.06 nachgewiesen wird, dass die zulässigen Richtwerte für das Gemeinde- und Diakoniezentrum ein-

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Bei Beachtung des oben genannten Hinweises stimmen wir dem Vorhaben aus hygienischer Sicht zu. Auf die Stellungnahme des Gesundheitsamtes vom 27.2.2003 wird weiterhin verwiesen. Dipl. - Med. C. Schmidt Amtsärztin	gehalten werden. Auf Seite 26 der vorliegenden Begründung wird in der Tabelle für den Immissionsort IO2, der identisch mit dem Gemeinde- und Diakoniezentrum ist, eine Unterschreitung des zulässigen Tagrichtwertes von 60 dB(A) um 3,6 dB(A) und des Nachtwertes von 45 dB(A) um 8,1 dB(A) nachgewiesen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3.4.11. Bauverwaltungsamt vom 29.11.06 Seitens unseres Amtes möchten wir in zum VE-PIan sowie zur Begründung des Entwurfes nachfolgende Hinweise geben:	
<u>VE-Plan - Planteil B / textliche Begründung</u> zu Pkt. 9: …(der bis zum Abschluss des Erschließungsvertrages ...) bitte ändern in Durchführungsvertrag;	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Punkt 9 der textlichen Festsetzungen wird das Wort Erschließungsvertrag durch Durchführungsvertrag ersetzt.
Hinweis zu Pkt. 15: kleiner Schreibfehler "Parkecks“;	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Pkt. 15 der textlichen Festsetzungen wird das Wort Parkeck durch Parkdeck ersetzt.
Hinweis zu Pkt 18: Hier wird auf das Grünflächenamt verwiesen. Im Durchführungsvertrag wird dieses Amt als „Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen“ ausgewiesen. Nach Rückfrage Amt 65 wäre die Bezeichnung so korrekt. Dazu bedarf es aber noch einer abschließenden Klärung auf der Amtsleiterebene, zumal nach dem aktuellen Dezer-	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgendermaßen berücksichtigen. Im Pkt. 18 der textlichen Festsetzungen wird der Satzteil "nach Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Dessau" ersatzlos gestrichen,

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
natsverteilungsplan vorn 22.11.06 ausgereicht in der ALB-DB am 27.11. 06, das Amt unter der Bezeichnung „Amt für zentrales Gebäudemanagement" aufgeführt wird. <u>Textliche Begründung zum Entwurf</u> S. 11: Die Anmerkung zur Zusammenfassung der Flurstücke 4333/5, 4338/1 und 4340/1 zu Flurstück 9348 ist zu prüfen Nach den Geodaten ALK gibt es unter Flur 28 keine Angaben zu diesem Flurstück. Unter Flur 34 wird ein Flurstück der vorgenannten Nummer ausgewiesen, befindet sich aber nicht im Geltungsbereich des VE-Planes. Mit freundlichen Grüßen Pucknat Amtsleiterin	da der Satzteil nicht für die Festsetzung von Belang ist. Die Stadt Dessau wir die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der letzte Satz im Pkt. 4.1 auf S. 11 der vorliegenden Begründung wird ersatzlos gestrichen, da er nicht der Realität entspricht.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3.4.12. Vermessungsamt vom 28.11.06 Der Entwurf des o. g. Vorhaben- und Erschließungsplanes mit Stand vom 15. 092006 wurde im Vermessungsamt geprüft. Folgende Bedenken und Hinweise sind mitzuteilen: Planzeichnung	
- Für die 18 freien Punkte der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches fehlen die Koordinatenangaben. Die Koordinatentabelle ist auf der Planzeichnung aufzunehmen und die Koordinatennummern sind an der Geltungsbereichsgrenze zu ergänzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Koordinatenangaben für die 18 freien Punkte des Geltungsbereiches werden auf der Planzeichnung und die Koordinatennummern an der Geltungsbereichsgrenze ergänzt.
- Ist-Höhen aus der Stadtgrundkarte sind zu ergänzen, zumal die Höhen der baulichen Anlagen mit OK ü. HN in der Planzeichnung angegeben sind.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Ist-Höhen werden in der Plangrundlage der Satzungsfassung angegeben.
- Die Angabe des Lage- und Höhenstatus fehlt. Folgendes ist aufzunehmen: Lagestatus 150 [G/K 42/83 (3°)) Höhenstatus 150 [HN 76]	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Die Angabe des Lage- und Höhenstatus wird auf der Planzeichnung ergänzt.
- Auf der Planzeichnung fehlen die Flurgrenzen und die Flurnummern 28 und 34, diese Angaben sind zu ergänzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die fehlenden Flurnummern und -grenzen werden in der Plangrundlage der Satzungsfassung ergänzt.
- Die Flurstücksnummern sind eindeutig dem Flurstück zu zuordnen, dieses betrifft die Flurstücke 8749, 8630 4353 und 9572. Die Flurstücksnummer 10110 des Straßenflurstückes Franzstraße fehlt, diese ist zu ergänzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die Flurstücksnummern 8749, 8630, 4353 und 9572 werden in der Plangrundlage der Satzungsfassung in die betreffenden Flurstücke hinein verschoben, die Flurstücksnummer 10110 ergänzt.
- Unter Verfahrensvermerk Nr. 8 unterzeichnet nicht das Vermessungsamt (siehe Aufhebung einer Verfügung des LVermGeo SA vom 01 .11.2005 und 31.08.2005).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der Verfahrensvermerk Nr. 8 entfällt in der Satzungsfassung der Planzeichnung, da die rechtliche Grundlage dafür außer Kraft gesetzt worden ist.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

Begründung - Falsch ist die Aussage unter Pkt. 4.1 - Eigentumsverhältnisse -, Abs. 2, dass die Flurstücke 4333/5 , 4338/1 und 4340/1 im Zuge der Flurbereinigung zu Flurstück 9348 zusammengefasst worden. Dieser Satz ist aus der Begründung zu entfernen, zu mal die Flurstücke 4333/5 und 4338/1 im Auszug aus der Liegenschaftskarte nachgewiesen sind.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der letzte Satz im Pkt. 4.1 auf S. 11 der vorliegenden Begründung wird ersatzlos gestrichen, da er nicht der Realität entspricht.
- Zum Pkt. 4.2.1.2. - Relevantes Umfeld - ist hinsichtlich der Kantorstraße darauf hinzuweisen, dass der Wohnblock 30 - 36 im Mai 2006 abgerissen wurde. Der Wohnblock ist aus der Plangrundlage zu löschen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. In der Begründung wird im Pkt. 4.2.1.2 unter der Kantorstraße ergänzt, dass der Wohnblock Kantorstraße 30-36 im Mai 2006 abgerissen worden ist. In der Plangrundlage der Satzungsfassung wird der Wohnblock gelöscht.
- Unter Pkt. 9.1 - Maßnahmen zur Bodenordnung - ist aufzunehmen, dass für die Sicherung der Erschließung für den Wendebereich Lieferzone, Flurstück 8747 und Bereich Rennstraße, Flurstück 8755, jeweils Eigentümer DWG mbH, Grunderwerb von Teilflächen erforderlich ist. Himpel	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgendermaßen berücksichtigen. Im Pkt. 9.1 wird der Hinweis auf den Grunderwerb von einer Teilfläche 8747 im Bereich Georgenstraße ergänzt. Für das Flurstück 8755 ist kein Grunderwerb notwendig. Die Planzeichnung ist dahingehend zu ändern, dass die Teilfläche des Flurstückes 8755, welche im Geltungsbereich

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt, als Wohnbaufläche ausgewiesen wird. Die Fläche muss im Geltungsbereich verbleiben, weil Teile von ihr für die neue Bordausrundung des Wohnweges vor dem Gebäude Franzstraße 105 - 109 benötigt werden.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

3.4.13. Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen vom 07.12.06	
Das Sachgebiet Grünflächen im Amt 65 gibt zum o. g. Entwurf des VE-Plan Nr. 37 folgende Stellungnahme ab. Forderungen: Die im Planteil A dargestellten und im Textteil B Festsetzung 17. festgesetzten Bäume sind aus unserer Sicht nur im Textteil zu beschreiben. Die Darstellung im Planteil lässt keine Änderungen der Standorte zu.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Aufgrund der Stellungnahme des Amtes für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst muss der Baum an der Fassade des Gemeinde- und Diakoniezentrums entfallen. Eine Verlagerung der Festsetzung nur in den Textteil ist aber nicht möglich, da mit den Bäumen der Platz vor der Kirche zur Georgenstraße hin räumlich abgeschlossen werden soll. Bei einer bloßen textlichen Festsetzung ohne genauen Lagebezug kann der beabsichtigte städtebaulich notwendige Effekt nicht sichergestellt werden.
In der Festsetzung 18. des Planteiles B ist das Grünflächenamt zu streichen. Die Abstimmung erfolgte mit dem Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes folgendermaßen berücksichtigen. Im Pkt. 18 der textlichen Festsetzungen wird der Satzteil "nach Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Dessau" ersatzlos gestrichen, da der Satzteil nicht für die Festsetzung von Belang ist.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Die festgesetzte Pflanzung in der textlichen Festsetzung 18. von kleinkronigen Bäumen in der Kantorstraße ist unter Beachtung des Abstandes vom Gebäude festzulegen. Die Empfehlung zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten, Ausgabe 1991 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf führt aus, dass es im öffentlichen Straßenraum keine gesetzlich festgelegten Grenzabstände zu Nachbargrundstücken gibt. Jedoch sollten die Auswirkungen der zukünftigen Wurzel- und Kronenausdehnung und der Schattenwurf bei der Planung berücksichtigt werden (Zitat).	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Bei der Fläche, auf der die Bäume gepflanzt werden sollen, handelt es sich um eine Privatfläche und das angrenzende Gebäude hat den gleichen Besitzer. In dem Gebäudeteil ist nur das Parkhaus untergebracht. Nachteilige Auswirkungen durch Schattenwurf sind deshalb nicht zu befürchten. Da der Pflanzvorschlag vom Vorhabenträger selbst gemacht wurde, befürchtet er offensichtlich keine negativen Auswirkungen auf die Wurzelausdehnung. Auf die geringe Breite des Pflanzstreifens von 2,0 - 4,0 m kann durch eine schmalkronige Artenwahl reagiert werden.
In der Begründung zum VE-Plan Nr. 37 Punkt 6.4.2 und in der textlichen Festsetzung 17. wird eine unterschiedliche Qualität der zu pflanzenden Bäume genannt. Die Bäume sind mit der Qualität Hochstamm, 3x verpflanzt, mit Drahtballen, Stammumfang 16/18 zu pflanzen. Die Gehölze sind mit der Qualität verpflanzte Sträucher, ohne Ballen, 5 Triebe, Höhe 40-60 vorzusehen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung und in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. In der textlichen Festsetzung 19 (nicht 17 wie fälschlicherweise geschrieben) wird die Qualität der zu leistenden Baumpflanzung auf 3 x verpflanzt, mit Drahtballen geändert. In der textlichen Festsetzung 18 und 20 wird die Qualität der zu leistenden Strauchpflanzungen auf verpflanzte Sträucher, ohne Ballen, 5 Triebe, Höhe 40-60 geändert. In den Punkten 6.4.1 und 6.4.2 der Begründung werden die geänderten Qualitäten eingearbeitet.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Zur Ausgleichsmaßnahme fand eine interne Abstimmung zwischen dem Amt für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen (Amt 65-12) und dem Amt 61 am 04.12.2006 statt. Es besteht Übereinstimmung zur im vorliegenden VE-Plan Nr. 37 enthaltenen Ausgleichsmaßnahme zwischen den Ämtern 61 und 65-12. Bekierz Amtsleiter	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Zur Information wird mitgeteilt, dass die in der Sitzung des Ausschusses für Bau-, Stadtplanung, Vergabe und Umwelt am 17.10.2006 vorgebrachte Anregung, den Ausgleich auf den Flächen des Stadtumbaus zu realisieren, nicht umsetzbar ist. Nach nochmaliger Abstimmung des Amtes für Gebäude, Grundstücke und Grünflächen, des Umweltamtes und des Stadtplanungsamtes im Dezember 2006 wurde festgestellt, dass es für die Flächen des Stadtumbaus keine entsprechende Bilanzierung gibt und somit der notwendige Ausgleichsflächenbedarf nicht ermittelt werden kann. Aufgrund des hohen Defizits und des niedrigen Planwertes für mögliche Ausgleichsmaßnahmen in den Stadtumbaubereichen besteht ein sehr großer Flächenbedarf von mehreren Hektar. Zur Umsetzung bedarf es privatrechtlicher Regelungen zwischen den Grundstücksbesitzern und dem Investor, die nicht vorliegen. Da Fördermittel für den Abriss geflossen sind, könnten sich daraus Auflagen / Rückforderungen ergeben. Naturschutzfachlich werden auf den Stadtumbauflächen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes nicht ausreichend ersetzt. Die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen finden auf Flächen statt, die zugriffsbereit sind und die naturschutzfachlich deutlich höher zu bewerten sind. Deshalb soll im Sinne der zügigen Durchführung des Verfahrens keine Änderung des Ausgleichskonzeptes erfolgen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.14. Tiefbauamt vom 29.11.06 Dem V/E-PIan Nr. 37 wird vorbehaltlich der Beachtung nachstehender Hinweise durch das Tiefbauamt zugestimmt. Hinweise: Zur stadttechnischen Erschließung: Hinsichtlich der stadttechnischen Erschließung und des zu beachtenden Leitungsbestandes sind die Stellungnahmen der Versorgungsträger, insbesondere die Stellungnahme des Ingenieurbüros der DVV maßgebend. Zur Verkehrserschließung: Verkehrserschließung / Bauliche Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum - Die im Planteil A dargestellten Standorte für Fahrradabstellanlagen sind zu präzisieren. So widerspricht z.B. der im Planteil A dargestellte Standort westlich der Parkhauszufahrt Askanische Straße der in der Begründung zum V/E-Plan auf S. 22 Pkt. 2 verankerten Zielstellung zur Führung des Fußgängerverkehrs im Ein- und Ausfahrtbereich des Parkhauses. Die Präzisierung aller Fahrradabstellanlagen ist im Rahmen der Straßenfachplanung in Abstimmung mit dem Tiefbauamt vorzunehmen. Die Aufstellung der Fahrradständer auf öffentlichen Verkehrsflächen erfordert eine Sondernutzungsgenehmigung des Tiefbauamtes. - In der Begründung zum V/E-Plan auf S. 23 Pkt. 4 ist zu ergänzen,	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da die Stellungnahme der DVV mit Schreiben vom 08.12.06 und die der Telekom mit Schreiben vom 24.11.06 vorliegen. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. In die Satzungsfassung der Planzeichnung werden die mit dem Tiefbauamt abzustimmenden Standorte der Fahrradabstellanlagen eingetragen. Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Sat-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
dass zur Sicherung der Erschließung die Rennstraße grundhaft auszubauen ist. Der Ausbau umfasst u. a. die Fahrbahn, einen durchgehenden Gehweg an der Südseite der Rennstraße, den bestehenden Gehwegbereich an der Nordseite, die Straßenbeleuchtung, die Beschilderung, den Ersatz der Behindertenstellplätze und die Anbindung an die Franzstraße.	zungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Der Pkt. 4 auf S. 23 der vorliegenden Begründung wird um den grundhaften Ausbau der Rennstraße, 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, ergänzt.
- In der Begründung zum V/E-Plan auf S. 23 ist auch die für die Erschließung des Centers notwendige Verbesserung des Fahrbahnbelags in der Kantorstraße (Pflasterbereich) als Resultat der schalltechnischen Untersuchung einzufügen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Zusätzlich zu dem schon in Pkt. 6.3.1 Lärm auf S. 25 der vorliegenden Begründung beschriebenen Sachverhalt wird auf S. 23 ein Pkt. 8 eingefügt, in dem die notwendige Verbesserung des Fahrbahnbelages in der Kantorstraße beschrieben wird.
- Die notwendigen Mindeststauräume vor den Schrankenanlagen Askanische Straße mit einer Gesamtstauraumlänge von 108 m gemäß der vorliegenden verkehrstechnischen Studie sind im V/E-Plan festzusetzen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Pkt. 6.2 Verkehrserschließung der Begründung wird der Text um den Hinweis auf eine Mindeststauraumlänge von 108 m bei einer Stellplatzanzahl von 630 Stellplätzen ergänzt. Eine textliche Festsetzung der

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag

	Stauraumlänge auf der Planzeichnung ist nicht gerechtfertigt, da nur eine maximal zulässige Stellplatzanzahl in der textlichen Festsetzung 1 festgesetzt worden ist. Diese kann also im konkreten Bauantrag unterschritten werden. Damit könnte sich auch die notwendige Stauraumlänge verringern. Eine zwingende Festschreibung derselben auf 108 m über eine textliche Festsetzung würde somit eine nicht gerechtfertigte Härte bedeuten. Negative Auswirkungen ohne eine entsprechende textliche Festsetzung sind nicht zu befürchten, da im Bauantrag der Nachweis der Funktionsfähigkeit erbracht werden muss und somit die Einhaltung der notwendigen Stauraumlänge gegeben ist.
- In der Begründung s. S. 34 Pkt. 9.2 ist zu ergänzen, dass die beabsichtigte Umgestaltung der Georgenstraße neben städtebaulichen Gründen auch durch den ungenügenden Straßenzustand bedingt ist.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Im Pkt. 9.2 Kosten der Begründung wird der Hinweis auf den ungenügenden Straßenzustand der Georgenstraße aufgenommen, der ein weiterer Grund zur Umgestaltung ist.
Zu den E+A -Maßnahmen: - Die externen Ausgleichsmaßnahmen (Baumpflanzungen Ebertallee) erfordern soweit sie öffentliche Straßen in der Baulast der Stadt Dessau betreffen einer Genehmigung durch das Tiefbauamt.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sie nicht dem Regelungsgehalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes unterliegt. Zur Information wird mitgeteilt, dass der Investor auf die einzuholende Genehmigung des Tiefbauamtes hingewiesen wird.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Sonstiges: - Pkw-Stellplätze für Schwerbehinderte sind im Parkhaus des Centers gemäß DIN 18024-1 auszuweisen. - Sofern Bauteile oder Anbauten aus dem Baukörper mehr als 30 cm in den öffentlichen Verkehrsraum hineinreichen, liegt eine gebührenpflichtige Sondernutzung vor. Dafür sind die entsprechenden Genehmigungen vorher im Tiefbauamt zu beantragen. Pfefferkorn	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da sie nicht dem Regelungsgehalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes unterliegt. Es handelt sich um Hinweise für die Ausführungsplanung / Bauantragsunterlagen. Zur Information wird mitgeteilt, dass der Investor auf diese Sachverhalte hingewiesen wird.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.4.15. Amt für Umwelt und Naturschutz vom 30.11.06 Seitens des Amtes für Umwelt- und Naturschutz ergeht folgende Stellungnahme zum o. g. B-Plan. <u>immissionsschutzrechtliche Stellungnahme:</u> <u>Luft:</u> Der Luftschadstoffimmissionsprognose der IDU Zittau vom 15.08.2006 kann gefolgt werden. Die prognostizierten Immissionsbelastungen für die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe (Benzol, Stickstoffdioxid, Kohlenmonoxid und Feinstaub PM 10 lassen eine sichere Einhaltung des jeweils einzuhaltenden Grenzwertes erwarten. <u>Lärm:</u> Prüfung der Schallimmissionsprognose der MFPA Leipzig GmbH vom 21.08.2006 (Gutachten Nr. GU 4.2/06-1 82-1) - Stellungnahme wird nachgereicht <u>naturschutzrechtliche Stellungnahme:</u> Die Grenze des FFH-Gebietes „Untere Muldeaue‘ verläuft ca. 100 m östlich des Plangebietes am westlichen Ufer des Flusses. Eine Beeinträchtigung desselben durch die vorgesehene Bebauung kann ausgeschlossen werden. Mit Ausnahme einiger größerer Bäume (u. a. Platane, Bergahorn), die als geschützte Landschaftsbestandteile (GLB) der Baumschutzsatzung der Stadt Dessau unterliegen, sind im beplanten Gebiet keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete und -Objekte vorhanden. Besonders geschützte Biotope nach § 37 NatSchG LSA sind im	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Stellungnahme liegt mit Schreiben vom 21.12.2006 vor und wird unter Pkt. 3.4.16 abgewogen.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Planungsgebiet nicht vorhanden. Die vorhandenen Biotoptypen wurden vom Planer beschrieben und korrekt bewertet. Die Biotoptypen der versiegelten Flächen nehmen 85 % der Gesamtfläche ein. Die Bewertung erfolgte nach dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt vom 16.11.2004. Eine mittlere Bedeutung besitzen die vorhandenen Ruderalfluren sowie die Gebüsch- und Gehölzbestände, welche vollständig beseitigt werden. Die dauerhaft genutzten Brutplätze der besonders geschützten Vogelarten Hausrotschwanz und Mauersegler, sowie der streng geschützten Art Turmfalke wurden korrekt erfasst. Die mit der geplanten Bebauung vorhandenen Bodenversiegelungen auf 98 % des Plangebietes sowie die Rodung von Gehölzen sind erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, so dass die Eingriffsregelung anzuwenden ist. Das geplante Vorhaben sieht eine komplette Überbauung der Grundstücksfläche vor. Somit muss der gesamte Grünbestand, der allerdings bereits großflächig versiegelten Fläche beseitigt werden. Der Vergleich zwischen aktuellem Zustand sowie 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. Zur Kompensierung dieses Defizits wird als externe Ausgleichsmaßnahme die Durchführung einer Straßenbaumpflanzung in Verbindung mit der Entwicklung eines Waldsaumes an der Ebertallee zwischen der	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Einmündung Peusstraße und Einmündung Saarstraße festgelegt. Nach der Rodung nicht standortgerechter Robinien erfolgt die Pflanzung von 100 standortgerechten Linden und einer zweireihigen Hecke aus heimischen standortgerechten Sträuchern. Da beim Eingriff im Planungsgebiet 27 Bäume, die unter die Baumschutzsatzung fallen sowie weitere Gehölzbiotope verloren gehen, ist die Ersatzmaßnahme an der Ebertallee gut geeignet, einen Ersatz in gleichwertigen Strukturen zu schaffen. Beide Maßnahmen führen zu einer Aufwertung des Waldsaumes der städtischen Kienheide und sind naturschutzfachlich zu begrüßen.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
Festsetzungen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Innerhalb des Plangebietes bleiben nur kleine unversiegelte Flächen erhalten, sodass die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen deshalb hier nur zu einem geringen Teil erfolgen können. Insgesamt werden hier 4 großkronige und 5 kleinkronige Laubbäume und heimische Sträucher gepflanzt. (Textliche Festsetzungen Nr. 17 und 18). Die externen Maßnahmen an der Ebertallee sind wie abgestimmt verfasst (Festlegungen 19 und 20). Die nachfolgenden fett gedruckten Angaben sind als Festsetzungen zum Artenschutz unter Festsetzung 21 zu übernehmen.	
Als Ersatz für die im Zuge des Abrisses der Altbauten verloren gehenden Brutplätze sind insgesamt 30 Ersatznisthilfen anzubringen. Davon sind 10 Mauerseglernisthilfen und ein Turmfalkenkasten bereits vor dem Abbruch der Gebäude in der Umgebung des Plangebietes anzubringen	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Die textliche Festsetzung 21 wird entsprechend der naturschutzrechtli-

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
(eventuell am Museumsgebäude und dem Rathauserweiterungsbau). Die notwendigen Abstimmungen sind im Vorfeld zwischen Planer und Amt 65 (zentrales Gebäudemanagement) der Stadt Dessau vorzunehmen. Insgesamt sind durch den Vorhabensträger: • 20 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 müssen, sind alle übrigen Nisthilfen vorwiegend an den neu zu errichtenden Gebäuden im Bereich des V+E-Planes anzubringen. 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. Zum Schutz der vorhandenen Gebäudebrüter ist im Zeitraum vom 15. März bis 1. September der Abbruch der Altgebäude nicht zulässig.	chen Befreiung der Oberen Naturschutzbehörde vom 26.02.2007 im zweiten Satz folgendermaßen gefasst: "Es sind 30 Mauerseglernisthilfen, 3 Dohlenkästen, 3 Turmfalkenkästen, 2 Hausrotschwanzkästen und 2 Sperlingskoloniehäuser anzubringen…". Es wird ein vierter Satz der textlichen Festsetzung hinzugefügt mit folgendem Inhalt: "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 zu vertreten ist." Damit wird der unbestimmte Rechtsbegriff "vorwiegend" ersetzt und nachvollziehbare Kriterien für ein Abweichen definiert. Die Sachverhalte werden in die entsprechenden Punkte der Begründung und des Umweltberichtes aufgenommen.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Eine gesonderte naturschutzrechtliche Befreiung für die im Zuge des Abrisses der Gebäude verloren gehenden Brutstätten der o. g. Arten, ist bei einem Vorhaben- und Erschließungsplan nicht erforderlich. § 20, Abs. 5 NatSchG LSA führt dazu aus: „Bei einem Eingriff, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat der Planungsträger die zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise nach § 19 erforderlichen Maßnahmen im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen. Der Begleitplan ist Bestandteil des Fachplans“.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme nicht berücksichtigen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Entscheidung vom 16.03.2006 (4A 1075.04) und 21.06.2006 (9A 2805, NuR, 12/2006, 779ff.) Zweifel angemeldet, ob die bisherige Rechtsprechung zur Geltung von artenschutzrechtlichen Verboten im Lichte der neueren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes aufrechterhalten werden kann (Urteil vom 16. März 2006 BVerwG 4 A 1075.04 Rn. 559 f. unter Hinweis auf EuGH, Urteile vom 30. Januar 2002 Rs. 0-103/00 Slg. 2002, I 1163 und vom 20. Oktober 2005 Rs. 0-6/04 Slg. 2005, I 9017 ff.; vgl. jetzt auch Urteil vom 18. Mai 2006 Rs. C 221/04). Die Rechtsprechung ist mehrheitlich bisher davon ausgegangen, dass die in Vollzug einer Planung unvermeidbaren Beschädigungen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten grundsätzlich nicht "absichtlich" im Sinne des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG geschehen (so etwa BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 - 4 C 6.00; Beschluss vom 12.04.2005 - 9 VR 41.04; OVG Koblenz, Urteil vom 09.06.2005 - 1 C 12018/04; OVG Lüneburg, Urteil vom 01.09.2005 - 7 KS 220/02, VGH Baden-Württemberg Urteil vom 2.11.2005, 5 S 2662/04). Unter dieser Voraussetzung hat man sich davon leiten lassen, dass sowohl bei fachplanungsrechtlichen Vorhaben als auch der Bauleitplanung, die mit Beeinträchtigungen bzw. Störungen besonders oder streng geschützter Arten verbunden sind, keine artenschutzrechtlichen Verbote greifen. Zudem wurde die Auffassung vertreten, dass die gesetzliche Ausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 und 2 BNatSchG auch dann eingreife, wenn der Eingriff

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	durch einen Bebauungsplan zugelassen wird (VGH Baden-Württemberg Urteil vom 2.11.2005, 5 S 2662/04). Der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts hat aber nun in seiner am 21.06.2006 gefällten Entscheidung (9A 28.05, NuR, 12/2006, 779 ff.) erkennen lassen, dass er sich gehindert sieht, seine einstige Rechtsprechung, insbesondere zur Anwendbarkeit des § 43 Abs. 4 BNatSchG in diesem Punkt wegen der aktuellen Rechtsprechung des EuGH vom 10. Januar 2006 - Rs. 0 - 98/03 (NVwZ 2006, 319) aufrecht zu erhalten. Klargestellt wurde auch, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 BNatSchG grundsätzlich nicht geeignet sind, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG zu verhindern. Die Verlagerung der Artenschutzrechtsproblematik in die Eingriffsregelung mit der Folge, durch “funktionserhaltende" Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Vogelarten vom Erfordernis eines Antrages auf Befreiung oder Ausnahme Abstand nehmen zu können, dürfte damit nicht mehr ausreichen. Der EuGH hat mit Urteil vom 10. Januar 2006 (Rechtssache C - 98/03) in einer Vertragsverletzungsklage der Kommission gegen Deutschland festgestellt, dass Deutschland die Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.92, „Fauna-Flora-Habitat‘, nicht ausreichend in nationales Recht umgesetzt hat. Die vom Bundesgesetzgeber im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) 2002 getroffenen Regelungen, u. a. die § 36 und 43 Abs. 4 betreffend, verstoßen nach der Entscheidung des EuGH gegen Art. 6 Abs. 3, 12, 13 und 16 der Richtlinie. Die derzeit in § 43 Abs. 4 BNatSchG vorgesehenen Ausnahmen von

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Artenschutzregelungen, welche u. a der VGH Baden-Württemberg seinem Urteil vom 2.11.2005 - 5 S 2662/04 - zu Grunde gelegt hat, werden demnach keinen Bestand haben. Die Stadt Dessau ist deshalb der Auffassung, dass die beabsichtigten Abbruchmaßnahmen als Voraussetzung für den Vollzug des VE- Plans Nr. 37 zwangsläufig zu einer Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung der Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten führt (EuGH, Urteil vom 30.01.2002 -C - 103/00 -; ferner Urteil vom 17.09.1987 - E 1987, 3503 ff.; Gellermann, Artenschutz in der Fachplanung und der kommunalen Bauleitplanung, - NuR 2003, 385/388; Urteile des VGH Kassel zum Artenschutzrecht in der Bauleitplanung vom 25.02.2004 3 N 1699/03 und 24.11.2003 3 N 1080/03). Unter dieser Prämisse ist es naheliegend, dass mit dem Abbruch die bekannten im Planungsgebiet vorkommenden europäischen Vogelarten Turmfalke, Hausrotschwanz und Mauersegler absichtlich an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten gestört und für den Fall, dass die Abbrucharbeiten nicht auf Zeiträume außerhalb der Brutzeiten begrenzt werden könnten, auch absichtlich in Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten besonders geschützter Tierarten eingegriffen würde. Damit dürften die in § 42 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG normierter Verbote greifen. Das Abbruchvorhaben wäre mithin nur dann genehmigungsfähig, wenn im vorliegenden Fall eine Möglichkeit der Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten greifen würde.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei Einhaltung aller Festsetzungen zu Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, allerdings nur unter der Einbeziehung externer Flächen, ausgeglichen werden können.	
Die UNB stimmt dem vorliegenden Entwurf „Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 37“ unter Berücksichtigung der o. g. Änderungen zu den Festsetzungen zu.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
Die Sachgebiete Abfall/Bodenschutz und Wasser/Abwasser haben keine Einwände bzw. Ergänzungen zum o. g. V+E-Plan. Dr. Kegler	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
3.4.16. Amt für Umwelt und Naturschutz vom 21.12.06 Vorhaben und Erschließungsplan Nr. 37 „Shopping und Dienstleistungscenter Franzstraße 1 Askanische Straße“ hier: Prüfung der Schallimmissonsprognose der MFPA Leipzig GmbH vom 21 08.2006 (Gutachten Nr. GU 4.2/06-182-1) Anmerkung: Die im Ergebnis der Beratung von A61, A83 und dem Gutachter Dr. Teichert am 21.08.2006 nachgeforderten Korrekturen / Änderungen / Ergänzungen sind in der überarbeiteten Fassung des Gutachtens über-	

Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
wiegend berücksichtigt worden. In Auswertung dieses überarbeiteten Gutachtens bestand daher nochmaliger Klärungsbedarf. Im Telefonat mit dem Gutachter am 04.12.2006 konnten offene Fragen geklärt werden. Eine daraufhin erforderliche Korrektur des Gutachtens ist erfolgt und liegt unserem Amt in der Fassung der pdf-Datei [06-182-1FachmarktDessauText.pdf] vor. Auch in dieser Fassung sind immer noch widersprüchliche Angaben in den Tabellen 1 und 2 auf Seite 9 und 10 enthalten, die einer Berichtigung bedürfen:	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen.
In Auswertung des Datensatzes Verkehrslärm (Anlage 7.1, S. 2) ist mit den Werten der Tabelle 2 gerechnet worden.	Die Schallimmissionsprognose wurde aufgrund der vorgebrachten Stellungnahme überprüft. Der Lkw-Anteil Kantorstraße Vorbelastung von 2 % in der Tabelle 1 des Gutachtens vom 21.08.2006 war ein Schreibfehler. Es ist immer mit dem Lkw-Anteil von 1 % gerechnet worden. Es ergeben sich deshalb keine Änderungen des Ergebnisses der Berechnung. Ebenso handelt es sich bei den Emissionspegeln der Vorbelastung für die Georgen- und Rennstraße in der Tabelle 1 um einen Schreibfehler. Aufgrund der Vorbelastung ist das Ergebnis der Tabelle 2 auch für Tabelle 1 rechnerisch richtig. Da mit den Werten der Tabelle 2 gerechnet worden ist, ergeben sich deshalb keine Änderungen des Ergebnisses der Berechnung. In der Fassung vom 04.01.2007 der Schallimmissionsprognose wurden die richtigen Zahlen in der Tabelle 1 berücksichtigt.
Der LKW-Anteil für die Zusatzbelastung auf der Kantorstraße ist im Textteil des Gutachtens berücksichtigt worden, im Datensatz Verkehrs-	Die Stadt Dessau muss die Stellungnahme nicht berücksichtigen, da in der Anlage 7.1, Seite 2, untere Tabelle unter den Zeilen STRb021,

	Tab. 1	Tab. 2	Bemerkung
$L_{m,ETN}$ Georgenstr.	44,9/34,9 dB(A)	40,3/32,9 dB(A)	40,3/32,9 dB(A) rechnerisch richtig
$L_{m,ETN}$ Rennstr.	44,9/34,9 dB(A)	40,3/32,9 dB(A)	40,3/32,9 dB(A) rechnerisch richtig
LKW-Anteil Kantorstraße-Vorbelastung	2%	1%	Emissionspegel in Tab 1 gilt für 1%

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
lärm aber nicht ersichtlich. Hier besteht Klärungsbedarf.	STRb020 und STRb010 bei der Bezeichnung "Lkw von Georgen 1-3" auch der Abschnitt Kantorstraße einbezogen ist. Das geht auch aus dem "Lageplan der Immissionsorte und Emittenten" der Anlage hervor. Damit wurde die Zusatzbelastung durch Lkw in der Kantorstraße sachgerecht berücksichtigt und in die Berechnung richtig eingestellt.
Überschrift Tabelle 11 - Anlagenlärm statt Verkehrslärm	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Bei der Überschrift "Verkehrslärm" der Tabelle 11 der Fassung vom 21.08.2006 handelt es sich um einen Schreibfehler. Es muss richtigerweise Anlagenlärm heißen. In der Fassung vom 04.01.2007 der Schallimmissionsprognose wurde die Überschrift in Anlagenlärm geändert. Daraus ergeben sich keine Veränderungen der Ergebnisse der Prognose.
<u>Stellungnahme:</u> Dem vorgelegten Gutachten wird aus der Sicht des Lärmschutzes grundsätzlich gefolgt. Die Prognose der zu erwartenden Geräuschimmissionsbelastung durch den Betrieb des „Shopping- und Servicecenters“ (Liefer- und Kundenverkehr, gebäudetechnische Ausrüstungen) erfolgte auf der Grundlage einschlägiger Berechnungsvorschriften. Die verwendeten Emissionsansätze sind nachvollziehbar und beruhen auf vorhabensbezogenen Studien/Erhebungen oder aktuellen Untersuchungen typischer LKW- und Liefergeräusche.	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Die Anzahl der berücksichtigten Containerfahrzeuge (Umschlag Presscontainer) ist in der vorliegenden Fassung des Gutachtens nicht explizit beschrieben. In der Version vom 25.07.2006 wird von 2 Containerfahrzeugen (Angaben des Auftraggebers) täglich ausgegangen. Diese Anzahl wurde bei der Berechnung des Schallleistungsbeurteilungspegels des Gutachtens vom 21.08.2006 in Ansatz gebracht. Somit ist die Geräuschimmissionsbelastung durch den Containerumschlag im Innenhof vollumfänglich berücksichtigt worden. Mit dem Gutachter wurde am 20.12.2006 telefonisch vereinbart, die fehlende Angabe zu ergänzen und ein Austauschblatt nachzureichen.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose berücksichtigen. Die Anzahl der berücksichtigten Containerfahrzeuge wird explizit benannt. In der Fassung vom 04.01.2007 wurde auf S. 15 unter dem Pkt. "Presscontainer aufnehmen" der Zusatz "für 2 Zyklen" ergänzt. Daraus ergeben sich keine Veränderungen der Ergebnisse der Prognose, da der Sachverhalt in der Berechnung schon berücksichtigt worden war.
Die Anzahl der hinsichtlich des Verkehrslärms berücksichtigten Lieferfahrzeuge in der Rennstraße in Höhe von DTV = 44 Kfz/24h bei einem LKW-Anteil p =100 % - 44 Vorbeifahrten entsprechen 22 LKW (siehe Tabelle 2, s. 10 des Gutachtens) steht im Widerspruch zu der in Tabelle 5, S. 14 angegebenen Anzahl von 29 Lieferfahrzeugen im Innenhof täglich. Weiterhin sind die 2 Containerfahrzeuge auf der Rennstraße offensichtlich nicht berücksichtigt worden. Nach unserer Einschätzung ist insgesamt mit einem DTV-Wert von 62 Kfz/24/h zu rechnen. Das hat zur Folge, dass sich der Emissionspegel um ca. 0,5 dB(A) erhöht Die Immissionsbelastung in der Rennstraße kann daher (gerundet) maximal 1 dB(A) höher sein. Eine Überarbeitung des Gutachtens mit entsprechender Korrektur der Zwischenergebnisse und Bewertungen ist aus unserer Sicht erforderlich.	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Schallimmissionsprognose und der Begründung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. Für die Rennstraße beträgt der Lkw- Anteil 62 Fahrzeuge / 24h. Das Gutachten wurde entsprechend überarbeitet und in der Fassung vom 04.01.2007 vorgelegt. Die Erhöhung des Lkw-Anteils führt am kritischen Nachweisort in der Rennstraße (IO9) zu einer Erhöhung von 60 dB(A) auf 61 dB(A). Somit wird der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) jetzt um 2 dB(A) überschritten. Da nach textlicher Festsetzung 22 im Erdgeschoss schon ein Schallschutzfenster eingebaut werden muss, hat die Erhöhung um 1 dB(A) keine negativen Auswirkungen. An anderen Nachweisorten der Rennstraße beträgt die Zunahme ebenfalls 1 dB(A), die zulässigen Grenzwerte werden aber weiterhin deutlich unterschritten

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	(mindestens um 3 dB(A)). Somit ergeben sich durch diese Korrektur keine grundlegenden Veränderungen des Ergebnisses der Prognose, die Auswirkungen auf den vorhabenbezogenen Bebauungsplan haben. In der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes werden die neuen Werte im Pkt. 6.3 Immissionsschutz und im Umweltbericht ergänzt.
Unter Beachtung der im Gutachten angenommen Randbedingungen (Frequentierung, Lieferregime, Betriebszeiten, Schallleistungspegel luft-/kältetechnischer Anlagen) sowie bei Realisierung der im Ergebnis des Gutachtens unter Punkt 7. vorgeschlagenen baulichen und organisatorischen Lärmminderungsmaßnahmen sind an der schutzbedürftigen Nutzung bzw. in schutzbedürftigen Räumen im Einwirkungsbereich des Vorhabens keine schädlichen Umwelteinwirkungen (hier: erhebliche Belästigungen durch Geräusche) zu erwarten. (Auch eine um 1 dB(A) höhere Verkehrslärmbelastung in der Rennstraße ändert diese grundsätzliche Einschätzung nicht.)	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.
Die erforderlichen baulichen und organisatorischen Lärmminderungsmaßnahmen wurden bereits in den textlichen Festsetzungen 22 bis 25 des VEP Nr. 37 berücksichtigt. Weiterhin sind im Rahmen der Ausführungsplanung die im Gutachten getroffenen Annahmen des Schallleistungspegels der einzelnen luft- und kältetechnischen Aggregate zu berücksichtigen. Die Einhaltung dieser Emissionskennwerte wird dem Betreiber dann als immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmung zur	Die Stadt Dessau nimmt die Zustimmung zur Kenntnis.

Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
Baugenehmigung verbindlich vorgeschrieben. Gleiches gilt für das Verbot der Nachtanlieferung. Dr. Kegler **3.4.17. Amt für Umwelt und Naturschutz vom 10.01.07** V+E-Plan 37 „Shopping- und Dienstleistungscenter Franz-Straße / Askanische Straße Ergänzung zur Stellungnahme der UNB vom 28.11.2006 Die von der UNB dem Planer zur Verfügung gestellten Angaben zum Vorhandensein gebäudebrütender Vogelarten bezogen sich auf eine Bestandsaufnahme im Sommer 2003. Um in der Zwischenzeit u. U. eingetretene Bestandsveränderungen festzustellen, wurde von der UNB am 10.01. 2007 im Beisein eines erfahrenen Zoologen der gesamte Abrisskomplex einschließlich der Kellerräume nochmals gründlich auf Niststätten und Lebensspuren von Gebäudebrütern und Fledermäusen untersucht. Im Ergebnis diese Begehung ergibt sich die folgende Situation: • Ein Vorkommen von Fledermäusen kann ausgeschlossen werden. • Es wurden 2 Nester der Rauchschwalbe festgestellt, welche erst in den letzten beiden Jahren, aufgrund nicht verschlossener Fensteröffnungen errichtet wurden. • Darüber hinaus konnten keine Anzeichen auf weitere Vogelarten, als	

Aufstellungsverfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 37 "Shopping- und Dienstleistungscenter Franzstraße / Askanische Straße"	
Abwägung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Nachbargemeinden, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes Nr. 37 in der Fassung vom 15. September 2006	
Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
die bereits bekannten festgestellt werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit die Festsetzung 21 des V+E-Planes um • 4 Mehlschwalben-Fassadennester zu erhöhen. Weitere Änderungen sind nicht erforderlich. Kallenbach	Die Stadt Dessau wird die Stellungnahme in der Begründung und in der Planzeichnung der Satzungsfassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes berücksichtigen. In Verbindung mit der Stellungnahme des Amtes für Umwelt- und Naturschutz vom 30.11.06 und der naturschutzrechtlichen Befreiung der Oberen Naturschutzbehörde vom 26.02.2007 wird die textliche Festsetzung 21 im zweiten Satz folgendermaßen gefasst: "Es sind 30 Mauerseglernisthilfen, 3 Dohlenkästen, 3 Turmfalkenkästen, 2 Hausrotschwanzkästen und 2 Sperlingskoloniehäuser anzubringen." Da die Anbringung der 4 Mehlschwalben-Fassadennester von der Oberen Naturschutzbehörde in der Befreiung nicht gefordert wird, besteht keine Grundlage für die Aufnahme dieser in die textliche Festsetzung.

NICHT ÖFFENTLICH

Adressverzeichnis der Öffentlichkeit

1.1 Stellungnahme A vom 30.11.2006
Karstadt Warenhaus GmbH
Ratsgasse 2
06844 Dessau

1.2 Stellungnahme B vom 07.12.2006
Heuking Kühn Lüer Wojtek
Grüneburgweg 102
60323 Frankfurt / M.
in Vollmacht für
Frau Elke Lamm
Franz-Mehring-Str. 8
06846 Dessau

1.3 Stellungnahme C vom 13.02.2007
Heuking Kühn Lüer Wojtek
Grüneburgweg 102
60323 Frankfurt / M.
in Vollmacht für
Frau Elke Lamm
Franz-Mehring-Str. 8
06846 Dessau