

## ZUM BEBAUUNGSPLAN VOR DEM BAHNHOF II

## 1. Geltungsbereich / Anlaß der Planaufstellung

Das Bebauungsplangebiet "Vor dem Bahnhof II" umfaßt im wesentlichen den Bahnhofsvorplatz und die westlich angrenzenden Baublöcke sowie den Bereich südlich des Bahnhofsgebäudes bis zur Unionrampe.

Im einzelnen wird das Gebiet wie folgt begrenzt:  
 Im Norden durch die Nordgrenze der Rheinstraße,  
 im Westen durch die Ostgrenze der Okenstraße,  
 im Süden durch die Südgrenze der Saarlandstraße bzw. Unionrampe,  
 im Osten durch die Ostgrenze der Hauptstraße bzw. den westlichen Rand der Gleisanlagen bis auf die Höhe der Unionrampe.

Die wesentlichen Ziele der städtebaulichen Neuordnung für das Plangebiet sind:

- die Neuordnung und Neugestaltung der öffentlichen Flächen, d.h. insbesondere die Schaffung eines zentralen Omnibusbahnhofes und die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes
- funktionelle Verbesserung des ÖPNV und der Verbindung Zug - Bus
- bessere städtebauliche Anbindung des Bahnhofbereiches an die Innenstadt
- städtebauliche Neuordnung der Blockbereiche incl. der Blockinnenzonen und der Baulückenschließung in der Randbebauung
- Erhaltung der Wohnnutzung und die Verbesserung der Wohnqualität durch Entkernung der Blockinnenzonen
- Auslagerung der störenden Gewerbebetriebe sowie Durchführung von verkehrsberuhigenden und gründergestalterischen Massnahmen in den Straßenräumen

## 2. Kontext zur vorbereitenden Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan der Stadt Offenburg sind die Baublöcke als Wohnbauflächen bzw. gemischte Bauflächen gekennzeichnet. Die Fläche südlich des Empfangsgebäudes ist als Bahngelände dargestellt.

## 3. Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplanes "Vor dem Bahnhof II" überschneidet sich mit dem rechtsgültigen einfachen Bebauungsplan "Innenstadt - Ausschluß von Vergnügungsstätten und ähnlichen Nutzungen". Mit dem Inkrafttreten dieses qualifizierten Bebauungsplanes wird ein Teilbereich des einfachen Bebauungsplanes, der Überschneidungsbereich, ungültig. Die Untersuchungen zum qualifizierten Bebauungsplan ermöglichen veränderte, differenziertere Festlegungen.

Ebenso werden die Baupläne "Vor dem Bahnhof" von 1953 und "Pfählersche Stiftung zwischen Oken- und Hauptstraße" von 1912 durch diesen Plan ganz bzw. teilweise aufgehoben.

#### 4. Bauliche Nutzung

##### 4.1 Art der baulichen Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als innerstädtisches Bestandsgebiet läßt sich grob nach den Bauflächen (a.) westlich der Hauptstraße und dem Gebietsstreifen (b.) östlich der Hauptstraße / südlich des Empfangsgebäudes differenzieren.

- a. Insbesondere die zur Hauptstraße orientierten Gebäude, z.T. auch die sonstigen Straßenseiten des mittleren und südlichen Baublockes weisen neben dem Wohnen eine Vielfalt verschiedenster Nutzungen auf (Friseur, Bastel-Bedarfsgeschäft, Verbrauchergemeinschaft, Gastwirtschaft, Apotheke, Schlüsseldienst, Gewerkschaftsverwaltung, Konditorei, Reisebüro, Café, Bausparkasse, Videothek, Antiquitäten, Fahrschule, Kosmetik u.a.).

Sie werden in einem besonderen Wohngebiet zusammengefaßt, da der Erhalt der vielfältigen Nutzungsmischung, die den Charakter des Bahnhofsgebietes prägt, sowie der Erhalt der Wohnnutzung, die insbesondere in der Saarlandstraße und der Franz-Volk-Straße sehr hohe Anteile aufweist, ein wesentliches Ziel des Bebauungsplanes darstellt.

Zum Erhalt der hier vorhandenen Wohnnutzung wird daher in den beiden von Verkehr geringer belasteten Straßen Saarlandstraße und Franz-Volk-Straße, gemäß § 4 a (4) i. v. m. § 1 (7) BauNVO die Zulässigkeit der Nutzungen in den Bestandsgebäuden ab dem 1. Obergeschoß auf das Wohnen beschränkt.

Im Innenbereich des mittleren Baublocks wird bei Neubauten, auf Grundstücken, denen bisher eine Gewerbenutzung zugrunde lag, die Nutzungseinschränkung zugunsten des Wohnens ab dem zweiten Obergeschoß festgelegt.

Im Innenbereich des nördlichen Baublocks wird für die eingeschossige Reihenhausbebauung im Besonderen Wohngebiet die Nutzungseinschränkung zugunsten des Wohnens festgeschrieben, um eine mögliche Verschlechterung der Wohnsituation durch die Ansiedlung von Gewerbe oder Dienstleistungen in direkter Nachbarschaft zu der bestehenden Wohnnutzung auf den Flurstücken 819/29, 819/24, 819/23, 819/28 und 819/27 zu verhindern.

Zudem wäre die vorgesehene Erschließungsstraße, die lediglich für Anlieger konzipiert ist, bei einer zu hohen Gewerbeausnutzung des Innenbereiches schnell überlastet.

Der nördliche und östliche Teil des nördlichen Baublocks fügen sich weder bezüglich ihrer baulichen Struktur noch bezüglich ihrer Nutzungsstruktur in die Vorgaben des Bebauungsplanes ein und stören somit den Gebietscharakter erheblich.

Es ist daher Ziel der künftigen Planungen bzw. des Bebauungsplanes, diesen nördlichen Blockbereich neu zu gestalten und einer gebietstypischen Nutzung zuzuführen.

- b. Der Gebietsbereich südlich des Empfangsgebäudes hat die Aufgabe der städtebaulichen Anbindung des Bahnhofes bzw. des Bahnhofbereiches an die Innenstadt. Eine bauliche Schließung der heute vorhandenen Lücke bzw. der mit minderwertiger, niedriger Bausubstanz genutzten Fläche und eine gebietsgerechte, höhere Ausnutzung der Grundstücke mit mehrgeschossiger Laden-/Büronutzung wird angestrebt.

Verschiedene Arten baulicher Nutzung werden im Hinblick auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung eingeschränkt:

Vergnügungsstätten sind im Anbetracht ihrer negativen Auswirkungen auf die Wohnfunktion und ihre Destabilisierungsfunktion bei angestrebten Wohnumfeldverbesserungen im gesamten Geltungsbereich unzulässig. Gleiches gilt für Sex-Shops und Sex-Kinos.

Schnellimbib-Betriebe sind nur insoweit zugelassen als sie den baurechtlichen genehmigten Bestand vom 31.05.1992 ausmachen. 1 Fast-food-Restaurant und 1 Kiosk am Empfangsgebäude existieren innerhalb des Bebauungsplanes, 1 weiterer Kiosk befindet sich am Park außerhalb des Bebauungsplangebietes.

Die angestrebte Wohnumfeldqualitätsverbesserung, die auch die Ansiedlung traditioneller Cafes, Gaststätten und Speiselokale im Bereich des Bahnhofes anstrebt, soll durch eine Häufung von Schnellimbibbetrieben nicht gefährdet werden.

Die Angebotsvielfalt ist durch die bereits vorhandenen Betriebe im Bahnhofsbereich gewährleistet.

Eine ausführliche Begründung dieser Nutzungseinschränkung wird auch im Bebauungsplan "Innenstadt - Ausschluß von Vergnügungsstätten und ähnlichen Nutzungen" (i.d.F. vom 17.11.1987) der Stadt Offenburg gegeben.

Ein öffentlicher Kinderspielplatz wird innerhalb des Bebauungsplanes nicht ausgewiesen, da in unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes (Franz-Volk-Park, Franz-Volk-Straße westlich der Okenstraße) ein ausreichend großer Platz existiert. Zusätzlicher Bedarf ergibt sich nicht.

#### 4.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist überwiegend bebaut. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung orientiert sich am Bestand bzw. an einer vernünftigen Neuordnung der Bebauung. Daraus ergibt sich eine größere Anzahl an unterschiedlichen Nutzungsfestsetzungen, die z.T. das Maß der

zulässigen Nutzungen nach § 17 BauNVO erheblich überschreiten. Da jedoch auch in Zukunft die aus städtebaulicher Sicht wichtige Geschlossenheit der Blockstrukturen gewahrt bleiben soll, muß eine entsprechend hohe Nutzung auch weiterhin gewährleistet sein.

Überschreitungen der festgesetzten Grundflächenzahl werden insbesondere bei der Anordnung von größeren Tiefgaragen beim nördlichsten Blockbereich erreicht.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können jedoch bei gewünschter Grundstücksausnutzung nur durch die Anordnung von Tiefgaragen gewährleistet werden.

Bei den nordwestlichen und nordöstlichen Grundstücken des nördlichen Blockbereiches ergibt sich bei einem zugrundegelegten Bedarf von 1 Stellplatz je 40 qm Büronutzfläche und 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit eine Tiefgaragengröße, die eine GRZ von 0,9 bedingt. Die Grenzen der GRZ wurden daher für eine zweckentsprechende Grundstücksnutzung erhöht.

Die Baulückenschließungen in den Blockrandstrukturen sollen mit einer an den Bestand angepaßten Dachneigung ausgeführt werden.

In dem mittleren Blockinnenbereich (Block Franz-Volk-Straße/Hauptstraße/Straßburgerstraße/Okenstraße) wird Flachdach vorgeschrieben, um die Höhe der Gebäude bei der angestrebten Grundstücksausnutzung zu beschränken.

#### 4.3 Bauweise

Die bestehende Blockrandbebauung soll erhalten und insbesondere im nördlichen Blockbereich ergänzt werden. Für die Blockrandstrukturen wird überwiegend die geschlossene Bauweise festgesetzt; entlang der Franz-Volk-Straße ergibt sich aus dem Bestand die offene Bauweise (Doppelhausbebauung). In den Blockinnenbereichen wird offene bzw. geschlossene Bauweise festgesetzt.

#### 5. Lärmschutzmaßnahmen

Auf der Okenstraße, Straßburgerstraße, Rheinstraße und Hauptstraße herrscht eine große Verkehrsdichte, die die Blockrandnutzungen und insbesondere das Wohnen hinsichtlich Lärm und Abgasen beeinträchtigen.

Da im innerstädtischen Betandsgebiet keine Möglichkeiten eines aktiven Lärmschutzes gegeben sind, werden für die o.g. Straßen Festsetzungen über passive Schallschutzmaßnahmen, sprich schalldämmende Fenster, getroffen.

#### 6. Städtebauliche Gestaltung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist vorwiegend bebaut. Durch den Bebauungsplan soll die vorhandene Blockrandbebauung festgeschrieben werden, Baulücken sind als Ergänzung der Blockstruktur zu schließen.

Die weitgehend verbauten Blockinnenbereiche sollen soweit möglich von störenden Nebengebäuden befreit werden, um eine Wohnumfeldverbesserung für die Blockrandbereiche herbeizuführen und eine evtl. Wohnnutzung in den Innenbereichen zu ermöglichen.

Der Gebietsbereich südlich des Empfangsgebäudes bis zur Unionrampe stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen Innenstadt und Bahnhof dar.

Zur Aufwertung dieses Bereiches und Ausstattung gemäß seiner städtebaulichen Bedeutung ist der Bau von zwei viergeschossigen Geschäfts-/Bürohäusern (3. OG zurückgesetzt) in Flucht des Bahnhofsgebäudes vorgesehen.

Um den vorhandenen Gebäudemaßstab südlich der Unionrampe und westlich der Hauptstraße weiterführen zu können, und dem nördlichen Gebäudeeckpunkt die dort notwendige Bedeutung zukommen zu lassen, könnte der bestehende kleine Pavillon (einfaches Kulturdenkmal, gemäß § 2 DschG) möglicherweise wegfallen und durch einen Neubau ersetzt werden.

Im Erdgeschoß der Neubauten soll ein Arkadengeschoß mit zurückgesetzten, kleineren Gebäuden ausgebildet werden, das von den zum Bahnhof strebenden Fußgängern wie von den Buskunden als Einkaufspassage oder Aufenthaltsfläche genutzt werden kann. Räumlich und gestalterisch sollen die Bereiche vor/zwischen den Neubauten und der Busbahnhof mit einem einheitlichen Gestaltungskonzept realisiert werden.

Der Freibereich zwischen den Gebäuden, gebildet durch zwei mächtige, bestehende Rotbuchen, läßt einen schönen Grünhof entstehen, der sich für eine Cafe-Nutzung anbietet.

Westlich vor den neuen Gebäuden, in Verlängerung der Hauptstraße, wird der Busbahnhof angeordnet, der als Verkehrs- und Aufenthaltsfläche mit Baumpflanzungen und kleinen transparenten Buswartehäuschen so ausgestaltet wird, daß die Blickbeziehungen zum Bahnhof gewährleistet bleiben (siehe auch Kapitel 7.1).

Die bestehenden Bäume am östlichen Rand der Hauptstraße müssen entfallen; in der Mitte des Busbahnhofes, also lediglich verschoben, werden jedoch Neupflanzungen vorgenommen.

Der Baublock Saarlandstraße/Hauptstraße/Straßburgerstraße/Okenstraße verfügt im südlichen Teil des Innenbereiches im wesentlichen über ausreichende Freiräume, die jedoch intensiver eingegrünt werden könnten (z.B. grüne Dächer für die Flachdachgaragen).

Der nördliche Teil bedarf dringend einer Entkernung. Besonders starke Überbauung/Versiegelung weisen die Flurstücke 823/7, 823/8, 823/12, 823/2 und 823/1 auf.

Im Falle einer Auslagerung der Tankstellennutzung auf Flurstück 825/16 sollte die Schließung der Lücke in der Blockrandbebauung vordringlich erfolgen.

Eine Neubaumaßnahme wird im Innenbereich nicht vorgesehen wegen der geringen Tiefe des Blockbereiches.

Im mittleren Blockbereich Straßburgerstraße/Hauptstraße/  
Franz-Volk-Straße/Okenstraße sollen die z.T. sehr großen,  
gewerblich genutzten Nebengebäude abgebrochen werden. Die  
störenden Gewerbebetriebe (Motoreninstandsetzung, Autover-  
mietung, Schrotthandel) sollen in die Gewerbegebiete ausge-  
lagert werden, sie erhalten keine planungsrechtliche Siche-  
rung.

Eine durchgeführte Entkernung schafft Platz für eine Neubau-  
maßnahme, die mit Wohnnutzung bzw. einer das Wohnen nicht  
störenden Nutzung belegt werden soll. Die notwendigen Stell-  
plätze sind in einer Tiefgarage unterzubringen.

Auf dem Flurstück 819/21 wird die zulässige Nutzung gegen-  
über dem Bestand zurückgenommen. Die Überplanung ist notwen-  
dig, da einerseits eine Übernutzung des Grundstücks besteht  
und andererseits die häßlichen Brandmauern entfallen.

Für die Gewerbebauten im nördlichen und südöstlichen Teil  
des Blockes Franz-Volk-Straße / Hauptstraße / Rheinstraße /  
Okenstraße gilt ähnliches wie für den mittleren Block.

Die Dimensionierung der Gebäude, deren Anordnung und die  
ausgeübte Nutzung passen nicht in die Struktur eines Innen-  
stadtgebietes, welches zudem in unmittelbarer Nachbarschaft  
des Bahnhofes liegt.

Diese Bereiche werden vollständig neu überplant; die vorhan-  
denen Gebäude erhalten keine planungsrechtliche Sicherung.  
Teilweise ist die Auslagerung der Betriebe in die Gewerbege-  
biete erfolgt, z.T. steht eine solche Auslagerung noch an.

Im gesamten nördlichen Blockbereich werden die Grundstücke  
neu zugeschnitten. Im geschlossenen und dadurch ruhigen  
Innenbereich wird beidseitig einer neuen Anliegerstraße eine  
Zeilenbebauung vorgesehen. Eine kleine Platzerweiterung  
dient dem Aufenthalt und der Kommunikation der Bewohner.

An der südöstlichen Ecke des Blockes sollte, in direktem  
Blickbezug zum Bahnhofsgebäude, eine markante städtebauliche  
Lösung gefunden werden, die durch ihre architektonische Qua-  
lität zum Blickfang gegenüber dem neuen Bahnhofsvorplatz  
wird.

Für diesen Blockbereich ist an eine große oder zwei kleinere  
Tiefgaragen gedacht, die den Neubaubedarf und eventuell  
auch bestehenden Fehlbedarf aus dem Gebiet versorgen.

Für die südliche Zeilenbebauung im Innenbereich wird die  
Unterbringung der notwendigen Garagen innerhalb der Häuser  
vorgesehen, da dort auf bestehenden Grundstücken gebaut wird  
und von einer zeitlich abgestimmten Realisierung nicht aus-  
gegangen werden kann.

## 6.1 Erhaltung baulicher Anlagen gemäß § 172 BauGB

Die Erhaltungsintention für die stadtbildprägenden Gebäude erstreckt sich insbesondere auf Bauten aus der Jahrhundertwende (Gründer- und Jugendstilzeit), die eine Vielzahl von historischen Baustilen, Gliederungs- und Schmuckelementen aufweisen. Die Erhaltung dieser Gebäude ist von baugeschichtlicher Bedeutung und prägt außerdem die Eigenart dieses innenstädtischen Gebietes.

Die Gebäude sind im zeichnerischen Teil mit (E) gekennzeichnet.

## 6.2 Gestaltungsvorschriften gemäß § 73 LBO

Nicht nur die Erhaltung der stadtbildprägenden Gebäude ist wichtig für das Erscheinungsbild des Bahnhofsgebietes, sondern auch die Art und Weise, wie Neubauten oder Änderungen an gestalterisch weniger wertvollen Gebäuden in diesem Gebiet durchgeführt werden.

Vorschriften über Fassaden und Dachgestaltung sollen deshalb für den Bestandsbereich (Besonderes Wohngebiet) gewährleisten, daß bestimmte grundsätzliche Gestaltungselemente beibehalten werden.

## 7. Verkehr

### 7.1 Fließender Verkehr

Die Hauptstraße wird von Höhe Unionrampe bis Bahnhofs-Empfangsgebäude nach Osten verschwenkt und entlang der Gleise geführt. Die bisherige Hauptstraße wird in diesem Bereich zum Busbahnhof mit 14 Bushaltestellen umgebaut.

Entlang des Bahnhofsgebäudes wird die Straße nach Westen verschwenkt, um eine ausreichende Fläche zur Anordnung eines attraktiven Bahnhofsvorplatzes mit allen notwendigen Funktionen (Treppenaufgänge, Aufenthalts-/ Orientierungsfläche, Wartefläche) zu ermöglichen. Die Hauptstraße wird durchgängig bis zur Rheinstraße als 2-spurige Einbahnstraße in nördlicher Richtung geführt. Durch das Verschwenken der Fahrbahn ergibt sich sowohl ein guter Funktionsablauf für den ÖPNV als auch eine Verkehrsberuhigung.

Bedingt durch den Verschwenk der Hauptstraße vor dem Bahnhofsgebäude müssen sechs Bäume entfallen. Entlang des Vorplatzes wird beiderseits der "neuen" Hauptstraße mit der Neupflanzung von zwölf Bäumen aber Ersatz geschaffen.

Die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs werden übersichtlich an einem Platz gebündelt, um eine gute Orientierung für die Busbenutzer und bessere Umsteigebeziehungen Schiene - Bus zu gewährleisten.

Das bisherige Einbahnstraßensystem in der Saarlandstraße, Straßburgerstraße, Franz-Volk-Straße und Rheinstraße wird beibehalten, die beiden Straßen mit hohem Wohnanteil, Saarlandstraße und Franz-Volk-Straße, werden zurückgebaut und teilweise begrünt, um das Wohnumfeld dort zu verbessern.

Die Radwegeverbindung in der Hauptstraße wird ebenfalls verbessert. Vom Busbahnhof bis in Höhe Franz-Volk-Straße/Rheinstraße wird ein Zweirichtungs-Radweg angelegt, im Bereich des Busbahnhofes wird der Radweg aus Platzgründen nur für die nördliche Fahrtrichtung vorgesehen; die sich nach Süden bewegendes Radfahrer können den Busbahnhof mitbenutzen. Der Radweg in der Franz-Volk-Straße bleibt bestehen, in der Rheinstraße wird der Radweg bis zur Okenstraße ergänzt.

## 7.2 Ruhender Verkehr

Kurzzeitparkplätze werden entlang dem Bahnhofsvorplatz, sowie in den Seitenstraßen der Hauptstraße angeboten. Die südlich des Empfangsgebäudes entfallenden Park & Ride-Stellplätze der Bundesbahn sollen nördlich der Rheinstraße in einem Parkhaus zusammen mit dem dortigen momentanen ebenerdigen Bestand neu geordnet werden.

Die sieben Park & Ride Stellplätze der Bundesbahn, nördlich des Empfangsgebäudes unter den Bäumen, sollen langfristig dort entfallen und zusammen mit den anderen Park & Ride Stellplätzen nördlich der Rheinstraße in ein Parkhaus integriert werden.

Der Fahrradabstellbedarf soll durch ein zweigeschossiges Fahrradparkhaus nördlich angrenzend an das Empfangsgebäude gedeckt werden (ca. 560 Stellplätze möglich).

**Zusammenfassung:** Die Umgestaltung der öffentlichen Flächen des Bahnhofsbereiches ist als städtebauliches Gesamtkonzept zu betrachten.

Folgende Einzelmaßnahmen müssen im funktionalen Zusammenhang gesehen werden:

- Bau des Busbahnhofes und Anordnung von Geschäfts-/Ladenarkaden entlang des Busbahnhofes als gleichzeitige Fußgängerachse, die zum Bahnhofsvorplatz / Empfangsgebäude hin führt.
- Neubau einer Mittelunterführung als erforderliche Aufwertung des Offenburger Bahnhofes und als städtische Passage zur besseren Anbindung der Oststadt
- Bau eines Bahnhofsvorplatzes mit Aufenthaltsqualitäten als Anfangs- und Endpunkt der Mittelunterführung

Der neugestaltete Bahnhofsvorplatz und die geplanten, auf dem Weg liegende Geschäftszone sollen den Bahnhof funktional und gestalterisch besser an die Innenstadt anbinden bzw. in die Stadt integrieren.

## 8. Kosten

Im Bereich des Bebauungsplanes werden durch die Neuordnung vorraussichtlich folgende Kosten anfallen:

Versorgungsleitungen - Gas	240.000,-- DM
Versorgungsleitungen - Wasser	345.000,-- DM
Entsorgung - Kanäle	2.165.000,-- DM
Straßenbaukosten (einschl. ZOB und Begrünung)	7.500.000,-- DM

In den Straßenbaukosten sind die Kosten für den Grunderwerb des Straßenverschwenks Hauptstraße südlich des Empfangsgebäudes (ca. 300.000,--) sowie die Kosten für die Signalanlagen enthalten.

Ob für die Verlegung des von der Bundesbahn ursprünglich vorgesehenen Standortes für den Stellwerksneubau auf die Stadt noch anteilige Kosten zukommen, steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

Ebenso offen ist bisher die Kostenverteilung für die außerhalb des Bebauungsplanes liegenden Stellplätze für Fahrräder und Park & Ride-Plätze der Bundesbahn.

Die für die Stadt Offenburg im öffentlichen Bereich anfallenden Baukosten betragen insgesamt 8.085.000,-- DM. Die Kosten für die Entsorgung liegen in der Zuständigkeit des Abwasserzweckverbandes "Raum Offenburg".

Dazu kommen evtl. noch Kosten für die Baubeteiligung der Stadt Offenburg an der Mittelunterführung bzw. städtischen Passage zur Oststadt. Dies muß in Gesprächen mit der Bundesbahn noch geklärt werden.

Für die Kosten für den Bau des Zentralen Omnibusbahnhofes sind GVFG-Zuschüsse seitens des Regierungspräsidiums in Aussicht gestellt.

## 9. Gebietsstatistik

1. Gesamtfläche des Plangebietes	5,2 ha
1.1 Verkehrsfläche gesamt	2,15 ha
1.1.1 Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung	0,3 ha
1.2 Fläche des WB (Besonderes Wohngebiet)	2,15 ha
1.3 Fläche des MI (Mischgebiet)	0,9 ha

2.	Wohnbevölkerung	Stand 1989:	443 EW
2.1	Anteil über 65-Jährigen		17,6 %
2.2	Anteil Kinder von 0 - 6 Jahren		1,8 %
2.3	Anteil Ausländer		20,3 %
3.	Nutzung		
3.1	Wohnen		
3.1.1	Anzahl der Wohneinheiten, Bestand		266 WE
3.1.2	Anzahl der geplanten Wohneinheiten		ca. 70 WE
3.2	Gewerbe-/Bürofläche geplant		ca. 1,6 ha

Offenburg, den 22.3.1993



*Dr. Bruder*

Dr. Bruder  
Oberbürgermeister

EINGEGANGEN AM: .....
..... 1993
Oberbürgermeister

*Handwritten initials*